

товарів та послуг, покращувати конкурентні умови для господарюючих суб'єктів, сприяти виходу українських підприємств на нові ринки. Отже, якщо уряд України і законодавча влада вже найближчим часом не вживатимуть дієвих заходів з переорієнтації розвитку економіки на активізацію інноваційної діяльності із застосуванням наукових підходів і методів управління, то час входження нашої держави до групи промислово розвинених країн стане абсолютно не визначеним.

Література:

1. Масло І.О. Оцінка ефективності інвестиційних проектів в умовах кризової ситуації / І.О. Масло // Управління розвитком. – 2009.

2. Захарін С. Фінансові інструменти активізації інвестиційної та інноваційної діяльності / С. Захарін // Економіка України. – 2010.

КОМПЛЕКСНА АВТОМАТИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЦІ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМ ЇЇ РОЗВИТКУ

Балака Є.І., к.е.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

Найважливішою проблемою подальшого розвитку залізничного транспорту України є значне покращення фінансового стану галузі, знаходження джерел для здійснення масштабних інноваційно – інвестиційних проектів, направлених на оновлення основних виробничих фондів. В першу чергу це стосується рухомого складу залізниці, знос якого досягає 90%.

В ринкових умовах існують два основних шляхи отримання додаткового прибутку залізницею. Перший з них – підвищення тарифів на пасажирські та вантажні перевезення, припинення «перехресного» фінансування. Проте, такий шлях неодмінно приведе до зростання цін на продукцію інших галузей економіки країни, негативним соціальним наслідкам і обумовить зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку перевезень.

Крім того, залізниця є природним монополістом і відповідно до національного законодавства не має права самостійно підвищувати тарифи на перевезення.

Другий шлях полягає в зниженні собівартості транспортної діяльності і для цього у залізниці є величезні резерви. Аналіз показує, що для системи залізничного транспорту властиві великі витрати живої праці. Опосередковано це підтверджується долею заробітної плати з нарахуванням на соціальні цілі в собівартості перевезень. За останні десять років цей показник в собівартості вантажних перевезень стабільно знаходився в межах 40-45%, а в собівартості пасажирських перевезень складав 54-56%.

Це говорить про незмінно велику чисельність працівників. Слід зауважити, що ще двадцять років тому на одній з залізниць США (Нордфолк-Південна), яка мала майже однакову з Укрзалізницею довжину колій і на 30%

менший обсяг вантажообігу, чисельність працівників була в 15 разів менша (24,7 тис. працівників порівняно з 375,9 тис. в Укрзалізниці), а рівень рентабельності перевищував 70%.

Про вкрай велику трудомісткість залізничних перевезень свідчить інший якісний показник, який дає уяву щодо кількості працюючих в системі залізничного транспорту в розрахунку на один кілометр експлуатаційної довжини колії. Цей показник, розглянутий в динаміці за кілька попередніх років, дає можливість оцінити вплив науково-технічного процесу в системі залізничного транспорту різних країн.

Таблиця 1 – Дані по залізницях США, Росії і України

Країна	Роки	Довжина колії, тис.км	Кількість працюючих, тис. прац.	Кількість працюючих на 1 км колії
США	2008	228,50	235	1,0
	2009	228,50	223	0,98
	2010	228,50	221	0,97
Росія	2008	85,20	1200	14,10
	2009	85,20	1100	12,90
	2011	85,20	928	10,90
	2013	85,20	900	10,60
Україна	2009	21,60	294	13,80
	2010	21,60	286	13,20
	2011	21,60	285	13,20
	2012	21,60	278	12,90
	2013	21,60	265	13,30
	2014	21,60	248	11,40

Слід зауважити, що в Китаї цей показник за 2017 р. дорівнює 29,50 прац./км.

Середньорічні темпи зменшення працюючих в розрахунку на 1 км колії складають в США 0,98, в Росії – 0,93, в Україні – 0,96. Невелика різниця в цих даних створює оманливу уяву про нібито однакові темпи інноваційного розвитку залізничного транспорту в означених країнах. Втім такий висновок можна зробити тільки щодо української та російської залізниць, оскільки залізниці США більш ніж в десять разів довші за українські, а кількість працюючих на них менша на 10%.

Розрахунки показують, що при таких темпах впровадження інноваційних рішень Укрзалізниці знадобиться більш ніж 80 років ($\log \frac{1}{0,9711} \approx 80$) для досягнення рівня США за станом на 2010р. За цей час в США цей показник зменшиться до 0,30 прац./км.

Це свідчить, що пріоритетною задачею сьогодення для залізничного транспорту України є стрімке впровадження новітніх інноваційних технологій, які дозволять суттєво збільшити рівень автоматизації управління залізницею та зменшити долю живої праці.

Література:

1. Довідник основних показників роботи залізниць України (2004-2014 рр.). К., 2015. 59 с.
2. <http://f-husainov.livejournal.com>
3. Инвестиции железной дороги Union pacific // Железные дороги мира. 2001. № 1. С. 5-6.

ІННОВАЦІЙНІСТЬ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

*Березіна Л.М., д.е.н., професор
Полтавська державна аграрна академія*

Підприємництво виступає основою економічного розвитку будь-якої країни, забезпечення зайнятості її населення, безпосередньо визначає рівень та якість його життя. Зростання економіки неможливе без розвитку корпоративного, середнього та малого бізнесу, який має будуватися на засадах новітніх підходів до здійснення підприємництва. При цьому уваги потребує визначення чинників впливу зовнішнього й внутрішнього середовища на підприємницьку діяльність, а також здійснення ефективної регулюючої політики з боку держави та самих підприємців у сфері ведення бізнесу.

Нині економіка України розвивається в складних умовах. Негативні політичні та економічні процеси, як наслідок потрясінь 2014 р., позначилися на основних макроекономічних показниках розвитку країни. Проте, останніми роками можемо спостерігати деяке відновлення позитивних тенденцій розвитку економіки: зростання ВВП, обсягу промислової продукції, капітальних інвестицій, заробітної плати, обороту роздрібною торгівлі тощо. Незважаючи на зазначені позитивні зрушення національна економіка ще перебуває в стані соціально-економічної нестабільності. Варто зазначити, що суттєвий вплив на хід економічних процесів має розвиток підприємництва в країні, особливо малого та середнього бізнесу. У розвинених країнах Європи малі та середні підприємства становлять близько 99% усіх суб'єктів господарювання, забезпечують робочими місцями біля 70% зайнятого населення [1].

Для України характерні інші тенденції. У 2015 р. зменшилася кількість великих та середніх підприємств на 15% та 4,4% відповідно у порівнянні з 2014 р. Хоча відбулося зростання загальної кількості господарюючих суб'єктів за рахунок зростання кількості фізичних осіб-підприємців – на 2,5% за той же період [2].

У 2013-2015 рр. спостерігається зростання кількості підприємств, які займалися інноваційною діяльністю. Так, чисельність таких підприємств зростає з 16,8% у 2013 р. до 17,3% у 2015 р. При цьому головним джерелом фінансування інноваційної діяльності виступають власні кошти підприємств. У 2015 р. освоєно 97,2% загального обсягу інвестицій саме за їх рахунок, частка кредитів банків та іноземних інвесторів склала 2,4%, а державного та місцевих