

розробкою та впровадженням сукупності заходів і можливостей, які забезпечать практичне використання наукового, науково-технічного результату та інтелектуального потенціалу з метою одержання нового продукту, способу його виробництва на принципово новій основі і задоволення потреб суспільства у конкурентоспроможних товарах.

Інноваційна модель розвитку потребує активізації процесів реалізації інноваційних проєктів, які засновані на використанні прогресивних вітчизняних і світових науково-технічних досягненнях та спрямовані на вирішення питань в сфері оновлення виробничих фондів, технічного переозброєння, реконструкції та модернізації діючого обладнання і устаткування, що сприятиме підвищенню технологічного рівня виробництва та дозволить виготовляти наукоємну продукцію з високою доданою вартістю.

Особливим напрямком реалізації цієї моделі розвитку промисловості повинна стати тісна співпраця підприємств з науково-дослідними центрами, лабораторіями та університетами в сфері розробки новітніх ідей, практичних підходів до їх реалізації та обміну досвідом, яка створить передумови для формування в країні нових інноваційно-організаційних структур в галузі проведення науково-дослідних робіт, пов'язаних з індустрією високих технологій.

Таким чином, реалізація такої інноваційної моделі розвитку промисловості, заснованої на використанні високих технологій, дозволить підвищити конкурентоспроможності вітчизняних підприємств не лише на українському, але і на міжнародному ринку, створивши підґрунтя для подальшого їх економічного зростання, та гарантуватиме економічну безпеку країни і чільне місце в світогосподарській системі.

УДК 368:624

### ОБОСНОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И РИСКОВ В УСЛОВИЯХ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

*Чепель В.В., аспирант (ПГУПС)*

Актуальность данной работы обусловлена тем, что комплексные исследования сущности процессов саморегулирования строительной сферы в условиях рыночных отношений не нашли достаточного отражения в научно-практической деятельности и экономической теории.

Зарубежный опыт создания

саморегулируемых организаций и страхования гражданской ответственности в строительстве имеет исторические корни.

В России ситуация с регулированием строительной отрасли складывалась иным образом, и более логичным представляется рассмотрение системы допуска на строительный рынок в период с 1991 года по настоящее время. Этот период можно условно разделить на 3 этапа: первый этап - введение системы лицензирования с целью ограничения доступа компаний на рынок. В период до принятия Закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" участвовать в строительном процессе могли любые организации. Период характеризуется полным отсутствием некоммерческих объединений строительных организаций; второй этап - легализация строительных компаний, постановка на налоговый учет. Появление первых некоммерческих партнерств; третий этап - попытка решения проблемы качества строительства в широком понимании этого слова, начиная с безопасности строительства и заканчивая потребительскими свойствами строительных объектов.

Начало 2010 года было ознаменовано для строительных организаций окончанием периода лицензирования и переходом к саморегулированию.

Саморегулируемая организация строителей (СРО) — вид некоммерческой организации, основанной на членстве индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, выполняющих строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов капитального строительства.

Содержанием деятельности саморегулируемой организации являются разработка и утверждение документов, предусмотренных статьей 55.5 Градостроительного кодекса РФ, а также контроль за соблюдением членами саморегулируемой организации требований этих документов.

В соответствии с федеральным законом о саморегулируемых организациях (в ред. от 22.07.08 № 148-ФЗ) Существует два варианта обеспечения имущественной ответственности членом СРО:

- создание системы личного и (или) коллективного страхования (мин. размер страховой суммы не менее 30 тыс. рублей в год)
- формирование компенсационного фонда (взнос в отношении каждого члена не менее 3 тыс. рублей в год)

Компенсационный фонд — механизм создания коллективной материальной ответственности за каждого члена саморегулируемой организации путем отчисления

взносов на случай, если один из членов СРО не исполнит свои обязательства в ходе выполняемых им работ.

Основным регулятивным элементом института СРО для всех видов предпринимательской и профессиональной деятельности, в рамках базового закона о саморегулируемых организациях, является механизм ответственности членов в форме компенсационного фонда.

В целом недостаточно эффективно выглядит установленная модель регулирования, в рамках которой при отсутствии четко определенных рисков, а также при объединении в составе СРО субъектов с неоднородными рисками, СРО будет нести субсидиарную ответственность всем имуществом компенсационного фонда, по обязательствам своего члена.

В то же время на основе существующих опросов и информации из соответствующих контрольных органов было установлено, что какая-либо информация о случаях страховых выплат или выплат из компенсационного фонда отсутствует.

Принимая во внимание вышесказанное, можно дать следующие рекомендации и пути решения данного вопроса:

В связи с видимой неэффективностью создания компенсационного фонда, целесообразность его использования должна быть уточнена совместно с проработкой вопросов, связанных с установлением размеров взноса в компенсационный фонд в зависимости от количества осуществляемых видов деятельности, потенциального уровня рисков, ... и возможность обеспечения ответственности его членов другими способами.

**УДК: 656.2.073**

### ВПЛИВ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЕКОНОМІКУ КРАЇНИ

*Широкова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Несприятлива економічна ситуація в Україні, яка склалася в останні два роки, вимагає активізації конкуренції на транспортному ринку - досить новому явищі для підприємств залізничного транспорту. Це пояснюється тим, що кризові явища у роботі національного господарства призводять до ланцюгової реакції - погіршення ефективності роботи галузі, які в рамках можливого впливу ще більше загострюють існуючі проблеми. Зокрема,

зниження обсягів перевезень приводить до зменшення доходів, а при наявності істотної частини постійних витрат, викликаних особливостями виробничого процесу, знижується прибуток від вантажної діяльності й це при тому, що пасажирські перевезення залишаються як і раніше збитковими й виконуються за рахунок прибутку від вантажних перевезень. В результаті цього знижується ефективність роботи залізничного транспорту для економіки в сфері податкового забезпечення бюджету. Все це унеможливує здійснення не тільки державної підтримки але й розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності власне залізничного транспорту.

Одним з можливих шляхів вирішення проблемних питань функціонування залізниць є розвиток конкурентної ринкової системи в сфері транспортної діяльності, як основи протікання ринкових процесів, поза якою підприємства залізничного транспорту функціонувати не можуть.

Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, поєднуючи в єдине ціле всі господарючі суб'єкти, що конкурують між собою, нав'язуючи їм ту саму гру або зобов'язуючи їх грати по тим самим, єдиним для всіх, правилам. Конкуренція забезпечує сполучення державних і суспільних інтересів з інтересами підприємства.

У зв'язку із цим, можна виділити наступні основні функції конкуренції, у тому числі й на ринку транспортних послуг, які безпосередньо впливають на рівень взаємозв'язку залізниць з економікою. До них належать:

- регулююча функція, яка призначена для забезпечення оптимального співвідношення між попитом та пропозицією на ринку транспортних послуг;

- аллокаційна функція забезпечує ефективне розміщення виробничих ресурсів для отримання максимального прибутку;

- інноваційна функція, полягає в постійному використанні нововведень, що дозволяє утримувати свої позиції на ринку;

- адаптаційна функція спрямована на раціональне пристосування підприємств залізничного транспорту до умов внутрішньої й зовнішнього середовища;

- контролююча функція покликана не допускати встановлення економічного диктату й тиску одних підприємств над іншими.

Дієвості зазначених функцій необхідно приділяти особливу увагу при визначенні стратегічних напрямків діяльності залізничного транспорту України. Оскільки, залізничний транспорт є галуззю господарства, у якій важливе значення має не тільки поліпшення економічних і фінансових результатів його роботи, але й вплив