

розвитку вітчизняної економіки : сайт URL: <http://eprints.zu.edu.ua/11907/1/4.pdf>

2. Leyden D. Publicsector entrepreneurship and the creation of a sustainable innovative economy. *Small Business Economics*. 2016. Vol. 46. issue 4. P. 553–564.

## **НАПРЯМИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНІЧНОГО РІВНЯ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Семенцова О. В., к. е. н., доцент*

*Український державний університет залізничного транспорту*

Сьогодні в залізничній галузі існує велика кількість факторів, що впливають на її розвиток та успішне функціонування, які за ознакою напрямку дії доцільно класифікувати як фактори зовнішнього та внутрішнього впливу.

Найголовнішими серед факторів зовнішнього впливу є політична та економічна нестабільність в державі; недостатній розвиток фінансово-кредитного ринку держави; недосконалість нормативно-правової бази та недостатня державна підтримка щодо інвестиційно-інноваційного розвитку залізниць; відсутність фундаментальних наукових досліджень, спрямованих на перетворення організаційно-технічного рівня галузі тощо. Наслідками впливу факторів такого роду є обмеженість заохочення та притоку інвестиційного капіталу різних форм власності в галузь; повільне просування інноваційних перетворень організаційно-технічного рівня залізниць; обмежена можливість оновлення основних засобів та розширеного відтворення виробничого процесу галузі; відсталість технологій, фізичне та моральне спрацювання технічних засобів, старіння виробничих процесів тощо.

Факторами внутрішнього впливу є нестача власних фінансів для впровадження інвестиційно-інноваційних перетворень; застарілі організаційні форми та методи управління галуззю; низький рівень впровадження інноваційних технологій та нової техніки в процес виробництва в галузі тощо. Наслідками цього є обмеження можливості здійснення заходів інвестиційно-інноваційного характеру з удосконалення організаційно-технічного рівня; обмеження прояву ініціативи та творчого підходу в управлінні галуззю, що призводить до стримування розвитку та розкриття її потенціалу на ринку; сповільнене реагування на зміни у зовнішньому оточенні; втрата конкурентних позицій; техніко-технологічне відставання від країн-лідерів; низький рівень продуктивності праці; висока матеріаломісткість, трудомісткість і собівартість.

Зазначені фактори впливу носять переважно інвестиційно-інноваційний характер та мають на меті організаційно-технічні перетворення галузі. Узагальнюючи вітчизняний та закордонний досвід організаційно-технічних перетворень в залізничній галузі можна виокремити напрями їх реалізації.

Здійснення перетворень має диференціацію за рівнем здійснення. Так, на загальнодержавному рівні доцільно активізувати роботу щодо створення умов державно-приватного партнерства, для чого на законодавчому рівні необхідно

передбачити систему взаємовигідної співпраці органів державної влади та власників приватного капіталу. Крім того, важливим аспектом поживлення галузі є вдосконалення нормативно- правової бази державного регулювання та стимулювання інноваційно-інвестиційних процесів. Означені заходи створять передумови для підвищення інвестиційної привабливості галузі. Формування системи державного замовлення науково- та інноваційно-технічної продукції для залізниць повинно будуватися на засадах прозорості проведення тендерних закупівель з урахуванням захисту саме вітчизняних виробників, які потенціально можуть мати інтерес у співпраці з залізницями.

Організаційно-технічні перетворення на галузевому рівні передбачають низку заходів організаційної спрямованості та технічного характеру. Серед заходів організаційного характеру в залізничній галузі доцільно наголосити на важливій ролі активізації процесів реформування управлінських функцій з метою розподілу управління перевізним процесом і управління інфраструктурою, які вже розпочато та довгий час тривають. Поживлення означених процесів дозволить залізничним перевізникам остаточно вийти з сектору природної монополії. Внутрішньогалузева конкуренція буде спонукати до підвищення ефективності роботи залізниць за рахунок оптимізації внутрішньоорганізаційних ресурсів та адаптації до зовнішнього середовища.

Врахування в процесі управління галуззю умов конкурентного середовища, має йти у напрямку: проведення моніторингу положення залізниць на ринку перевезень: оцінка сегменту та ніші ринку; дослідження власних переваг, та слабких сторін, відповідна робота над розвитком потенціальних можливостей та подоланням перешкод; дослідження думок споживачів транспортних власних та послуг конкурентів тощо; впровадження системи гнучкого регулювання кількості та якості залізничних послуг відповідно запитам пасажирів та вантажовідправників; побудова системи визначення плати за проїзд пасажирів / перевезення вантажу на ринкових принципах; оптимізація розкладу руху, маршрутів та використання рухомого складу відповідно запитам споживачів.

Мотивуванню працівників до більш ефективної роботи буде сприяти низка заходів, щодо удосконалення організаційних форм і методів управління галуззю, що має за мету перехід від адміністративно-командного стилю управління галуззю, який переважно є застосовуваним в системі управління залізничною галуззю, до демократичного.

Крім того, важливим організаційним заходом є удосконалення обліково-аналітичного забезпечення інноваційних процесів для зменшення ризику щодо прийняття управлінських рішень для вибору оптимального варіанта інвестиційно-інноваційних проектів.

Видається доцільним залучення передового вітчизняного та світового досвіду впровадження інвестиційно-інноваційних технологій, зокрема поширення лізингу, який створює можливість скорочувати капітальні витрати та знижувати рівень оподаткування прибутків та майна.

Євроінтеграційні процеси вимагають розвитку логістичних технологій управління процесом перевезень, що передбачає організацію доставки вантажів за принципами систем управління логістичними потоками «від дверей до дверей» і «точно вчасно» та інтеграції з іншими видами транспорту; скорочення часу простою поїздів на технічних та проміжних станціях; поширення застосування інтермодальних та мультимодальних перевезень; розвиток систем інтелектуального управління залізничним транспортом; створення в Україні швидкісних магістралей.

## **ЦИФРОВА ЕКОНОМІКА: ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ**

*Сластяникова А.І., к.е.н., ст.викладач  
Українська інженерно-педагогічна академія  
Курбель Ю.О. здобувач вищої освіти  
Українська інженерно-педагогічна академія  
Бондаренко Є.Л., здобувач вищої освіти  
Українська інженерно-педагогічна академія*

Кожного дня людство створює щось нове та удосконалює старе задля того, щоб полегшити життя собі та наступним поколінням. Серед усіх винаходів домінантними виділяють появу комп'ютерних технологій та мережі Інтернет. Завдяки ним можна, навіть не виходячи з дому, сплатити комунальні рахунки, придбати одяг та їжу тощо. У зв'язку з цим з'явилося нове поняття у світі – цифрова економіка. Цифрова економіка – це економіка, що базується на комп'ютерних технологіях [1]; це тип економіки, де ключовими факторами (засобами) виробництва є цифрові дані: числові, текстові тощо. Їх використання як ресурсу дає змогу істотно підвищити ефективність, продуктивність, цінність послуг та товарів, побудувати цифрове суспільство [2]. Цифрову економіку також іноді називають інтернет-економікою, новою економікою, або веб-економікою. Все частіше «цифрова економіка» переплітається з традиційною економікою, роблячи чітке розмежування складнішим. Під цифровою економікою розуміють виробництво, продажі і постачання продуктів через комп'ютерні мережі. Хоча термін «цифрова економіка» з'явився майже 20 років тому, все ж не всі країни у змозі перейти до її використання. Класифікація країн світу за рівнем діджиталізації дає змогу виокремити чотири стадії розвитку суспільства: стадія обмеженого розвитку діджиталізації (0-30%), до якої входять 65 країн (Афганістан, більшість країн Африки, Молдова, Непал, Індія, Узбекистан, В'єтнам та інші); стадія зародження діджиталізації (30-40%) – до якої входять 19 країн (Албанія, Вірменія, Китай та інші); стадія трансформацій діджиталізації (40-50%) – у яку входять 28 країн світу (Аргентина, Естонія, Латвія, Іран, Україна та ін.); стадія передового розвитку (понад 50%) – у яку входять 37 країн (Австралія, Австрія, Білорусь, Франція тощо).

Отже, цифрова економіка забезпечує потенційні конкурентні переваги інноваційного розвитку економічних систем різних рівнів. Інформаційно-