

підприємств і установ соціальної сфери, що в остаточному підсумку приведе до різкого підвищення вартості соціальних послуг.

Таким чином, створення відповідної законодавчої бази і налагодження діалогу між бізнесом і владою дало би можливість державі більш ефективно використовувати бізнес для підвищення темпів економічного розвитку країни, реалізації масштабних інфраструктурних проектів, потенціалу державних наукових організацій, інноваційного підприємництва.

УДК 330.115

ОСОБЕННОСТИ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ

Роцина Н. В., ст.преподаватель (ОНМУ)

В настоящее время морские торговые порты функционируют в условиях острой конкурентной борьбы за грузовую базу. Географическое месторасположение и специализация порта играют уже не первостепенную роль при выборе грузовладельцами пункта перевалки груза. На первый план выходят качество предоставляемых портом услуг и возможности порта выполнять роль накопительно-распределительного центра в составе логистической цепочки. В то же время обеспечение эффективной работы порта как хозяйствующего субъекта требует постоянного снижения себестоимости перегрузочного процесса.

Одновременное решение этих наиболее актуальных задач успешного функционирования предприятия в конкурентных условиях возможно лишь при инновационной ориентации стратегии развития предприятия.

Приоритетными целями стратегии инновационного развития морских торговых портов должны являться:

- улучшение качества перегрузочного процесса и услуг, предоставляемых портами;
- снижение себестоимости перегрузки грузов и оказания услуг, предоставляемых портами;
- повышение технического уровня и эффективности использования основных производственных фондов;
- интенсификация погрузочно-разгрузочных работ за счет совершенствования организации и технологии перегрузки;
- оптимизация энергоиспользования за счет внедрения энергосберегающих технологий и

- применения нетрадиционных источников энергии;
- повышение эффективности использования трудовых ресурсов;
- обеспечение экологической безопасности перегрузочного процесса.

Таким образом, стратегия инновационного развития позволяет также решить ряд проблем, присущих отечественным портам, в частности, значительный физический износ и необходимость замены основных средств, использование устаревших технологий погрузочно-разгрузочных работ, нерациональное энергопотребление, низкая отдача труда персонала, ущерб окружающей среде вследствие несовершенных технологий перегрузки опасных и вредных грузов.

В связи с этим очевидна необходимость разработки стратегии инновационного развития и механизма ее реализации с учетом специфики морских торговых портов. Можно выделить следующие особенности стратегии инновационного развития морского порта:

- необходимость координации инновационной деятельности порта с аналогичной деятельностью других предприятий морского транспорта (судоходными компаниями, судоремонтными заводами и т.д.), обусловленная их тесной взаимосвязью;
- механизм эффективного управления инновационными рисками, необходимого вследствие того, что инновационная деятельность в портах является капиталоемким и длительным по времени процессом;
- государственный контроль осуществления существенных инновационных изменений, обусловленный важным социально-экономическим значением портов в системе национальной экономики;
- постоянный мониторинг отечественных и мировых тенденций научно-технического прогресса и соответствующая адаптация стратегии.

УДК 338.47:330.142.211.2

ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ДП «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ТА ДЖЕРЕЛА ОНОВЛЕННЯ ЇЇ ОСНОВНИХ ФОНДІВ

*Стрілець А.І. д.е.н., професор,
Стрілець В.І. к.е.н., доцент,
Мінченкова О.А. студент (ЖІЖТ)*

Залізниця в Донбасі є основним видом транспорту, обслуговує більше 3 тис. юридичних

осіб (94% - в Донецькій і Луганській областях).

Однак, стан виробничо-технічної бази та технологічний рівень перевезень по багатьох параметрах не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості послуг. А саме, набирають сили небезпечні тенденції фізичного зносу і морального старіння основних виробничих фондів, про що свідчать дані табл.1.

Як бачимо з таблиці 1 в період з 2003 по 2007 рік спостерігається поступове збільшення вартості основних виробничих фондів, головним чином через переоцінку фондів.

Коефіцієнт зносу в період з 2003 по 2006 роки коливається в межах 62-63%. Наприкінці

2006 року коефіцієнт зносу збільшився на 18,6% у зв'язку з переоцінкою фондів і склав 81%.

Джерела оновлення основних фондів поділяються на власні (внутрішні) і позикові (зовнішні). До внутрішніх джерел відносяться: амортизація (знос), прибуток (фонд накопичення), емісія акцій і облігацій.

Амортизаційні відрахування займають дуже низьку частку (лише 16%) у собівартості продукції, що унеможливує нормальне відновлювання основних фондів за рахунок амортизаційного фонду. Така тенденція склалася внаслідок гіперінфляції 90-х років, коли вартість основних фондів Укрзалізниці знецінилася майже в три рази.

Таблиця 1

Показники стану основних фондів Донецької залізниці

Показники	2003	2004	2005	2006	2007
1. Первісна вартість основних фондів, тис.грн.	9701273	9517807	10004025	32464364	48734537
2. Знос за рік експлуатації, тис.грн.	5971385	5948396	6242327	26279537	39594678
3. Залишкова вартість, тис.грн.	3729888	3569411	3761698	6184827	9139859
4. Коефіцієнт придатності,%	38,45	37,5	37,6	19,05	18,75
5. Коефіцієнт зносу,%	61,55	62,5	62,4	80,95	81,25

У всьому світі існують два основні способи залучення інвестицій - кредитування і лізинг. В Україні ж широкою популярністю поки користуються банківські позики.

В схемі лізингу є декілька переваг. По-перше, при покупці вагонів і устаткування за допомогою лізингу не потрібна застава. По-друге, відносно швидка і проста процедура отримання у порівнянні з банківським кредитуванням.

Лізинг в Україні розвивається, кількість лізингових компаній упродовж 2006-2007 зросла на 38%.

В структурі портфеля лізингових угод у розрізі вартості активів, які були предметами лізингу, станом на 1 січня 2008 року найбільшу частку займає залізничний транспорт (52%).

Про ефективність використання фінансового лізингу на залізничному транспорті України свідчить також щорічне збільшення вартості лізингових угод, а саме: у 2004р. – 140 млн.грн., у 2005р. – 240 млн.грн. (171,4%), у 2006 р. – 1256 млн.грн. (523,3%), у 2007 р. – 10122 млн.грн. (805,9%).

Таким чином, впровадження фінансового лізингу з усіма притаманними йому перевагами для фінансування інвестиційної діяльності дасть змогу оновити та модернізувати основні фонди Донецької залізниці, забезпечити високий рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту, надавати високоякісні послуги клієнтам, забезпечити ефективність та безпеку залізничних

перевезень та підвищити виробничий потенціал галузі.

УДК 658.5

МЕХАНІЗМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Українська Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах господарювання однією з основних економічних проблем стає визначення найбільш ефективних шляхів подолання кризового стану, у якому опинились багато вітчизняних підприємств.

Одним з них є антикризове управління, мета якого полягає в розробці, і реалізації заходів, спрямованих на запобігання виникнення негативних явищ, що приводять до кризового стану підприємства, забезпечення його фінансової стабільності та міцного положення на ринку при будь-яких метаморфозах у країні. При цьому варто підкреслити, що на різних етапах розвитку кризи, кризових тенденцій і з урахуванням їх наслідків для діяльності підприємства цілі антикризового управління можуть коректуватися.

Для антикризового керування характерні нестандартні, екстремальні умови функціонування підприємства, непередбачуваність ситуації, істотні зміни середовища діяльності господарюючих суб'єктів, виникнення нових управлінських