

Отже, на основі викладеного вище, можна стверджувати, що в умовах сучасної економіки ефективна діяльність підприємства у довгостроковій перспективі, забезпечення високих темпів його функціонування і підвищення конкурентоздатності в значній мірі визначається рівнем використання інноваційного потенціалу, який складається з комплексу самостійних елементів, які у процесі взаємодії утворюють синергетичний ефект. Знання теоретичних положень, методів оцінки і рекомендацій по використанню інноваційного потенціалу дозволяє будувати об'єктивну стратегічну лінію розвитку організації.

Література

1. Герасимов В.В. Управление инновационным потенциалом производственных систем: Учеб. пособие / В.В. Герасимов, Л.С. Минина, А.В. Васильев. – Новосибирск: НГАСУ, 2003. – 64 с.
2. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи: Навч. посібник. / С.М. Ілляшенко – Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. – 278с.
3. Лапин Е.В. Экономический потенциал предприятия: Монография. – / Е.В. Лапин Сумы: ИТД «Университетская книга», 2002. – 310 с.
4. Матвейкин В.Г. Инновационный потенциал: состояние и перспективы развития: [монография] / В.Г. Матвейкин, С.И.Дворецкий, Л.В. Минько, В.П. Таров, Л.Н. Чайникова, О.И. Летунова. – М. : «Издательство Машиностроение-1», 2007.
5. Попов А.И. Управление инновационной активностью предприятия: метод. указания / А.И. Попов. – Тамбов.: «Издательство ТГТУ». – 2008. – 24с.

Чеховська В.А., Коробський Р.В.

ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

Транспортна система є однією з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезень. Велике значення має транспорт для зв'язку між галузями народного господарства, між містом і селом, між окремими районами країни. Транспорт сприяє суспільному територіальному поділу праці, є активним фактором формування економічної спеціалізації господарства окремих районів, неможливої без обміну продукцією.

Транспорт повинен сприяти якнайшвидшій інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему, що потребує створення залізничних та автомобільних шляхів з центральних частин Західної Європи – у країни СНД, з півночі Західної Європи – у країни Близького Сходу.

Наслідком роботи транспорту є не новий продукт, а певний корисний ефект, що полягає в переміщенні вантажів і людей. На транспорті використовується не сировина, а лише засоби виробництва й допоміжні

матеріали. Своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості й сільського господарства у сфері обігу. Для нього характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства.

Продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажо- й пасажиропотоків. Внаслідок цього відбувається взаємодія розміщення транспорту й продуктивних сил. Формуючи економічні, культурні, рекреаційні та інші

Завдяки обслуговуванню різних форм суспільної організації виробництва (спеціалізація, концентрація, кооперування й комбінування) він впливає на підвищення ефективності розміщення різних галузей виробництва.

Транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у формування зовнішньоекономічних зв'язків України. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему. Він формує економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, а також прискорює соціально-економічний розвиток суспільства.

Процеси інтеграції, безумовно, призведе до зростання товарообмінних операцій між країнами, що співробітничують. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних перевезень товарів і пасажирів між державами Європи, Азії і Близького Сходу.

Відомий факт, що автомобільний транспорт займає домінуюче місце в пасажирських і вантажних перевезеннях. Так, за об'ємом перевезень вантажів він стабільно перевершує залізничний транспорт в 4,5—5 разів, а за об'ємом перевезень пасажирів — в 5—6 разів. Автобусним транспортом перевозиться практично стільки ж пасажирів, скільки всіма іншими видами транспорту (тролейбусним, трамвайним, залізничним, метрополітенним, таксомотором легковим, морським, річковим, авіаційним) разом узятими. Загальна довжина доріг і вулиць з твердим покриттям, включаючи довжину вулиць-набережних в містах і селищах міського типу, перевищує чверть мільйона кілометрів. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані (середня відстань перевезення 1 т вантажів — близько 20 км.), від дверей — до дверей, забезпечуючи при цьому практично повну гарантію збереження вантажу, терміновість і надійність перевезень. Багаточисельні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів.

В той же час, автомобільні дороги України не відповідають стандартам якості по багатьом показникам, зокрема таким як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, живлення і відпочинку, заправки паливом і змащувальним маслом, телефонного зв'язку і ін. Практично відсутні дороги 1 категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій,

здійснюючий розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі. Територія України, особливо в її західній частині, знаходиться на перехресті транспортних коридорів, що сполучають країни Південно-східної і Північно-західної Європи, тому з подальшим розвитком ринкових стосунків, із становленням багаточисельних підприємницьких структур слід чекати значного підвищення ролі автотранспорту в оперативних, гарантованих і безпечних відносно збереження вантажів перевезеннях. [1]

Тому, виходячи з того, що при невтішному стані галузей економіки України її транзитне положення – одна із небагатьох рис привабливості національного ринку для іноземних інвесторів і виробників, недбайливе відношення влади до цього надзвичайно важливого елементу є злочином відносно економіки країни, адже, не приймаючи необхідних мір з глобальної та докорінної реконструкції автомобільних шляхів, влада позбавляє бюджет країни значної частини доходів у вигляді сплачення мита іноземними перевізниками, які, вирішуючи дилему: їхати по коротшому та розбитому чи довшому та гладкому шляху, роблять вибір на користь другого варіанту, турбуючись про можливий стан транспорту після його проїзду по зруйнованим Українським дорогам. Немаловажним фактом є також привабливість України точки зору туризму, та, знову ж таки, непривабливість її транспортної системи. Наприклад, в останні роки отримує розвиток нове відгалуження туризму – зелений, або сільський (будь-яка форма туризму, що показує сільське життя, мистецтво, культуру та спадщину сільських громад) і однією з його позитивних сторін є те, він допомагає місцевій громаді економічно та соціально. Та, насамперед, необхідно створити умови, які були б привабливими для туристів, а така визначна риса інфраструктури туризму, як стан доріг є в Україні, на жаль, «ахілесовою п'ятою». Також, якщо не враховувати іноземний фактор, а сфокусуватися на проблемах, які тягне за собою транспортна складова є втрати виробників, які вони несуть через несвоєчасність поставок продукції, додатковий розхід палива, простої у виробництві, які виникають у зв'язку з цим. Також не слід забувати про незручності, які потерпають рядові громадяни України, скорочуючи строк служби автомобілів, а також поповнюючи невтішну статистику з реєстрації ДТП. Підсумовуючи викладений матеріал, зробимо висновок, що транспортна система – одна із складових успіху та необхідних атрибутів сучасної держави, до якої повинні виявлятися найвищі вимоги у відношенні якості, регулярності і надійності транспортних потоків, цілості вантажів і безпеки перевезення пасажирів, строків і вартості доставки. Тому, враховуючи ряд переваг, які має Україна в цій галузі (наявність найдовших границь серед європейських країн, велика кількість суміжних держав, географічне положення та клімат), вирішення цього питання повинне мати найвищий пріоритет у державній політиці.

Література

1. Заставний Ф.Д. Географія України: у 2-х книгах.-Львів: Світ, 1994.-472с., іл.
2. Карпинский Б.О., БМ.Макух. Транспортная система Украины в контексте европейской интеграции // Экономика Украины. - 1998 г, - №7
3. Розміщення продуктивних сил України: Підручник / Р 64 Є. П. Качан, М. О. Петрига, М. О. Ковтонюк та ін.; За ред. Є. П. Качана. – К.: Вища шк., 1998. – 375с.
4. Соціально-економічна географія України: Навчальний посібник / За ред. проф. Шаблія О.І. – Львів: Світ, 1994. – 608с., іл.
5. Транспорт України [залізничний, річковий, морський, повітряний] // Енциклопедія українознавства. Загальна частина.-К. 1995р – с.1096-1103.
6. Україна у цифрах у 1998 році: Корот. стат. довід. Державний комітет статистики України: Під ред. О.Г. Осауленка.

Шведчиков А.А.

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Одной из специфических особенностей современных экономических отношений является высокая скорость изменений, происходящих во внешней среде предприятия. Условием выживания предприятия становится его способность адаптироваться к этим изменениям с целью дальнейшего устойчивого развития.

Основой устойчивого развития промышленного предприятия считается его общесистемная способность к самоорганизации, универсальные законы которой изучает такая наука, как синергетика. [2] Исходя из синергетической концепции самоорганизации, предприятие рассматривается как сложная открытая динамическая нелинейная система, обменивающаяся энергией, веществом и информацией с внешней средой, и в бифуркационном состоянии обладающая способностью к самоорганизации.

Сложность предприятия как системы определяется большим количеством и разнообразием типов ее структурных элементов, внутренних межэлементных связей и связей с внешней средой. Открытость производственной системы определяется ее реальностью, т.е. принадлежностью к реальному миру, в котором «полностью закрытых систем не существует». [1] Динамический характер системы определяется тем, что «абсолютно все системы в универсуме находятся в состоянии изменений и превращений». [1] При этом существование в системах энтропийно-негэнтропийного компонентов придает всем превращениям случайный, стохастический, вероятностный, нелинейный характер.

Как правило, самоорганизация системы обусловлена тенденцией движения системы от одного неравновесного состояния к другому, сопровождаемого понижением энтропии, повышением негэнтропии и организованности системы.