

Таким чином, для стабілізації функціонування та розвитку підприємств харчової промисловості у найближчій перспективі необхідно забезпечити реалізацію наступних заходів: впровадити інноваційні технології виробництва продукції; оптимізувати державне забезпечення і державну підтримку підприємств харчової промисловості; налагодити міжнародне співробітництво; оптимізувати розвиток сільського господарства; забезпечити належний рівень конкурентоспроможності продукції на внутрішньому та зовнішньому ринках; удосконалити інфраструктуру зберігання та збуту продукції; посилити моніторинг якісних характеристик та безпечності продукції.

Література

1. Макаренко І. О. Сучасні механізми стабілізації діяльності підприємств харчової промисловості / І. О. Макаренко // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 2 (56). – С. 93-100.
2. Якимчук Т. В. Стан і перспективи розвитку підприємств харчової промисловості України / Т. В. Якимчук // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 4(106). – С. 162–168.
3. Валінкевич Н. В. Сучасні чинники адаптації підприємств харчової промисловості до умов зовнішнього середовища в контексті глобальної продовольчої проблеми / Н. В. Валінкевич // Вісник Житомирського державного технологічного університету. – 2013. – № 2. – С. 12–18.

Інна ІРТИЩЕВА, Катерина КОРНІЄНКО
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, м. Миколаїв

СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств.

Однак, існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг, вимагає все нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг. Відсутність централізованого управління не дає можливості для комплексного розвитку всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства.

Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в

пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств [1].

В Україні транспортна галузь переживає період нестабільності і демонструє від'ємну динаміку обсягів вантажних і пасажирських перевезень. У 2013 р. порівняно з 2012 р. загальні обсяги перевезень вантажів зменшилися на 1,9 %, пасажирів на 2,8 %, обсяги переробки вантажів у морських та річкових портах скоротились на 4,3 %. Наразі Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень: у 2013 р. обсяги перевезень вантажів становили 89 %, пасажирів – 81 %, переробки вантажів у портах – 87 % відносно рівня 2007 р. Криза в економіці та складна ситуація на сході України негативно позначилась на показниках роботи транспортної галузі у 2014 р. Загальні обсяги перевезень вантажів в Україні за 10 міс. 2014 р. скоротилися на 6,7 %, пасажирів – на 4,7 % порівняно з аналогічним періодом 2013 р.

Віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції, падіння обсягів вантажних перевезень демонструють практично всі (крім автомобільного) види транспорту. Залізничним транспортом у 2013 р. перевезено 442 млн. т вантажів, що на 3,3 % менше порівняно з 2012 р. і становить лише 86 % від рівня 2007 р. За січень-жовтень 2014 р. скорочення обсягу залізничних вантажних перевезень становить 8,8 %. У загальній структурі перевезень вантажів цей вид транспорту становить найбільшу частку – 70 %, що має суттєвий вплив на динаміку перевезень вантажів у цілому по Україні. Водним транспортом у 2013 р. перевезено 6 млн т вантажів, що на 25 % менше порівняно з 2012 р. і становить лише чверть від рівня 2007 р.

Обсяги переробки вантажів морськими та річковими портами зменшилися у 2013 р. на 13 % порівняно з 2007 р. (за рахунок скорочення обсягів переробки експортних вантажів і транзитних вантажів). За 10 міс. 2014 р. порівняно з аналогічним періодом 2013 р. обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 6,4 % і становив 119,7 млн т., що пояснюється переключенням частини вантажопотоків з захоплених Росією кримських портів. При цьому зросли обсяги переробки експортних вантажів на 15,6 % і у внутрішньому сполученні – на 20,8 %. Переробка транзитних вантажів скоротилася на 10,1 %, імпортних – на 16,2 %. Відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами, підвищення ефективності використання потенціалу річкового транспорту як альтернативного екологічного виду перевезень:

– розроблення та ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт» як правової бази для відродження судноплавства ВВШ України;

– розроблення та ухвалення Закону України «Про Міжнародний реєстр суден України», який стане інструментом повернення вітчизняного флоту під український прапор, а також відновлення вітчизняного суднобудування;

– забезпечення гарантованих габаритів судових ходів на всій протяжності основних водних шляхів України, підвищення експлуатаційної надійності судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів);

– розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка–море».

У 2013 р. вдалося уникнути падіння на авіаційному транспорті, незважаючи на 20 % зниження обсягів перевезень у I кв. 2013 р. внаслідок припинення діяльності на ринку компанії «Аеросвіт». Однак у 2014 р. ситуація різко погіршилась, і кількість відправлень пасажирів авіаційним транспортом за січень-жовтень зменшилась на 13 %.

Структурні реформи в транспортному секторі відбуваються вкрай повільно, а в окремих транспортних підгалузях були фактично заблоковані протягом тривалого періоду часу. «Консервування» структурних реформ у монопольних сегментах ТДК, насамперед, на залізничному транспорті, унеможливило своєчасне проведення розмежування функцій державного і господарського управління, загальмувало процеси формування прогресивної виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, досі не дозволяє демонополізувати перевізний процес та забезпечити доступ до ринку перевезень приватних компаній.

На державному рівні наразі не сформульовано стратегічне бачення конкурентних переваг ТДК України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації країн, що знижує можливості інтеграції України до світової транспортної системи і участі в обслуговуванні транснаціональних вантажопотоків і пасажиропотоків. Враховуючи зазначене, транспортний сектор перетворюється для держави на чинник ризику, що не піддається точним прогнозам. У разі зволікання із запровадженням ефективних заходів державної політики ймовірна неспроможність транспортної галузі забезпечити в найближчій перспективі потреби економічного зростання країни у перевезеннях, а також потреби населення у пересуванні у зв'язку із майбутнім зростанням платоспроможного попиту, розвитком бізнесу та туризму.

Існують ризики повної втрати конкурентоспроможності національної транспортної системи України, які виявлять себе у неспроможності країни брати участь в обслуговуванні основних транснаціональних і трансконтинентальних вантажопотоків між Заходом і Сходом та остаточній втраті транзитного потенціалу. З метою покращення ситуації, що склалася в транспортній галузі, прискорення її виходу з кризи та надання необхідного імпульсу для подальшого розвитку, потрібно розробити і здійснити низку економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті.

Напрями державної політики мають виходити із завдань євроінтеграції, передбачати всебічну підготовку української транспортної системи до імплементації Угоди про асоціацію з ЄС. При цьому пріоритетами мають стати формування в Україні ефективного конкурентоспроможного ринку транспортних послуг та побудова збалансованої за видами транспорту національної транспортної системи, здатної задовольнити в повному обсязі потреби економіки та населення у перевезеннях, забезпечити належну якість і

безпеку перевізного процесу, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, а також у повній мірі реалізувати транзитний потенціал України.

Література

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року від 11 липня 2013р. №548-р/Кабінет Міністрів України/ ОВУ №61, 2013 (20.08.13)
2. <http://www.ukrstat.gov.ua> // офіційний інтернет-сайт Державного комітету статистики України

Василь КОПИТКО

Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

Перехід до інноваційного розвитку економіки всіх рівнів – від суб'єктів економічної діяльності, регіонів та національної економіки – забезпечує сталий розвиток держави і відповідно стає довготривалою, об'єктивно зумовленою світовою тенденцією. Сучасний стан світової економіки характеризується динамічністю, високим рівнем конкуренції і технологічності. У цих умовах особливого значення набувають гнучкість, адаптивність і креативність суб'єктів регіональної економіки, направлених на розробку і впровадження інновацій. Україна визначила інноваційний напрям розвитку, тому метою державної політики є перехід на основі обраних пріоритетів, розгортання ключових елементів національної інноваційної системи.

У 2014 р. кількість підприємств та організацій України, які займалися створенням і використанням передових технологій та об'єктів права інтелектуальної власності, а також використанням раціоналізаторських пропозицій, становила 1757 [1], з яких понад дві третини – промислові підприємства. Однак, з них 106 підприємств, які створили передові технології, що становить лише - 6,03 %. У розрізі регіонів найбільша кількість передових технологій використовувалась у м.Києві (39,7%), Харківській (14,7%) і Дніпропетровській (9,5%) областях. Спостерігається в Україні доволі тривожна ситуація[2]: значно скорочується частка інноваційної продукції в галузях, які зазвичай вважалися дуже активними в плані НДР, перш за все у виробництві машин і обладнання та у хімічній промисловості. Водночас у виробництві інноваційної продукції в Україні почала переважати частка менш наукомістких галузей, таких як виробництво коксу та нафтопереробка.

Щоб протидіяти цій несприятливій динаміці, необхідно інтенсифікувати політичні та економічні зусилля з метою диверсифікації у галузях регіону, які демонструють високу інноваційну складову і мають більш довготривалу перспективу розвитку екологічно чистіших технологій та низьковуглецевого економічного зростання. З міжнародної точки зору очевидно, що Україна ще не виділяє на інноваційну діяльність таку ж велику частку національного доходу, як високорозвинуті країни. Так, питома вага витрат на виконання наукових та