

- національні державотворчі традиції (розселення слов'ян і розвиток етнічних процесів, виникнення й розвиток Давньоруської держави, складання української середньовічної народності);
- традиції національного державотворення у другій половині XVI-XVIII ст. (Козацтво в суспільно-політичних процесах другої половини XV — першої половини XVII ст., боротьба за збереження української автономії);
- потенціал національного відродження України за імперської доби;
- феномен національної української державності.

Розроблені маршрути допоможуть створити умови для вивчення національної культури та історичної спадщини України, чіткої системи ознайомлення громадян України з історичними, культурними, природними пам'ятками, а також забезпечення гарантованого відпочинку для різних категорій населення.

Туристично-відпочинкова складова має стати важливою компонентою розвитку регіональних культурних центрів з історико-етнографічними назвами «Галичина» (центр — Львів), «Буковина» (Чернівці), «Волинь» (Рівне), «Закарпаття» (Ужгород), «Поділля» (Вінниця), «Полісся» (Чернігів), «Наддніпрянина» (Запоріжжя), «Слобожанщина» (Харків), «Таврія» (Херсон), «Крим» (Сімферополь) [9].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Саме ознайомлення з неповторним багатомісним національно-культурним розмаїттям цих територій не тільки сприятиме розширенню знань про окремі етапи та сторінки становлення й розвитку окремих етнографічних груп чи народностей на території України, а й цілком закономірно призведе до створення реального наукового підґрунтя, спрямованого на об'єднання нації та принесуть Україні додаткові надходження грошей до бюджету.

Література

1. Козловський Є. Роль туристичної галузі в активізації соціальної роботи в сучасному українському суспільстві // Науковий вісник Чернівецького університету. — 2005. — № 244. — С. 86–91;
2. Алексєєв А. Складові економічного регулювання в Україні // Економіка України. — 2002. — № 4. — С. 12–18;
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. — СПб.: Изд. Дом «Герда», 2001. — 400 с.;
4. Гєєць В.В. Економічні передумови стабільного соціального розвитку в середньостроковій перспективі // Економіка і прогнозування. — 2002. — № 2. — С. 9–33;
5. Євдокименко В.К., Кифяк О.В. Організаційно-економічні підходи до територіального управління розвитком рекреаційного комплексу // Наук. вісн. Чернів. торг.-екон. ін-ту КНТЕУ. — Чернівці: АнТЛТД, 2005. — Вип. IV. Екон. науки — С. 63–68;
6. Мазаракі А.А., Пересічний М. та ін. Концептуальні засади регулювання виставкової діяльності в Україні // Вісн. КНТЕУ. — 2003. — № 3. — С. 5–14;
7. Державна програма розвитку туризму на 2002–2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України № 583 від 29.04.02 р. // Офіційний вісн. України. — 2002. — № 18. (17.05.02 р.). — Ст. 935;
8. Науменко Г. П., Попович С. І. Державна служба туризму і культури (форум Україна) // Науменко Г. П., Попович С. І. // інтернет, державний форум Україна;
9. О. Довгий Концепція розвитку екскурсійної діяльності в м. Києві // О. Довгий // Державний проект — Головне управління комунального господарства — 2009 — С. 7.

УДК 656 (477)

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Левіщенко О.С.

Розглянуто та проаналізовано сучасний стан та проблеми дорожньої галузі України. З урахуванням чинних програмних документів висвітлено основні перспективні напрямки модернізації дорожньої галузі.

Reviewed and analyzed the current state and problems of road industry Ukraine. Given the current program documents highlights the basic perspective directions of modernization of the road industry.

Постановка проблеми. Автомобільні дороги України є важливою складовою транспортної системи України, а також і усїєї Європи. Маючи близько 170 тис. км автомобільних доріг загального користування, 20,1 тис. км з яких — дороги державного значення, та понад 16 тис. мостів загальною протяжністю 364 км, Україна володіє потужним транзитним потенціалом. Територією України проходить сім автомобільних транспортних коридорів, довжина яких становить 5,2 тис. км. Вони з'єднують Україну з країнами Європи, Кавказом та Азією, що сприяє розвитку міжнародних відносин.

Усі автомобільні дороги України загального користування перебувають у державній власності, відповідальність за їхню функціональність та якість покладено на Державну службу автомобільних доріг України (Укравтодор) та державну акціонерну компанію «Автомобільні дороги України», які представлені обласними службами автомобільних доріг та облавтодорами, відповідно [1]. Та, на жаль, мережа автомобільних доріг загального користування є практично непридатною для забезпечення міжнародних транспортних зв'язків з високими швидкостями, комфортом і безпекою. Саме тому, спираючись на Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року і на подальший період, першочерговими слід вважати завдання щодо створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів і придорожньої інфраструктури, з доведенням якості вітчизняних автомобільних доріг та їх пропускної здатності до показників, які б відповідали європейським стандартам, розширення будівництва нових автомобільних доріг I та II категорій [2]. Проблеми фінансування таких масштабних робіт є вкрай актуальними для України, особливо під час наслідків світової економічної кризи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Актуальні питання розвитку транспортної галузі та транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України представлено в наукових працях багатьох вітчизняних і іноземних науковців, таких як: І.Я. Аксьонов, О.О. Бакаєв, Ю.Ф. Кулаєв, Ю.Є. Пашенко, А.М. Новікова, Т.В.Блудова, Е.В. Танцюра, Л.Г. Зайончик, Д. Прейгер, Є.М. Сич, В.О. Галушко та інших. Проте проблема підвищення ефективності використання існуючої мережі автодоріг та її поступового вдосконалення напередодні проведення ЄВРО-2012 є вкрай актуальною. Більш детального вивчення також потребують довгострокові перспективи розвитку дорожньої галузі України.

Метою роботи являється дослідження сучасних проблем та перспектив розвитку дорожньої галузі України, що зумовлено необхідністю подолання основних проблем та визначення пріоритетних напрямків розвитку ТДК України.

Виклад основного матеріалу. Останні два роки для дорожньої галузі України були вкрай складними, що визвано світовою фінансовою кризою, але, водночас і продуктивними, чому сприяло майбутнє ЄВРО-2012. Незважаючи на жорстке недофінансування дорожнього господарства та ряд інших суттєвих перешкод Укравтодору вдалося виконати значний обсяг робіт та завдань, що відродили галузь.

Відсутність у I кварталі 2010 року Закону України про держбюджет, зменшення обсягів бюджетного фінансування галузі у липні на 1800 млн. грн., неможливість залучення додаткових джерел фінансування, доведений практично до банкрутства ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» з боргом у сумі 938 млн. грн. створили нелегкі умови функціонування господарства. Проте керівництво Укравтодору зуміло організувати роботу таким чином, щоб забезпечити роботи по будівництву, реконструкції капітальному та поточному ремонтах доріг скасувати процедуру банкрутства ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» та повернули державі цілісний майновий комплекс ДП «ШРБУ-100» [3].

Фінансування дорожнього господарства у 2010 році склало 12,7 млрд. грн., з яких держбюджетні кошти — 7,5 млрд. грн., кошти місцевих бюджетів — понад 150 млн. грн., кредитні кошти, що залучені під державні гарантії — 3,5 млрд. грн., а також кредитні кошти МФО — 1,5 млрд. грн. Однак на потреби галузі та утримання мережі автомобільних доріг було спрямовано лише близько 75% фінансованих коштів, а 25% — на виплати по борговим кредитним зобов'язанням, отриманим під гарантії Уряду в минулі роки, що стало суттєвим навантаженням на дорожню галузь.

У 2010 році діяльність Укравтодору і його структурних підрозділів була направлена на:

- виконання заходів із забезпечення безпеки руху, зокрема ліквідації та обслуговування аварійних ділянок автомобільних доріг загального користування, місць концентрації дорожньо-транспортних пригод (ДТП);
- будівництво і реконструкцію та ремонти об'єктів, найбільш важливих з точки зору економічного і соціального розвитку України, визначених рішенням Президента України та Кабінету Міністрів України;
- ремонт об'єктів, що входять до мережі міжнародних транспортних коридорів та фінансуються за кошти МФО;

— закінчення будівництва незавершених об'єктів, що мали високий ступінь готовності[4].

Справжнім досягненням у 2010 році стало відкриття руху на 973 км збудованих, реконструйованих та відремонтованих ділянок автомобільних доріг, у тому числі на об'єктах ЄВРО-2012 — 543 км. Велика увага була приділена підвищенню рівня безпеки на автодорогах загального користування. Залучені 445,8 млн. грн. дозволили ліквідувати 40 аварійно небезпечних ділянок і зняти з обліку 61 місце концентрації дорожньо-транспортних пригод.

Однак, окрім позитивних моментів, слід зазначити і про збитки, яких зазнали 11 дочірніх підприємств ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» на суму 3,9 млн. грн., зокрема: Вінницький, Волинський, Житомирський, Запорізький, Одеський, Полтавський, Тернопільський облавтодори, Київський облдорупр, Севастопольський упрдор та оздоровчий комплекс «Поділля».

26 жовтня 2011 року на прес-конференції в УКРІНФОРМі заступник голови Державної служби автомобільних доріг України Євген Прусенко повідомив про проміжні результати та пріоритетні завдання дорожньої галузі у 2011 році.

«До кінця нинішнього року в Україні буде відремонтовано та зведено нових доріг орієнтовно загальною довжиною до 1700 км. Станом на 26 жовтня 2011 року дорожники відкрили рух на дорогах загального користування протяжністю 1510 км, в тому числі нових близько 200 км і доріг першої категорії — 50 км. На ці цілі буде спрямовано з усіх джерел фінансування понад 8 мільярдів гривень, у тому числі кошти міжнародних фінансових організацій — Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку, Світового банку», — пояснив Є.Прусенко.

У 2011 році пріоритетними завданнями для служб Укравтодору було:

— будівництво, реконструкція та ремонт автомобільних доріг, задіяних у транспортному обслуговуванні ЄВРО-2012;

— збереження існуючої мережі автомобільних доріг та забезпечення підвищення рівня безпеки руху шляхом розроблення та реалізації заходів із покращення дорожніх умов у місцях концентрації ДТП, впровадження системи управління безпекою дорожнього руху та поліпшення інформаційного забезпечення його учасників;

— залучення недержаних інвестицій на основі концесій та механізму державно-приватного партнерства;

— реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, у тому числі шляхом впровадження інформаційних технологій;

— розробка та затвердження Державної цільової програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2012-2016 роки.

Досліджуючи проблеми функціонування підприємств дорожньої галузі, варто зазначити, що велику увагу слід приділити регулярній внутрішній контрольно-ревізійній роботі й відповідно контролю за реалізацію її результатів та усуненню недоліків. Останніми роками, у ході перевірок, що здійснювались Державною контрольно-ревізійною службою, було виявлено фінансові порушення у службах автомобільних доріг в областях на суму більше 1 млрд. грн., а в облавтодорах — на 586 млн. грн. Основними фінансовими порушеннями були: нецільове використання бюджетних коштів, завищення вартості або обсягів виконаних робіт та порушення законодавства про закупівлю товарів, робіт та послуг за державні кошти. Слід наголосити ще на одній проблемі контрольно-ревізійної служби Укравтодору, яка сприяє вищенаведеним фінансовим порушенням. Відсутність кваліфікованих кадрів, а також неефективність залучення до складу комісій осіб, які не зацікавлені в об'єктивних результатах ще більш посилює наслідки неефективного управління фінансовими коштами підприємств. Тому, необхідно створити таку структуру внутрішнього нагляду, яка б забезпечила належний контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій, що входять до сфери управління Укравтодору.

Наявна транспортна інфраструктура потребує подальшої модернізації шляхом реалізації прийнятих коротко- та довгострокових державних цільових економічних програм (відповідні розділи Програми економічних реформ на 2010 — 2014 роки; Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року; Транспортної стратегії України на період до 2020 року).

Ключове геополітичне становище України у забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні визначає велику роль національного транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв'язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-кому-

нікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі. Розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але, на сьогодні, ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. До облаштування транспортної інфраструктури висуваються високі вимоги з приведення її експлуатаційних характеристик до міжнародних стандартів, гармонізації правової бази, методів тарифного регулювання, транспортно-митних технологій тощо[5].

Тому, відповідно до «Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року і подальший період», пріоритетними напрямками з відновлення автомобільних доріг України, їх належного функціонування та подальшого розвитку можна вважати:

- вдосконалення системи державного управління галуззю дорожнього господарства України;
- створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури та доведення автомобільних шляхів України до європейського рівня;
- посилення державної підтримки та впровадження світового досвіду щодо будівництва автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства, вдосконалення законодавства України, що регулює цю сферу діяльності;
- будівництво під'їзних шляхів до українських селищ;
- забезпечення надійних джерел фінансування для наповнення фонду дорожнього будівництва.

Концепція розвитку ТДК України на короткостроковий період доповнюється положеннями Транспортної стратегії України на період до 2020 року. Розроблена фахівцями Мінтрансзв'язку Транспортна стратегія — це перший цілісний системний документ, у якому визначено пріоритети розвитку транспорту України на довгостроковий період та стратегічні завдання розвитку та функціонування транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, інтеграції національної транспортної системи до європейської.

Відповідно до цього документу, основними цілями розвитку транспортного сектора економіки України на період до 2020 року визначено модернізацію транспортної інфраструктури та рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та товаропотоків, забезпечення конкурентоспроможних та якісних транспортних послуг, підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів.

Серед пріоритетів галузі, визначених у Транспортній стратегії, — розвиток транспортної інфраструктури, її модернізація та приведення у відповідність до євростандартів, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів та мережі прикордонних пунктів пропуску, зокрема, підготовка транспортної інфраструктури до ЄВРО-2012.

Транспортною стратегією також передбачається здійснення структурного реформування на залізничному, морському транспорті, міському і приміському громадському транспорті, у сфері інфраструктури дорожнього господарства, паралельно з цим — серйозно вдосконалити державну систему забезпечення безпеки на транспорті.

Одним із основних пунктів Транспортної стратегії є поліпшення інвестиційного клімату: створення сприятливих умов, які забезпечуватимуть привабливість транспортної діяльності для залучення приватного, в тому числі, іноземного капіталу. Передбачається масштабне залучення інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства тощо.

У результаті реалізації Транспортної стратегії галузь посяде конкурентоспроможні позиції за рівнем питомих транспортних витрат, безпеки, екологічності, якості та доступності транспортних послуг. Тим самим буде досягнуто рівня розвинених країн за комерційною швидкістю і своєчасністю доставки вантажів, доступністю транспортних послуг для населення. Водночас галузь буде здатною забезпечити потреби економіки і суспільства в якісних транспортних послугах, які відповідатимуть світовим аналогам [6].

Висновки. Сучасна економіка вимагає нових умов функціонування ТДК України, а саме, прискореного розвитку мережі та поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, що сприятиме соціально-економічному розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності мережі доріг дер-

жавного значення для залучення транзитних перевезень і туристичних автотранспортних поїздок, розвитку мереж автомобільних доріг у кожному регіоні відповідно до темпів автомобілізації.

Таким чином, модернізація ТДК України є важливим засобом активізації її зовнішньоекономічної діяльності, створення умов для прискореної інтеграції вітчизняної транспортної мережі і європейську, зміцнення міжнародного авторитету нашої країни як надійної транзитної держави.

Література

1. Євро-Україна Консалтинг/ [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.euc.com.ua>
2. Прейгер Д. Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку // Економіка України. — 2011. — № 6. — С. 50-58.
3. Галушко В.О. Проблеми та перспективи розвитку дорожньої галузі // Дорожня галузь України. — 2011. — № 2. — С. 12-15.
4. Результати роботи Укравтодору за 2010 рік // Автошляховик України. — 2011. — № 1. — С. 22.
5. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року і подальший період / [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=7995>
6. Транспортна стратегія України на період до 2010 року / [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>

УДК 330.341.1

ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Кандидат технічних наук Левчук Н.М.,
Комчатних О.В.

В статті здійснено аналіз підходів до визначення сутності поняття «інноваційна діяльність». Узагальнено теоретичні підходи та запропоновано власне визначення. Обґрунтовано важливість здійснення інноваційної діяльності для забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

The article analyzed approaches to determining the nature of the concept of «innovation functioning». Generalized theoretical approaches and proposed its own definition. Substantiates the importance of innovation functioning for competitiveness of the enterprise.

Постановка проблеми. Інноваційна діяльність розглядається сьогодні як одна з умов модернізації національного господарства, переходу до нової, постіндустріальної стадії соціального прогресу і сприймається як необхідний атрибут ринкових економічних відносин. Крім того, інноваційна діяльність є однією з найважливіших складових процесу забезпечення успішного функціонування підприємства. У зв'язку з цим нові економічні умови вимагають інтенсивної інноваційної діяльності, підвищення уваги до ефективної організації досліджень та розробок, організації нововведень на всіх стадіях життєвого циклу продукції, зниження інноваційних ризиків, стратегічного управління в діяльності кожного підприємства.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Існує багато різних формулювань сутності поняття «інноваційна діяльність».

- це процес, спрямований на розроблення і на реалізацію результатів закінчених наукових досліджень і розробок або інших науково-технічних досягнень у новий чи удосконалений продукт, реалізований на ринку, у новий чи удосконалений технологічний процес, використовуваний у практичній діяльності, а також зв'язані з цим до-даткові наукові дослідження і розробки [1].
- це діяльність, спрямовану на використання і комерціалізацію результатів наукових досліджень і розробок для розширення і відновлення номенклатури і поліпшення якості продукції, що випускається, (товарів, послуг), удосконалювання технології їхнього виготовлення з наступним впровадженням і ефективною реалізацією на внутрішньому і закордонному ринках (це стосується також інноваційно-інвестиційної діяльності) [2].