

условии вовлечения инновационных факторов в процесс социально-экономического развития. Существующие в настоящее время различия в уровнях регионального инновационного развития подтверждаются статистикой инновационной и научной деятельности в Украине. Она констатирует появление таких негативных тенденций, как сокращение численности научных кадров, низкий уровень внедрения инноваций, существенная территориальная асимметрия в инновационном развитии, снижение в ряде регионов инновационной активности, недостаточный спрос со стороны реального сектора экономики на новые технологии и т.д. Кроме того, в настоящее время тенденции таковы, что научно-технический прогресс приводит к дальнейшему углублению региональных различий, существование которых обуславливает необходимость поиска направлений развития региональных систем, отвечающих условиям современности и социально-экономическим особенностям региона.

Региональная инновационная система представляет собой модель национальной системы на мезоуровне, ограниченную рамками конкретного региона, что позволило использовать в работе термин «инновационная система региона».

«Инновационная система региона – совокупность взаимосвязанных подсистем, располагающих необходимыми инновационными ресурсами, объединенных интеграционными внутренними и внешними связями для обеспечения эффективного прохождения идей, знаний до конкретной реализации инновации исходя из интересов региона (общества). В данное определение включены системообразующие принципы, такие как целостность и результат функционирования и развития системы, основа ее функционирования, функциональные взаимосвязи элементов системы и окружающей среды, целевая направленность.

Результат функционирования и развития системы зависит от деятельности контрагентов на рынке инноваций и от эффективности объединения ресурсов системы.

Управления развитием инновационной системы региона необходимо рассматривать с двух сторон: регулирования взаимодействия между регионами и взаимодействия внутри региона. И в том и другом случае управление развитием, прежде всего, связывают с формированием и реализацией государственной и региональной политиками.

В общеметодологическом плане управление развитием инновационной системы региона включает следующие этапы:

- оценка и определение подсистем;
- определение элементов подсистем;
- выявление доминирующих элементов системы;
- организация взаимодействия элементов системы;
- оценка развития элементов системы.

Каждый этап управления – это последовательность процессов, связанных с применением определенных подходов, методов, механизмов и инструментов реализации.

Для целей управления развитием инновационной системы региона наибольшую роль играют функции интеграции, прогнозирования, государственного регулирования и информационно-аналитического обеспечения. В условиях смещения интересов в сторону регионов возрастает роль инструментов государственного (регионального) регулирования инновационным развитием, назначение которых связано с установлением взаимосвязей между субъектами инновационной системы региона, использованием наиболее эффективных инструментов, созданием механизма взаимодействия и координации государственных органов всех уровней в реализации региональной научно-инновационной политики.

Концептуально развитие инновационной системы региона основывается на обеспечении достижения стратегической цели – развитие инновационной системы региона на основе устойчивого взаимодействия всех ее подсистем для регионов с низким уровнем инновационного развития, используя доминирующий вид инновационного ресурса в качестве организационной платформы.

Для реализации стратегической цели необходимо решение таких приоритетных задач:

1. Формирование интеграционного механизма взаимодействия субъектов системы, включающее оптимальное сочетание регионального регулирования и саморазвития подсистем.

2. Согласование системы интересов субъектов, межрегионального взаимодействия при разработке инновационной политики региона.

3. Определение основных направлений инновационной политики региона и индикаторов развития.

УДК 338.246.025.2:656

### УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ЗА НАДАННЯ НЕЯКІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Колісников А.В., ст. викладач,  
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання праввідносин в сфері надання транспортних послуг. Нерідко на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг.

Цивільним законодавством України

передбачена можливість відшкодування шкоди, завданої внаслідок надання неякісних транспортних послуг. Але сама процедура встановлення факту порушення прав споживача та судовий механізм розгляду справ щодо стягнення такої шкоди з транспортних установ, потребує чимало часу та витрат. Частіше за все пасажир не звертається з вимогою стягнення такого відшкодування.

На міжнародному рівні розглядається ціла низка нормативних актів, якими передбачена конкретна відповідальність транспортних компаній за ненадання або неякісне надання послуг.

Прийняття вказаних міжнародних документів безумовно стане підґрунтям удосконалення рівня правового регулювання захисту прав споживачів в національному законодавстві.

Одним із засобів якісного відшкодування шкоди, завданої неякісним наданням транспортних послуг є страхування цивільної відповідальності перевізника.

Відповідним законодавчим актом передбачене обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу перед третіми особами. Та на жаль, більшість страхових випадків є такими, що настають внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Тобто предметом цих договорів є матеріальні втрати, які настали внаслідок пошкодження майна. На мій погляд, було б доречно розширити коло ситуацій, які б розглядалися як страховий випадок і у разі надання неякісних транспортних послуг (наприклад, спізнення потягу).

Механізм фіксації страхового випадку у даній ситуації відпрацьований. Пасажир має можливість отримати компенсацію без додаткових судових процесів.

УДК 338.47:330

### УПРАВЛІННЯ ВІДТВОРЕННЯМ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Копитко В.І., д.е.н., професор,  
Чорновіл О.В., аспірант  
(Львівська філія ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)*

Загострення конкуренції на ринку транспортних послуг, корпоративні трансформації на залізничному та інших видах транспорту ставлять перед транспортними фірмами задачі задоволення зростаючих вимог користувачів до якості послуг, що надаються транспортом, і гнучкого реагування на зміну попиту на транспортні послуги з метою максимізації власного фінансового результату при оптимізації експлуатаційних витрат і підвищення продуктивності праці працівників. Залізничний транспорт є гарантом розвитку всіх галузей економіки України. Його частка за 2012 рік у вантажообігу, у порівнянні із всіма

видами транспорту загального користування становить більше 60%, в пасажирообігу - понад 37%.

Всі види транспорту в Україні є капіталомісткою галуззю економіки. На його частку припадає понад 10,5% основних засобів усіх галузей економіки і майже 12821,5 млн. грн. інвестицій в основний капітал і з них більшу 50% - залізничний транспорт. Стійке функціонування і розвиток залізничного транспорту України, в першу чергу, пов'язано з забезпеченням відтворення основних фондів - оновлення рухомого складу та колійного господарства, оскільки вони складають велику частину всього майна і є визначальним ресурсом здійснення перевізного процесу.

Капіталізація новоствореної акціонерної компанії буде одним з найважливіших показників, що характеризує перспективи її розвитку та ефективність функціонування на ринку, а також відображатиме, з одного боку, виробничий потенціал, а з іншого - інвестиційну привабливість цієї структури. На відміну від інших узагальнюючих показників капіталізація підприємства визначається на основі динамічних моделей зміни ефекту від фінансово-господарської діяльності і разом з оцінкою її величини зовнішніми інвесторами, формує ринкову капіталізацію, а, отже, підвищує об'єктивність оцінки її діяльності. Від достовірності та надійності оцінки цього показника залежить економічна обґрунтованість і результативність багатьох управлінських рішень, в т.ч. в області відтворення основного капіталу.

Необхідність удосконалення механізму управління відтворенням основного капіталу транспортної фірми в Україні визначається, насамперед, тим, що існуючий механізм не відповідає реаліям ринкових відносин і сьогодишнім тенденціям розвитку економіки країни. Сучасні умови ведення бізнесу великих корпорацій за кордоном характеризуються консолідацією і концентрацією капіталу з метою підвищення ефективності діяльності компанії, збільшення їх частки на ринку, а також максимізації її капіталізації. У зв'язку з цим моніторинг динаміки капіталу ставить проблему економічної оцінки капіталізації компанії на перше місце.

Тому однією з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничною галуззю, є кардинальне оновлення основних засобів, створення і введення в експлуатацію більш досконалих зразків знарядь праці, що забезпечують стійку безпеку руху поїздів, задоволення вимог користувачів до якості послуг, що надаються залізничним транспортом, і гнучке реагування на зміну попиту на ринку транспортних послуг. Ключовими питаннями при її дослідженні є: науково обґрунтована оцінка рівня відтворення, вдосконалення амортизаційної політики господарюючого суб'єкта, обґрунтування джерел розширеного відтворення основних фондів і розробка механізму управління відтворювальним процесом основних фондів.