

незадовільною організацією вантажно-розвантажувальних робіт з боку вантажовласника, що набуває системного характеру.

Не менш складна ситуація спостерігається і в роботі пасажирського залізничного комплексу. За останні вісім років пасажирообіг у всіх видах сполучення зменшився з 50568,8 млн пас-км до 28614,9 млн пас-км (в 1,77 рази), кількість перевезених пасажирів скоротилася з 427040,2 тис. осіб до 151162,7, тобто на 64,6%. Загальний обсяг приведеної продукції АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» (сукупність вантажних і пасажирських перевезень, що визначена одним вимірником транспортної роботи) в період 2011-2018 рр. скоротилась з 327159,0 млн т-км до 257211,2 млн т-км. Проте, внаслідок скорочення персоналу, завдяки, перш за все, широкому впровадженню комп'ютерних технологій, річна продуктивність праці за показником обсягу приведеної продукції в розрахунку на одного працівника основної діяльності зростає з 963,9 тис. т-км в 2011 р. до 1337,55 тис т-км в 2018 р. (в 1,39 рази).

Наведені статистичні дані чітко окреслюють найактуальніші проблеми та показують існуючі резерви в діяльності залізниці. Виходячи з цього є всі підстави обґрунтовано стверджувати, що пріоритетними напрямками розвитку залізниці в найближчий час є впровадження організаційно-технічних заходів інноваційного характеру щодо удосконалення вантажних операцій і процесів, пов'язаних з управлінням рухом поїздів. Насамперед пріоритетним завданням є термінове оновлення рухомого складу, знос якого досягає 90%. Проте швидкий комплексний інноваційний розвиток національної залізниці потребує суттєвої державної підтримки, яка повинна реалізовуватись в рамках відповідної цільової комплексної програми. Будь-яке відстрочування цих заходів не тільки погіршить конкурентоспроможність вітчизняного залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, а і вкрай негативно вплине на загальний соціально-економічний розвиток країни.

Література:

1. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Українська залізниця» (2003-2018 роки). Київ, 2019. 39 с.

ЗЕЛЕНИЙ СЕКТОР ЕКОНОМІКИ ТА ЕФЕКТИВНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ВІДХОДІВ

*Блага В.В., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Одним із основних напрямів зеленого сектору економіки є ефективний менеджмент відходів, який дозволяє не тільки позбутися відходів, а робити це у ефективний спосіб, який не тільки не наносить шкоди навколишньому середовищу, але є джерелом вторинної сировини. Складовою частиною загального менеджменту відходів є відокремлений сектор менеджменту відпрацьованих автопокришок, який має свої особливості та підходи.

Нажаль, Україна навіть і близько не наблизилася до тих стандартів та умов, які існують в країнах Об'єднаної Європи. За оцінками деяких експертів, щорічне споживання автомобільних шин в Україні складає від 6,5 до 7,5 млн. одиниць, в залежності від кон'юнктури ринку, та економічного стану в державі. Така кількість споживання призводить до створення близько 140-160 тис. т. відпрацьованих шин щороку, і не більш ніж 10% від цієї кількості утилізується певними, дуже часто небезпечними для людей та довкілля, способами. Отже можна стверджувати, що кожного року, на теренах України накопичується додатково понад 100 тис. т. небезпечних відходів, які під час розкладання, виділяють у повітря та ґрунтові води небезпечні сполуки. Проаналізувавши становище в розвинутих європейських країнах, та в Україні, можна прийти до висновку, що заходи зі збору та утилізації відпрацьованих шин є вкрай важливим для будь-якої країни, та повинні бути необхідною частиною екологічної програми держави. Такі заходи сприяють не тільки очищенню значних площ землі, які перетворено на звалища, а й поліпшенню загальної екологічної ситуації, створенню робочих місць та отриманню цінної вторинної сировини. Україна у цьому питанні відстала від багатьох країн на десятки років, і якщо не приймати нагальних кроків, то становище може стати вкрай критичним. Якщо держава не має змоги, або не бажає цілеспрямовано займатися цим питанням, то цим питанням повинний обійматися приватний сектор, який може стати локомотивом змін на краще. Створений метод обліку відпрацьованих шин, може бути модифікований за допомогою участі державних статистичних установ, участь яких дозволить значно підвищити точність розрахунків.

Досліджено досвід певних європейських країн, який демонструє, що можливо досягти 100% рівня переробки шин, та навіть повністю ліквідувати накопичені поклади на звалищах, що дозволяє вивільнити значні площі землі та вберегти населення та навколишнє середовище від негативного впливу небезпечного забруднення. Цей рівень переробки був досягнутий завдяки державним програмам та законам, які регулюють цей сектор, в основному, а також загальній консолідації виробників та імпортерів автопокришок, на яких покладено обов'язок по їх збиранню та утилізації.

Аналіз потенціальної сировинної бази за допомогою удосконаленого методу показав, що в Україні щорічно виробляється значна кількість відходів, які можуть бути перетворені на джерело цінної вторинної сировини.

Проведені дослідження є спробою обґрунтувати можливість приватної ініціативи у сфері переробки автопокришок, обґрунтувати, що екологічні-орієнтовані інвестиції можуть бути прибутковими не тільки у сонячній та вітровій енергетиці [1, с. 15].

Можна відмітити, що реалізація проекту еко-інноваційного розвитку підприємства в значній мірі задовольняє широке коло суб'єктів інноваційного процесу. Перш за все, компанія-інвестор отримує прибуткове виробництво, яке має усі шанси вивести усе підприємство з кризового стану. Розробники інновацій (постачальники устаткування) мають прибуток від продажу своєї

продукції, а також можливість продовжувати розробку нових видів устаткування та удосконалювати процес переробки. Значну користь отримує місцеве населення та влада, які мають можливість позбавитися частини небезпечних відходів, які забруднюють оточуюче середовище [2, с. 36].

Реалізація цього проекту передбачає використання вже випробуваної технології і не несе значних ризиків. Однак подальший розвиток цієї технології, проектування більш складних та комплексних систем переробки з більшою продуктивністю, може викликати певні проблеми у проектуванні та впровадженні. Частково ці ризики можуть бути зменшені шляхом вивчення передового досвіду країн, які досягли найбільших успіхів у цій області.

Оскільки питання екології є одними з життєво-важливих для будь-якої держави, то навіть неприбуткові проекти, які можуть покращити стан навколишнього середовища, повинні отримувати підтримку з боку держави, а проекти які є прибутковими тим паче [3, с. 14]. Тому існує висока вірогідність отримати підтримку з боку держави, що дозволить суттєво покращити його діяльність. Подальші можливості розвитку даного проекту включають в себе кооперацію з державними та муніципальними органами влади, проектування більш складних та комплексних систем з переробки, що дозволить зменшити собівартість та збільшити продуктивність виробництва, подальшу переробку отримуваної сировини у продукцію з більшою доданою вартістю, вивчення досвіду передових європейських компаній.

Література:

1. Блага В.В., Благой В.В., Янченко Н.В. Регіональні аспекти стратегії сталого соціально-економічного зростання. Socio-economic development of regions: collective monograph. Bulgaria, 2017. P. 14-24.
2. Блага В.В., Благой В.В. Вплив екологічних фінансових інструментів на розвиток економіки регіонів. Ефективність сучасного бізнесу в умовах динамічного середовища: колективна монографія. Х., 2018. С. 31-41.
3. Блага В.В., Благой В.В., Янченко Н.В. Вдосконалення системи державного управління в галузі охорони довкілля. Information economy: knowledge, competition, growth: collective monograph. Montreal, 2018. P. 13-23.

СТРАТЕГІЧНІ ВЕКТОРИ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В РЕГІОНІ

*Вахович І.М., д.е.н., професор
Камінська І.М., к.е.н., доцент
Недопад Г.В., аспірант*

Луцький національний технічний університет

Ключовою проблемою неналежного розвитку інноваційного підприємництва в регіонах України є відсутність конкретно визначеної відповідної стратегії й механізмів її реалізації.