

Активізація інноваційної діяльності на залізничному транспорті потребує нових форм та методів впровадження досягнень науки і техніки, насамперед за рахунок розширення інноваційного ринку [3, с. 9]. Недоліками розвитку інноваційного ринку в Україні є неринковий характер формування цін, безсистемність у визначенні безпосередніх замовників і споживачів виконаних розробок; відсутність аукціонних торгів інноваційних розробок; відсутність інноваційних бірж і ефективної реклами; дефіцит маркетингових досліджень, низька питома вага витрат на інноваційну діяльність у капіталовкладеннях; відсутність недержавних науково-дослідних і проектно-конструкторських організацій [4, с. 14-15].

Таким чином проблема організації, розвитку та забезпечення ефективності інноваційного процесу на підприємствах залізничного транспорту набуває визначального характеру для виходу галузі з критичного стану та забезпечення її конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому транспортних ринках.

#### Література

1. КРІ для «Укрзалізничці»: Оттолкнуться от дна [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://top-vertical.com.ua/kpi-dlya-ukrzhalyznytsi-ottolknutsya-ot-dna/>
2. Барышева А.В. Инновации: учебное пособие / А.В. Барышава, К.В. Балдин, С.Н. Галдицкая, И. И. Передеряев / — М.: Дашков и К, 2007. — 382 с.
3. Рашкин В.Ф. Некоторые аспекты государственного регулирования инновационной деятельности / В.Ф. Рашкин // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. — № 2-3 — 2002. — 198 с.
4. Бекетов Н.В. Современные тенденции развития науки и инновационной деятельности / Н.В. Бекетов // Проблемы современной экономики. — № 3(15) — 2007. — 548 с.

**УДК 656.078.8:334.012.82**

**Каличева Н.Є.,**

к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки  
та управління виробничим і комерційним бізнесом  
Український державний університет залізничного транспорту,  
Харків

#### **Пріоритетні напрями розвитку конкурентоспроможності залізничного транспорту при інтеграції в світову транспортну систему**

У ефективному розвитку національного господарства транспорт відіграє важливу роль, адже його дієва система транспортних комунікацій є матеріальною основою для досягнення стійкого економічного зростання.

Про проблеми вітчизняного транспортного комплексу сказано вже досить багато [1], але, все таки необхідно зазначити, що здійснення інфраструктурних та

транспортних проектів щодо оновлення та модернізації рухомого складу, реконструкції та будівництва нових об'єктів, розмежуванні вантажного та пасажирського руху, зокрема в залізничному сполученні, створення інноваційних транспортно-логістичних центрів і т.д., є необхідними комплексними заходами щодо розвитку вітчизняної транспортної системи.

Варто зазначити, що ринок транспортних послуг нашої країни на даний час має певні проблеми в питаннях збалансування попиту та пропозиції відносно надання послуг в сфері вантажних та пасажирських перевезень, що призводить до зниження темпів економічного розвитку національного господарства, так як виготовлені товари не можуть бути вчасно доставлені споживачу і виробник змушений зменшувати масштаби виробництва.

Ще однією проблемою є досить слабка інтеграція вітчизняного транспортного комплексу у світову транспортну систему. Адже можливість участі у глобальних перевізних процесах вітчизняного рухомого складу має ґрунтуватися на таких якісних ознаках як [2]:

- час перевезення;
- дотримання строків доставки;
- надійність та безпека;
- наявність відповідної пропускної спроможності;
- гнучкість щодо строків відправлення;
- частота обслуговування та ін.

Досить актуальним залишається проблема оновлення та модернізації рухомого складу, зокрема залізничного транспорту, адже відповідність світовим стандартам щодо швидкості, якості та комфортності обслуговування, насамперед пасажирських перевезень, є одними із основних умов забезпечення конкурентоспроможності галузі, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках [3]. А зростання попиту на транспортні послуги, як вітчизняних, так і закордонних перевізників, потрібно задовольняти, особливо наземному виду транспорту, який займає одне із провідних місць серед вітчизняних перевізних підприємств.

В структурі експортних послуг частка наземного транспорту займає більше 80%, що визначає залізничний транспорт, як один із основних в даному сегменті перевезень. Адже його потенційні можливості, особливо для перевезення масових вантажів, є досить перспективними на європейському напрямку, навіть незважаючи на різницю в ширині колії, щодо якого ведуть співробітництво відносно розбудови колії шириною 1520 мм в країнах Західної Європи, а на території нашої країни з'являться ділянки із колією європейського зразка.

Звісно, що за таких умов якість надання транспортних послуг має бути на досить високому рівні відповідно до світових вимог та стандартів, із формуванням дієвої транспортно-логістичної системи.

#### Література

1. [Дикань В.Л.](#) Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики/ В.Л. Дикань//Вісник економіки транспорту і

промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – Вип.42. – С. 144 - 149.

2. Прохорченко А.В. Концептуальні підходи до управління пропускнуою спроможністю залізничної інфраструктури в умовах конкуренції на ринку перевезень /А.В. Прохорченко // Журнал Залізничний транспорт України. – 2013. – Вип. 3/4. – С. 63-65.

3. Каличева Н.Є. Обґрунтування пропозицій спрямованих на покращення стану основних фондів залізничного транспорту/ Н.Є. Каличева, В.О. Маслова// Scientific journal. INNOVATIVE SOLUTIONS IN MODERN SCIENCE No. 3(3), 2016 P. 4-13.].

## УДК 339.9

**Каплун С.О.,**

к.пед.наук, доцент, доцент кафедри економічних дисциплін  
Національна академія Національної гвардії України,  
Харків

### **Перспективи удосконалення фінансового забезпечення військових частин НГУ шляхом запровадження зарубіжного досвіду**

#### *Напрямки стимулювання роботодавців до підвищення безпеки праці*

Представлено результати аналізу можливих шляхів удосконалення фінансового забезпечення військових частин Національної гвардії шляхом запровадження успішного досвіду провідних країни НАТО, який базується на запровадженні територіальні принципів тилового та фінансового забезпечення.

В сучасних умовах військові частини в значній мірі обмежені в мобільності через гоміодного військового господарства, в зв'язку з чим в перспективі на майбутнє необхідний поступовий і послідовний перехід до територіальної системи тилового забезпечення, яка повинна звільнити мобільні війська від численних забезпечують підрозділів, що дозволить їм оперативного висуватися в райони виконання бойових завдань, маючи при собі лише необхідний мінімум матеріальних засобів.

У таку систему тилового забезпечення увійдуть і фінансово-економічні служби (відділи) гарнізонів, на які будуть покладені завдання щодо фінансового забезпечення військ.

Зарубіжна практика фінансування військ свідчить про широке використання територіальних фінансово-економічних органів.

Наприклад, в США організація фінансового забезпечення та контролю, структура фінансових органів, що утворюють військово-фінансову службу збройних сил, включає три ланки: фінансові органи центрального апарату міністерства оборони і міністерств видів збройних сил і фінансово-облікові відділи гарнізонів, баз, складів і інших стаціонарних ланок.

Якщо розглянути Німеччину, то там чисто військові функції збройних сил відокремлені від адміністративних, що повністю відбилося на структурі органів