

4. Транспортна стратегія України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовт. 2010 р. № 2174-р. [Електронний ресурс] / – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2174-2010-%F0>
5. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 серп. 2011 р. № 732-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=732-2011-%F0>
6. Investment Attractiveness Index Q4 2011: Analitical Report of European Business Association [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.eba.com.ua/news/2011/12/20/1000>

В.Гордиенко

Современное состояние и тенденции развития инвестиционной привлекательности автотранспортного комплекса Украины

В статье рассмотрены ключевые тенденции современного развития автотранспортного комплекса Украины, определены факторы снижения инвестиционной привлекательности отечественных автомобильных предприятий. Представлено направления усовершенствования государственной политики улучшения инвестиционного климата автомобильного комплекса Украины.

V.Gordienko

Modern condition and tendencies of development of autotransport complex investment attractiveness of Ukraine

Key tendencies of modern development of automobile transport complex of Ukraine are considered, factors of decrease of investment attractiveness of the domestic automobile enterprises are defined. Directions of enhancement of a state policy in improving investment climate of an automobile complex of Ukraine are presented.

Одержано 20.03.12

УДК 658. 14.17

М.І. Руденко, асист.

Кіровоградський національний технічний університет

Формування власних фінансових ресурсів транспортних підприємств

У статті охарактеризовано джерела власних фінансових ресурсів суб'єктів господарювання. Висвітлено переваги власного капіталу, доведено необхідність його використання в поєднанні з іншими джерелами фінансових ресурсів. Окреслено напрями підвищення прибутку підприємства.

фінансові ресурси, власний капітал, прибуток, амортизаційні відрахування, стійкі пасиви

Автомобільний транспорт є важливою ланкою у системі дорожньо-транспортного комплексу країни, оскільки підприємствам АТП притаманні такі риси як висока маневреність, швидкість доставки, невелика собівартість перевезень на короткі відстані у порівнянні із водним та залізничним транспортом.

Власні фінансові ресурси підприємства є важливим джерелом фінансування його поточної, інвестиційної та фінансової діяльності. Вони забезпечують фінансову стійкість підприємства, його ліквідність і платоспроможність. Політика формування

© М.І. Руденко, 2012

власних фінансових ресурсів - це частина загальної фінансової стратегії підприємства, що полягає в забезпеченні необхідного рівня самофінансування. Проведення цієї політики на підприємстві передбачає визначення загальної потреби у власних фінансових ресурсах та знаходження джерел формування достатнього їх обсягу.

Власний капітал підприємства характеризується, по-перше, простотою залучення, по-друге високою віддачею за критерієм норми прибутку на вкладений капітал, оскільки не потребує сплати позикового відсотка (зокрема, за користування кредитом), по-третє, зменшенням ризику небезпеки фінансової нестабільності та банкрутства підприємства.

Значний внесок у розробку теоретико-методологічних основ визначення сутності фінансових ресурсів та процесів їх формування внесли вітчизняні вчені-економісти: Базилюк А.В., Білик М.Д., Бланк І.О., Буряк Л.Д., Василик О.Д., Даниленко А.І., Загородній А.Г., Зятковський І.В., Костирко Л.А., Нам Г.Г., Павлюк К.В., Романенко О.Р., Федосов В.М., Фільштейн Л.М. та інші. У Росії дослідженню фінансових ресурсів присвятили свої праці Белоліпецький В.Г., Вахрін П.І., Колчіна Н.В., Лапуста М.Г., Моляков Д.С., Поляк Г.Б., Попова Р.Г., Родіонова В.М., Романовський М.В., Самонова І.Н., Ткаліч Г.І. та інші.

Однак сьогодні особливої уваги потребує розробка механізму розширення джерел власних фінансових ресурсів як основного їх виду.

Метою даної статті є обґрунтування напрямів удосконалення механізму формування власних фінансових ресурсів підприємств.

Початкове формування фінансових ресурсів здійснюється в момент заснування підприємства, коли створюється його статутний фонд. Фінансові ресурси функціонуючих підприємств формуються головним чином за рахунок прибутку (від основної та інших видів діяльності) і амортизаційних відрахувань. Амортизаційні відрахування входять у собівартість виробленої продукції і після її реалізації акумулюються в амортизаційному фонді, який призначений для відшкодування вартості зносу засобів праці. Амортизаційні відрахування ніколи не слугують нерухомим резервом. Вони постійно знаходяться в русі і можуть використовуватися для того, щоб розширити підприємство або провести удосконалення обладнання, що підвищить його ефективність. Тому амортизаційні відрахування також є фінансовими ресурсами. Поряд із вказаними джерелами власних фінансових ресурсів існують і такі: виручка від реалізації вибулого майна, продажу нематеріальних активів, виконання наукових та проектних робіт, стійкі пасиви, різноманітні цільові надходження, мобілізація внутрішніх ресурсів у будівництві та інше. Також чималий внесок у збільшення обсягу фінансових ресурсів підприємства формують доходи господарюючих суб'єктів, пов'язані з позареалізаційною діяльністю, зокрема, дивіденди, отримані за акціями та іншими цінними паперами, доходи від здачі в оренду матеріальних цінностей, нерухомості та ін., штрафні санкції, отримані від інших господарюючих суб'єктів, прибуток минулих років, виявлений у поточному році, відсотки, отримані за власні кошти, вкладені в розрахунковий або депозитний рахунок в банку.

Прибуток є найважливішим показником, який дає узагальнену характеристику всій фінансово-господарській діяльності підприємства. В отриманому прибутку відображаються такі важливі якісні показники, як підвищення продуктивності праці, зниження собівартості та підвищення якості виконаних робіт та наданих послуг, використання виробничих фондів. Крім того, прибуток є основним джерелом розширення основних і оборотних фондів, дієвим фактором, який стимулює (за допомогою створення та використання фондів економічного стимулювання) досягнення більш високих показників виробництва.

Резерви збільшення суми прибутку слід визначати по кожному виду наданих послуг транспортними підприємствами. Основними ж їх джерелами є збільшення обсягу наданих послуг та підвищення їх якості.

Нами проведено комплексний аналіз формування власних фінансових ресурсів на прикладі фінансово-господарської діяльності окремих транспортних підприємств Кіровоградської області.

Таблиця 1 - Аналіз динаміки власного капіталу ПАТ «Таксомоторний парк» за 2008-2010 роки (тис. грн.) *

Джерело капіталу	Роки			Відхилення					
	2008	2009	2010	Абсолютне			Відносне, %		
				2009/ 2008	2010/ 2009	2010/ 2008	2009/ 2008	2010/ 2009	2010/ 2008
Статутний капітал	390	390	390	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Пайовий капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Додатковий вкладений капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Інший додатковий капітал	1 168	1 168	1 168	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Резервний капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Нерозподілений прибуток	-2 600	-2 836	-3 229	-236	-393	-629	-9,08	-13,86	-24,19
Неоплачений капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Вилучений капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Накопичена курсова різниця	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Всього	-1042	-1 278	-1671	-236	-393	-629	-22,65	-30,75	-60,36

*розраховано автором на основі статистичної звітності підприємства

Інформація про склад та стан власного капіталу знаходиться у першому розділі пасиву балансу. Для аналізу динаміки власного капіталу застосовуємо трендовий метод (кожна позиція порівнюється з даними попередніх періодів).

З таблиці 1 можна зробити наступні висновки. По-перше, розмір статутного капіталу та іншого додаткового капіталу ПАТ «Таксомоторний парк» у 2008 – 2010 роках не змінювався, і складав відповідно 390 тис. грн. та 1 168 тис. грн. По-друге, робота підприємства оцінюється як збиткова. Розміри збитку у 2010 році порівняно з 2008 роком збільшилися на 24,19 %, що в абсолютному виразі складає 629 тис. грн. Загальний розмір власного капіталу у 2010 році порівняно з 2009 роком зменшився на 22,65 %, а у 2010 році порівняно з 2009 роком власний капітал зменшився на 30,75 %.

Таблиця 2 - Аналіз динаміки власного капіталу ПАТ «Кіровоград-Авто» за 2008-2010 роки (тис. грн.) *

Джерело капіталу	Роки			Відхилення					
	2008	2009	2010	Абсолютне			Відносне, %		
				2009/ 2008	2010/ 2009	2010/ 2008	2009/ 2008	2010/ 2009	2010/ 2008
Статутний капітал	7551	7551	7551	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Пайовий капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Додатковий вкладений капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Інший додатковий	37472	35257	32940	-2215	-2317	-4532	-5,91	-6,57	-13,76

капітал									
Резервний капітал	326	326	326	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Нерозподілений прибуток	1220	-313	-1280	-1533	-967	-2500	-125,66	308,95	195,31
Неоплачений капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Вилучений капітал	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Накопичена курсова різниця	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Всього	46569	42821	39537	-3748	-3284	-7032	-8,05	-7,67	-17,79

*розраховано автором на основі статистичної звітності підприємства

З таблиці 2 видно, що розмір статутного капіталу підприємства протягом 2008-2010 років не змінювався. Також у підприємства наявна тенденція до зменшення іншого додаткового капіталу: на 2215 тис. грн. у 2009 році у порівнянні із попереднім роком та на 2317 тис. грн. у 2010 році у порівнянні з 2009 роком. Розмір резервного капіталу залишався незмінним. Діяльність підприємства за останні роки є збитковою. Якщо порівняти 2010 рік із 2008 роком, то збитки зросли на 195,31 %, що в абсолютному виразі складає 2500 тис. грн. Загальний розмір власного капіталу ПАТ «Кіровоград-Авто» у 2010 році порівняно з 2008 роком зменшився на 17,79 % або на 7032 тис. грн.

Отже, можна зробити висновок, що у період з 2008 по 2010 роки транспортні підприємства ПАТ «Таксомоторний парк» та ПАТ «Кіровоград-Авто» працювали збитково, а й, відповідно, не отримували чистого прибутку. Основною причиною збитковості слід визнати фізичне та моральне старіння автомобілів. Більша половина автомобілів – випуску 1989-1996 рр., кожен з них має пробіг більше 500,0 тис. км. Це вимагає проведення капітальних ремонтів двигунів, який потрібно здійснювати через 140,0 тис. км пробігу, заміни вузлів, агрегатів, обладнання, заміну кузова автомобіля, яка здійснюється через 5-6 років експлуатації.

Амортизаційні кошти накопичуються підприємствами поступово і використовуються для вкладень в основні засоби не відразу, а в міру накопичення. Тому якийсь час вони є вільними, і можуть використовуватись як фінансові ресурси.

Стан основних фондів характеризується такими показниками: коефіцієнтом оновлення; коефіцієнтом вибуття; коефіцієнтом приросту; коефіцієнтом зносу.

Коефіцієнт оновлення – показник, який відображає частку нововведених основних фондів у звітному році у загальній їх вартості на кінець року. Цей коефіцієнт показує рівень введення в експлуатацію нових основних фондів. Розрахунок коефіцієнта оновлення (K_o) можна здійснити за такою формулою:

$$K_o = \frac{ВФзв}{ВФкр}, \quad (1)$$

де $ВФзв$ – вартість нововведених в експлуатацію основних виробничих фондів у звітному періоді;

$ВФкр$ – вартість основних виробничих фондів на кінець звітного періоду.

У 2008 році на аналізованих підприємствах не спостерігалось надходження та вибуття основних виробничих фондів.

Для підприємства ПАТ «Таксомоторний парк»:

$$K_o (2009) = 164 : 1976 = 0,083 ;$$

$$K_o (2010) = 248 : 3216 = 0,077.$$

Для ПАТ «Кіровоград-Авто»:

$$K_o (2009) = 361 : 49133 = 0,007 ;$$

$$K_o (2010) = 495 : 47628 = 0,010.$$

Отже, протягом двох останніх років для згаданих транспортних підприємств коефіцієнт оновлення приблизно на одному рівні.

Коефіцієнт вибуття основних виробничих фондів – показник, що відображає частку вибутих у звітному періоді фондів у загальній їх вартості на початок цього ж періоду. Цей коефіцієнт показує рівень вибуття фондів у зв'язку з їх фізичним і моральним зносом і непридатністю для подальшого використання у виробничому процесі. Розрахунок коефіцієнта вибуття (Кв) основних виробничих фондів здійснюють за такою формулою:

$$K_v = V_{Фв} : V_{Фпр}, \quad (2)$$

де $V_{Фв}$ – вартість основних виробничих фондів, що вибули, у звітному періоді;
 $V_{Фпр}$ - вартість основних виробничих фондів на початок звітного періоду.

$$K_v (2009) = 638 : 2041 = 0,313;$$

$$K_v (2010) = 289 : 1976 = 0,146 .$$

Для ПАТ «Кіровоград-Авто»:

$$K_v (2009) = 0 : 51202 = 0;$$

$$K_v (2010) = 274 : 49133 = 0,006.$$

Якщо порівнювати значення коефіцієнтів оновлення та вибуття, то можна зробити висновок, що оновлення основних виробничих фондів відбувається швидше, ніж вибуття.

Відносне збільшення основних виробничих фондів порівняно з їх вибуттям у звітному році визначається розрахунком коефіцієнта їх приросту (Кпр):

$$K_{пр} = (V_{Фзв} - V_{Фв}) : V_{Фкр}, \quad (3)$$

де $V_{Фзв}$, $V_{Фв}$, $V_{Фкр}$ – вартість основних виробничих фондів: нововведених, тих, що вибули, і на кінець звітного періоду відповідно.

$$K_{пр} (2009) = (164 - 638) : 1976 = - 0,24;$$

$$K_{пр} (2010) = (248 - 289) : 3216 = -0,013.$$

Для ПАТ «Кіровоград-Авто»:

$$K_{пр} (2009) = (361 - 0) : 49133 = 0,008; ;$$

$$K_{пр} (2010) = (495 - 274) : 47628 = 0,005.$$

$$K_{зн} = Z_n : V_{Фпв}, \quad (4)$$

де Z_n – знос;

$V_{Фпв}$ – первісна вартість основних фондів за балансом.

$$K_{зн} (2009) = 4649 : 2673 = 1,74 ;$$

$$K_{зн} (2010) = 5800 : 2584 = 2,25.$$

Для ПАТ «Кіровоград-Авто»:

$$K_{зн} (2009) = 62766 : 13633 = 4,6;$$

$$K_{зн} (2010) = 63190 : 15562 = 4,06.$$

З розрахованих вище показників можна зробити наступні висновки. На підприємстві оновлення основних виробничих фондів здійснюється надто повільно.

До джерел власних фінансових ресурсів підприємств прирівнюють стійкі пасиви. До стійких пасивів відносять перехідну заборгованість по заробітній платі та відрахуванням на соціальне страхування, розрахунки з бюджетом. Специфічність даного джерела полягає в тому, що не будучи по суті власним джерелом формування фінансових ресурсів, вони враховуються як внутрішні джерела. Цим стійкі пасиви і відрізняються від іншої частини залучених засобів, які також у процесі практичної діяльності використовуються як джерела фінансових ресурсів, але не можуть регулюватися як власні джерела.

Проаналізуємо зміни в стійких пасивах ПАТ «Таксомоторний парк» та ПАТ «Кіровоград-Авто».

Таблиця 3 – Зміни в стійких пасивах на ПАТ «Таксомоторний парк» за 2008-2010 роки (тис. грн.) *

Джерело капіталу	Роки			Відхилення					
	2008	2009	2010	Абсолютне			Відносне, %		
				2009/2008	2010/2009	2010/2008	2009/2008	2010/2009	2010/2008
Поточні зобов'язання за рахунками: з бюджетом	27	27	7	0	-20	-20	0,00	-74,07	-74,07
зі страхування	7	15	10	8	-5	3	114,29	-33,33	42,86
з оплати праці	37	39	20	2	-19	-17	5,41	-48,72	-45,95
Всього	71	81	37	10	-44	-34	14,08	-54,32	-47,89

*розраховано автором на основі статистичної звітності підприємства

Найбільшу питому вагу в стійких пасивах підприємства займають поточні зобов'язання за розрахунками зі страхування. Протягом 2010 року зменшилась поточна заборгованість перед бюджетом на 20 тис. грн., що становить 74,07% від поточної заборгованості з бюджетом за попередні роки.

Заборгованість з оплати праці у 2010 році порівняно із 2008 роком зменшилась на 45,95%, що в абсолютному вираженні становить 17 тис. грн.

Таблиця 4 - Зміни в стійких пасивах на ПАТ «Кіровоград-Авто» за 2008-2010 роки (тис. грн.)

Джерело капіталу	Роки			Відхилення					
	2008	2009	2010	Абсолютне			Відносне, %		
				2009/2008	2010/2009	2010/2008	2009/2008	2010/2009	2010/2008
Поточні зобов'язання за рахунками: з бюджетом	103	89	104	-14	15	1	-13,59	16,85	0,97
зі страхування	39	23	8	-16	-15	-31	-41,03	-65,22	-79,49
з оплати праці	184	202	159	18	-43	-25	9,78	-21,29	-13,59
Всього	326	314	271	-12	-43	-55	-3,68	-13,69	-16,87

*розраховано автором на основі статистичної звітності підприємства

З таблиці 4 видно, що найбільшу питому вагу у складі стійких пасивів ПАТ «Кіровоград-Авто» займають поточні зобов'язання по заробітній платі. За 2009 рік заборгованість зросла на 18 тис. грн., а за 2010 рік – зменшилась на 43 тис. грн. Отже в цілому заборгованість із заробітної плати підприємства за 2008 – 2010 роки зменшилась на 25 тис. грн.

Також тенденція до зменшення поточних зобов'язань у складі стійких пасивів у 2008 – 2010 роках прослідковується у поточних зобов'язаннях зі страхування. В цілому за даний період даний вид заборгованості зменшився на 79,49 %.

Зміна поточних зобов'язань з оплати праці на ПАТ «Кіровоград-Авто» за 2008-2010 роки відбувалась хвилеподібно. У 2009 році заборгованість з оплати праці зросла на 18 тис. грн. порівняно з 2008 роком, а у 2010 році – зменшилась на 43 тис. грн.

порівняно із попереднім роком. Отже в цілому за 2008 – 2010 роки даний вид поточних зобов'язань зменшився на 25 тис. грн. або на 13,59 %.

Ефективне формування фінансових ресурсів підприємства передбачає, окрім власних, залучення і позичкових коштів. Адже, наприклад, з перевагами використання власного капіталу як джерела фінансових ресурсів йому властиві наступні недоліки:

- обмеженість об'єкту залучення, а отже і можливостей істотного розширення операційної та інвестиційної діяльності підприємства в періоди сприятливої кон'юнктури ринку на окремих етапах життєвого циклу підприємства;
- висока вартість у порівнянні з альтернативними позиковими джерелами формування капіталу.

Не існує єдиного рецепту оптимального співвідношення власного та позичкового капіталу не лише для однотипних підприємств, але навіть і для одного підприємства на різних стадіях його життєвого циклу. На кожному конкретному підприємстві необхідно формувати структуру капіталу, забезпечуючи умови найбільш ефективного його використання. Подальші дослідження доцільно спрямувати на обґрунтування методів оптимізації структури капіталу підприємств автомобільного транспорту.

Список літератури

1. Балабанов И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта. / Балабанов И.Т. – 2-е изд., доп. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 208 с.
2. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента. / Бланк И.А – Т.2. – К.: Ника-Центр, 1999. – 512 с.
3. Вівчар О.Й., Саварин В.М. Власний капітал як фінансове джерело функціонування підприємства / Вівчар О.Й., Саварин В.М. // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.5. – С. 146 – 150.
4. Воробйов Ю.М. Формування власного фінансового капіталу підприємств / Воробйов Ю.М. // Фінанси України. – 2002. – №6. – С. 36-41.
5. Зятковський І.В. Фінансове забезпечення діяльності підприємств: Монографія. / Зятковський І.В. – Тернопіль: Економічна думка, 2000. – 229 с.
6. Гудзь О.Є. Забезпечення фінансовими ресурсами сільськогосподарських підприємств: теорія, методологія, практика: автореф. дис.. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : спец. 08.00.04 / Гудзь О.Є. – К., 2007. – 39 с.
7. Гуляєва Н.М., Сьомко О.В. Фінансові ресурси підприємств / Гуляєва Н.М., Сьомко О.В. // Фінанси України. – 2003. - №12 – С. 58 – 62.
8. Коробов М.Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств: Навч. посіб. / Коробов М.Я. – К.: Знання, КОО, 2002. – 387 с.
9. Марченко А.А. Аналіз джерел формування фінансових ресурсів / Марченко А.А. // Фінанси України. – 2002. - №2. – С.102 – 108.
10. Петренко Ю.В. Оптимізація джерел фінансових ресурсів підприємств / Петренко Ю.В. // Фінанси України. – 2000. – №6. – С.91 – 95.
11. Поддєрьогін А.М. Фінанси підприємств: [навч. посібник] / За ред. проф. А.М. Поддєрьогіна. – [6-е вид., перероб. та допов.]. – К.: КНЕУ, 2006. – 522с.
12. Романенко О.Р. Фінанси: Підручник. / Романенко О.Р. – К: Центр навчальної літератури, 2004. – 312 с.
13. Фінансовий менеджмент: Навчальний посібник / За ред. проф. Г.Г. Кірейцева. – Київ: ЦУЛ, 2002. – 496 с.
14. Ціх Г.В., Вовк В.М., Федорович Р.В. Фінансові ресурси як економічна категорія / Ціх Г.В., Вовк В.М., Федорович Р.В. // Наука й економіка. – 2010. – № 1 (17). – С.63 – 69.

М. Руденко

Формирование собственных финансовых ресурсов транспортных предприятий

В статье охарактеризованы источники собственных финансовых ресурсов субъектов ведения хозяйства. Отражены преимущества собственного капитала, доказана необходимость его использования в сочетании с другими источниками финансовых ресурсов. Очерчено направления повышения прибыли предприятия.

M.Rudenko

Formation of proper financial resources transport enterprises

The sources of own financial resources of subjects of menage are described in the article. Advantages of property asset are reflected, the necessity of his use is proved for combination with other sources of financial resources. Outlined directions of increase of income of enterprise.

Одержано 17.02.12

УДК 331.101.27

С.Р. Пасека, доц., канд. екон. наук, ст. наук. спів.

Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького

Інноваційний розвиток соціально-трудового потенціалу: аналіз, тенденції, перспективи

У статті обґрунтована необхідність інноваційного розвитку соціально-трудового потенціалу. Визначено рейтинги України серед країн Європи за основними показниками інноваційної системи. Проведено моніторинг економічно активного населення за показниками «освіта та людські ресурси». Визначено шляхи покращення стану соціально-економічного розвитку країни через поліпшення освітньо-кваліфікаційних характеристик населення, інноваційне використання накопиченого освітнього та наукового потенціалу в реаліях інформаційного суспільства та економіки знань.

соціально-трудова потенціал, інноваційний розвиток, освіта, освітньо-кваліфікаційні характеристики, інформаційне суспільство, економіка знань

Постановка проблеми. Формування ринкових умов господарювання в Україні на фоні загострення міжнародної конкуренції об'єктивно вимагають кардинально змінити підходи до чинників економічного зростання вітчизняної економіки. Економічна думка свідчить, що пріоритетним чинником економічного зростання та інноваційного розвитку кожного регіону є передусім, працюючі в даному регіоні люди із певним запасом здоров'я, знань, соціального і трудового досвіду, компетенцій, навичок, характерними моральними, трудовими цінностями, соціальними зв'язками, традиціями, ментальністю, культурою праці, особливостями спілкування та громадського розвитку. Іншими словами, йдеться про соціально-трудова потенціал, необхідність його постійного розвитку, збагачення сучасними освітньо-професійними характеристиками, вміннями на інноваційних засадах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Огляд вітчизняних наукових джерел свідчить, що упродовж останніх років провідні українські науковці, зокрема І.Бережна, О.Гришнова, А.Колот, Е.Лібанова, К.Міхуринська, В.Новіков, О.Новікова, В.Онкієнко, І.Петрова, С. Пирожков, У.Садова, Л.Семів, М.Семикіна, А.Чухно, Л.Шаульська [1, 2, 4, 5] з тривогою відмічають кризову ситуацію у стані соціально-трудова потенціалу України, диспропорції та розбалансованість його розвитку у переважній більшості регіонів. Наукові уявлення про соціально-трудова потенціал, його трактування, структуру, сутність інноваційного розвитку залишаються неоднозначними. Разом з тим, висновки вчених у публікаціях зводяться до думки, що побудова економіки знань потребує усвідомлення того, що пошук невикористаних можливостей економічного