

Перш за все, з боку держави необхідно виконати ряд завдань:

- сформувати сприятливі умови для ведення бізнесу;
- забезпечити платоспроможний внутрішній попит;
- захистити та підтримати національного товаровиробника;
- розширити ринки збуту вітчизняної продукції;
- створити в Україні фінансово самодостатні і розвинуті регіони [4].

Також, що стосується імпортозалежності, то з боку держави необхідно надати пільги діючим підприємствам, що сприяють подоланню імпортозалежності, а також спростити умови створення нових імпортозаміщуючих підприємств.

Таким, чином за підтримки держави в умовах бізнес-інкубування, та зважаючи на високий ресурсний і інтелектуальний потенціал наша держава зможе подолати імпортозалежність, підвищити конкурентоздатність вітчизняних товарів, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринку, а також посилити економічну безпеку країни.

Література.

1. Товарна структура зовнішньої торгівлі України за 2014 р./ Держ. ком. статистики України; - К. – 2015. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Бізнес-інкубування та інноваційні центри: сучасні технології підтримки підприємництва і розвитку інноваційної економіки [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.academia.org.ua/?p=326>
3. Матвійчик-Соскіна Н. Практика діяльності бізнес-інкубаторів на базі інформаційних технологій: досвід європейських країн. // Шляхи впровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку в українських містах / За загальною ред. О.І. Соскіна. – К.: Вид-во «Інститут трансформації суспільства», 2008. – 64 с.
4. Антикризова програма спільних дій влади та бізнесу [Електронний ресурс] / Український союз промисловців і підприємців. – К. – 2015. Режим доступу: <http://uspp.ua/antikrizova-programa-spilnix.html>

ВИРОБНИЧО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Корінь М. В., к.е.н., асистент

Український державний університет залізничного транспорту

Економічне майбутнє України в значній мірі визначається рівнем використання її транзитного й інтелектуального потенціалів, реалізацією масштабних проектів розвитку транспортної системи країни. Адже в умовах формування єдиного світового транспортного простору та інтенсифікації товаротранспортних потоків в напрямку Європа-Азія саме вигідне географічне положення нашої держави та проходження її територією Пан'європейських МТК служить основою для інтенсифікації не тільки обсягів перевезення транзитних вантажів, але й збільшення пасажиропотоку через країну.

За існуючого стану інфраструктури залізничного транспорту та невідповідності якості транспортних послуг встановленим європейським

стандартам, остаточно не втратити статус транзитної держави та підвищити конкурентоспроможність залізничної галузі на європейському транспортному ринку допоможе реалізація проектів розвитку високошвидкісного залізничного руху в Україні, як масштабної програми технологічної модернізації інфраструктури з освоєнням новітніх технологій будівництва і організації процесів транспортування пасажирів та вантажів.

Розбудова високошвидкісних залізничних магістралей в Україні вимагає застосування специфічного підходу, заснованого на взаємозалежності та взаємообумовленості розвитку виробничого та логістичного комплексу країни. В аспекті реалізації проектів розвитку високошвидкісного руху в Україні основною формою взаємодії даних комплексів має стати виробничо-логістичний кластер, як сучасна форма інтеграції підприємств, що передбачає об'єднання ресурсів, можливостей і компетенцій для досягнення єдиної стратегічної мети – забезпечення реалізації проектів розвитку високошвидкісного залізничного сполучення в країні.

Активізація світових процесів інтеграції підприємств різних галузей економіки і формування на цій основі кластерних структур вказує на неабияку соціально-економічну значимість даної форми партнерства та їх дієвість при реалізації інноваційних перетворень. В цьому аспекті значущою перевагою кластерного підходу є формування ефективного інструментарію розвитку, що забезпечує доступ до інновацій, інформації та знань, робочої сили та постачальників, а також сприяє залученню інвестицій.

Встановлено, що організація високошвидкісного залізничного руху в Україні не можлива без розмежування вантажного і пасажирського руху, а відповідно, потребує: по-перше, будівництва нового залізничного полотна, розрахованого на більш високу пропускну спроможність; по-друге, введення в експлуатацію новітніх зразків рухомого складу і колійної техніки; по-третє, впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень і виконання колійних робіт; по-четверте, активізації науково-дослідної сфери країни та залучення нових знань в сферу діяльності залізничного комплексу [1-2]. Саме тому, виробничо-логістичні кластери в аспекті реалізації проектів розвитку високошвидкісного руху залізницями України покликані задовольнити потреби галузі в розробка та інноваційних рішеннях, одночасно забезпечивши об'єднання наукового і промислового комплексу з транспортною галуззю країни.

Відповідно до цього створення виробничо-логістичних кластерів в аспектів забезпечення розвитку високошвидкісного руху в Україні повинно базуватись на таких основних положеннях [3]:

1) основа діяльності кластеру має носити інноваційний характер. Це означає те, що комплекс промислового виробництва повинен задовольняти потреби галузі в інноваціях шляхом розробки новітніх технологій, рухомого складу та нових зразків матеріалів, відповідно стимулюючи власний економічний розвиток;

2) технологічну структуру кластеру мають сформувати науково-дослідні інститути та інноваційні центри, промислові підприємства та підприємства

металургійного виробництва, що складуть каркас для реалізації інноваційних перетворень на залізничному транспорті країни;

3) основна ідея формування виробничо-логістичного кластеру полягає в тому, щоб на основі науково-обґрунтованих і технологічно реалізованих інноваційних рішень створити умови для інноваційної модернізації залізничної галузі та розвитку високошвидкісного руху в країні;

4) успіх функціонування виробничо-логістичних кластерів визначається станом бізнес середовища в країні та рівнем державної підтримки через механізми державного регулювання і стимулювання процесів створення кластерних структур або шляхом безпосередньої участі держави в структурі даного кластеру.

Таким чином, формування виробничо-логістичних кластерів має стати тим фундаментом, який створить умови для генерації нових знань і втілення їх результатів в новітні технології для забезпечення інноваційного розвитку залізничної галузі, підвищення конкурентоспроможності Укрзалізниці на міжнародному ринку перевезень.

Література.

1. Бутько Т.В. Удосконалення підходів щодо розвитку швидкісного і високошвидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України / Т.В. Бутько, Л.О. Пархоменко // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. - 2014. - № 4(Дод.). - С. 14.

2. Дикань В.Л. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы развития в Украине / В.Л. Дикань, И.В. Корнилова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - № 32. - С. 15-25.

3. Кірдіна О.Г. Концептуальний підхід до створення інтегрованого об'єднання «Швидкісні магістралі» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=436>. – Назва з екрана.

УПРАВЛІННЯ КРЕДИТНИМ РИЗИКОМ БАНКУ В РАЗІ СТІМКОГО ЗРОСТАННЯ ОБСЯГІВ КРЕДИТУВАННЯ

Кришталь Г. О., к.е.н.

Міжрегіональна академія управління персоналом

Головною передумовою активізації соціально-економічного розвитку України є швидке відновлення та розширення кредитування реальної економіки банківським сектором. Кредити, прискорюють обіг капіталу, сприяють розширеному відтворенню товарів і послуг, підвищенню рентабельності виробництва і прибутковості капіталу; техніко-технологічному оновленню та інноваційній модернізації виробництва. Відновлення кредитування стане можливим тільки після відповідного відновлення та збільшення ресурсної бази банків, що, в свою чергу, стане можливим лише після подолання поточної економічної кризи та повернення довіри бізнесу, населення і зовнішніх інвесторів до банківської системи України.