

налагодити виробництво високотехнологічної продукції для потреб українських залізниць на виробничих потужностях вітчизняної промисловості. А це в свою чергу сприятиме індустріально-інноваційному розвитку економіки України за рахунок: по-перше, формування сектору високотехнологічного виробництва; по-друге, масштабного переозброєння промисловості наукоємними та інноваційними технологіями, по-третє, створення умов для системної розробки і впровадження інновацій, підвищення рівня ефективності інноваційних процесів, по-четверте, підвищення продуктивності праці та зниження ресурсоємності виробництв, повного завантаження виробничих потужностей, по-п'яте, підвищення рівня якості продукції та формування ряду додаткових конкурентних переваг.

Таким чином, основою індустріально-інноваційного розвитку економіки України має стати реалізація проектів розбудови МТК та відродження транзитного потенціалу залізничного транспорту країни. Втілення такого роду проектів в життя дозволить не тільки задовольнити потреби залізничного транспорту в інноваціях, оновити його техніко-технологічну базу, але й забезпечити індустріальний розвиток економіки за рахунок збільшення обсягів виробництва високотехнологічної інноваційної продукції, підвищення конкурентоспроможності та покращення техніко-технологічної бази промислових підприємств.

Список використаних джерел

1. Позиція України в рейтингу країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2016-2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua/analityka/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-1>. - Назва з екрана.

2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>. - Назва з екрана.

3. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік [Текст]: інформаційно-аналітичні матеріали / В.М. Коськовецький, Д.І. Міков, О.В. Тищенко., І.А. Сулицька, Д.С. Саламатнікова. – Київ, 2016. – 150 с.

4. Андрєєва Л. Фактор розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/faktor-rozvitku.html>. - Назва з екрана.

5. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua. - Назва з екрана.

УДК 330.341.1:656.2(477)

ІНДУСТРІАЛЬНО-ІННОВАЦІЙНІ ЦЕНТРИ ЯК ОСНОВА ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Світові процеси глобалізації та територіальної інтеграції сформували базис економічного розвитку країн, визначивши виробництво високотехнологічної інноваційної продукції та формування власного індустріального потенціалу структурною основою створення інноваційної економіки і відповідно, підґрунтям конкурентоспроможності країни на світових товарних ринках.

На жаль, кризові явища, що супроводжують вітчизняну економіку з початку здобуття державою незалежності, призвело до повного занепаду колись могутнього промислового потенціалу і виникнення структурних перекосів в економіці. На тлі зростання цін на традиційні продукти сировинного характеру експортно-сировинна орієнтація економіки України виявилася гальмом реалізації економіко-інституційних змін в базових галузях національного господарства.

Найбільш явним вираженням поглиблення системної кризи в індустріальному комплексі України є наростаючі темпи падіння обсягів промислового виробництва. За період з 1991 по 2014 роки промислове виробництво в Україні скоротилося більш ніж на 20 % (індекс промислового виробництва у 2014 році в порівнянні з 1991 роком становить 79,7 %) [1]. Наслідки підтримки державою політики сировинного експорту особливо гостро відчувала на собі галузь машинобудування. Так, за період 1991 по 2010 роки виробництво окремих видів машинобудівної продукції скоротилося в десятки, а іноді і в сотні рази. Зокрема, найбільш стрімкими темпами відбувалося падіння обсягів виробництва продукції сільськогосподарського машинобудування (в 25 разів зменшилося виробництво тракторів) та виробів галузі верстатобудування (в 500 разів скоротилися обсяги виробництва токарних, розточувальних, свердловальних та фрезерувальних верстатів) [1].

Незважаючи на деяке поживлення процесів зростання в галузі машинобудування протягом 2010-2011 років (індекс обсягів виробництва машинобудування становив 141,3% та 115,9% у 2010 та 2011 роках відповідно),

воєнно-політична криза 2013-2015 років призвела знову до скорочення темпів машинобудівного виробництва. Так, протягом 2013-2015 років обсяги виробництва продукції машинобудування зменшилися на 2040,2 млн. грн або 1,74 % з 117301,9 млн. грн у 2013 році до 115261,7 млн. грн у 2015 році [2-3].

Результатом поживлення стагнаційних процесів в галузі машинобудування стало поглиблення технологічної відсталості більшості вітчизняних виробництв, а відповідно, і зростання імпортозалежності української економіки. В той час, коли виробництва більшості розвинутих країн діють в системі вже 6 технологічного укладу, матеріально-технічна база української промисловості відповідає 3 і 4 технологічним укладам. За таких обставин, особливої гостроти набуває проблема високого рівня зношеності основних фондів практично у всіх галузях промисловості. Станом на кінець 2015 року на 77,6 % зношені основні засоби комплексу машинобудування, на 76,9 % - в цілому промисловості [3]. Відтік капіталу, зростання розміру кредитних зобов'язань та погіршення фінансово-економічного становища підприємств в сукупності ще більше прискорили негативні процеси старіння основних фондів в промисловості.

Суттєвий внесок в поглиблення структурних деформацій в промисловості зробила політика руйнування науково-виробничих зв'язків, обумовивши стагнацію науково-дослідного сектору країни. За період 2013-2015 роки значно зменшилася як кількість підприємств, що впроваджували інновації (з 1312 підприємств у 2013 році до 723 підприємств у 2015 році), так і кількість промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю (з 1715 у 2013 році до 824 у 2015 році) [3]. Однак, структура напрямків проведення інновацій вказує на те, що формування цих показників в промисловості відбувалося переважно за рахунок закупівлі підприємствами іноземних машин, обладнання та програмного забезпечення: лише у 2015 році з 824 промислових підприємств, що займалися інноваційною діяльністю, 56,7 % або 467 підприємств здійснювали придбання іноземного обладнання. Відсутність попиту на внутрішні розробки та хронічне недофінансування сфери науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт підриває цілісність національної інноваційної системи та можливість збалансованого інноваційного розвитку промисловості і економіки країни в цілому.

Отже, наразі в Україні діє така модель

промислової політики, яка розбалансовує та руйнує виробничий потенціал промисловості, підвищує енерговитратність та знижує ефективність виробництв, зумовлює втрату кадрового потенціалу, тим самим обумовлюючи банкрутство більшості промислових підприємств.

Безумовно, що такі антикризові заходи держави, як утримання інфляції, докапіталізація банків, зниження податкового навантаження та декларативне реформування базових сфер національного господарства мають лише тимчасові позитивні ефекти.

Нова індустріалізація України має відбуватися за рахунок розширеного відтворення промисловості виключно на інноваційній основі та стимулюванні внутрішнього ринку споживання високотехнологічної продукції.

Величезний потенціал для відновлення темпів економічного зростання країни має інфраструктурний комплекс нашої держави, а саме реалізація проектів розвитку залізничної інфраструктури та системи українських МТК. Сьогодні вкрай гостро постало питання оновлення і модернізації рухомого складу залізниць, подолання їх інфраструктурних обмежень, впровадження сучасних технологій транспортування і розвитку транспортно-логістичних об'єктів. За даними Міністерства інфраструктури України з 111,1 тис. одиниць вантажних вагонів 89,8 % працює понад встановлений термін експлуатації, а з 5291 одиниць пасажирських вагонів – 61,5%. Значна частина ділянок і напрямків залізниць мають обмежену пропускну здатність і потребують технічного переоснащення [4].

Наразі технічні можливості залізничного транспорту знаходять на критичні межі. Через катастрофічну зношеність рухомого складу, невідповідність між придбанням і списанням вантажних вагонів та локомотивів існує загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у перевезеннях вантажів, з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни. За оцінками спеціалістів без урахування коштів необхідних для відновлення залізничної інфраструктури в зоні проведення антитерористичної операції на сході України щорічна потреба галузі в фінансових ресурсах складає 30 млрд. грн, з яких 15-20 млрд. грн необхідно для оновлення рухомого складу, 4-6 млрд. грн – на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів залізничної інфраструктури та близько 2 млрд. грн – на реалізація інфраструктурних проектів розвитку українських залізниць [4].

На жаль, на сьогоднішній день в галузі є поширеною практика іноземного співробітництва, за якої перевага надається придбанню продукції закордонного виробництва. Підтвердженням цього є співпраця ПАТ «Українська залізниця» з корейською компанією Hyundai та чеською Skoda в сфері оновлення локомотивного парку залізниць. В умовах наявності власної виробничої бази, що володіє високим інтелектуальним потенціалом такого роду співробітництво ще більше сприяє поглибленню структурної відсталості вітчизняної промисловості та подальшому зростанню імпортової залежності економіки України.

Єдиним напрямком відновлення виробничого потенціалу української промисловості є перехід від імпортозаміщення до зростання обсягів споживання інноваційної продукції вітчизняного виробництва, що можливо забезпечити за рахунок формування індустріально-інноваційних центрів в галузі машинобудування.

Індустріально-інноваційний центр має стати таким інфраструктури, що забезпечуватиме генерування та акумулювання інноваційних розробок для потреб українських залізниць. Можливість генерування та акумулювання інновацій даним центром буде реалізовуватися за рахунок консолідації наразі технологічно розірваних ланок науково-дослідної та виробничої сфери, використання ними у власному виробництві світових технологій створення модулів, вузлів і агрегатів для випуску продукції залізничного призначення. Особлива роль в генеруванні інновацій належить конструкторським бюро та інтелектуальному потенціалу їх працівників, які на основі інформації про новітні світові розробки, призначені для залізниць, їх технічних параметрів і характеристик будуть забезпечувати створення інноваційної продукції для потреб українських залізниць. На основі сучасної інформаційної платформи, Індустріально-інноваційний центр реалізовуватиме функції й з підтримки попиту на вітчизняну високотехнологічну продукцію, формування пріоритетів та засад розвитку промислового виробництва в країні.

Отже, основою реалізації проектів розвитку залізничного транспорту України та єдиним ефективним шляхом відродження промислового комплексу є створення Індустріально-інноваційних центрів як середовища генерування і акумулювання інновацій для потреб українських залізниць. Створення такого роду центрів дозволить не лише модернізувати рухомий склад та

інфраструктуру залізниць, відновити їх транзитні можливості, але й стане імпульсом для відродження виробничого потенціалу української промисловості, забезпечивши:

- зміну структури промислового виробництва в бік збільшення частки високотехнологічних виробництв;

- зростання обсягів виробництва інноваційної продукції та її конкурентоспроможності на європейських високотехнологічних ринках;

- підвищення рівня використання виробничих потужностей промислових підприємств та формування стабільного ринкового попиту;

- активізацію процесів інноваційно-технологічної модернізації виробничої бази промисловості та підвищення якості її продукції.

Список використаних джерел

1. Кіндзерський Ю.В. Державна політика структурно-технічної модернізації промисловості [Текст]: дис. на здобуття наук. ступеня д.е.н.; спеціальність: 08.00.03 - економіка та управління національним господарством / Ю.В. Кіндзерський. – Київ, 2015. – 531 с.

2. Промисловість і промислова політика України 2013: актуальні тренди, виклики, можливості [Текст]: науково-аналітична доповідь / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збарзська та ін.; за заг. ред. В.П. Вишневського; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2014. – 200 с.

3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua. - Назва з екрана.

4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>. - Назва з екрана.

УДК 656.078.8(477)

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНИХ БІЗНЕС СТРУКТУР

Дикань О.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сьогодні вітчизняні промислові підприємства залізничного транспорту знаходяться у скрутному фінансово-