

4. Howe Jeff. Crowdsourcing: Why the power of the crowd is driving the future of business. Crown Business, 2009. 336 p

5. Кирик О. А. Економічний механізм інноваційної діяльності авіакомпаній. Інвестиції: практика та досвід. 2015. № 5. С. 74-77.

ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Волохова І.В., к.е.н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

Складовою частиною процесу реформування залізниць України є комерціалізація виробничо-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту. Для продовження структурних змін в залізничній галузі всім учасникам перевізного процесу необхідно адаптуватися до роботи в умовах ринку.

Ключовим аспектом структурних перетворень на залізничному транспорті як з позиції національної економіки, так і з позиції споживачів транспортної продукції, є демонополізація окремих сфер діяльності залізничного транспорту і доступність інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності.

По своїй суті транспорт має об'єктивні умови, які перешкоджають, але не виключають можливості роздержавлення і приватизації його державної власності. Одна з таких умов полягає у подвійній економічній змістовності природи транспорту – інфраструктурній і підприємницькій. Інфраструктура є загальною умовою будь – якого виробництва і складається з елементів, які не мають прямого відношення до підприємництва. Інша – підприємницька може і здійснює виробничу діяльність, результати якої реалізуються на сторону. Таке розділення обумовлює можливість існування недержавних організаційних структур на транспорті, а також розвиток між ними конкурентних відносин.

Згідно з «Правилами реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» інфраструктура залізничного транспорту загального користування – технологічний комплекс, що включає в себе залізничні колії загального користування, залізничні станції, пристрої електропостачання, мережі зв'язку, системи сигналізації, централізації і блокування, інформаційні комплекси і систему керування рухом та будівлі, споруди, пристрої й устаткування, що забезпечують функціонування цього комплексу.

Розвиток конкуренції стане можливим між компаніями, що безпосередньо будуть займатися залізничними перевезеннями. Формування конкурентного середовища відбудеться за рахунок різниці в умовах доставки вантажів і пасажирів одними і тими ж залізничними коліями, рівні транспортного обслуговування та іншими критеріями.

Запровадження конкуренції в системі залізничного транспорту, забезпечення рівноправного доступу незалежних компаній – операторів до сітрової інфраструктури та справедливого тарифоутворення стане можливим лише за умов відокремлення функцій державного регулювання і господарського управління, які до цього часу виконує єдиний орган управління – публічне акціонерне товариство «Українська залізниця».

Для забезпечення інвестиційної привабливості галузі необхідно чітко розмежувати сферу державного регулювання і сферу, в якій будуть діяти закони вільної ринкової конкуренції. Для інвестора важливим є не скільки фінансове, скільки корпоративне управління, і чим оптимальніша структура управління, тим більш надійною виглядає компанія. Традиційно державні підприємства, до яких відносяться і залізниці, володіють великим і неефективним апаратом управління і відрізняються нераціональним використанням власних ресурсів. Тому інвесторів мало приваблює перспектива фінансових вкладень у розвиток державних залізниць. Приток приватних інвестицій стане можливим за умови зміни організаційно – правової форми залізниць, коли відкриється доступ до хоча б частини акцій майбутнього підприємства.

На залізничному транспорті традиційно діяв принцип концентрації інтересів на вирішенні своїх власних, внутрішніх проблем, а інтересам користувачів транспортних послуг приділялася незначна увага.

За останні роки система обслуговування споживачів транспортних послуг дещо покращилася. Про це свідчать, наприклад, утворення сервіс – центрів з обслуговування пасажирів, однак цінова політика направлена здебільшого на стягнення з пасажирів додаткових коштів, а не на підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень.

Для ефективної роботи на ринку транспортних послуг залізницям потрібно забезпечити високу якість обслуговування. В умовах ринкових відносин клієнт обирає той вид транспорту, який здатний задовольнити всі його вимоги щодо рівня обслуговування. Задача залізничників – створити єдину корпоративну гарантію забезпечення якості для усіх клієнтів.

Розвиток ринку транспортних послуг обумовив виникнення конкуренції між окремими видами транспорту. Для залізничного транспорту основним конкурентом є автомобільний транспорт, оскільки близько 70% залізничних колій дублюється автомобільними шляхами.

При здійсненні перевезень кошовних промислових та продовольчих товарів на відстань до 500 кілометрів залізниці об'єктивно програють у конкурентній боротьбі автотранспорту.

Для того, щоб вистояти у конкурентній боротьбі залізничникам потрібно дотримуватися наступних вимог: максимально задовольняти потреби клієнтури, істотно скоротити витрати, проводити інвестиційну політику, досягти відокремлення експлуатаційної діяльності від інфраструктури, направити зусилля на отримання прибутку.

Загальний підхід до вирішення проблем залізничного транспорту полягає в підсиленні ролі ринкових механізмів в економіці залізничного транспорту, але з урахуванням специфічних факторів функціонування залізничного транспорту. Це зумовлює необхідність удосконалення організаційно-економічних основ роботи залізничної галузі з метою забезпечення її адаптації до умов ринкового середовища.

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ІННОВАЦІЙ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ

*Галицький О.М., д.е.н., доцент, завідувач кафедри,
Серьожкін С.Ю.,
Жеребцова Ю.В.
Одеський державний аграрний університет*

Агропромисловий комплекс найбільш вразливий сектор економіки України. Економічна криза зруйнувала систему матеріально-технічного та інженерно-технічного забезпечення, завдала значних втрат аграрному виробництву. Досвід розвинутих країн свідчить, що ефективність державної інноваційної політики в цілому визначає конкурентоспроможність національної економіки. До 90% приросту валового продукту забезпечується за рахунок впровадження нових технологій. А тому ефективне державне регулювання аграрного сектора економіки можливе лише на основі активізації інноваційної діяльності.

Постійне вдосконалення засобів та предметів праці, технології виробництва і його організації є головною рушійною силою розвитку продуктивних сил та економічного зростання кожної країни. Конкурентна боротьба за ринки збуту відбувається насамперед через змагання у інноваційній сфері. Та країна, що стоїть осторонь від «інноваційних змагань», опиняється останньою в ієрархії розвитку світової спільноти [1].

Місце та роль інноваційної політики в структурі державного регулювання розвитку аграрного виробництва визначаються особливостями інноваційного процесу як об'єкта управління. Він більшою мірою, ніж інші елементи НТП, пов'язаний з товарно-грошовими відносинами, опосередкованими всі стадії його реалізації.

Перехід на інноваційний шлях передбачає не тільки модернізацію технологій виробництва аграрної продукції, а й зміну галузевої структури, форм організації виробництва та методів управління.

Україна обрала шлях розвитку національної економіки за інноваційною моделлю. Це означає, що головним джерелом економічного зростання мають стати нові наукові знання, а рушійною силою – механізми їх розширеного продукування і комерційного використання. В аграрній сфері слід виділити такі методи державної інноваційної політики: