

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАВЧАЛЬНО – НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра економічної теорії та
підприємництва на морському транспорті

Пустовіт Валерія Геннадіївна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ:

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ МОРСЬКОГО ТОРГОВОГО
ПОРТУ ЗА ДОПОМОГОЮ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового
транспорту»

Науковий керівник
д.е.н. професор
Головченко О.М.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра

на тему:

**«ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ МОРСЬКОГО ТОРГОВОГО
ПОРТУ ЗА ДОПОМОГОЮ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ»**

	Зміст окремих частин кваліфікаційної роботи бакалавра	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета: комплексна оцінка транспортної галузі України, щодо перспектив утвердження України як високо розвиненої транспортної держави.	01.04.24	01.04.24
2	Об'єкт дослідження: сучасний механізм посилення інноваційної активності транспортних підприємств на прикладі інноваційної діяльності ДП «Морський торговельний порт «Південний».	01.04.24	01.04.24
3	Предмет дослідження: ефективність інноваційної діяльності ДП «Морський торговельний порт «Південний».	01.04.24	01.04.24
4	ВСТУП	05.04.24	05.04.24
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ	15.04.24	15.04.24
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДП «МТП «ПІВДЕННИЙ»	25.04.24	25.04.24
7	РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ	05.05.24	05.05.24

	ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ		
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	15.05.24	15.05.24
9	ВИСНОВКИ	20.05.24	20.05.24
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	25.05.24	25.05.24
11	Анотація	28.05.24	28.05.24
12	Формування ілюстративного матеріалу	28.05.24	28.05.24
13	Відгук керівника	05.06.24	05.06.24
14	Рецензування	07.06.24	07.06.24
15	Дата захисту	20.06.24	20.06.24

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедрою

ЗМІСТ

Вступ.....	6
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	9
1.1. Теоретичні основи регулювання інноваційної діяльності.....	9
1.2. Інноваційна діяльність транспортних підприємств як фактор ефективного розвитку транспортної системи країни.....	20
1.3. Організаційно-економічний механізм регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств.....	29
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДП «МТП «ПІВДЕННИЙ».....	38
2.1. Аналіз транспортних підприємств як складової економіки держави.....	38
2.2. Дослідження ефективності інноваційної діяльності ДП «Морський торговий порт «Південний».....	48
РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	70
3.1. Основні пріоритетні напрями інноваційної діяльності транспортних підприємств України.....	70
3.2. Удосконалення механізму посилення інноваційної активності транспортних підприємств на прикладі інноваційної діяльності ДП «МТП «Південний».....	79
3.3. Удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України.....	94 102
РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ.....	
4.1. Причини і види стресу та його наслідки для людини.....	102
4.2. Шкідливі та небезпечні виробничі фактори, класифікація за	

джерелами і властивостями.....	104
4.3. Дії екіпажу при виявленні вогнища пожежі на судні.....	106
4.4. Методи утилізації нафтозалишків та промасленого дрантя, їх облік та реєстрація.....	110
ВИСНОВКИ.....	114
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	120

ВСТУП

Актуальність теми. Глобалізація світової економіки обумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, багаторазово підсилюючи роль транспорту. З точки зору географічної перспективи ефективні перевезення сприяють вирівнюванню регіональних диспропорцій як між країнами, так і на рівні Транс'європейської транспортної мережі. Це дозволяє розглядати транспорту систему в якості важливого фактору економічного зростання, створення конкурентних переваг для національних економік в рамках світового господарства, що особливо важливо, враховуючи інтеграцію транспортних ринків у Європі і активізацію товарообміну між ЄС і Україною.

Інноваційний розвиток транспортної системи України сприятиме утвердженню України як високо розвинутої транспортної держави з конкурентоспроможними видами транспорту, здатними на рівноправну інтеграцію в міжнародну транспортну систему.

Важливість впровадження інноваційних проектів для транспортної системи України зумовила актуальність та необхідність проведення дослідження даної кваліфікаційної роботи.

Метою дослідження є комплексна оцінка транспортної галузі України, щодо перспектив її інноваційного розвитку.

Для досягнення поставленої мети у кваліфікаційній роботі були поставлені такі завдання:

- розкрити теоретичні аспекти регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств;
- висвітлити інноваційну діяльність транспортних підприємств як фактор ефективного розвитку транспорту;
- дослідити стан, роль та перспективи транспортної сфери в економіці України;

- визначити й обґрунтувати основні пріоритетні напрями інноваційної діяльності ДП «МТП «Південний» та засоби їх реалізації;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення існуючого організаційно-економічного механізму активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Предметом дослідження є важелі та інструменти регулювання інноваційної діяльності ДП «Морський торговий порт «Південний».

Об'єктом дослідження є процес активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств України на прикладі ДП «МТП «Південний».

Методи дослідження. При вирішенні поставлених завдань застосовувались такі методи, системного аналізу та узагальнення, статистичного, економічного і порівняльного аналізу, графічні методи.

Інформаційна база. Інформаційною базою є законодавчі акти, монографічні дослідження вітчизняних та іноземних авторів, періодична економічна література, матеріали, отримані під час проходження практики.

Наукова новизна. Дістало подальшого розвитку формування, удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств. Надано рекомендації щодо перспективного розвитку підприємств морського транспорту.

Практичне застосування полягає в тому, що запропоновані пропозиції щодо розвитку інноваційної діяльності можуть бути втілені в діяльність транспортних підприємств України.

У першому розділі роботи досліджено теоретичні основи регулювання транспортних підприємств, а саме: поняття інновації, види інновацій, структура економіки України за технологічними укладами, структурні елементи інноваційної інфраструктури, напрями вирішування проблеми інноваційного розвитку країни, інноваційна діяльність транспортних підприємств як фактор ефективного розвитку транспорту, складові організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України.

Другий розділ даної роботи присвячений аналізу ролі транспортної системи в економіці держави, зроблена оцінка організаційної структури реалізації інноваційної діяльності транспортних підприємств України, зокрема досліджена ефективність економічної діяльності ДП «МТП «Південний».

У третьому розділі розглянуто основні пріоритетні напрями інноваційної діяльності транспортних підприємств України, дана характеристика системоутворюючих елементів інноваційної діяльності, визначені критерії діяльності транспортних підприємств, дана характеристика напрямів інноваційної діяльності в сфері автомобільного та водного транспорту; сучасний механізм посилення інноваційної активності транспортних підприємств на прикладі інноваційної діяльності ДП «МТП «Південний», перспективи розвитку транспортних підприємств та інфраструктури в реалізації напрямів інноваційної діяльності.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Теоретичні основи регулювання інноваційної діяльності

Інноваційна діяльність пов'язана з науково-технічними розробками, інженерною підготовкою до виробництва нових продуктів чи переходу на нові технології, інвестування нововведень.

Групи взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих базових і вторинних інновацій (рис. 1.1) створюють умови для формування нових галузей матеріального виробництва і сфери послуг, є основою для формування нового технологічного укладу та визначають його структуру.

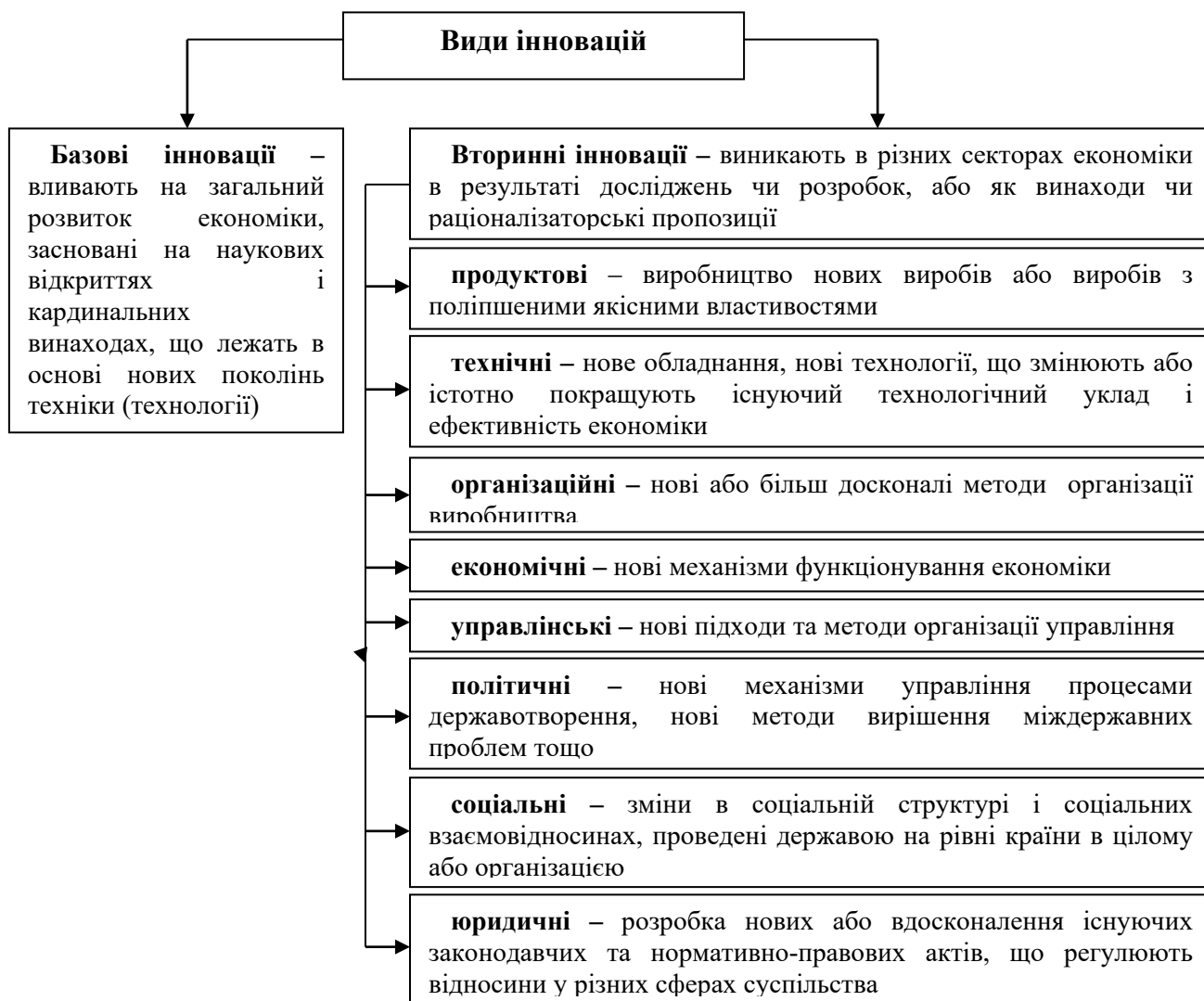


Рис. 1.1. Види інновацій [22]

Протягом останніх століть в історії технологічної еволюції змінили один одного і склалися шість технологічних укладів:

- Перший (1770-1830 рр.) використання технологій в текстильній промисловості, розвиток машинобудування парових двигунів.
- Другий (1830-1880 рр.) механізація виробництва, будівництво транспортної інфраструктури і створенням умов для добування вугілля.
- Третій (1880-1930 рр.) широке використання електроенергії, нові відкриття у хімії, становлення хімічної промисловості.

Розвивається літако- та автомобілебудування, виробництво кольорових металів, алюмінію, пластмас та товарів тривалого користування.

- Четвертий (1930-1980 рр.) розвиток енергетики з використанням нафти, нафтопродуктів та газу, виробництво засобів зв'язку, нових синтетичних матеріалів. Розвивається комп'ютерна промисловість та програмним забезпеченням.

- П'ятий уклад почався в середині 80-х рр. XX ст., ґрунтується такими галузі як біотехнологія, мікроелектроніка, генна інженерія, інформатика, освоєння космічного простору, супутникового зв'язку, нових видів енергії тощо.

- Шостий уклад характеризується початком нового етапу в розвитку медицини та біотехнології, зокрема клітинна біологія, нанотехнології. Він охоплює такі галузі, як аерокосмічна промисловість, системи штучного інтелекту, оптоелектроніка, фотоніка, мікроелектроніка, молекулярна електроніка, інформаційні супермагістралі, мікросистемна механіка, програмне забезпечення і засоби імітації, системи управління персоналом.

Ознаки наступного сьомого технологічного укладу – це створення технологій «холодного термоядерного синтезу», що має докорінно змінити енергетичний потенціал земної цивілізації [32, с.29].

В економіці України домінують галузі 3-го (чорна металургія, електроенергетика, виробництво будівельних матеріалів, оброблення металу,

легка, хімічна промисловості тощо) та 4-го (автомобілебудування, приладобудування, літакобудування, комп'ютерна промисловість тощо) технологічних укладів (табл.1.1) [8, с.65].

Таблиця 1.1

Структура економіки України за технологічними укладами, % до загального обсягу показника

Показник	Технологічні уклади			
	3-й	4-й	5-й	6-й
Випуск продукції	58	37,9	4	0,1
Фінансування науково-технічних розробок	6	70	23	1
Інноваційні витрати	30	60	8,6	1,4
Інвестиції	75	20	4,5	0,5
Капітальні вкладення (технічне переозброєння та модернізація)	83	10	6	1

Наведені дані свідчать, що в економіці України спостерігається негативна тенденція розвитку, оскільки країни-лідери технологічного прогресу нині розвивають галузі 5-го та 6-го технологічних укладів. Отже, очевидно, що Україні необхідні введення інновацій, винаходів і розробок, їх запровадження у нові види промислової продукції, засоби і предмети праці, технології й організацію виробництва.

Інноваційний процес, здійснюється за такими стадіями:

- здійснення науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок;
- створення нового виробу (в т.ч. організаційних та інших новинок);
- підготовка та організація серійного виробництва продукції;
- підготовка та організація збуту, що розпочинається паралельно з виробництвом;
- просування нового товару на ринок;

- вивчення нових ринків збуту й закріплення за ними вже створених, але кращих за якістю товарів, а також початковий етап створення досконаліших, принципово нових товарів [29, с. 124].

Розповсюдження інновацій спирається на наступні елементи ринкової системи:

- тимчасову монополію на використання інновації, що забезпечує винахідникам та виробникам отримання частки прибутку від впровадження і розповсюдження інновацій;
- наявність незалежних і конкуруючих джерел пропозиції нових товарів та технологій;
- ринковий відбір найбільш привабливих з запропонованих товарів та технологій до практичного впровадження нових науково-технічних ідей.

В умовах ринкової економіки існує проблема співвідношення між приватним та суспільним привласненням результатів науково-технічної діяльності. Таке співвідношення є різним для фундаментальних знань та прикладних. Воно зумовлене різними інститутами, які генерують та розповсюджують науково-технічну ідею.

Основним джерелом фундаментальних знань є науково-дослідні інститути, університети, центри, що працюють в умовах повної відкритості і широкого розповсюдження науково-технічної інформації на конференціях, семінарах, у публікаціях і наукових виданнях. В основі створення та розповсюдження інновацій покладені фундаментальні дослідження, головне призначення яких є пізнання закономірностей розвитку природи і суспільства, отримання нових знань як таких, поза їх комерційною значущістю та можливим практичним використанням.

Згідно даних Держкомстату України, основну частку в структурі витрат приватного сектору як у сфері фундаментальних досліджень, так і прикладних досліджень, займають технічні науки – 77% і 63% відповідно. На другому місці природні науки – 32%, а далі хімічні науки – 8% і біологічні – 7% (у сфері прикладних досліджень) [40].

Важливим показником ілюстрації ролі держави у фінансуванні науки, є питома частка державних витрат на науку у ВВП (рис. 1.2).

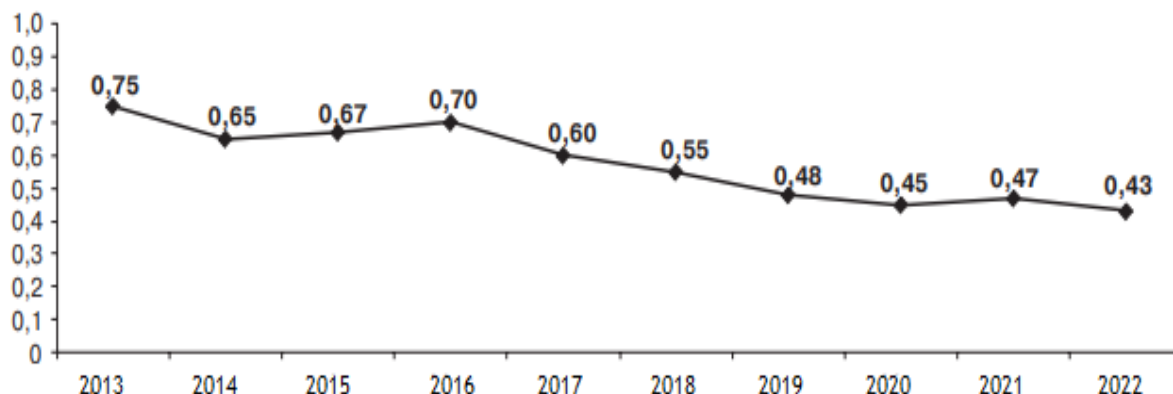


Рис. 1.2. Динаміка наукоємності ВВП України, % [20]

Як свідчать наведені дані Держкомстату обсяг питомої частки бюджетних асигнувань на наукові дослідження і розробки має тенденцію зменшуватися.

Формування інституційного середовища (інфраструктури) в інноваційній сфері є одним із основних шляхів розвитку економіки країни в інноваційному напрямі. Враховуючи цілі стратегічного розвитку, на державному та корпоративному рівні створюється відповідна інфраструктура інноваційної діяльності (табл.1.2), в яку розвинені країни світу вкладають величезні кошти [17].

Таблиця 1.2

Структурні елементи інноваційної інфраструктури

Елемент інфраструктури	Основні функції
1	2
Бізнес-інкубатори	Підтримка утворення і розвитку нових організацій через надання їм первісного капіталу, площ для оренди, консультацій тощо
Технопарки	Комерціалізація результатів наукових досліджень, винаходів та відкриттів вчених та спеціалістів
Технополіс	Активізація, прискорення інноваційних процесів через створення наукових регіонів (міст), спеціалісти яких залучаються до розроблення та реалізації інноваційних програм

Продовження табл. 1.2

Венчурні фонди	Забезпечують стартовий капітал починаючим фірмам, комерціалізацію інноваційних ідей, залучення вітчизняних та іноземних інвесторів тощо
Кластери	Форми виробничої співпраці, в яких підприємства об'єднуються для створення конкретного товару чи послуги
Фінансово-кредитні установи	Фінансова підтримка впровадження інноваційних проектів через надання кредитів у формі послідовних траншів, чи передавання майна у лізинг, здійснення контролю реалізації інноваційних проектів та цільового використання наданих нею коштів
Інноваційні банки	В розвинених країнах світу фінансують і кредитують весь цикл створення та масового розповсюдження інноваційної продукції
Інвестиційні компанії	Здійснюють ризикове кредитування та фінансування малих інноваційних підприємств, що розробляють нові технології та техніку

Найбільш популярними в інноваційній інфраструктурі є бізнес-інкубатори. Термін знаходження починаючої фірми під дахом інкубатора коливається в середньому від 2 до 5 років. У всьому світі бізнес-інкубатори є неприбутковими організаціями, що існують на кошти муніципалітетів чи спонсорів. Вони можуть бути самоокупними лише на 10-60%. Ця установа може бути самостійною (автономною) господарською одиницею або діяти у складі технопарку.

Технопарки – масштабні інноваційно-технологічні центри, в яких забезпечуються максимально сприятливі умови для впровадження інноваційних науково-технічних і техніко-технологічних досягнень. Існують у формі співробітництва університетів, великих наукових центрів, місцевих органів управління, промислових організацій, банківських і комерційних структур, зацікавлених у соціально-економічному і технологічному розвитку того чи іншого регіону. Ці організації, як правило, мають висококваліфікованих спеціалістів, сучасне обладнання та фінансування, що надає їм можливість успішно конкурувати з дослідними лабораторіями крупних корпорацій. Нині у світі нараховується близько 500 технопарків, більшість з яких знаходиться (більше 150) у США. В Україні офіційно зареєстрованими технопарками є: «Напівпровідникові технології і матеріали, оптоелектроніка та сенсорна техніка» (м. Київ), «Інститут електрозварювання

ім. Є.О. Патона» (м. Київ), «Київська політехніка» (м. Київ), «Інститут монокристалів» (м. Харків), «Вуглемаш» (м. Донецьк), «Інститут технічної теплофізики» (м. Київ), «Інтелектуальні інформаційні технології» (м. Київ), «Укрінфотех» (м. Київ), «Агротехнопарк» (м. Київ), «Еко-Україна» (м. Донецьк), «Наукові і навчальні прилади» (м. Суми), «Текстиль» (м. Херсон), «Ресурси Донбасу» (м. Донецьк), «Український мікробіологічний центр синтезу та новітніх технологій» (м. Одеса), «Яворів» (Львівська область), «Машинобудівні технології» (м. Дніпропетровськ) [61]. Українські технопарки працюють у найперспективніших напрямках, серед яких: виробництво найсучаснішої компресної техніки, розробка і впровадження наукомістких приладів, матеріалів та лікарських препаратів для охорони здоров'я, нано- та біотехнології, електроніка, радіаційне приладобудування, енергозберігаючі технології, розробка нових матеріалів, охорона навколишнього середовища та ін. Більшість з них не залучають іноземні технології, а всі етапи виробництва (від розробки до випуску кінцевого продукту) здійснюють в межах України, використовуючи лише вітчизняну ресурсну базу. Продукція, що виготовляється, призначена не тільки для внутрішнього ринку, а й для зовнішнього. Серед переваг подібних установ є самофінансування, оскільки їх створення та функціонування для держави є практично безкоштовним.

Наступний рівень у розвитку інноваційної структури – технополіс (наукоград). Він виникає там, де переплітається діяльність сусідів-технопарків. Технополіси найчастіше створюються на базі великих науково-промислових центрів, які охоплюють, найчастіше, територію одного міста (в Україні – міста Київ, Дніпропетровськ, Харків, Львів, Одеса), де існують потужні науково-виробничі комплекси. Технополіс, у порівнянні з технологічним парком, є більш великою зоною економічної активності, користується державною підтримкою.

У світовій практиці широко застосовуються такі інституційні форми як кластери. Кластеризація підприємств веде до зменшення витрат на науково-

технічні розробки, маркетингове, консалтингове забезпечення, які вільно провадяться в межах кластерів і сприяють упровадженню нововведень. Кластеризація економічної діяльності в розвинутих країнах досить висока. Так, в США існує близько 380 кластерів компаній. Перший крок до створення кластерної системи в Україні – програма «Поділля Перший», яка розпочала свою діяльність у Хмельницькій області в 1998 р. Її метою є відродження промисловості регіону у трьох галузях: швейній, переробки сільськогосподарської продукції та виробництва будівельних матеріалів. Так, швейний кластер об'єднує 24 швейних та трикотажних підприємства, будинки моделей Технологічного університету Поділля та Інституту моделювання і конструювання одягу та два ПТУ; будівельний кластер – 30 підприємств, що в цілому створили 5 тис нових робочих місць [61].

Автономними інституційними інструментами фінансування інноваційної діяльності мали б виступати інноваційні банки та інвестиційні компанії. Інноваційний банк за свої кошти проводить комплексну експертизу інновацій із залученням спеціалістів високої кваліфікації для оцінки наукової та техніко-економічної значимості проектів, фінансує і кредитує виробництво та розповсюдження інноваційної продукції. Таким чином, стає співвласником наукової розробки і повернення своїх витрат забезпечує через прибуток від реалізації інновацій, що спонукає банк підходити досить відповідально до експертизи інноваційних проектів та їх фінансування. В Україні ж експертизу інноваційних проектів проводять, як правило, міністерства, які не несуть фінансової відповідальності за ефективність використання коштів на розробку науково-технічних програм і проектів.

Інвестиційні компанії венчурного фінансування здійснюють ризиковане кредитування та фінансування підприємств зорієнтованих на інноваційну діяльність. Джерела венчурного капіталу можуть бути різні в кожній країні: наприклад, благодійні фонди, державні субсидії, фонди спеціальних інвестиційних компаній та ін. Ризикованість венчурного фінансування може бути зменшена за рахунок виділення коштів не на весь

проект одночасно, а поетапно: перший - фінансування створення колективу виконавців, другий - фінансування виробництва технологічного зразка або прототипу продукції, третій - фінансування тиражування інноваційної продукції.

В світовій практиці для прискорення науково-технічного та економічного розвитку в окремих регіонах країни використовують такий інституційний інструмент, як вільні та спеціальні економічні зони. Соціально-економічний розвиток тут забезпечують шляхом вкладення інвестицій тільки в ноу-хау і високі технології. Наприклад, Китай в роки відродження своєї економіки застосував такий економіко-правовий механізм і досяг позитивних результатів.

Формування інституційної інфраструктури інноваційної сфери є складовою інституціональної реформи в Україні. В Україні інституційний розвиток провадиться двома напрямками: перший – створення власних інститутів відповідно до вимог сучасної ринкової економіки; другий – їх адаптація в систему міжнародних інститутів.

Світовий досвід інституційних перетворень в інноваційній сфері свідчить, що найбільш прийнятними для умов України напрямками інституційного забезпечення інноваційного розвитку економіки слід вважати:

- інституційно-правове забезпечення інноваційного розвитку;
- реформування форм власності для інститутів інноваційної сфери;
- удосконалення системи управління та організаційних форм науково-дослідних та проектно-конструкторських організацій;
- формування нових інноваційних інститутів (дослідницьких центрів, технопарків, лабораторій та ін.) у складі виробничих підприємств, науково-виробничих комплексів та інших корпоративних структур;
- формування фінансових інститутів інноваційного розвитку;
- залучення інвесторів в інноваційну сферу діяльності;
- інформаційне забезпечення інноваційного розвитку;
- регіональне інституційне забезпечення інноваційного розвитку

[4, с.52].

Процес формування нових інституційних структур в Україні (зокрема технологічних парків) відбувається із залученням як потенціалу науково-дослідних установ, так і виробничих підприємств та фінансових організацій. Особливістю функціонування технологічних парків в Україні є жорсткий адміністративний контроль і регулювання процесу розгляду, реєстрації та виконання інвестиційних та інноваційних проектів пріоритетних напрямів діяльності парків, який здійснює Міністерство освіти і науки України.

Формування інших інституційних складових інноваційної сфери України проходить досить пасивно: не підготовлені соціально-економічні умови для створення і функціонування венчурних фірм та «інкубаторів», які б мали можливість підняти рівень безпеки діяльності малих підприємств, відсутні вагомі інвестиції у виробничу сферу.

Суттєву роль успішного розвитку інноваційної діяльності відіграє правовий захист інноваційного бізнесу, оскільки особливу увагу необхідно приділяти захисту інтелектуальної власності. Регулювання інноваційної діяльності у більшості країн-лідерів провадиться через патентне законодавство, авторське право та інші аспекти інтелектуальної власності. В Україні ця сфера діяльності після розпаду Радянського Союзу була практично паралізована, бо весь патентний фонд та інформаційно-методична база, які створювалися протягом десятиліть, залишилися в Росії. Це створило додаткові перешкоди щодо активізації інноваційної діяльності в країні. Багато винаходів не були захищені авторськими посвідченнями і загублені для країни. А потім країна була змушена купувати за валюту винаходи у більш спритних країн.

Патент необхідно захищати додатково торговою маркою, промисловим дизайном та авторськими правами для засвідчення пріоритету, авторства та прав власності на винахід (рис. 1.3).

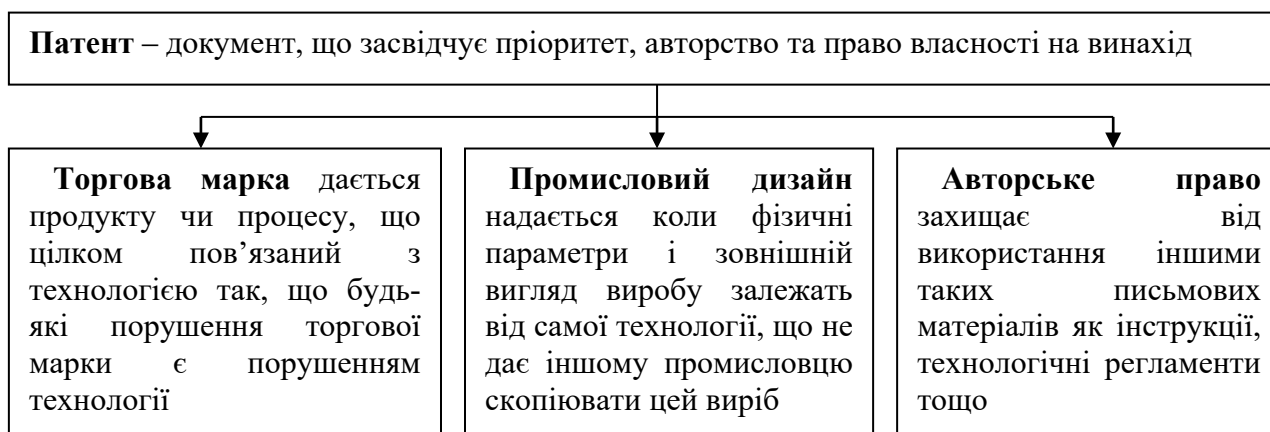


Рис. 1.3. Засоби захисту патентування [5]

Для інноваційного розвитку країни треба створити національну інноваційну систему (НІС), що є «сукупністю взаємопов'язаних організацій (структур), зайнятих виробництвом і комерціалізацією наукових знань та технологій» [24, с.83].

Досвід провідних країн світу свідчить, що основними напрямками формування національної інноваційної системи є: створення сприятливого економічного і правового середовища (сприятливого інноваційного клімату), формування інноваційної інфраструктури, удосконалення механізмів сприяння комерціалізації результатів наукових досліджень.

Україна за роки незалежності через непослідовність проведення інноваційної політики не змогла виробити стратегію розвитку національної інноваційної системи. Наслідком цього є зниження рівня конкурентоспроможності економіки.

Проблема інноваційного розвитку економіки країни може вирішуватися двома напрямками:

- здійснення технологічного прориву, використовуючи збережений фундамент інноваційної системи, яка створювалась в періоди планової та перехідної економік, механізми ринкової конкуренції, підприємницьку ініціативу, за умов цілеспрямованої, послідовної державної політики щодо створення ефективної національної інноваційної системи;

- інерційний шлях, коли впровадження інновацій буде залежати лише від ініціативи підприємницького сектора економіки, що стримуватиме

загальні тенденції економічного розвитку і може призвести до подальших втрат висококваліфікованого кадрового потенціалу та зберігання технологічного відставання країни [23, с.152].

1.2.Інноваційна діяльність транспортних підприємств як фактор ефективного розвитку транспортної системи країни

Технічне та технологічне відставання рівня розвитку транспорту України спричиняє гальмування економічного розвитку країни, її європейської інтеграції, приводить до незадовільного рівня транспортного обслуговування, зменшення швидкості просування товарів, залежності зовнішньої торгівлі України від іноземного транспорту, втрати конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, росту небезпеки та екологічного навантаження.

Основними причинами виникнення проблем є:

- недостатнє фінансування державних програм розвитку транспорту;
- недостатній обсяг залучення іноземних та вітчизняних інвестицій на розвиток транспорту;
- недосконала система оподаткування;
- недосконалість нормативно-правової бази, повільна гармонізація вітчизняного транспортного законодавства до міжнародного;
- загострення конкурентної боротьби за транзитні потоки в умовах наближення Європейського Союзу безпосередньо до кордонів України тощо[6, с.5].

Одним із шляхів вирішення вищеперелічених проблем розвитку транспорту є провадження транспортними підприємствами інноваційної діяльності. Інноваційний розвиток транспортної системи Україні сприятиме утвердженню України як високо розвинутої транспортної держави з конкурентоспроможними видами транспорту, здатними на рівноправну інтеграцію в міжнародну транспортну систему.

Це передбачає активізацію транспортних підприємств за такими основними напрямками діяльності у транспортно-дорожньому комплексі:

- інноваційне оновлення рухомого складу всіх видів транспорту;
- реконструкція портів;
- розбудова міжнародних транспортних коридорів і інфраструктури;
- упровадження нових технологій, спрямованих на забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг;
- створення й упровадження інформаційних систем нового покоління;
- упровадження заходів з підвищення рівня безпеки та охорони праці на транспорті, поліпшенню екології;
- упровадження енергозберігаючих технологій;
- удосконалення нормативно-правової бази інноваційної діяльності у сфері транспорту [2, с.81].

В інноваційному оновленні рухомого парку всіх видів транспорту, передбачається поповнення його прогресивними, сучасними, відповідними Європейським стандартам транспортними засобами нового покоління. Враховуючи прогнозне збільшення обсягів перевезень вони мають забезпечити більшу потужність, вантажопідйомність та розширення номенклатури перевезення вантажів. Це також передбачає удосконалення техніко-економічних показників ресурсозберігаючого ефекту (наприклад, зменшення витрат на паливо, використання альтернативних видів палива тощо). Транспортні засоби нового покоління сприятимуть комфортним і безпечним умовам праці, а також забезпечать екологічну безпеку зі зменшенням негативного впливу на навколишнє середовище. Прискорення оновлення рухомого складу потребує удосконаленої нормативно-правової бази, формування організаційних і економічних (фінансового) механізмів для сприяння інноваційного відновлення транспорту.

Упровадження прогресивних транспортних технологій, спрямованих на

забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг, передбачає організацію перевезень на основі транспортної логістики. Це дозволяє координувати рух матеріальних, інформаційних і фінансових потоків за принципами «від дверей до дверей» і «точно за терміном». Що підвищить якість наданих транспортних послуг, які включають перевезення вантажів від постачальника до споживача, покращить сервіс послуг переробки вантажу. Для цього потрібно створювати взаємопов'язані логістичні центри, сприяти розвитку й широкому застосуванню контейнерних перевезень, провадженню змішаних (інтермодальних, мультимодальних) перевезень та взаємодії різних видів транспорту у транспортних вузлах, упровадженню сучасних інформаційних технологій обміну даними, транспортною документацією, електронного документообігу.

Доцільно розвивати змішані перевезення наземних видів транспорту з водним. Наприклад, провадження змішаних автомобільно-річкових перевезень дасть можливість з меншими транспортними витратами розвивати зовнішньоекономічну діяльність вітчизняних підприємств розташованих відносно недалеко від річкових портів, територіально розширити перевезення експортно-імпортних вантажів, а також підвищити конкурентоспроможність українських перевізників на міжнародному ринку в наданні транспортних послуг іноземним підприємствам.

Щодо підвищення паливної ефективності на транспорті, вона має відбуватися за рахунок застосування альтернативних видів палива: стисненого природного газу, біоетанолу, біодизельного палива [18, с.31].

Розвиток транспортної системи неможливий без реалізації транзитного потенціалу України. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий в Європі транспортний транзитний рейтинг 3,11 бала [41]. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан інфраструктури. Реалізація транзитних можливостей України потребує розвитку національної транспортної мережі, що передбачає розбудову

магістральних шляхів сполучення, на яких сконцентровані найбільші транспортні потоки і системи міжнародних транспортних коридорів (МТК) з відповідною інфраструктурою. Це найважливіший напрям розвитку транспортно-дорожнього комплексу в інноваційній сфері. Розвиток міжнародних транспортних коридорів – одна з умов інтеграції України в ЄС, а також утвердження її як транзитної держави.

Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства. МТК передбачає наявність автомобільного, залізничного та водного видів транспорту, що здійснюють свою діяльність поблизу один одного чи смугою шириною в десятки або навіть сотні кілометрів, але орієнтованих в одному напрямі.

МТК реалізують розширений спектр транспортних послуг. Це, насамперед, доставка вантажів найкоротшим шляхом і в мінімальні терміни, перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший та їхня обробка. Весь комплекс транспортних робіт вимагає розвитку як самих шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), транспортно-складських комплексів (ТСК) з обробки та перевалки вантажів (морські і річкові порти, залізничні станції, автодорожні термінали), так і усієї транспортної інфраструктури (під'їзні шляхи, ремонтні підприємства, розгалужена сфера послуг). Для ефективного функціонування міжнародних транспортних коридорів важливим є створення нової інфраструктури прикордонних і митних пунктів пропуску відповідно до міжнародних стандартів, а також створення митних пунктів пропуску при ТСК.

Важливу роль у системі МТК відіграє розвиток інформаційної

інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження.

Отже, існування МТК передбачає використання у конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високо навантаженої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку, сервісу. Лише за наявності зазначених умов вантажоперевізник обирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретного міжнародного транспортного коридору.

Створення міжнародних транспортних коридорів дасть змогу з'єднати окремі міста або населені пункти в межах кількох країн. Передбачається нова технологія переміщення пасажирів і вантажів між регіонами європейського та інших континентів. Таких стратегічних напрямів розроблено чотири:

- Центральна Європа – країни СНД;
- Південна Європа, Близький Схід, Африка – країни СНД;
- Скандинавія, Балтика – Близький Схід, Закавказзя, Центральна Азія;
- Північна Європа – Середня Азія, Китай, Далекий Схід.

За цими напрямками спроектовані мережі міжнародних транспортних коридорів, які визначені Деклараціями першої (31.10.1991 р., Прага), другої (14-16.03.1994 р., Крит) та третьої (23-25.06.1997 р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту і згідно з якими затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, що отримали назву «критські».

Територією України проходять і мають пріоритетний розвиток в національній транспортній мережі МТК №№ 3, 5, 7, 9 (табл.1.3) [53].

Міжнародний транспортний коридор № 3 має протяжність основного ходу в 1640 км. По Україні проходить залізничний шлях у 694 км, автодорожній – 617 км. Залізничний маршрут цього транспортного коридору

повністю електрифікований, двоколіїний і обладнаний пристроями автоблокування. Існуюча залізнична інфраструктура в більшості показників, відповідає загальноєвропейським вимогам.

Таблиця 1.3

Міжнародні транспортні коридори

№ п/п МТК:	Маршрут	Країни учасниці
1	2	3
1	Таллінн – Рига – Варшава	Естонія, Латвія, Польща
2	Берлін – Варшава – Мінськ – Москва	Німеччина, Польща, Білорусь, Росія
3	Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ	Німеччина, Польща, Україна
4	Берлін (Нюрнберг) – Прага – Будапешт – Констанца (Салоніки) – Стамбул	Німеччина, Чехія, Угорщина, Греція, Туреччина
5	Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів	Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна
6	Гданськ – Варшава – Жилина	Польща, Словаччина
7	Дунайський (водний)	Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна
8	Дуррес – Тірана – Скоп'є – Софія – Варна	Албанія, Македонія, Болгарія
9	Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Димитровград – Александрополіс (з 4-ма відгалуженнями)	Фінляндія, Росія, Білорусь, Україна, Молдова, Румунія, Болгарія, Греція
10	Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Скоп'є – Салоніки	Австрія, Словенія, Хорватія, Сербія, Македонія, Греція
11	Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса)	Польща, Україна
12	Європа – Кавказ – Азія (TRACECA)	Болгарія, Румунія, Україна, Молдова, Грузія, Туреччина, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Казахстан і Узбекистан

В 2003 р. на станції Мостиська введено в дію коліє перевідний пристрій для переходу з національної колії в 1520 мм на європейську в 1435 мм. В 2002 р. за кошти Європейського Союзу побудовано міст через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні. Побудовано і діє у відповідності до європейських стандартів автомобільний пункт пропуску «Краковець». В районі пункту пропуску «Ягодин» створений залізничний

термінал, а в Раві-Руській спільними зусиллями України та Польщі за участю приватного капіталу створений транспортно-складський комплекс. Здійснюється підготовка до реконструкції міжнародних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні «Ягодин – Дорогуськ», «Рава – Руська – Хребенне».

Міжнародний транспортний коридор № 5 з протяжністю у 1595 км, в тому числі по Україні: залізничний – 266 км, автодорожній – 338,7 км. Головна проблема МТК № 5 на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Для нової автомобільної траси виникає необхідність будівництва великого тунелю та інших великовартісних споруд. Продовжується реалізація реконструкції (відновлення) автомобільної дороги Київ – Чоп. Щодо залізничного сполучення, то особливою проблемою при облаштуванні МТК № 5 є одноколіїний Бескидський тунель, який побудовано в кінці XIX століття і потребує реконструкції, а також будівництва другої колії – фактично ще одного тунелю для руху в зворотному напрямку. Тунель обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність всього коридору, перешкоджає зростанню обсягів перевезень. Подальше погіршення його стану може призвести до повного припинення руху поїздів цим напрямком.

Міжнародний транспортний коридор № 7 – Дунайський (водний) з протяжністю у 1600 км, в тому числі по Україні – 70 км. Основним напрямом розбудови цього коридору є подальше відновлення глибоководного судноплавного ходу «Дунай – Чорне море», що дозволить активізувати діяльність українських транспортних підприємств та збільшити вантажообіг на українській ділянці МТК № 7.

Міжнародний транспортний коридор № 9 має протяжність основного ходу 3400 км. По Україні проходить залізничний шлях у 1496 км та автодорожній – 996,1 км. Основний напрям коридору пролягає по території України від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси. У 2004 році завершено будівництво першої черги швидкісної автомагістралі за

напрямом Жашків – Червонознамянка. Відновлення автомобільної дороги за зазначеним напрямом дозволить проїзд автопоїздів загальною масою 40 т, що сприятиме підвищенню об'ємів перевезень у міжнародному сполученні.

Крім того, Україна ініціювала створення нового МТК Балтійське море – Чорне море та запропонувала включити до Євразійського транспортного коридору (проект TRACECA) паромну переправу Іллічівськ-Поті. Однією із важливих ланок коридору Європа – Кавказ – Азія є чорноморська траса, що з'єднує Україну і Грузію. З 1996 року тут діє автомобільна, а з 1999 року залізнична паромна переправа Іллічівськ (Одеса) – Поті (Батумі), створена за ініціативою України. Після підписання тристоронньої угоди між Грузією, Україною і Болгарією відкрите регулярне залізничне поромне сполучення на лінії Поті – Іллічівськ – Варна. В 2004 році почала діяти залізнична поромна переправа Іллічівськ – Деріндже (Туреччина). До 2002 року маршрут TRACECA в Україні закінчувався в порту Іллічівськ. В 2001 році, було прийнято рішення щодо продовження TRACECA сухопутною територією України від Іллічівська до прикордонного з Польщею пункту Ягодин (з перспективою виходу на Балтійське море).

Розбудова МТК і інтеграція національної транспортної системи в європейську потребує спорудження нової мережі швидкісних залізниць. Будівництво нової залізничної мережі передбачає рівень швидкості руху до 300 км/год., використання принципово нового рухомого складу та колію завширшки 1435 мм замість 1520 мм.

Швидкість просування вантажів і пасажирів вітчизняними залізницями не відповідає сучасним вимогам та стандартам Міжнародного союзу залізниць (МСЗ). Середня швидкість руху на дорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Долаючи на окремих ділянках залізниць України до 80 км/год., вантажні поїзди мають середню маршрутну швидкість руху всього 31,7 км/год. [62]. Як результат, частка транспортних витрат в собівартості продукції надто висока. Тому на напрямках міжнародних транспортних коридорів першочерговим завданням є підвищення дозволеної

швидкості руху, яка, згідно з вимогами МСЗ, становить 100 км/год. для вантажних поїздів (в перспективі 120 км/год.) та 120 км/год. – для пасажирських. Також необхідне покращення якості обслуговування пасажирів та рівня комфортабельності.

Для розбудови МТК необхідна реконструкція наявних та будівництво нових сервісних пунктів європейського рівня. Вітчизняні автошляхи суттєво відрізняються від західноєвропейських нерозвинутою дорожньою інфраструктурою, малою кількістю пунктів автомобільного сервісу, транспортних стоянок під охороною, пунктів зв'язку, кафе, готелів, кемпінгів, душів тощо. Інноваційна діяльність в цьому напрямку повинна підвищити рівень сервісу наданих транспортних послуг при використанні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Міжнародні транспортні коридори передбачають розвиток змішаних перевезень у взаємодії наземних та водних видів транспорту, в основі яких лежать контейнерні та контрейлерні перевезення. Для перевалки контейнерів і контрейлерів, накопичення, сортування та підбирання за відповідними маршрутами передбачаються термінали, що створюються у великих транспортних вузлах, прикордонних пунктах пропуску, в морських та річкових портах. Вони спеціалізуються за категоріями: прикордонні, водні (морські та річкові порти), внутрішні.

Будівництво нових магістральних шляхів сполучення, створення сучасної сервісної інфраструктури дасть змогу забезпечити роботою сотні тисяч людей як безпосередньо на будівництві, так і потім на експлуатації. За рахунок поліпшення ефективності роботи транспорту почнуть інтенсивно розвиватись різні галузі народногосподарського комплексу регіонів.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих портів, розвинутої мережі автомобільних доріг, залізниць створює всі необхідні передумови для інтеграції української транспортної системи в європейську і розбудови національної мережі МТК, ефективного функціонування якої

збільшить обсяги транзиту та експортно-імпортних вантажів. Це потребує розбудови транспортної інфраструктури міжнародного значення, використання прогресивних логістичних технологій перевезень і обробки вантажів, інформаційного забезпечення з суттєвим підвищенням якості обслуговування (швидкості, надійності перевезень, рівня сервісу тощо).

1.3. Організаційно-економічний механізм регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств

Реалізацію інноваційної політики у різних галузях економіки здійснюють центральні органи виконавчої влади. В галузі транспорту цю функцію виконує Міністерство інфраструктури, яке здійснює підготовку пропозицій щодо реалізації інноваційної політики у транспортно-дорожньому комплексі, створює організаційно-економічні механізми підтримки її реалізації, доручає державним інноваційним фінансово-кредитним установам здійснення конкурсного відбору першочергових інноваційних проектів з пріоритетних галузевих напрямів інноваційної діяльності для здійснення фінансової підтримки цих проектів коштами, закладених Державним бюджетом України на відповідний рік. Тому організаційна структура Мінінфраструктури повинна сприяти ефективній реалізації інноваційної політики у цій галузі та скоординовано працювати зі спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності – Міністерством освіти і науки України, а саме – Департаментом інноваційної діяльності та трансферу технологій.

Для державного економічного стимулювання інноваційної діяльності (реалізації інноваційних проектів) суб'єктам такого виду діяльності, чинним законодавством, передбачається фінансова підтримка (а саме: можливість отримання безвідсоткових або частково (до 50%) безвідсоткових кредитів через державні інноваційні фінансово-кредитні установи). Для фінансової підтримки запроваджується державна бюджетна програма.

Ефективність фінансової підтримки залежить від правильності вибору

об'єкту інноваційної діяльності, результативності його реалізації.

Інноваційна діяльність як мережі наукових парків, так і інших суб'єктів інноваційної діяльності різних галузей національної економіки, відбувається з урахуванням пріоритетних напрямів інноваційної діяльності, визначених Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» [60]. Нормативним документом встановлюються правові, економічні та організаційні засади формування і реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні.

Згідно закону пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні складаються зі стратегічних та середньострокових (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Схема формування пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні (згідно чинного законодавства) [15]

Стратегічними пріоритетними напрямами діяльності транспортної системи України на період до 2030 р. визначено будівництво і реконструкція.

До середньострокових напрямів інноваційної діяльності належать:

- застосування інноваційних технології будівництва і реконструкції мостів;
- введення глобальних та регіональних систем радіонавігації транспортних засобів з використанням супутникового та наземного обладнання;

- реконструкція портів.

Недосконалість нормативно-правових документів, що регулюють інноваційну діяльність в Україні, гальмує впровадження інновацій транспортними підприємствами. Серед основних проблем, стримуючих інноваційний розвиток транспорту слід віднести:

- не визначені критерії інноваційності діяльності транспортних підприємств та відсутня кількісна оцінка їх результативності, за якими можливо здійснювати моніторинг господарської діяльності підприємств транспорту щодо відповідності її до інноваційної;
- відсутність на законодавчому рівні чітко обґрунтованих стратегічних пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспорту, що впливає на ефективність здійснення інноваційної діяльності транспортними підприємствами;
- не налагоджена система державного економічного стимулювання та фінансової підтримки інноваційної діяльності транспортних підприємств, що вирішить більшість проблем і буде сприяти здійсненню інноваційної діяльності в галузі транспорту.

На сьогоднішній день в економічній літературі єдиного прийнятого підходу для створення дієвого організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності досі не знайдено.

Визначення організаційно-економічного механізму можна сформулювати, як взаємопов'язану сукупність економічних відносин, принципів, методів і форм організації створення, промислового впровадження та комерціалізації нововведень [12, с.68].

Організаційно-економічний механізм це динамічна і відкрита система, що враховує сукупність внутрішніх і зовнішніх факторів. Виходячи з цього, організаційно-економічний механізм інноваційної діяльності підприємства повинен виконувати функції, що наведені на рис. 1.5.

Пріоритетні напрями інноваційної діяльності в транспортній системі є мало обґрунтованими, загальними, слабо пов'язаними між собою. Тому

більш чітке визначення та обґрунтування за критеріями інноваційності пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної системи дасть можливість сформувати дієву галузеву державну інноваційну політику для сприяння інноваційній діяльності транспортних підприємств.



Рис. 1.5. Функції організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності [13]

У загальному вигляді за структурою організаційно-економічний механізм інноваційної діяльності на транспортному підприємстві (рис. 1.6) може бути поданий як комплексна система функціональних зв'язків між об'єктами, суб'єктами, засобами, методами та іншими складовими інноваційної діяльності і може використовуватися для досягнення широкого спектра стратегічних цілей підприємства.

Даний організаційний механізм забезпечує скоординовану взаємодію і чіткий розподіл повноважень між суб'єктами формування засад інноваційної політики і тими, хто займається реалізацією її положень. Він складається із взаємодіючих між собою наступних механізмів: організаційного механізму, економічного механізму та правового.

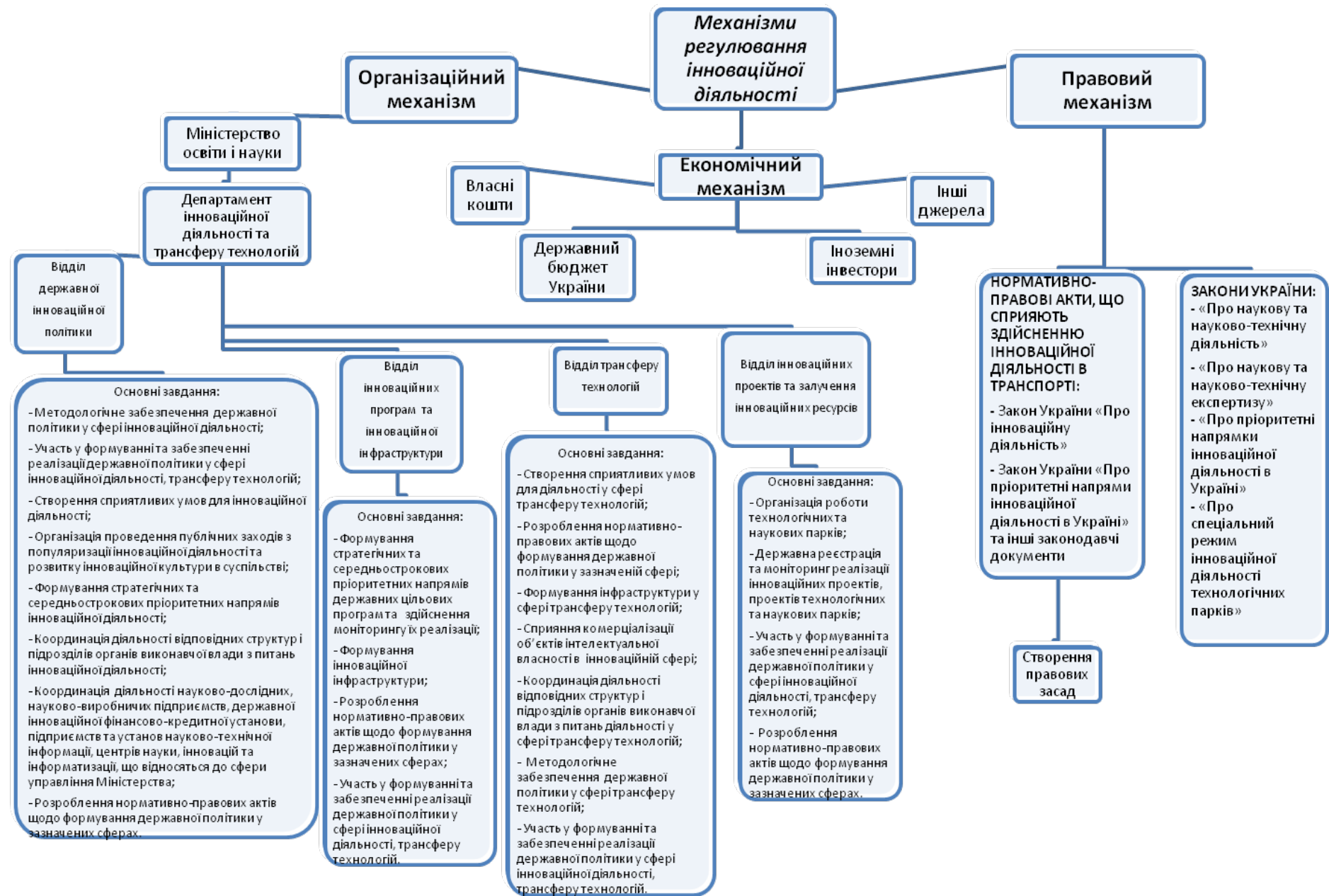


Рис. 1.6. Складові організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України [10]

Більшість повноважень щодо управління інноваційною сферою зосереджена у Міністерстві освіти і науки України, а саме у підпорядкованому йому Департаменті інноваційної діяльності та трансферу технологій [64, с.89].

На теперішній час існує неефективна взаємодія Міністерством освіти і науки та Міністерством інфраструктури України, внаслідок відсутності чіткої системи організаційного підпорядкування і розподілу повноважень. Це також несприятливо впливає на інноваційний клімат в галузі транспорту, який виявляється у надмірному бюрократизмі організації підприємницької інноваційної діяльності, складності отримання необхідних дозволів, ускладнення доступу інноваторів до фінансових ресурсів.

Недосконалий характер організаційної структури складається тому, що інноваційну політику проводять водночас як галузеві підрозділи, так і всі структурні підрозділи центрального апарату Мінінфраструктури (належить до функцій покладених на них).

В свою чергу, кожна структура здійснює інноваційну політику по-своєму, відповідно до свого напрямку спеціалізації і на рівні своїх повноважень. Тому такий організаційний механізм управління інноваційної діяльності має нецентралізований та нескоординований характер, не забезпечує чіткого розподілу повноважень.

Для усунення цих недоліків необхідне удосконалення організаційного механізму регулювання інноваційної діяльності, пов'язаного з впровадженням змін у структурі Мінінфраструктури України.

У зв'язку з цим, слід зазначити, що Законом України «Про інноваційну діяльність» [57] передбачено створення центральних органів виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності різних видів економічної діяльності. Вони мають здійснювати підготовку пропозицій щодо реалізації інноваційної політики у відповідній галузі економіки, створювати організаційно-економічні механізми підтримки її реалізації.

Економічний механізм має забезпечити економічне стимулювання та

фінансову підтримку суб'єктам інноваційної діяльності в транспортно-дорожньому комплексі. Економічне стимулювання та фінансова підтримка передбачає отримання:

- цільових субсидій у формі податкових та митних пільг;
- позик, одержаних через державні фінансово-кредитні установи;
- за рахунок коштів державного бюджету повної або часткової компенсації відсотків комерційним банкам, сплачуваних суб'єктами інноваційної діяльності за кредитування інноваційних проектів та інших інноваційних перетворень у сфері транспорту [16].

На теперішній день транспортні підприємства за здійснення інноваційної діяльності мають можливість, згідно чинного законодавства, отримати лише безвідсоткові або частково (до 50%) безвідсоткові позики, а також компенсувати за рахунок коштів державного бюджету відсотки (частково або повністю) за отримані кредити у комерційних банках.

Але, слід зазначити, що в державі відсутні механізми впровадження цих заходів, не передбачено бюджетних програм з виділенням коштів з державного бюджету для фінансової підтримки інноваційної діяльності транспортних підприємств.

За результатами дослідження можна зробити наступні висновки.

Україна у визначені орієнтиру інноваційного розвитку має обрати стратегію технологічного прориву. Основним суб'єктом, здатним взяти на себе організаційну, фінансову і правову підтримку інноваційного розвитку економіки країни, є держава. Державне регулювання має здійснюватися шляхом:

- визначення і підтримки пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на різних територіальних рівнях;
- формування і реалізації державних, галузевих, регіональних і місцевих інноваційних програм;
- створення нормативно-правової бази та економічних механізмів для підтримки, стимулювання і захисту прав суб'єктів інноваційної

діяльності;

- підтримки функціонування і розвитку інноваційної інфраструктури, створення венчурних інноваційних фондів, що користуються значними податковими пільгами, створення мережі технополісів, технопарків, інкубаторів;

- фінансової підтримки виконання інноваційних проектів, стимулювання комерційних банків та інших фінансово-кредитних установ щодо кредитування інноваційних проектів, встановлення пільгового оподаткування суб'єктів інноваційної діяльності, надання індивідуальним винахідникам і малим підприємствам безпроцентних банківських позик.

Інноваційна діяльність транспортних підприємств є одним із головних факторів позитивного впливу на прогресивний розвиток транспортної системи, пов'язаного з:

- технічним оновленням всіх видів транспорту;
- створенням європейського рівня сервісу;
- упровадженням нових технологій та підвищенням якості надання транспортних послуг;

- забезпеченням екологічності та безпеки на транспорті;
- реконструкцією портової інфраструктури;
- упровадженням енергозберігаючих технологій;
- забезпеченням транспортних процесів новими інформаційними системами;

- розбудовою міжнародних транспортних коридорів і відповідної сучасної інфраструктури;

- удосконаленням нормативно-правової бази інноваційної діяльності у сфері транспорту.

Механізм економічного стимулювання та фінансової підтримки є недосконалим і потребує впровадження додаткових заходів, щоб дійсно стимулювати розвиток інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Удосконалення правового механізму передбачає зміни у законодавчій

базі, пов'язані з вище внесеними пропозиціями щодо посилення економічного стимулювання та фінансової підтримки інноваційної активності транспортних підприємств у сфері кредитування, оподаткування та митного регулювання інноваційної діяльності.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДП «МТП «ПІВДЕННИЙ»

2.1 Аналіз транспортних підприємств як складової економіки держави

Транспорт – один із найважливіших видів економічної діяльності, ефективне функціонування підприємств якого є необхідною умовою економічного розвитку країни, зовнішньоторговельної діяльності, забезпечення населення та суспільного виробництва у перевезеннях, сприяння захисту економічних інтересів України [35, с.5].

Згідно статистичних даних, усіма видами транспорту останні роки перевозиться близько 7 млн. т вантажів та 6 млн. пасажирів, а питома частка у ВВП України складає 12,9% [48].

Транспортна система – це поєднання підприємств різних видів транспорту і транспортної інфраструктури, яка включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, засоби управління і зв'язку та надання різних видів транспортних послуг (рис. 2.1).

Транспортні послуги пов'язані з фізичним переміщенням у просторі та часі вантажів та пасажирів, які включають перевезення та інші види транспортно-експедиційних послуг – організаційні, фінансові, юридичні, митні, інформаційні тощо.

Порівняно з іншими видами економічної діяльності, транспорт має розподілену лінійно-вузлову структуру розміщення основних засобів. Транспорту властива структура, що характеризується наявністю двох елементів транспортної мережі – транспортних вузлів і транспортних магістралей (рис. 2.2).

Залізничний транспорт є найбільш розвинутим у нашій країні. За загальною довжиною залізничних шляхів він займає четверте місце у світі після США, Росії і Канади.



Рис. 2.1. Транспортна система і її основні структурні елементи [3]

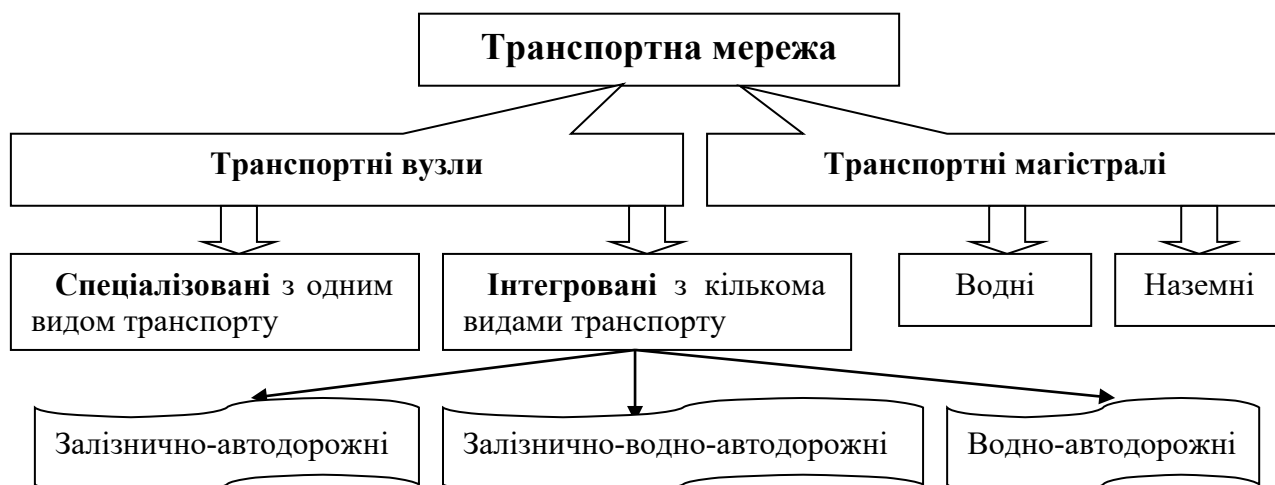


Рис. 2.2. Структура транспортної мережі [3]

За даними Державного комітету статистики, (Держкомстату) вантажообіг, який здійснює залізничний транспорт, складає 63%, пасажирообіг – 34% від загального обсягу перевезень вантажів та пасажирів відповідно. Залізничний транспорт здатний перевозити великогабаритні вантажі, продукцію видобувної промисловості. Номенклатура вантажів перевезених підприємствами залізничного транспорту різноманітна: вугілля (20%), руда (19,3%), нафта і нафтопродукти (0,8%), чорні метали (7%), хлібні, лісові тощо [20].

Основні проблеми діяльності та розвитку залізничного транспорту зумовлені такими негативними факторами як старіння основних фондів, загальний ступінь зносу яких становить 56%, у тому числі рухомого складу – 68%. Протяжність колій, що потребують ремонту досягла 30% загальної протяжності [44]. Як наслідок обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф. Проблема старіння рухомого складу є однією з найгостріших проблем Укрзалізниці.

Повітряний транспорт займає незначне місце у загальному обсязі транспортних послуг. Вантажообіг і пасажирообіг, за даними Держкомстату, складає 0,1% та 11% відповідно в загальному обсязі транспортних перевезень. Серед вантажів, які найчастіше доставляються авіацією -

продукти, що швидко псуються та невеликі вироби високої вартості [43].

Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснюють 28 вітчизняних авіакомпаній (до 33 країн). За статистичними даними упродовж перших двох місяців виконано 14,1 тис. комерційних рейсів (за I квартал 2014 року – 19,1 тис.). Кількість перевезених пасажирів скоротилась порівняно з аналогічним періодом минулого року на 18,4 відсотка та склала 1129,7 тис. чол. Обсяги перевезень вантажів та пошти склали 16,9 тис. тон (за I квартал 2014 року – 16,8 тис. тон.) [43].

Головними завданнями повітряного транспорту є комплектація парку сучасними літаками, будівництво і реконструкція об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури, структурна реорганізація керування авіаційним транспортом, підвищення конкурентоздатності вітчизняних авіакомпаній.

Автомобільний транспорт розпочинає і закінчує транспортний процес на морському, річковому і залізничному транспорті, він здатен значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави. Цей вид транспорту виконує значну частку пасажирських і вантажних перевезень у країні – пасажирообіг, згідно статистичних даних, складає 11,26% та вантажообіг складає 40,22% від загального обсягу перевезень [43].

Автотранспортом перевозять переважно продукцію сільського господарства, харчової та легкої промисловості, будівельні матеріали, продукцію вугільної промисловості. У перевезеннях вантажів важливого значення має спеціальний автомобільний транспорт, контейнерний, рефрижераторний та інші.

Згідно даних Держкомстату, довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям становить 165,8 тис км. Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям у середньому по країні становить 274 км на 1 тис км² території. Довжина доріг за напрямками транспортних коридорів становить 5240 км [37].

Водний транспорт, який включає морський та річковий транспорту, є найдешевшим в перевезеннях, проте, згідно статистичних даних вантажообіг

та пасажирообіг тут незначний і складає близько 1,62% і 0,03% відповідно від загального обсягу перевезень [62]. Водний транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя та регулюється нормами міжнародного права.

Умови України сприятливі для розвитку морського транспорту: на півдні омивають Чорне та Азовське моря, котрі не замерзають і з'єднуються із Середземним морем протокою Босфор. Морегосподарський комплекс України в Чорноморсько-Азовському басейні включає 13 континентальних морських портів, пропускною спроможністю 262 млн. т в рік. Найважливішими морськими портами є Одеса, Південний, Іллічівськ, Ізмаїл, Херсон, Миколаїв та ін., на берегах Азовського моря – Маріуполь і Бердянськ. Не зважаючи на сприятливі умови для розвитку морського транспорту, згідно статистичних даних, на нього припадає лише 2,4% вантажообігу та 0,1% пасажирообіг від загального обсягу наданих послуг. В морських перевезеннях вантажів основну частку займають перевезення в закордонному (міжнародному) сполученні, які складають в останні роки близько 70% [46].

За даними Держкомстату, основними видами вантажів є метали різні (24%), будівельні матеріали (23%), хлібні (11%), руда (12%), нафта і нафтопродукти (5%), хімічні та мінеральні добрива (3%), лісові матеріали (2,5%), вугілля тощо [62].

Основною проблемою морського транспорту є значний моральний і фізичний знос транспортних засобів і портового устаткування. Середній термін експлуатації торгових суден України перевищує 15 років. Тому, враховуючи їхній технічний стан, переважна більшість західних портів забороняє таким торговим суднам вхід на внутрішній рейд. Застаріла інфраструктура українських портів істотно знижує їх продуктивність (до 50% від продуктивності портів західних країн). Переважна більшість суден торгового флоту – малотоннажні. Середня водотоннажність українських

суден у 3-5 разів менша аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція тощо. Переважна частина флоту, контрольованого вітчизняними судновласниками, зареєстрована в іноземних судових реєстрах, що загрожує незалежності транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі України [62].

До складу морського транспорту входять підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Роль річкового транспорту в загальній транспортній системі в значній мірі визначається географічним розташуванням його водних шляхів. У внутрішньому водному транспорті судноплавство здійснюється по магістральним річковим шляхам – р. Дунай, з довжиною 152 км, р. Дніпро з судноплавною довжиною 1677 км, р. Десна зі загальною протяжністю судноплавних ділянок в 575 км, судноплавні ділянки р. Дністер – більше ніж 120 км у межах Вінницької, Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької і Чернівецької областей та р. Південний Буг. Глибини цих річок сягає 0,7-4,5 м. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів, за статистичними даними, становить 2,2 тис. км. На судохідних ріках України знаходяться 16 річних портів і терміналів пропускнуою спроможністю 60 млн. т в рік. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в річкових портах Києва, Дніпропетровська, Запоріжжя, Дніпродзержинська, Кременчука, Черкас, Нікополя, Чернігова, Херсона, Миколаєва, Рені, Ізмаїла. У перелічених портах внутрішній водний транспорт працює у тісному взаємозв'язку з морським, автомобільним та залізничним видами транспорту [62]. Обсяги вантажообігу і пасажирообіг річкового транспорту незначні – 0,9% та 0,05% відповідно. Але перевезення є найбільш рентабельними за рахунок закордонних (міжнародних) сполучень, частка яких складає 33% з використанням басейнів річок Дніпро та Дунай, а також

прибережних вод Чорного моря у напрямку країн Центральної і Південно-Східної Європи. Завдяки використанню суден типу ріка-море вантажі перевозяться по Дніпру, Чорному морю, Дунаю і далі в річкові порти Румунії, Болгарії, Угорщини, Австрії, Німеччини; по Чорному і Середземному морях – в морські порти Туреччини, Греції, Італії, Франції, Ізраїлю та інших країн Середземномор'я. Цей вид транспорту ідеальний для перевезень масових вантажів, тому є конкурентоздатною альтернативою як залізничному, так і автомобільному транспорту. За статистичними даними, у структурі вантажних перевезень значна частка будівельних матеріалів – 58%, різних руд – 18%, різних металів – 6%, вугілля – 7 % хлібних – 2% від загального обсягу перевезених вантажів. Останніми роками відсутнє перевезення внутрішнім водним транспортом вантажів у контейнерах [47].

Основні проблеми внутрішнього водного транспорту аналогічні з морським транспортом і зумовлені фактором значного зносу, як морального, так і фізичного, транспортних засобів і портового устаткування. Відсутня законодавча база, яка б містила правові та організаційні засади регулювання річкового транспорту, що так необхідні для нормального функціонування і розвитку цього виду транспорту.

Отже, у кожного виду транспорту є свої особливості, переваги та недоліки, які визначають можливості його використання (рис. 2.3). Однак недоліки одного виду транспорту можуть бути компенсовані перевагами іншого при включенні їх в систему змішаних перевезень: залізнично-автомобільний, залізнично-водно-автомобільний, водно-автомобільний тощо.

Державне управління транспортом і дорожнім господарством здійснюється завдяки органу виконавчої влади – Міністерству інфраструктури України. Організаційна структура Міністерства представлена на рис. 2.4.

До складу Мінінфраструктури України входять наступні структурні підрозділи: Державне агентство автомобільних доріг України, Департамент морського та річкового транспорту, Державна адміністрація залізничного

транспорт України, Державне агентство автомобільних доріг України, Державна авіаційна служба України [48].

Переваги	Види транспорту	Недоліки
Висока перевізна та пропускна спроможність (масовість). Не залежить від кліматичних умов, пори року та доби. Регулярність руху. Швидкість доставки вантажів на великі відстані – в середньому 500 км і більше	Залізничний	Обмежена кількість перевізників (природна монополія). Великі капіталовкладення в виробничо-технічну базу, матеріалоемність та енергоемність перевезень. Недоступність в кінцевих точках доставки. Недостатньо висока
Висока доступність, доставка вантажів «від дверей до дверей», маневреність, швидкість. Можливість доставки вантажів невеликими партіями. Велика конкуренція перевізників	Автомобільний	Залежність від кліматичних та дорожніх умов. Відносно невелика середня відстань перевезень – 37км, висока вартість перевезень на великі відстані. Невисока якість зберігання вантажів (можливість розкрадання вантажів та угону)
Можливість міжконтинентальних перевезень, низька вартість перевезень на великі відстані – в середньому майже 1400 км	Морський	Невелика швидкість. Залежність від навігаційних погодних умов. Необхідність розвитку портової інфраструктури. Відносно обмежена географія перевезень
Найдешевший, використовує природні судноплавні річки. Економічний, невеликий опір води руху судна забезпечує ефективне використання механічної енергії на переміщення судна – менші витрати пального на одиницю перевезень. Перевізна спроможність на великі відстані – в середньому 440 км і більше. Екологічна чистота, безпека, низькі шумові характеристики. На судах «ріка-море» можливість міжконтинентальних перевезень	Річковий	Залежність від географічного розташування водних шляхів. Нерегулярність перевезень через навігаційні умови, замерзання рік. Залежність від нерівномірності глибин річок. Подовження маршрутів, викликане крутизною річкових шляхів. Невелика швидкість перевезення вантажів
Найвища швидкість доставки термінових і високої вартості вантажів та пасажирів на великі відстані у важкодоступні регіони – в середньому 1900 км і більше. Висока надійність зберігання вантажів	Повітряний	Висока вартість перевезень. Великі капіталовкладення, матеріалоемність та енергоемність перевезень. Залежність від кліматичних умов. Відносно обмежена географічна

Рис. 2.3. Особливості, недоліки та переваги видів транспорту [26]



Рис. 2.4. Структура Міністерства інфраструктури України (за діючим законодавством)

На ефективність функціонування наявної організаційно-фінансової структури управління інноваційної сфери впливають певні проблеми:

1. Нескоординованість дій суб'єктів інноваційної діяльності. Різні центральні органи виконавчої влади: міністерства, місцеві адміністрації, департаменти та ін. на практиці розрізнено, на свій розсуд, самостійно визначають свою політику в інноваційній сфері. Причиною цього є те, що їх взаємодія та координація не забезпечена відповідним організаційним підпорядкуванням, а також системним розподілом повноважень. В свою чергу кожне підприємство, кожна наукова чи фінансова установа або окремий підприємець по-своєму реагує на інноваційне середовище, що склалося в країні. Внаслідок надмірної бюрократизації організації підприємницької діяльності, складності отримання необхідних дозволів, ускладненого доступу інноваторів до фінансових ресурсів розвиток інноваційної діяльності в державі гальмується.

2. Складність отримання фінансової підтримки. В Україні фінансову підтримку реально можуть отримати інноваційні проекти офіційно зареєстрованих технопарків. Інновації звичайних підприємств фінансуються за рахунок власних коштів. В свою чергу, можливість отримати пільги для інноваційних проектів технопарків дуже часто призводить до конкурентної боротьби між учасниками проектів задля одержання зазначених пільг, замість забезпечення чесної конкурентної боротьби товарів на ринках високотехнологічної продукції. Крім того, ця процедура надмірно ускладнена в питанні рецензування і узгодження інноваційних проектів та вимагає багато часу (як правило, більше одного року). Вагомим альтернативним джерелом підтримки інноваційного розвитку є венчурне фінансування. Але діяльність венчурного фінансування не отримала в Україні належного розвитку через відсутність нормативно-правової бази. Внаслідок відсутності чіткої системи правил і гарантій, приватний капітал ще не рухається в бік інноваційної сфери.

2.2 Дослідження ефективності інноваційної діяльності ДП Морський торговельний порт «Південний»

ДП «МТП «Південний» займає стратегічне положення в роботі міжнародних трансконтинентальних транспортних коридорів, є найбільш перспективним для забезпечення інтересів України, як транзитної держави.

ДП «МТП «Південний» розташований в акваторії Малого Аджалицького лиману у північно-західній частині Чорного моря в 30 км на схід від міста Одеси.

Причальна лінія ДП «МТП «Південний» становить два кілометри, сімсот метрів (2,7), глибина біля кордонів досягає дев'ятнадцяти (19) метрів.

До підприємства примикає залізнична станція «Берегова», яка забезпечує безперебійну доставку вантажів та відвантаження їх одержувачам.

Найближчі аеропорт і залізничний вокзал розташовані в місті Одесі на видаленні близько п'ятдесяти кілометрів.

Перевантаження вантажів здійснюється на наступних комплексах:

1. Спеціалізованому вугільно-рудному комплексу, який складається з причалів №№ 5, 6 (довжина причалів – 348,5 м, глибина біля причалу – 19,0 м), що спеціалізуються на переробці навалювальних вугільно-рудних вантажів та на комплексі генеральних. Пропускна спроможність комплексу – 7,8 млн. т на рік.

Пропускна спроможність комплексу – 7,8 млн. т на рік забезпечується завдяки наступному технологічному забезпеченню:

- 5 розморожувальних пристроїв (на 20 вагонів кожний);
 - 2 вагоноперекидача роторного типу ВРС-134М;
 - система конвеєрних ліній з галереями, пересипні станції, естакади;
 - 2 стакери;
 - відкриті складські майданчики (110 тис. м²);
- портальні крани вантажопідйомністю до 40 т.

2. Комплексі генеральних та навалювальних вантажів, який складається з причалів №№№ 7 (довжиною – 215,0 м, глибиною – 14,3 м), 8 (довжиною – 285,0 м, глибиною – 14,8 м), 9 (довжиною – 293,0 м, глибиною – 15,0 м).

Пропускна спроможність комплексу складає 3,3 млн т на рік. Комплекс має наступне технологічне забезпечення:

- відкриті складські майданчики (74,0 тис. м²);
- порталні крани вантажопідйомністю до 40 т;
- мобільні крани вантажопідйомністю до 40 т.

Потужний портовий флот (табл. 2.1.) забезпечує безпеку мореплавства та всі види буксувальних та маневрових робіт [49].

Сучасне оснащення портофлоту дозволяє швидко й чітко виконувати рятувальні й протипожежні операції.

Портофлот базується на трьох допоміжних причалах.

Таблиця 2.1

Склад портофлоту

№ п/п:	Тип судна	Назва судна	Потужність (к.с.) / вантажопідйомність (т)
1	2	3	4
1	Буксир-кантувальник	«Володимир Іванов»	5600
2	Буксир-кантувальник	«Геннадій Савельєв»	4200
3	Буксир-кантувальник	«Євген Яковцев»	4200
4	Буксир-кантувальник	«Норд»	1600
5	Буксир	«Борей»	1200
6	Робочий катер	«Екватор»	225
7	Несамохідний плавкран	«ПлК-1/16»	-, в/п 16 т

Крім навантажувально-розвантажувальних комплексів та портового флоту Морський торговельний порт «Південний» має допоміжні підрозділи, такі як: автобаза; ремонтно-будівельне управління з власною базою (дільниця залізобетонних виробів, деревооброблювальний цех); електрогосподарство; господарство зв'язку; тепловодогосподарство; комбінат громадського

харчування і торгівлі; комунальне господарство; механізація вагоноперекидача; база матеріально-технічного забезпечення.

Функціонуючі підрозділи порту надають широкий спектр послуг вантажовласникам і судновласникам (рис. 2.5).

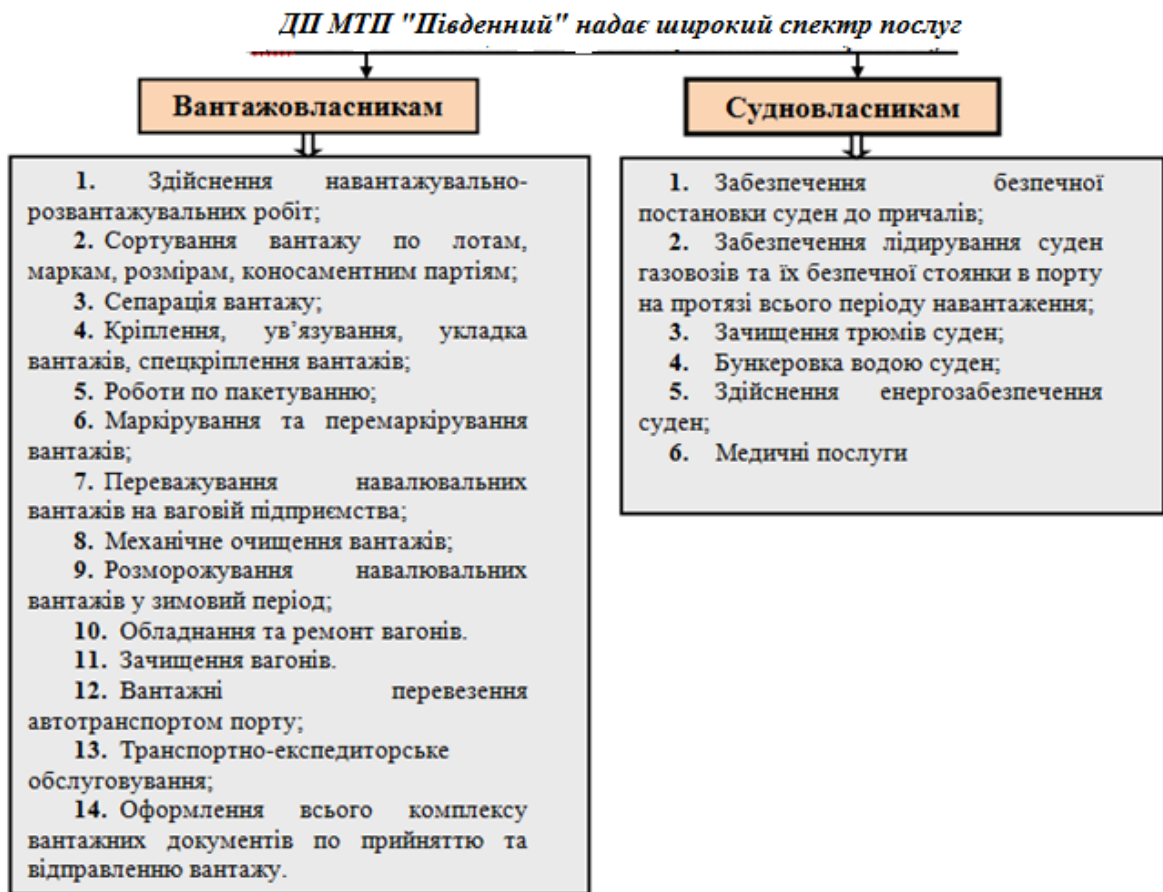


Рис. 2.5. Послуги, що надає ДП МТП «Південний» [49]

Для нарощування виробничих потужностей та покращення сервісу ДП МТП «Південний» поставив за мету виконання наступних завдань:

1. Будівництво понижуючої станції.
2. Будівництво споруд виробничо-зливових стоків.
3. Будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу навалювальних вантажів.
4. Модернізація вугільно-рудного комплексу.
5. Модернізація порталних кранів.
6. Реконструкція інженерних мереж, будівель та споруд.

7. Реконструкція мереж електропостачання та електротехнічного обладнання.

8. Придбання перевантажувального та іншого устаткування.

Ці заходи спрямовані на:

1. Підвищення прибутковості підприємства, створення умов для ефективного вирішення соціально-економічних завдань, покращення соціальних умов працівників підприємства.

2. Оновлення виробничих потужностей відповідно до сучасних та перспективних потреб розвитку вантажопотоків, перепрофілювання та реконструкція терміналів підприємства.

3. Підвищення ефективності використання державного майна та конкурентоспроможності підприємства на міжнародних ринках.

4. Створення умов для завантаження інфраструктури допоміжно-технічних господарств.

5. Зменшення рівня виробничого травматизму та аварій, значне поліпшення умов праці [49].

Для аналізу спроможності ДП «МТП «Південний» реалізувати зазначені заходи розглянемо та порівняємо фактичні фінансово-економічні показники підприємства із запланованими за період з 2018 по 2021 р.р. Основні показники діяльності підприємства наведені у таблиці 2.2 [49].

Проаналізуємо фінансово-економічні показники діяльності ДП «МТП «Південний».

ДП «МТП «Південний» спеціалізується на перевалці та короткочасному зберіганні навалювальних і генеральних вантажів. Потужності з перевалки навалювальних і генеральних вантажів входять до навантажувально-

Таблиця 2.2

Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу
ДП «МТП «Південний» у 2018 – 2021 роках

№ з/п	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки				Відхилення 2021/2020, %; +,-
				2018 (звіт)	2019 (звіт)	2020 (звіт)	2021 (звіт)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн	1 751 589,0	1 522 480,0	1 698 107,0	2 018 196,0	+18,8
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	тис. грн	726 677,0	293 668,0	(35838)	71 251,0	-
		1.3. Чистий фінансовий результат: (прибуток) (збиток)	тис. грн	580 713,0	233 663,0	(205954)	48 813,0	-
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	відсотків	41,5	19,3	-	3,5	-
		1.5. Рентабельність діяльності	відсотків	33,2	15,3	-	2,4	-
2	Маркетингова діяльність	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку	відсотків	9,3	8,7	9,1	9,5	-
		2.2. Питома вага продукції, реалізованої за межами держави (експорт)	відсотків	9,6	8,7	8,7	8,2	-
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг)	тис. грн	1 751 589,0	1 522 480,0	1 698 107,0	2 018 196,0	+18,8
		3.2. Обсяг вантажопереробки	млн тонн	12,3	11,6	12,3	15,2	+23,6
		3.3. Виробничі потужності, усього, у тому числі за видами продукції	млн тонн/рік	11,1	11,1	15,0	15,0	0
		3.4. Рівень використання виробничих потужностей	відсотків	110,8	104,5	82,0	101,3	-
		3.5. Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	відсотків	9,2	9,2	9,6	8,4	-

Продовження таблиці 2.2.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	тис. грн	192 131,0	165 576,0	285 331,0	170 661,0	-40,2
		4.1.1. Кошти державного бюджету	тис. грн	-	-	-	-	-
		4.1.2. Власні кошти підприємства	тис. грн	192 131,0	165 576,0	285 331,0	170 661,0	-40,2
		4.1.3. Інші джерела	тис. грн	-	-	-	-	-
		4.2. Загальна сума витрат на інновації	тис. грн	112 120,7	83 258,3	210 224,6	79 093,0	-62,4
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середня кількість працівників	осіб	2 725	2 701	2 736	2 679	-2,1
		5.2. Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	тис. грн	14 916,0	18 019,0	20 965,0	23 238,0	+10,8
		5.3. Продуктивність праці	тис. грн / особу	642,8	563,7	620,7	753,3	+21,4
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	відсотків	-	-	-	-	-
6	Стан та використання активів	6.1. Активи, усього	тис. грн	3 131 418,0	3 235 060,0	3 826 034	3 710 198,0	-3,0
		6.2. Оборотні активи	тис. грн	1 330 687,0	1 419 098,0	1 268 921	1 321 233,0	+4,1
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	тис. грн	4 336 427,0	4 448 676,0	2 491 143	2 691 313,0	+8,0
		6.4. Ступінь зносу основних засобів	відсотків	60,7	62,6	12,2	23,0	-
		6.5. Рентабельність активів	відсотків	18,5	7,2	-	1,3	-

розвантажувального району підприємства.

У 2019 році через причали ДП «МТП «Південний» перевантажено 15,152 млн тонн вантажів, основними з яких традиційно є руда та вугілля – 13,805 млн тонн. Обсяг перевантаження інших вантажів склав 1,347 млн тонн (метал, чавун, шрот, лушпиння соняшникове, пісок, добрива, руда нікелева, глина бентонітова, клінкер).

Обсяг перевантаження залізорудної сировини у 2019 році склав 11,703 млн тонн, з них частка експорту становить 76,7 %, транзиту – 23,3. Основним одержувачем залізорудної сировини є Китай, частка якого склала 86,8 %.

На рисунку 2.6 відображена динаміка перевалки ДП «МТП «Південний» залізорудної сировини за напрямками транспортування у 2016 – 2022 роках.

Обсяг перевантаження вугілля у 2019 році склав 1,987 млн тонн, увесь об'єм представлений імпортом вугіллям. Постачальниками імпортного вугілля були США, Нідерланди, Колумбія, Великобританія, Іспанія, Румунія та ПАР. У порівнянні з попередніми роками у 2019 – 2020 роках перевалка транзитного вугілля знизилася до нуля через переорієнтацію транзиту на російські порти Чорного моря і Балтії. В той же час, у 2016 – 2020 роках стрімко зросли обсяги імпорту.

На рисунку 2.7 відображено динаміку перевалки ДП «МТП «Південний» вугілля за напрямками транспортування у 2016 – 2022 роках.

На рисунку 2.8 відображена динаміка вантажопереробки ДП «МТП «Південний» у 2016 – 2022 роках.

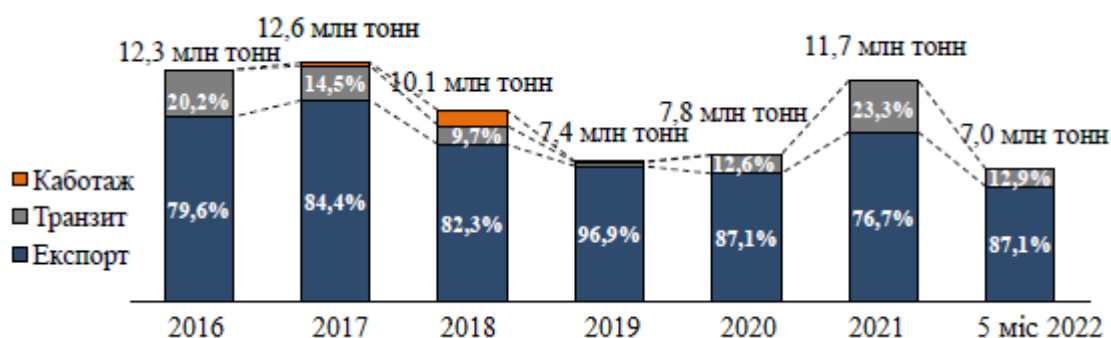


Рисунок 2.6. Динаміка перевалки залізорудної сировини

ДП «МТП «Південний» за напрямками [54]

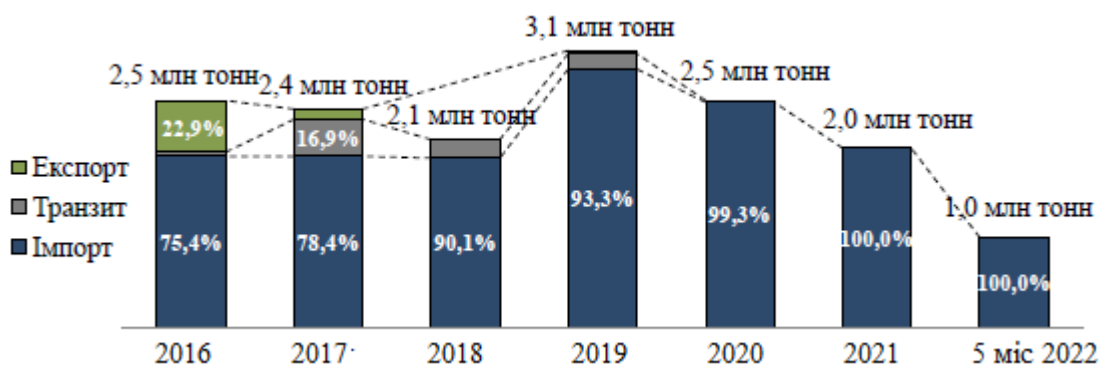


Рисунок 2.7. Динаміка перевалки вугілля ДП «МТП «Південний» за напрямками [54]

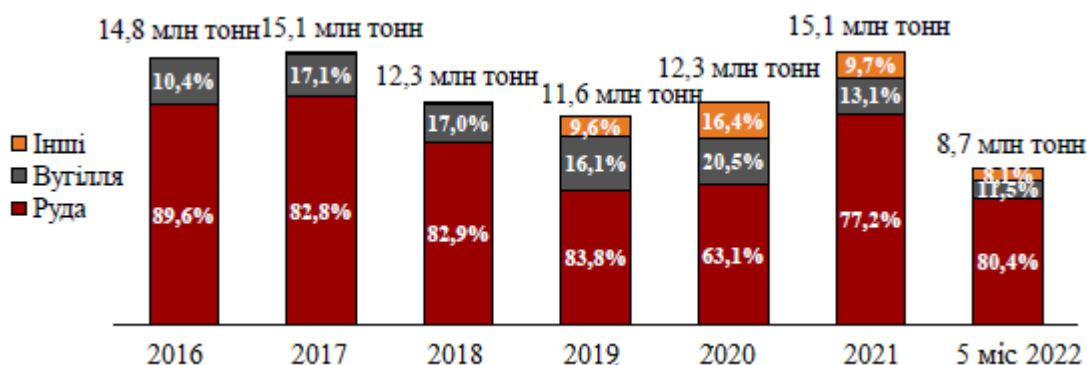


Рисунок 2.8. Динаміка перевалки вантажів ДП «МТП «Південний» [54]

Для визначення стратегічних цілей та пріоритетів розвитку доцільно використати SWOT-аналіз, результати якого наведені у таблиці 2.3.

Стратегічним напрямом діяльності ДП «МТП «Південний» є інтенсивний розвиток на власних територіях, зокрема, будівництво нових виробничих потужностей як за рахунок власних коштів, так і з можливістю залучення коштів інвесторів.

Стратегічний напрямок розвитку ДП «МТП «Південний» втілюється в п'яти ключових стратегічних цілях:

1. Довести обсяг вантажопереробки у 2024 році до 20,0 млн тонн за рахунок будівництва нових перевантажувальних та складських комплексів, їх реконструкції з нарощуванням потужності.

Таблиця 2.3

SWOT-аналіз ДП «МТП «Південний»

СИЛЬНІ СТОРОНИ	МОЖЛИВОСТІ
1	2
- географічне розташування; - високий рівень технічної озброєності, задовільний стан парку перевантажувального обладнання; - наявність великої кількості відкритих складських площ; - розвиток системи навчання менеджменту, консультування та навчання персоналу; - висока інтенсивність вантажних операцій, що перевищує діючі валові норми на обробку суден; - відсутність часу очікування суднами проводки та постановки до причалів; - високий рівень компетенцій і кваліфікації працівників оперативного і фінансового менеджменту; - гнучка система ціноутворення; - наявність технічно оснащеного інформаційно-обчислювального центру; - наявність моніторингової системи, що дозволяє здійснювати відстеження вантажів на території підприємства; - запровадження системи управління якістю відповідно до вимог ДСТУ ISO 9001-2015, ISO 9001-2015; - високий рівень якості надання послуг клієнтам, що надає пріоритет у залученні додаткових вантажопотоків; - професіоналізм ІТП; - виконання взятих соціальних зобов'язань; - власний учбовий комбінат; - забезпечення проєктної глибини каналів та операційних акваторій причалів дозволить повністю завантажувати судна дедвейтом понад 200 тис. тонн;	- зростання обсягів вантажопотоків, виникнення нових сегментів ринку морських перевезень; - залучення міжнародних потоків капіталу у формі прямих інвестицій в порт; - розвиток інноваційних технологій і змішаних (інтермодальних) перевезень; - можливість участі у проєктах, що фінансують міжнародні фінансові організації та країни-донори; - оптимальне використання наявного транзитного потенціалу України та його подальший розвиток; - збереження існуючих та залучення нових вантажопотоків внаслідок обмежених глибин акваторій портів-конкурентів; - збільшення доданої вартості за рахунок створення виробничих кластерів; - залучення приватних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність інших видів інвестиційних договорів; - скорочення часу та спрощення процесу обробки вантажів за рахунок впровадження новітніх інформаційних технологій; - розвиток ринку проєктування гідротехнічних споруд морських портів та ринку підрядників у сфері послуг портової гідротехніки; - приєднання України до морського «Блакитного поясу» навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами («блакитний пояс»), створення відповідних портових потужностей («блакитні смуги»)

Продовження таблиці 2.3

СЛАБКІ СТОРОНИ	ЗАГРОЗИ
1	2
- відсутність вільних земельних ділянок за межами власної території для розвитку перевантажувальних потужностей; - недостатній розвиток матеріально-технічної бази; - значна частка застарілого обладнання, застарілі технології; - низький рівень логістики, недостатньо розвинута транспортна інфраструктура, зокрема залізнична, на під'їзних шляхах; - неможливість впровадження процесу повномасштабної оптимізації у зв'язку з високим рівнем соціального навантаження на підприємство; - вразливість щодо конкурентного тиску з боку приватних перевантажувальних терміналів; - дефіцит власних коштів для реалізації масштабних проєктів розвитку портової інфраструктури; - значна частка витрат палива та електроенергії в структурі операційних витрат; - недостатній рівень захисту прав інвесторів через існуючі політичні та економічні ризики	- недосконалість економічного законодавства та нестабільність економічної ситуації, умов інвестування та використання прибутку; - недосконалість правової бази, що регламентує взаємини учасників міжнародних і внутрішніх перевезень; - слабо розвинені ринкові механізми взаємодії різних підприємств логістичного ланцюга; - зміна потреб та вимог вантажовідправників (посилюється диференціація умов поставок, підвищення ефективності перевезень, рівня безпеки і швидкості переробки вантажів тощо); - швидкі зміни в структурі виробництва і розвиток економічних зв'язків, збільшення кількості злиттів і поглинань підприємств; - постійне зростання конкуренції через нарощення портових потужностей, застосування протекціоністських заходів, диверсифікація сервісів та послуг, що надаються, проведення сприятливої тарифної політики країнами Чорноморсько-Азовського та Балтійського басейну у змаганні за додаткові транзитні потоки; - необхідність обліку та посилення екологічної безпеки розвитку портів та транспорту в цілому відповідно до міжнародних стандартів (включаючи питання відчуження території); - недостатній рівень зовнішніх інвестицій в розвиток портової інфраструктури; - об'єктивне відставання в темпах модернізації портових гідротехнічних споруд в порівнянні з темпами розвитку флоту і перевантажувальної техніки; - зростання розмірних характеристик суден; - зростання навантажень на причали від перевантажувального обладнання; - зменшення попиту на продукцію українського експорту на світових ринках (сталі, залізничний концентрат); - збільшення кількості спеціальних економічних зон в портах інших країн Чорноморсько-Азовського басейну

2. Забезпечити стійкі конкурентні переваги в обробці великотоннажних суден шляхом оновлення обладнання та удосконалення внутрішніх логістичних процесів.

3. Підвищення ефективності діяльності ДП «МТП «Південний» передбачає досягнення поліпшення фінансових результатів діяльності, підвищення доходів, підвищення статусу підприємства у Чорноморському регіоні, залучення нових вантажопотоків та вантажів для обробки.

4. Підвищення продуктивності праці та збереження робочих місць передбачає досягнення максимальної продуктивності за умови оптимізації чисельності та матеріального стимулювання працівників.

5. Заходи з розвитку та кіберзахисту критичної інформаційної інфраструктури інформаційно-телекомунікаційної системи ДП «МТП «Південний» реалізуються в межах Плану заходів з розвитку та кіберзахисту критичної інформаційної інфраструктури інформаційно-телекомунікаційної системи ДП «МТП «Південний».

Коротка характеристика найбільш значущих інфраструктурних проєктів, запланованих для реалізації у 2020 – 2024 роках, зведена в таблицю 2.4. Розглянемо деякі з них.

1. Будівництво СПК навалювальних вантажів є комплексним проєктом, який можна розділити на дві частини: будівництво берегової та причальної інфраструктури буде здійснюватися за рахунок коштів інвестора в рамках державно-приватного партнерства, форму якого буде визначено в процесі переговорів із зацікавленими приватними інвесторами за участю фахівців Міністерства інфраструктури України, а реконструкція гідротехнічних споруд (причалів №№ 5, 6, 7, 8) – за рахунок коштів ДП «АМПУ». Впровадження проєкту забезпечить перевантаження експортних навалювальних вантажів, які транспортуються до порту залізничним транспортом та відвантажуються на морські судна через причали №№ 5, 6, а

Таблиця 2.4

Характеристика інфраструктурних проєктів, запланованих до реалізації
у 2020 – 2024 роках

№ з/п	Назва	Вихід на причал	Потужність, тис.т. на рік	Загальна вартість проєкту		у тому числі:		Дисконтований термін окупності, роки	Період реалізації, роки
				Тис.дол. США	у гривневому екв., тис. грн.	Власні кошти, тис.грн.	Кошти інвестора, тис.грн.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу навалювальних вантажів (СПК)	№№ 5, 6, 7, 8	24 000/10 000	162788,7 ²	4834824,7	-	4834824,7	9,9	буде визначено після обрання інвестора
2	Будівництво комплексу універсальних складів підлогового зберігання (РБУ)	-	3000	10900,4 ²	323742,6	-	323742,6	8,5	буде визначено після обрання інвестора
3	Будівництво складу вантажів відкритого зберігання ¹	№ 9	300	3038,7 ²	88540,8	88540,8	-	9,3	2020-2023
4	Будівництво критого складу вантажів підлогового зберігання (ВМТЗ) ¹	-	500	1682,5 ²	48231,4	48231,4	-	9,2	2020-2021
5	Будівництво перевантаж.комплексу імпорتنих навалювальних вантажів ¹	№№ 6,7	8000	11046,7 ²	327000,0	327000,0	-	9,9	2021-2024

Продовження таблиці 2.4.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6	Будівництво комплексу вагонопереки-дача ¹	-	-	6314,8 ²	186000,0	186000,0	-	7,5	2021-2023
7	Реконструкція перевантажувального комплексу навалювальних вантажів ¹	№№ 5,6	15000	29818,3 ²	885000,0	885000,0	-	9,8	2021-2025

1 – відповідно до правових засад державно-приватного партнерства, що встановлюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України та законом України «Про державно-приватне партнерство», проекти щодо будівництва та/або експлуатації морських і річкових портів та їх інфраструктури можуть реалізовуватись із залученням інвесторів за договорами, що укладаються в рамках державно-приватного партнерства.

2 – обмінний курс гривні до долара США (в середньому за період) згідно Прогнозу економічного та соціального розвитку України на 2021 – 2024 роки.

також імпортих навалювальних вантажів, які постачаються до порту морським шляхом та відвантажуються на залізничний транспорт через причали №№ 7, 8. Проект поділений на три черги. Етапи будівництва СПК навалювальних вантажів наведено у таблиці. 2.5. На цей час триває пошук інвестора для реалізації проекту [54].

2. Будівництво комплексу універсальних складів підлогового зберігання передбачає створення накопичувального складу на верхньому майданчику, обладнаного сучасним перевантажувальним устаткуванням, залізничними та автомобільними під'їзними шляхами. Комплекс призначений для приймання зернових вантажів з автотранспорту і залізничного транспорту, доведення (в разі необхідності) якісних показників вантажу до експортних стандартів (очищення, сушіння), зберігання в складах і відвантаження на автотранспорт що буде розташовуватися на території ремонтно-будівельного управління. Будівництво комплексу буде здійснюватися в дві черги. Перша черга передбачає зведення станції візирування і зважування автомобілів, лабораторії якості сировини, експрес-лабораторій № 1, № 2, станції розвантаження залізничного транспорту, станції розвантаження автомобільного транспорту, складу підлогового зберігання сировини, блоку

бункерів відвантаження сировини, системи норійного і конвеєрного транспорту, об'єктів виробничого і службово-допоміжного призначення.

Таблиця 2.5

Етапи будівництва СПК навалювальних вантажів

№ з/п	Назва	Пропускна спроможність, млн тонн/рік	Вартість, тис. грн	Джерела фінансування, тис. грн	Строки реалізації, місяці
1	2	3	4	5	6
1	I черга Будівництво залізничного вантажного фронту, станції розвантаження вагонів, двох конвеєрних ліній та станції навантаження вагонів	17,0	1 316 696,1	Кошти інвестора	33
2	II черга Реконструкція причалів №№ 5, 6, 7, 8. Будівництво двох конвеєрних ліній та нового складу навалювальних вантажів	28,0	2 769 311,8	Кошти інвестора	51
3	III черга Будівництво залізничного вантажного фронту, станції розвантаження вагонів, двох розморожувальних пристроїв та двох конвеєрних ліній	34,0	748 816,8	Кошти інвестора	25

Друга черга передбачає будівництво блоку сушіння вологого зерна, силосу вологого зерна, силосу сухого зерна, блоку очищення зерна, системи транспортних галерей. Загальна пропускна спроможність комплексу складе 3,0 млн тонн зерна на рік, у тому числі пропускна здатність залізничного вантажного фронту – 1,2 млн тонн на рік, автомобільного вантажного фронту – 1,8 млн тонн на рік.

На цей час триває пошук інвестора для реалізації проєкту.

3. Будівництво складу вантажів відкритого зберігання

Будівництво складу вантажів відкритого зберігання передбачає збільшення загальної площі існуючих складських майданчиків в тилу

причалу № 9 для можливості розміщення генеральних та навалювальних вантажів і нарощування вантажопереробки підприємства (додаток 5). Проєкт складається з чотирьох черг, загальна площа складу становить 16,0 тис. м².

4. В рамках диверсифікації послуг та видів оброблюваних вантажів прийнято рішення про будівництво критого складу вантажів підлогового зберігання, призначеного для накопичення та зберігання різних зернових вантажів (пшениці, ячменю, кукурудзи, шроту).

Комплекс призначений для приймання (доставка залізничним та автомобільним транспортом), накопичення і одночасного зберігання до 10 000 тонн зернових вантажів та подальшого навантаження на автотранспорт із подачею вантажу на причал до зони навантаження судна.

Він буде розташований на верхньому майданчику на території бази постачання. Будівництво критого складу вантажів підлогового зберігання поділено на дві черги, а саме: I черга – з використанням мобільних стрічкових конвеєрів, II черга – з облаштуванням стаціонарної схеми механізації перевантажувальних робіт.

Режим роботи комплексу – цілодобовий, цілорічний. Очікуваний приріст вантажопереробки складає до 500,0 тис. тонн вантажів на рік, внаслідок чого відбудеться збільшення доходів та прибутку підприємства, буде забезпечено відповідне зростання відрахувань до бюджетів та цільових фондів.

5. Для збільшення обсягів та скорочення часу на обробку імпорتنих навалювальних вантажів, зокрема енергетичного та коксівного вугілля, на верхньому майданчику планується будівництво перевантажувального комплексу. Призначення об'єкта: прийом, зберігання та відвантаження на залізничний транспорт імпорتنих навалювальних вантажів (вугілля) за допомогою вагоनावантажувальної машини. Площа відкритого складу на верхньому майданчику – 20,0 тис. м². Впровадження цієї технології навантажувальних робіт дозволить збільшити обсяг перевалки імпортного вугілля на 5 000,0 тис. тонн на рік.

6. Для більш прогнозованої та стабільної роботи з вивантаження піввагонів існує потреба у будівництві нового сучасного вагоноперекидача з позиціонером на території діючого комплексу вагоноперекидачів. Це дозволить збільшити кількість вивантажених піввагонів за добу на 20 %, що обумовить збільшення обсягів вантажопереробки та доходів підприємства.

7. Для підвищення ефективності навантажувальних робіт на існуючому перевантажувальному комплексі навалювальних вантажів на причалах №№ 5, 6 планується реконструкція відкритих складських майданчиків, зокрема розширення складського майданчика складу № 3, зі встановленням додаткового стакеру між другою та третьою лініями складів, заміна кранової схеми механізації на складах шляхом встановлення двох реклаймерів та заміна кранової схеми механізації завантаження судна зі встановленням однієї суднонавантажувальної машини на причалі № 5. На причалі № 6 зберігається існуюча кранова схема механізації робіт із переміщенням на кордон причалу трьох порталних кранів «Тукан».

Впровадження вищезгаданої технології навантажувальних робіт дозволить збільшити обсяг перевалювання експортних навалювальних вантажів. Розрахункова потужність комплексу складе орієнтовно 15 000,0 тис. тонн вантажів на рік.

Відповідно до правових засад державно-приватного партнерства, що встановлюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України та законом України «Про державно-приватне партнерство», проєкти щодо будівництва та/або експлуатації морських і річкових портів та їх інфраструктури можуть реалізовуватись із залученням інвесторів за договорами, що укладається в рамках державно-приватного партнерства.

Стратегічні цілі, завдання ДП «МТП «Південний» на 2020 – 2024 роки та показники результатів їх виконання наведені в таблиці 2.6 [54].

Таблиця 2.6.

Стратегічні цілі, завдання та показники їх виконання ДП «МТП «Південний» у 2020 – 2024 роках

№ з/п	Найменування завдання/показника результату	Одиниця виміру	Джерело інформації	Плановий період				
				2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік	2024 рік
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Стратегічний напрям 1. Інтенсивний розвиток на територіях, що знаходяться у постійному користуванні підприємства, зокрема, будівництво нових виробничих потужностей							
1.	Стратегічна ціль 1. Довести обсяг вантажопереробки у 2024 році до 20,0 млн тонн							
1.1.	Завдання 1.1. Будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу навалювальних вантажів							
1.1.)	Ключовий показник Залучення приватного інвестора	X	X	Інші джерела*				
1.2.	Завдання 1.2. Будівництво комплексу універсальних складів підлогового зберігання (РБУ)							
1.2.)	Ключовий показник Залучення приватного інвестора	X	X	Інші джерела*				
1.3.	Завдання 1.3. Будівництво складу вантажів відкритого зберігання							
1.3.1)	Ключовий показник 1 Освоєння капітальних інвестицій	млн грн	робочий проект	16,0	27,7	18,0	22,0	-
1.3.2)	Ключовий показник 2 Збільшення обсягів вантажопереробки	млн тонн на рік	робочий проект	-	-	-	0,3	-
1.3.3)	Ключовий показник 3 Збільшення відкритих складських площ	тис. м2	робочий проект	-	-	-	16,0	-
1.4	Завдання 1.4. Будівництво критого складу вантажів підлогового зберігання (ВМТЗ)							
1.4.1)	Ключовий показник 1 Освоєння капітальних інвестицій	млн грн	робочий проект	36,0	12,2	-	-	-
1.4.2)	Ключовий показник 2 Збільшення обсягів вантажопереробки	млн тонн на рік	робочий проект	-	0,5	-	-	-
1.4.3)	Ключовий показник 3 Збільшення критих складських площ	тис. м2	робочий проект	-	2,6	-	-	-

Продовження таблиці 2.6.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.5	Завдання 1.5. Будівництво перевантажувального комплексу імпортованих навалювальних вантажів							
1.5.1)	Ключовий показник 1 Освоєння капітальних інвестицій	млн грн	передпроектні розробки	-	55,0	80,0	85,0	100,0
1.5.2)	Ключовий показник 2 Збільшення обсягів вантажопереробки	млн тонн на рік	передпроектні розробки	-	-	-	-	5,0
1.5.3)	Ключовий показник 3 Збільшення відкритих складських площ	тис. м2	передпроектні розробки	-	-	-	-	20,0
1.6	Завдання 1.6. Будівництво комплексу вагоноперекидача							
1.6.1)	Ключовий показник 1 Освоєння капітальних інвестицій	млн грн	передпроектні розробки	-	4,0	137,0	45,0	-
1.6.2)	Ключовий показник 2 Збільшення обсягів обробки піввагонів	тис. од. на рік	передпроектні розробки	-	-	-	30,0	-
1.7	Завдання 1.7. Реконструкція перевантажувального комплексу навалювальних вантажів							
1.7.1)	Ключовий показник 1 Освоєння капітальних інвестицій	млн грн	передпроектні розробки	-	55,0	150,0	150,0	223,0
1.7.2)	Ключовий показник 2 Збільшення обсягів вантажопереробки	млн тонн на рік	передпроектні розробки	-	-	-	-	3,0
1.7.3)	Ключовий показник 3 Збільшення відкритих складських площ	тис. м2	передпроектні розробки	-	-	-	-	5,0
2	Стратегічна ціль 2. Забезпечити стійкі конкурентні переваги в обробці великотоннажних суден							
2.1	Завдання 2.1. Заміна застарілого перевантажувального обладнання							
2.1.1)	Ключовий показник 1 Придбання портового мобільного крану	млн грн	фінансовий план	45,0	-	-	-	-
2.1.2)	Ключовий показник 2 Придбання вантажозахватних пристроїв	млн грн	фінансовий план	3,3	44,0	5,0	5,0	5,0
2.1.3)	Ключовий показник 3 Придбання порталних кранів та перевантажувальних машин	млн грн	фінансовий план	150,0	145,0	105,0	-	-
2.1.4)	Ключовий показник 4 Придбання навантажувачів	млн грн	фінансовий план	-	57,6	50,0	47,5	50,0

Продовження таблиці 2.6.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.1.5)	Ключовий показник 5 Придбання вагоноперекидача роторного	млн грн	фінансовий план	-	45,0	-	-	-
2.2	Завдання 2.2. Покращення внутрішньої логістики							
2.2)	Ключовий показник Придбання тепловозів	млн грн	фінансовий план	-	30,0	-	-	-
3	Стратегічна ціль 3. Підвищення ефективності діяльності ДП «МТП «Південний»							
3.1	Завдання 3.1. Поліпшення фінансових результатів діяльності ДП «МТП «Південний»							
3.1)	Ключовий показник Рентабельність діяльності	%	прогнознi показники	7,0	8,1	6,6	6,5	6,9
3.2	Завдання 3.2. Підвищення доходів ДП «МТП «Південний»							
3.2)	Ключовий показник Чистий дохід від реалізації послуг	млн грн	прогнознi показники	2 003,7	2 156,2	2 502,8	2 618,4	2 764,1
3.3	Завдання 3.3. Підвищення статусу підприємства у Чорноморському регіоні							
3.3.1)	Ключовий показник 1 Сплата податків та зборів до Державного бюджету України	млн грн	прогнознi показники	386,1	384,3	476,9	502,2	535,2
3.3.2)	Ключовий показник 2 Сплата податків та зборів до місцевих бюджетів	млн грн	прогнознi показники	142,2	142,3	163,0	168,5	174,2
3.4	Завдання 3.4. Залучення нових вантажопотоків							
3.4)	Ключовий показник Збільшення вантажообігу	тис. тонн	прогнознi показники	13,5	17,5	17,8	18,3	18,8
4	Стратегічна ціль 4. Підвищення продуктивності праці та збереження робочих місць							
4.1	Завдання 4.1. Оптимізація чисельності працівників підприємства							
4.1)	Ключовий показник Середня кількість працівників	осіб	прогнознi показники	2 685	2 735	2 700	2 680	2 675

Продовження таблиці 2.6.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
4.2	Завдання 4.2. Підвищення середньомісячних витрат на оплату праці одного працівника							
4.2)	Ключовий показник Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	тис. грн	прогноznі показники	26 288	25 817	29 691	30 284	30 889
4.3	Завдання 4.3. Підвищення продуктивності праці							
4.3)	Ключовий показник Продуктивність праці	тис. грн/ особу	прогноznі показники	746,3	788,4	927,0	977,0	1 033,3
5	Стратегічна ціль 5. Розвиток та кіберзахист критичної інформаційної інфраструктури інформаційно-телекомунікаційної системи							
5.1	Завдання 5.1. Забезпечення відповідності інформаційної мережі, оргтехніки, програмного забезпечення потребам кіберзахисту та кібербезпеки							
5.1.1)	Ключовий показник 1 Придбання програмного забезпечення, у тому числі з розвитку кіберзахисту критичної інформаційної інфраструктури	тис. грн	фінансовий план	4 000,0	550,0	5 000,0	5 000,0	-
5.1.2)	Ключовий показник 2 Придбання оргтехніки та інформаційних технологій	тис. грн	інвестиційний план	-	4 667,0	-	-	-

Функціонування транспортної системи України на сучасному етапі розвитку стикається з такими основними проблемами:

- невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам, у зв'язку з наростаючим старінням основних фондів, рівень зносу яких складає 50-65%;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан наявних автомобільних доріг та їх невідповідність високим темпам автомобілізації країни;
- низький рівень сервісного обслуговування;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень;
- невеликі обсяги зовнішньоторговельних перевезень вантажів українськими судновласниками, що призвело до зменшення участі українського річкового та морського флоту у міжнародних перевезеннях;
- відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних (змішаних) перевезень, рівня контейнеризації, логістичних принципів управління вантажопотоками;
- недостатнє використання транзитного потенціалу України;
- зростання транспортної складової у вартості товарів;
- низький рівень безпеки перевезень;
- значне екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище, особливо автомобільного.

Проведений аналіз організаційної структури державного регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств показав такі недоліки:

- нецентралізована, розрізнена та нескоординована між підгалуззями транспорту політика регулювання інноваційної діяльності Міністерства інфраструктури;
- неефективна взаємодія між Департаментом інноваційної діяльності та трансферу технологій і Міністерства інфраструктури, внаслідок відсутності чіткої системи організаційного підпорядкування і розподілу

повноважень між суб'єктами формування засад інноваційної політики та впровадження її положень у транспорті;

- недосконала система надання фінансової підтримки інноваційній діяльності транспортних підприємств через надмірну забюрократизованість і складність процедур надання позик.

Для сприяння інноваційній діяльності транспортних підприємств потрібно:

- враховуючи створені на законодавчій основі умови, удосконалити організаційну структуру Мінінфраструктури;
- сформувати систему фінансово-кредитних установ для фінансової підтримки інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Незважаючи на недоліки і проблеми в транспортній галузі країни, Морський торговий порт «Південний», завдяки своїм потужностям повністю укомплектовує партіями вантажів великотоннажні судна.

Наявність сучасної перевантажувальної техніки, потужного портофлоту, глибоководних причалів, розвинутої мережі залізниць і автомобільних доріг, висока інтенсивність переробки вантажів спільно з високим професіоналізмом працівників дозволяють підприємству надавати вантажовласникам повний комплекс послуг вищої якості.

ДП «МТП «Південний» виконує будь-які вантажно-розвантажувальні, складські та допоміжні роботи, переробляє всі види навалювальних і генеральних вантажів, що перевозяться морським, залізничним та автомобільним транспортом.

РОЗДІЛ 3.

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМА АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

3.1 Основні пріоритетні напрями інноваційної діяльності транспортних підприємств України

На сьогоднішній день в Україні немає чітко визначених, обґрунтованих, зі сформованими заходами реалізації пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної системи. Тільки при наявності цих пріоритетів можливо розробити та втілити в життя стратегічні національні цільові програми інноваційного розвитку транспорту.

Інноваційна діяльність транспортних підприємств України має спрямовуватися на виконання стратегічних завдань розвитку транспортної системи, з метою забезпечення економіки та населення у безпечних та високоякісних перевезеннях, сприяння енергетичній безпеці, реалізації транзитного потенціалу держави, інтеграції транспортної системи до європейської та світової, впровадження новітніх інформаційних технологій, підвищення конкурентоспроможності послуг транспорту на міжнародному та внутрішньому ринках.

Систематизація, обґрунтування основних пріоритетних напрямів інноваційної діяльності транспортних підприємств України та визначення заходів їх реалізації, передусім, має ґрунтуватися на характеристиках основних системоутворюючих елементів інноваційної діяльності в транспортно-дорожньому комплексі (рис. 3.1).

Об'єктом інноваційних перетворень може стати інфраструктура транспортної мережі у вигляді модернізації або будівництва нових сучасних мультимодальних термінальних комплексів, модернізації митних пунктів пропуску (у тому числі у складі МТК), будівництва нових сучасних перевантажувальних комплексів та контейнерних терміналів в портах,

спорудження нових під'їзних автошляхів та інших шляхів сполучення до річкових портів; модернізації судноплавних шлюзів.



Рис. 3.1. Характеристика системоутворюючих елементів інноваційної діяльності в транспортно-дорожньому комплексі (Розроблено за джерелом [28])

Сучасні мультимодальні термінальні комплекси покращують якість надання послуг в обробці вантажів, скорочують час транспортування і їх

переробки, забезпечують надійність доставки та збереження вантажів, сприяють розширенню використання змішаних (комбінованих) перевезень. Модернізація митних пунктів пропуску прискорює перетин транспортними засобами митних кордонів. Розбудова або модернізація матеріально-технічної бази портів покращує якість наданих послуг, зменшує час простоїв вітчизняних та іноземних транспортних засобів у портах, прискорює пропуск транспортних засобів через митні пункти перетину у портах, підвищує пропускну спроможність портів, покращуючи їх ефективність функціонування, дозволяє обробляти сучасні (по технічним характеристикам) судна та вантажі.

У галузі водного транспорту, інноваційними об'єктами є судна підвищеної комфортності, вантажопідйомники, танкери та різноманітні спеціалізовані судна (типу ріка-море).

Інноваційним перетворенням може підлягати сфера інформатизації, навігації на транспорті у вигляді впровадження сучасних навігаційних (у тому числі супутникових) систем, втілення технології електронного документообігу.

До об'єктів інноваційної діяльності, що на сьогоднішній день є особливо актуальними, відносять організаційно-технічні рішення щодо забезпечення ресурсо- та енергозбереження, екологічності і безпечності в транспорті. Вони супроводжуються впровадженням такої інноваційної продукції, як сучасні системи контролю за енергопостачанням і використанням палива, нові або удосконалені технології експлуатації транспортних засобів, які забезпечують мінімальні витрати палива, безпеку вантажів, скорочення забруднення навколишнього середовища.

Організаційно-економічні рішення фінансового характеру, істотно поліпшують ефективність функціонування транспортної системи. До них можна віднести будівництво автомобільних доріг транспортної мережі за рахунок коштів, залучених на умовах концесії. Це є новим інноваційним підходом вирішення проблеми інвестування даного напрямку діяльності, яке

сприяє залученню додаткових коштів вітчизняних та іноземних інвесторів і завдяки чому значно розширює та покращує автодорожню мережу України.

Організаційно-економічні рішення правового характеру проявляються у формі удосконалення (адаптації) нормативно-правової бази вітчизняного транспорту до міжнародних норм надання транспортних послуг, розроблення норм витрат палива на роботу транспортних засобів, які відповідають сучасній номенклатурі, удосконалення нормативно-правових основ з енергозбереження та використання альтернативних видів палива в транспорті, створення інструментів контролю за відповідністю встановленим вимогам та якістю паливних і мастильних матеріалів, посилення вимог до безпечності конструкції та контролю технічного стану транспортних засобів відповідно до європейських стандартів у сфері безпеки дорожнього руху тощо.

Інноваційними також можуть бути механізми формування транспортних послуг у вигляді нових змішаних перевезень, нових маршрутів контейнерних перевезень, сучасних логістичних принципів управління вантажопотоками.

Виходячи з особливостей інноваційної діяльності, її реалізація в транспортно-дорожньому комплексі передбачає і специфічні принципи, які мають сприяти досягненню технічного і технологічного рівня транспорту України відповідно новим 5-му або 6-му технологічним укладам, забезпеченню відповідності рівня вітчизняних транспортних послуг міжнародним стандартам, притримуючись при цьому пріоритетності інноваційного розвитку транспорту.

В Україні на законодавчій основі відсутні критерії, за якими можна з упевненістю проводити моніторинг інвестиційних проектів щодо відповідності їх інноваційним, і результати реалізації таких проектів вважати дійсно інноваційними. Як наслідок, немає чіткої конкретизації, що саме включає в себе поняття «інноваційний проект в сфері транспорту» або «інноваційна продукція в сфері транспорту».

Враховуючи те, що інноваційна діяльність транспортних підприємств спрямована на створення продукції нових вищих технологічних укладів, щоб забезпечити впровадження ресурсо- та енергозберігаючої, екологічної і безпечної техніки та технології в транспорті та підвищити рівень якості транспортних послуг, пропонуються критерії інноваційності діяльності транспортних підприємств.

Критерієм інноваційності діяльності транспортних підприємств пропонується вважати поліпшення параметрів не менше ніж на 5% хоча б одного з наступних характеристик реалізації інвестиційного проекту або техніко-технологічного удосконалення: екологічність, безпечність, ресурсо-енергозбереження та якість надання послуг (табл. 3.1). За кожним характерним напрямом визначено ряд заходів, виконання яких дає змогу досягнути інноваційності.

Критерії пропонуються також для того, щоб забезпечити визначення основних напрямів реалізації інноваційної активності транспортних підприємств, з перспективою можливості отримати державну фінансову підтримку та інші економічні стимулювання, уникаючи при цьому зловживання з боку суб'єктів інноваційної діяльності.

Отже, інноваційна діяльність підприємств в контексті автомобільного та водного транспорту (для перспективності розвитку змішаних перевезень) і у відповідності з запропонованими критеріями, реалізується за такими основними напрямками: якісне оновлення транспортних засобів, наукове формування і розвиток національної транспортної системи, впровадження нових технологій перевезень, створення нових інформаційних і навігаційних систем, запровадження енергозберігаючих технологій, забезпечення екологічності та безпечності транспортних послуг, розбудова міжнародних транспортних коридорів і інфраструктури, адаптація національної нормативно-правової бази транспортної галузі до міжнародного законодавства.

Систематизація основних напрямів і заходів реалізації інноваційної

діяльності транспортних підприємств (для автомобільного та водного транспорту) України наведена на рис. 3.2.

Реалізація основних напрямів передбачає впровадження заходів, спрямованих на створення основних засобів нових поколінь, нової транспортної техніки підвищеної комфортності та паливної економічності.

Таблиця 3.1

Критерії інноваційної діяльності транспортних підприємств

Поліпшення не менш ніж на 5% параметрів:	Заходи досягнення:
Екологічності	- упровадження сучасних європейських стандартів екологічно чистих транспортних засобів; - утілення сучасної інфраструктури технічного обслуговування транспортних засобів для забезпечення мінімального екологічного навантаження на навколишнє середовище; - упровадження сучасної техніки та технологій перевантажувальних операцій для забезпечення захисту довкілля від забруднення небезпечними вантажами; - застосування нових технологій перевезень з оптимізацією вибору рухомого складу з можливістю заміни на екологічно чистий водний транспорт; - упровадження сучасних систем контролю рівня емісії шкідливих викидів у навколишнє середовище.
Безпечності	- упровадження сучасного європейських стандартів безпечного транспорту; - використання новітніх, зокрема супутникових, навігаційних систем відстеження місцеперебування транспортних засобів, визначення оптимальних маршрутів руху, забезпечення безпеки перевезення вантажів; - упровадження сучасної інфраструктури технічного обслуговування для забезпечення безпеки руху транспортних засобів.
Ресурсо- та енергозбереження	- заміщення традиційних видів енергоносіїв (електроенергія, паливо, теплоенергія) на альтернативні джерела енергії (геліосистеми гарячого постачання, вітрогенератори); - використання альтернативних видів палива з відновлюваної біологічної сировини (біоетанол, біодизельне паливо і стиснений природний газ), що дозволяє замінити палива нафтового походження; упровадження

Продовження табл. 3.1

	сучасних систем контролю енергозбереження;
Якості послуг	- оновлення рухомого складу транспорту спеціалізованими транспортними засобами оптимальної вантажопідйомності; - упровадження сучасних європейських стандартів енергоефективних транспортних засобів. - упровадження нових транспортних засобів підвищеної комфортності; - упровадження нової або модернізованої інфраструктури для забезпечення обслуговування транспортних засобів з новітніми техніко-технологічними показниками та для обробки вантажів з сучасними параметрами; - упровадження сучасних технологій інформаційного забезпечення транспортних процесів; - використання сучасних прогресивних логістичних систем надання транспортних послуг; - утілення системи інформаційних центрів управління попитом на перевезення вантажів транспортом, що забезпечить економію палива та зменшення забруднення навколишнього середовища; - утілення нових прогресивних змішаних (інтермодальних, мультимодальних) перевезень, у тому числі розвиток контейнерного сервісу.

Складено за джерелом[14]

Для сприяння виконання цього завдання економічно доцільна державна підтримка (у тому числі фіскальна) галузям промисловості, що забезпечують транспорт основними технічними засобами. Все це має втілюватися переважно в рамках реалізації цільових програм оновлення рухомого складу на всіх видах транспорту.

Спорудження нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами виконується у вигляді розбудови міжнародних транспортних коридорів, модернізації національної транспортної мережі і термінальних комплексів у складі МТК, модернізації портів, будівництва нових автомагістралей та організації на основних напрямках транзитного руху пунктів відпочинку водіїв автотransпортних засобів тощо. Важливим в реалізації цих завдань є здійснення наукових

досліджень з питань раціональної структури транспортної мережі з метою ефективного розвитку транспорту.

Для успішної реалізації енергозбереження на транспорті потрібно встановити більш жорсткі стандарти на автомобільні бензини і дизельне паливо, необхідно забезпечити інструменти контролю за відповідністю до встановлених вимог та якості паливних і мастильних матеріалів; розробити законодавчу базу диференційованого оподаткування власників транспортних засобів автомобільного транспорту та класу емісії шкідливих речовин і виду моторного палива, що сприяє оновленню автомобільного парку. Потрібно також запровадити отримання безвідсоткових кредитів на енергозберігаючу техніку та технології за допомогою державних коштів, використання яких мають жорстко контролюватися, та фінансової підтримки у вигляді введення податкових пільг. Поетапно наблизити національні вимоги до технічних засобів транспорту до вимог розвинених зарубіжних країн і міжнародних організацій у сфері регулювання допуску транспортних засобів за критеріями пасажиромісткості, комфортності, безпечності конструкції, енергоефективності, екологічності, виду палива. Держава має посилити контроль за виконанням нормативних вимог експлуатації технічних засобів та при сертифікації і ліцензуванні транспортної діяльності. Це стимулюватиме перевізників оновлювати рухомий склад енергоефективними транспортними засобами, застосовувати альтернативні палива, забезпечить допуск на ринки транспортних послуг кваліфікованих перевізників, придатних за технічними вимогами до експлуатації транспортних засобів, сприятиме зниженню аварійності на всіх видах транспорту та поліпшенню охорони навколишнього середовища, захисту законних інтересів споживачів транспортних послуг.



Рис. 3.2. Характеристика напрямів інноваційної діяльності в сфері автомобільного та водного транспорту

Зміни у нормативно-правовому регулюванні під час інтеграції до міжнародної транспортної системи призведуть до проведення політики захисту і підтримки діяльності українських транспортних підприємств на зовнішніх ринках при введенні міжнародними організаціями та урядами окремих держав нових, більш жорстких економічних, технічних та інших вимог щодо транспортної діяльності, розроблення механізмів оперативного реагування у випадках дискримінації українських перевізників за кордоном, здійснення державних заходів щодо гарантованого захисту інтересів споживачів транспортних послуг на основі відповідності міжнародним стандартам транспортних послуг.

Основними державними інструментами і важелями стимулювання здійснення інноваційної діяльності в галузі транспорту є закони та інші нормативно-правові акти України, цільові програми розвитку, механізми фінансової підтримки, ліцензування, сертифікації та контролю. Держава має створювати організаційні, правові і економічні умови для стимулювання інноваційної діяльності підприємствами транспорту.

3.2 Удосконалення механізму інноваційної активності транспортних підприємств на прикладі інноваційної діяльності ДП «МТП «Південний»

У сучасному світі неможливо забезпечити конкурентоспроможність вітчизняного транспорту та належний рівень транспортних послуг без інноваційних процесів в цій сфері.

Для проведення аналізу існуючих механізмів посилення інноваційної діяльності транспортних підприємств України, розглянемо інноваційну діяльність ДП «МТП «Південний».

Одним із інноваційних проектів, які заплановані Наказом Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до стратегічного плану розвитку ДП «Морський торговельний порт «Південний» [70] є проект будівництва перевантажувального терміналу зерна і шрота та об'єктів загально-

виробничого значення (1 черга) та будівництво терміналу рослинних олій (2 черга).

Треба зазначити, що кожен з цих терміналів (і 1 черга і 2 черга) є повністю самодостатніми об'єктами та розташовуються на одному причалі.

Проектований морський вантажний фронт призначений для перевантаження зернових вантажів, шроту і рослинних олій включає до свого складу:

Причал № 10 фронтального типу, довжиною 370 м і глибиною 17,0 м від «0» порту, з технологічним перевантажувальним обладнанням і інженерними мережами;

Причали №№ 10А, 10Б довжиною кожний по 335 м і глибиною 17,0 м від «0» порту, розташовані на вузькому двосторонньому пирсі з технологічним перевантажувальним обладнанням і інженерними мережами.

Вартість запланованого будівництва визначена відповідно до «Правил визначення вартості будівництва» ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 в рівні цін станом на 19 серпня 2020 року, з виділенням вартості будівництва об'єктів за рахунок державних коштів.

В зведених розрахунках вартості будівництва, наряду з вартістю основних об'єктів, робіт і витрат враховані витрати згідно ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 (табл. 3.2):

Таблиця 3.2

Додаткові показники витрат на будівництво першої черги

Показник	Значення
Усереднений показник ліміту коштів на зведення і розбирання тимчасових будівель и споруд (4,5%)	- 4,50 %
Усереднений показник ліміту коштів на додаткові витрати при виконанні будівельно-монтажних робіт в зимовий період (0,4 % x 1)	- 0,40 %
Усереднений відсотковий показник літнього подорожчання	- 0,27%

Продовження табл. 3.2

Усереднений показник для визначення розміру кошторисного прибутку, ДСТУ Б Д.1.1-1:2013, п.6.1.5.1; ДСТУ Н Б Д.1.1-3:2013 п.6.2.2	- 1,60 грн./люд. - рік.
Показник витрат на покриття ризику, пов'язаного з проектною документацією, ДСТУ Б Д.1.1-1:2013, п.6.1.5.3; ДСТУ Б.Д.1.1-1:2013 п.5.8.16	- 8,50 %

В зведених розрахунках вартості будівництва врахований податок на додану вартість в розмірі 20%.

Вартість будівництва 1 черги (перевантажувальний термінал зерна і шроту), з урахуванням ПДВ, визначилась в сумі 7997608,751 тис. гривен, в тому числі:

– вартість будівничих робіт	– 4097844,954	тис. гривен
– вартість обладнання	– 2385402,494	тис. гривен
– інші витрати	– 182833,767	тис. гривен
– податок на додану вартість	– 1331527,536	тис. гривен

в тому числі:

за рахунок державних коштів, з урахуванням ПДВ – 1698653,824 тис. гривен

в тому числі:

– вартість будівничих робіт	– 1361614,039	тис. гривен
– вартість обладнання	– 7997,123	тис. гривен
– інші витрати	– 47340,947	тис. гривен
– податок на додану вартість	– 281701,715	тис. гривен

за рахунок коштів інвестора, з урахуванням ПДВ – 6298954,927 тис. гривен

в тому числі:

– вартість будівничих робіт	– 2736230,915	тис. гривен
– вартість обладнання	– 2377405,371	тис. гривен
– інші витрати	– 135492,820	тис. гривен

- податок на додану вартість – 1049825,821 тис. гривен

Вартість будівництва об'єктів залізничного транспорту у складі перевантажувального терміналу з перевантаження зерна і шроту вказана за підсумком зведеного розрахунку вартості будівництва, в сумі 322978,700 тис. грн., без ПДВ, в тому числі:

- вартість будівничих робіт – 256889,800 тис. гривен
- вартість обладнання – 24687,800 тис. гривен
- інші витрати – 41401,1 тис. гривен

Вартість будівництва 2 черги (перевантажувальний термінал рослинних олій), з урахуванням ПДВ, визначилась в сумі 497936,206 тис. гривен, в тому числі:

- вартість будівничих робіт – 266967,155 тис. гривен
- вартість обладнання – 85613,759 тис. гривен
- інші витрати – 62367,806 тис. гривен
- податок на додану вартість – 82987,486 тис. гривен

Об'єкти будівництва за рахунок державних коштів в 2 черзі будівництва відсутні.

При перерахунку вартості імпортного обладнання, застосованого в даному проекті, прийнятий курс Національного Банку України на дату складення розрахунку вартості будівництва, який складав на 19 серпня 2020 року.

Проведемо оцінку економічної ефективності капітальних вкладень за методикою, яка застосовується в сучасній міжнародній практиці і рекомендованої при техніко-економічних розрахунках.

Необхідно визначити економічну ефективність першої черги як в цілому по проекту, так і для кожного з його учасників: інвестора та Южненьського філіалу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (Адміністрація морського порту «Південний») (далі «АМПП»). Для другої черги, так як капітальні вкладення здійснюються тільки Інвестором, економічна ефективність визначається тільки для

останнього. Економічною ефективністю АМПП є додаткові доходи, одержувані з наливних суден, що обробляються на перевантажувальному комплексі для масел.

Оцінка економічної ефективності може бути проведена на підставі облікових і дисконтованих оцінок. Показники ефективності розраховуються на підставі щорічних грошових потоків.

Для проведення аналізу необхідно застосувати наступні методи:

- метод визначення терміну окупності інвестицій;
- метод розрахунку чистого наведеного ефекту;
- метод розрахунку індексу рентабельності інвестицій;
- метод розрахунку норми рентабельності інвестицій.

Фінансовий аналіз стійкості проекту може бути здійснено з урахуванням наступних факторів:

- рівень цін і тарифів на послуги прийнятий діючим на момент розробки;
- темпи інфляції не враховувались.

З податків системи оподаткування враховуємо наступні:

- нарахування на заробітну плату – 37,99 %;
- податок на додану вартість – 20 %;
- податок на прибуток – 18%.

Проведемо розрахунок капітальних вкладень, величину яких приймаємо на підставі зведеного кошторисного розрахунку вартості об'єкту будівництва, складених в поточних цінах станом на 19 серпня 2021 року. Обсяг і структура капітальних вкладень наведені у табл. 3.3:

При оцінці економічної ефективності із загальних капітальних вкладень відповідно до Податкового кодексу України виключена частина ПДВ (52,5%) і зворотні суми.

Капітальні вкладення, прийняті для оцінки економічної ефективності, складуть: 1 черга – в цілому – 7282,2 млн. грн., в тому числі Інвестора – 5737,5 млн. грн., АМПП – 1544,7 млн. грн.; 2 черга – 453,2 млн. грн.

Продовження табл. 3.3

14.Огорожа території резервуарних парків	-	-	-	-	-	-	6239,4	1,5
15.Об'єкти підсобного і обслуговуючого призначення	27258,2	0,4	27258,2	0,5	-	-	10443,8	2,5
16.Об'єкти енергетичного господарства	156397,8	2,3	156397,8	3,0	-	-	24399,1	5,9
17.Об'єкти транспортного господарства та зв'язку	604846,9	9,1	604314,4	11,5	532,5	-	2700,7	0,7
18.Інженерні мережі	249535,1	3,7	249535,1	4,8	-	-	49302,0	11,9

Для реалізації проекту передбачається формування капіталу за рахунок власних коштів учасників проекту. Інвестиційний кредит в даних розрахунках не передбачався.

Розрахунок доходів повинен базуватися на величині розрахункового суднообігу за ставками тарифів і плат, що діють на момент розробки.

Доходами Інвестора є надходження від вантажно-розвантажувальних робіт (ВРР), зберігання, різних послуг і операцій.

Величина акордних ставок за ВРР прийнята виходячи з діючих на аналогічних перевантажувальних комплексах і склала:

- для зерна – 9,0 дол./т;
- для шроту – 9,4 дол./т;
- для рослинної олії – 7,4 дол./т.

Доходи від зберігання визначені виходячи з вантажообігу, середнього терміну зберігання, прийнятого в проекті і плат за зберігання, діючих в порту.

Доходи за сервісні послуги елеватора (очищення зерна, сушіння, пробо відбір, технологічна обробка зерна), додаткові операції (зважування вагонів/автомашин, штивка зерна і шроту в трюмах суден та ін.) та інші

доходи розраховані на основі середньо ринкових тарифів на аналогічні послуги.

Доходами АМПП є портові збори (корабельний, каналний, причальний, санітарний), отримані з суден, оброблюваних на зерновому та олійному перевантажувальних терміналах, і плата за сервітут на причали № 10, 10а і 10б.

Портові збори визначені відповідно до наказу Міністерства Інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 р. «Про портові збори» [7].

Плата за сервітут визначена відповідно до наказу ДП «Адміністрація морських портів України» від 12.06.2013 р. № 6 «Про встановлення механізму визначення плати за сервітут на причали (причальну інфраструктуру), що знаходяться на балансі ДП «АМПУ».

Доходи АМПП за сервітут є витратами Інвестора, тому при визначенні економічної ефективності в цілому по проекту доходи від сервітуту не враховувались. Розрахунок доходів наведено у табл. 3.4

Експлуатаційні витрати визначені як в цілому по проекту (1 черга), так і для кожного з учасників окремо.

Витрати Інвестора включають поточні експлуатаційні витрати по перевантажувальним терміналам і плату за сервітут на причали.

Поточні експлуатаційні витрати визначені прямим рахунком за основними елементами витрат.

Заробітна платня працівників розрахована на основі проектною чисельності і величини середньорічної зарплатні, відповідної категорії працівників, прийнятої по аналогам.

Витрати на ремонт і технічне обслуговування об'єктів визначені виходячи з вартості фондів і відрахувань на поточний ремонт в розмірі 1%.

Витрати на електроенергію визначені виходячи із величини річних витрат активної електроенергії в кВт – годинах і діючого тарифу «Одесаобленерго» для промислових підприємств на серпень 2021 р.

Таблиця 3.4

**Розрахунок запланованих доходів за проектом будівництва
перевантажувальних комплексів, млн. грн.**

Статті надходжень	1 черга			2 черга	
	Всього	В тому числі		Інвестор	АМПП
		Інвестор	АМПП		
1	2	3	4	5	6
Вантажно-розвантажувальні роботи	1766,38	1766,38	-	160,58	-
Зберігання	251,72	251,72	-	38,19	-
Сервісні послуги і операції	411,11	411,11	-	9,64	-
Плата за сервітут на причали	97,15	-	97,15	-	8,83
Портові збори, в т.ч	505,41	-	505,41	-	65,1
- корабельний	360,86		360,86		46,5
- каналний	116,21		116,21		15,0
- причальний	17,4		17,4		2,2
- санітарний	10,94	-	10,94		1,4
Всього	3031,77	2429,21	602,56	208,41	73,93
Всього без урахування сервіту	2934,62	2429,21	505,41	208,41	65,1

Адміністративно-управлінські витрати прийняті в розмірі 30% від величини ФОП з нарахуваннями, виходячи зі звітних даних порту.

Інші витрати прийняті в розмірі 20% від величини прямих витрат, виходячи з аналогів.

Амортизаційні відрахування визначені, виходячи з вартості ОПФ, що належать Інвестору, і діючих в Україні процентних норм відрахувань.

Плата за сервітут на причали визначена відповідно до наказу ДП «Адміністрація морських портів України» від 12.06.2013 р. № 6 «Про встановлення механізму визначення плати за сервітут на причали (причальну інфраструктуру), що знаходяться на балансі ДП «АМПУ».

Витрати АМПП включають витрати по експлуатаційному днопоглибленню на операційній акваторії причалів, витрати на поточний ремонт і амортизацію гідротехнічних споруд, витрати, що компенсуються санітарним збором, та інші витрати.

Витрати по експлуатаційному днопоглибленню, визначені виходячи із середньорічного обсягу черпання і вартості виїмки 1 м³ ґрунту.

Витрати на поточний ремонт гідротехнічних споруд визначені виходячи з їх вартості і відрахувань в розмірі 1%.

Витрати з утримання навігаційної обстановки та інші витрати прийняті в розмірі 70% від витрат на ремонтне черпання, виходячи з досвіту роботи АМПП.

Витрати, що компенсуються санітарним збором, визначені виходячи зі звітної рентабельності портових зборів (45%).

Амортизаційні відрахування визначені, виходячи з вартості ОПФ, що належать АМПП, і діючих в Україні процентних норм відрахувань.

Витрати Інвестора за сервітут є доходами АМПП, тому при визначенні економічної ефективності в цілому по проекту ці витрати не враховувались. Результати розрахунків середньорічних експлуатаційних витрат за період 25 років за елементами витрат наведені у табл. 3.5:

Таблиця 3.5

**Розрахунок експлуатаційних витрат за проектом будівництва
перевантажувальних комплексів, млн. грн.**

Статті витрат	1 черга			2 черга Інвестор
	Всього	В тому числі		
		Інвестор	АМПП	
1	2	3	4	5
Заробітна платня	10,89	10,89	-	4,68
Нарахування на ФОП	4,14	4,14	-	1,78
Електроенергія	55,75	55,75	-	5,02
Ремонт і технічне обслуговування*	34,22	27,67	6,55	2,49
Експлуатаційне днопоглиблення	7,31	-	7,31	-
Адміністративно – управлінські витрати	4,51	4,51	-	1,94
Інші витрати*	35,43	30,31	5,12	4,06
Витрати, що компенсуються санітарним збором	7,54	-	7,54	-
Плати за сервітут причалів	97,15	97,15	-	8,83
Всього	256,94	230,42	26,52	28,8

Статті витрат	1 черга			2 черга Інвестор
	Всього	В тому числі		
		Інвестор	АМПП	
1	2	3	4	5
Амортизація*	259,17	225,69	33,48	15,61
Всього	516,11	456,11	60,0	44,41
Всього без урахування сервіту	418,96	358,96	60,0	35,58
Примітка * середнє значення за розглянутий період				

Розрахунок інтегральних показників ефективності проекту виконаний на основі методу дисконтування, а саме, приведення різночасових грошових потоків до початкового моменту за допомогою ставки дисконту.

Прийнятий термін спостереження за проектованим об'єктом (25 років), достатній для розгляду всіх фаз його існування (реконструкція, повернення інвестицій, стійка фінансова робота).

Ставка дисконту прийнята в розмірі 15%. Ставка дисконтування була прийнята виходячи з рівня депозитних ставок міжнародних банків першої категорії надійності (3 – 6%) і рівня індексу інфляції в розмірі 7 – 9%.

Результати розрахунків інтегральних показників ефективності проекту наведені у табл. 3.6.

Таблиця 3.6

**Інтегральні показники економічної ефективності проекту
будівництва перевантажувальних комплексів**

Показник	1 черга			2 черга Інвестор
	Всього	В тому числі		
		Інвестор	АМПП	
1	2	3	4	5
Термін спостереження, років	25	25	25	25
Ставка дисконтування, %	15	15	15	15
Період окупності - РВ, років.	3,2	3,2	3,3	3,1
Середня норма рентабельності - ARR %	32,0	32,1	31,0	33,0
Чистий приведений дохід – NPV,	3207,69	2550,35	628,6	297,47

Показник	1 черга			2 черга Інвестор
	Всього	В тому числі		
		Інвестор	АМПП	
1	2	3	4	5
млн. грн.				
Індекс прибутковості - PI	1,62	1,63	1,57	1,91
Внутрішня норма рентабельності - IRR %	22,7	22,76	22,17	27,78

- Період окупності капітальних вкладень без урахування періоду будівництва складе: 1 черга – в цілому 3,2 роки, в тому числі для Інвестора – 3,2 роки, для АМПП – 3,3 роки; 2 черга – 3,1 роки.

Дані терміни є прийнятними для об'єктів морського транспорту.

Чистий приведений дохід – NPV – це різниця між сумою приведених до початкового моменту часу надходжень від реалізації проекту і сумою приведених до початкового моменту часу витрат на реалізацію проекту.

Чистий приведений дохід розраховується по формулі:

$$NPV = \sum \frac{CF_t}{(1+r)^t} - I_d, \quad (3.1)$$

Де CF_t – чистий грошовий потік місяця t ,

I_d – дисконтовані інвестиції,

r – місячна ставка дисконтування.

За період спостереження за об'єктом NPV складе:

- 1 черга – в цілому 3207,69 млн. грн., в ому числі Інвестора – 2550,35 млн. грн., АМПП 628,6 млн. грн.,
- 2 черга – 297,47 млн. грн.

Індекс прибутковості – це критерій прибутковості проекту, який визначається як відношення суми надходжень від реалізації проекту, приведених до початкового моменту часу, до витрат на проект, також приведених до початкового моменту часу. При реалізації проекту цей

показник перевищує «1» по обох чергах, як в цілому, так і для кожного його учасника.

Формула розрахунку показника індексу прибутковості:

$$PI = \frac{\sum \frac{CF_t}{(1+r)^t}}{I_d}, \quad (3.2)$$

Внутрішня норма рентабельності (IRR) визначається як ставка дисконту, при якій величина приведених надходжень дорівнює величині приведених витрат.

Розрахунок показника здійснюється за формулою:

$$\sum \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} - I_d = 0, \quad (3.3)$$

IRR 1 черги в цілому дорівнює 22,7%, в тому числі: Інвестора – 22,76%, АМПП – 22,17%, 2 черги – 27,78%.

Розрахунок показника середньої норми рентабельності здійснюється за формулою:

$$ARR = \frac{\sum CF_t}{N \cdot I}, \quad (3.4)$$

Де N – тривалість проекту (в роках).

Середня норма рентабельності представляє прибутковість проекту як відношення між середньорічними надходженнями від його реалізації і обсягом початкових інвестицій, дорівнює по 1 черзі в цілому 32%, в тому числі Інвестора – 32,1%, АМПП - 31,0%, по 2 черзі – 33,0%.

Всі значення рентабельності є прийнятними для даного виду діяльності.

В цілому всі інтегральні показники свідчать про економічну ефективність інвестиційного проекту.

Для урахування можливого впливу негативних факторів на основні показники проекту, була здійснена перевірка на чутливість.

Перевірка на чутливість дозволяє аналізувати зміну основних інтегральних показників ефективності проекту в залежності від зміни одного з факторів впливу при незмінності інших.

Розрахунки свідчать про достатню стійкість даного інвестиційного проекту по обох чергах будівництва.

Основні техніко-економічні показники по першій та другій черзі будівництва наведені у табл. 3.7:

Таблиця 3.7

Техніко-економічні показники по чергам будівництва

Найменування показника	Величина	
	1 черга	2 черга
1	2	3
1.Пропускна здатність (потужність) перевантажувального терміналу по лімітуючому технологічному фронту, тис. т/рік	9 300	1 500
2. Кількість и протяжність пичалів, од./м	3/1040	
3. Річний обсяг вантажообігу, тис.т	9 000	1 000
4. Розрахунковий суднообіг, од. / рік	250	83
5. Максимальний тип судна	Балкер DW125 т.т	Танкер DW 30 т.т
6. Кошторисна вартість будівництва в цілому по проекту, (з ПДВ), тис. грн. В т.ч.:	7 997 608,751	497 936,206
будівельні роботи	4 097 844,954	266 967,155
обладнання	2 385 402,494	85 613,759
інші витрати	1 514 361,303	145 355,292
в тому числі:		
Інвестор	6 298 954,927	497 936,206
будівельні роботи	2 736 230,915	266 967,155
обладнання	2 377 405,371	85 613,759
інші витрати	1 185 318,641	145 355,292
Державні кошти	1 698 653,824	-
будівельні роботи	1 361 614,039	-
обладнання	7997,123	-
інші затрати	329 042,662	-
7. Капітальні вкладення, прийняті для розрахунку окупності, млн. грн., в цілому по проекту	7 282,2	453,2
в тому числі:		
Інвестор	5 737,5	453,2
Державні кошти	1 544,7	-
8. Місткість складів, тис. т, в тому числі:		77,2
- зернові вантажі	448	
- шрот	80	
- рослинні олії		
9. Чисельність робітників, всього, люд.	205	88
10. Матеріальні витрати виробництва: витрата електроенергії, кВт. час /год	44 425 000	4 003 392
11. Валова норма навантаження, т/судно-доба	37 920	13 900

Найменування показника	Величина	
	1 черга	2 черга
1	2	3
12. Доходи, всього без урахування сервітута млн. грн.	2934,62	273,51
в цілому по проекту		
в тому числі:		
Інвестор	2429,21	208,41
АМПП	505,41	65,1
13. Собівартість річного обсягу товарної продукції, млн. грн. в цілому без урахування сервітута	418,96	
в тому числі:		
Інвестор	358,96	35,58
АМПП	60,0	
14. Термін окупності капітальних вкладень без урахування будівництва/з урахуванням будівництва,	3,2 / 7,1	3,1 / 5,3
років		
в цілому		
в тому числі:	3,2	3,1
Інвестор	3,3	-
АМПП		
15. Тривалість будівництва, міс.	47	26

Техніко-економічні показники по чергам будівництва свідчать про те, що при капітальних вкладеннях за рахунок Інвестора 6 298 954,927 тис. грн. та 1 698 653,824 за рахунок державних коштів можна очікувати чистий дохід у розмірі 2934,62 тис. грн. за 3 роки та 3 місяці окупності. Кількість нових робочих місць – 205 (для 1 черги).

При капітальних вкладеннях за рахунок Інвестора 497 936,206 тис. грн. очікувати чистий дохід у розмірі 273,51 тис. грн. за 3 роки та 2 місяці окупності. Кількість нових робочих місць – 88 (для другої черги).

Економічний ефект будівництва перевантажувального терміналу зерна і шрота (1 черга): капітальні вкладення – 453,2 млн. грн., розрахункова потужність перевантажувального терміналу – 9 300 тис. т/рік, термін реалізації (будівництва) – 47 місяців, термін окупності капітальних вкладень без урахування будівництва – 3,2 роки, з урахуванням будівництва – 7,1 років. Термінал дозволить здійснити прийом та обробку суден DW 125 тис. т.

Економічний ефект будівництва перевантажувального терміналу рослинних олій (2 черга): капітальні вкладення – 453,2 млн. грн., розрахункова потужність перевантажувального терміналу – 1 500 тис. т/рік, термін реалізації (будівництва) – 26 місяців, термін окупності капітальних вкладень без урахування будівництва – 3,1 роки, з урахуванням будівництва – 5,3 років. Термінал дозволить здійснити прийом та обробку суден DW 30 тис. т.

Реалізація проекту будівництва спрямована на досягнення конкурентоспроможності на внутрішньому і міжнародному ринках портових послуг, залучення нових вантажних потоків і максимізації прибутку. Проект забезпечить приріст вантажообігу.

Реалізація проекту будівництва дозволить вирішити наступні питання:

- забезпечення перспективного розвитку ДП «МТП «Південний»;
- забезпечення безпеки мореплавства при обслуговуванні великовантажних суден біля причалів порту;
- приймання або відвантаження вантажів з суден DW 125 тис. т
- збільшення перерахунку до бюджетів усіх рівнів.

3.3 Удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України

Ратифікація Україною Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, окрім іншого, передбачає імплементацію ряду законодавчих актів ЄС. У зв'язку з цим Кабінет Міністрів України прийняв план заходів по імплементації директив, що стосуються, зокрема, і транспортної галузі, а Міністерство інфраструктури розробило проекти стратегічних планів розвитку окремих видів транспорту, які закладають основу змін в транспортній галузі на наступні 5 років. Зокрема, мова йде про основоположні принципи, стратегічні напрями, цілі і задачі розвитку транспорту.

У зв'язку з цим пропонується схема удосконалення наявного організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України, яка зображена на рис. 3.3.

Законом України «Про інноваційну діяльність» передбачено створення центральних органів виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності різних видів економічної діяльності. Вони мають здійснювати підготовку пропозицій щодо реалізації інноваційної політики у відповідній галузі економіки, створювати організаційно-економічні механізми підтримки її реалізації [57].

Тому пропонується удосконалити організаційну структуру Мінінфраструктури шляхом створення окремого управління або департаменту з функціями наділеними щодо проведення державної інноваційної та інвестиційної політики в транспортно-дорожньому комплексі, що дозволить забезпечити дієвість організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Новостворений орган повинен бути уповноважений наступними функціями:

- внесення пропозицій щодо формування та реалізації державної науково-технічної, інноваційної політики у сфері транспорту;
- підготовка пропозицій щодо пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в галузі транспорту, розробка державних інноваційних програм і передбачення у державному бюджеті коштів для їх фінансування;
- подання пропозицій щодо визначення обсягу бюджетних коштів для надання фінансової підтримки суб'єктам інноваційної діяльності, які провадять інноваційну діяльність в транспортно-дорожньому комплексі;
- здійснення заходів щодо покращення інвестиційного клімату, залучення іноземних та внутрішніх інвестицій для сприяння інноваційного розвитку транспортної системи;
- запровадження механізмів стимулювання інноваційного діяльності транспортних підприємств в Україні;



Рис. 3.3. Складові удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України

- розробка та впровадження галузевих технічних і екологічних стандартів, максимально наближених до міжнародних, експлуатації транспортних засобів з метою зниження аварійності та поліпшення охорони навколишнього середовища і проведення моніторингу за дотриманням цих вимог;
- сприяння впровадженню сучасних систем діагностики технічного стану транспортної техніки;
- надання сертифікатів та ліцензій на здійснення транспортної діяльності з обов'язковим урахуванням виконання екологічних, технічних нормативних вимог;
- сприяння забезпеченню ресурсо- та енергозбереження в галузі транспорту;
- здійснення планування прикладних наукових досліджень, а також виконання функції державного замовника наукових комплексних досліджень з питань розвитку транспортно-дорожнього комплексу України;
- розробка, у межах своїх повноважень, проектів нормативно-правових актів з питань формування та реалізації державної політики забезпечення інноваційного розвитку у галузі транспорту;
- здійснення державної реєстрації інноваційних проектів з наступним їх поданням до конкурсного відбору пріоритетних інноваційних проектів для фінансової підтримки їх реалізації, контролю та моніторингу за реалізацією проектів;
- налагодження співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями, урядовими та неурядовими організаціями іноземних держав з питань залучення фінансових ресурсів для підтримки інноваційного розвитку транспортної системи України і реалізація спільних інноваційних проектів та програм;
- організація підвищення кваліфікації спеціалістів у сфері інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Економічний механізм має забезпечити економічне стимулювання та фінансову підтримку суб'єктам інноваційної діяльності в транспортно-дорожньому комплексі. Економічне стимулювання та фінансова підтримка передбачає отримання:

- цільових субсидій у формі податкових та митних пільг;
- позик, одержаних через державні фінансово-кредитні установи;
- за рахунок коштів державного бюджету повної або часткової компенсації відсотків комерційним банкам, сплачуваних суб'єктами інноваційної діяльності за кредитування інноваційних проектів та інших інноваційних перетворень у сфері транспорту.

Враховуючи те, що згідно Закону України «Про інноваційну діяльність» [57] передбачено створення спеціалізованих державних інноваційних фінансово-кредитних установ для фінансової підтримки інноваційних програм і проектів у відповідній галузі економіки, доцільно створити спеціалізовану державну небанківську транспортну інноваційну фінансово-кредитну установу.

Вона має здійснювати фінансову підтримку реалізації інноваційних проектів та інших інноваційних перетворень транспортними підприємствами з пріоритетних галузевих напрямів інноваційної діяльності.

Створена державна транспортна інноваційна фінансово-кредитна установа, відповідно до законодавства, має виконувати наступні функції:

- надавати пропозиції щодо створення спеціалізованої державної транспортної інноваційної фінансово-кредитної установи для фінансової підтримки інноваційних проектів та інших інноваційних перетворень транспортних підприємств;
- розробляти статут (положення) цієї установи;
- затверджувати порядок формування і використання коштів новоствореною установою і здійснювати контроль за її діяльністю;
- доручати державній транспортній інноваційній фінансово-кредитній установі проводити конкурсний відбір пріоритетних інноваційних

проектів і надавати фінансову підтримку цим проектам у межах коштів, передбачених законом про Державний бюджет України на відповідний рік.

Економічно доцільно для фінансової підтримки місцевих та регіональних інноваційних проектів розвитку транспорту створити комунальні спеціалізовані небанківські транспортні інноваційні фінансово-кредитні установи і підпорядковувати їх виконавчим органам місцевого самоврядування.

Кошти цих установ формувати за рахунок відповідних місцевих бюджетів.

Пропонується щорічно в Державному бюджеті України виділяти кошти, порядок надання яких має встановлювати Кабінет Міністрів України і які б спрямовувалися на отримання часткових (до 50%) або повністю безвідсоткових кредитів на реалізацію інноваційної діяльності транспортними підприємствами. У разі кредитування через комерційні банки припускати повну або часткову компенсацію кредитної ставки, коштом спеціалізованої державної небанківської транспортної інноваційної фінансово-кредитної установи.

Перелік пропозицій щодо удосконалення правового механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств наведений в табл. 3.8, в якій конкретизовані види фінансової підтримки та цільового субсидіювання, що підлягають змінам в законодавчому порядку.

Таким чином, визначені шляхи удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств пропонується вважати провідними чинниками сприяння такого виду діяльності в Україні.

Інноваційна діяльність транспортних підприємств полягає в реалізації проектів та інших техніко-технологічних удосконалень, спрямованих на технічну й технологічну модернізацію транспортної системи відповідно до нових 5-го, 6-го, або 7-го технологічних укладів із забезпеченням конкурентоспроможності національних перевізників на вітчизняних та

міжнародних ринках транспортних послуг і передбачає технічне оновлення всіх видів транспорту, створення сервісної системи світового рівня, упровадження сучасних засобів зв'язку, новітніх навігаційних систем і приладів, нових технологій на ринку транспортних послуг тощо, що сприятиме екологічності та безпечності, ресурсо- та енергозбереженню в галузі транспорту, підвищенню рівня якості транспортних послуг.

Таблиця 3.8

Пропозиції щодо удосконалення правового механізму економічного стимулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств

№з/п	Види фінансової підтримки та цільового субсидіювання	Теперішня форма існування	Пропозиції удосконалення
1	2	3	4
1	Надання частково (до 50%) або безвідсоткових кредитів	Діють	Законодавчо врегулювати питання кредитування інноваційної діяльності транспортних підприємств
2	Пільги при сплаті податку на додану вартість з операцій виконання інноваційних проектів	Не діють	Не переглядати
3	Пільги при сплаті податку на прибуток з операцій виконання інноваційних проектів	Не діють	Внести зміни до законодавства щодо введення пільгового 50%-го оподаткування транспортних підприємств
4	Звільнення від сплати ввізного мита на імпорт товарів для виконання інноваційних проектів	Не діють	Внести зміни до законодавства щодо введення пільгового митного регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств
5	Звільнення від сплати податку на додану вартість на імпорт товарів для виконання інноваційних проектів	Не діють	Внести зміни до законодавства щодо введення пільгового митного регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств

Для моніторингу інвестиційних проектів щодо відповідності їх до інноваційних, а результати реалізації яких вважати дійсно інноваційними, запропоновано критерії інноваційності діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: екологічність, безпечність, ресурсо- енергозбереження та якість надання послуг. За кожним критерієм інноваційності визначені ряд певних вимог, виконання яких дає можливість досягнути відповідності цим критеріям.

Для усунення недоліків та підвищення дієвості державної політики активізації інноваційних процесів у сфері транспорту запропоновано шляхи удосконалення діючого організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств. Пропонується удосконалення організаційного механізму через створення в структурі центрального апарату Міністерства інфраструктури України окремого департаменту (управління) з уповноваженнями щодо проведення інноваційної та інвестиційної політики в транспортно-дорожньому комплексі; удосконалення економічного механізму за рахунок упровадження податкових і митних пільг, а також спрощення системи кредитування суб'єктів інноваційної діяльності у сфері транспорту, що передбачає визначення коштів у Державному бюджеті України та створення державної транспортної інноваційної фінансово-кредитної установи; удосконалення правового механізму, що полягає у внесенні змін до законів України про оподаткування, пов'язаних з пропозиціями у сфері кредитування, оподаткування та митного регулювання інноваційної діяльності.

РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Причини і види стресу та його наслідки для людини

Звичним явищем став стрес на роботі. Фактично будь-яка службова ситуація може стати і є потенційним джерелом стресу. Мореплавання неминуче пов'язане з впливом небезпек, що можуть привести судно до втрати управління, аварії і навіть загибелі. Немає такого явища або процесу, які б повністю або частково не представляли небезпеку для діяльності людини на морі. Небезпека в мореплавання – це небезпека як можливість втрати судами морехідного стану внаслідок впливу на них небезпечних для мореплавання факторів. Це визначення дозволяє дати кількісну оцінку ступеня небезпеки, мірою якої є ймовірність [65].

У практиці мореплавання виникають небезпеки, саме існування яких важко або навіть неможливо припустити апіорі. Відповіддю організму на несприятливий вплив навколишнього середовища – емоції. Найбільш потужне прояв емоцій викликає комплексну фізіологічну реакцію – стрес. Виразність стресу визначається від сприйняття загрози, в значній мірі усвідомленням людиною своєї відповідальності за себе, за оточуючих, його установкою на свою роль у конкретній ситуації.

Стрес – комплексний процес, він включає неодмінно і фізіологічні та психологічні компоненти. За допомогою стресу організм як би мобілізує себе цілком на самозахист, на пристосування до нової ситуації, пускає в хід неспецифічні захисні механізми, що забезпечують опір впливу стресу або адаптацію до нього.

Основні риси психічного стресу:

- стрес – стан організму; його виникнення передбачає взаємодія між організмом і середовищем;
- стрес – більш напружений стан, ніж звичайне мотиваційний; воно вимагає для свого виникнення сприйняття погрози;

- явища стресу мають місце тоді, коли нормальна адаптивна реакція недостатня.

За даними з статистичних центрів за останні роки було оформлено 375 санітарно-гігієнічних характеристик умов праці працівників різних професій, що працюють в різних сферах економіки. З них 40% складають характеристики умов праці працівників професії яких пов'язані з морем, 17% працівників льотного складу, 28% працівників ручного фізичної праці, 7% медичні працівники, 2% інженерно-технічні працівники і 6% працівники інших професій.

В результаті аналізу матеріалів при оформленні санітарно-гігієнічних характеристик умов праці працівників виявлено найбільшу кількість випадків серцево-судинних захворювань, артеріальної гіпертензії, виразкової хвороби шлунку і дванадцятипалої кишки у групи осіб професії яких пов'язані з підвищеною небезпекою в морі.

У 150 випадках при вивченні фактичного стану умов праці за матеріалами атестації в обстежуваній професійній групі відображають деякі особливості праці і побуту цієї групи осіб – «моряки» виявилось 145 робочих місць (97%) з класами умов праці 3 – шкідливі умови праці, які характеризуються наявністю шкідливих факторів, рівні яких перевищують гігієнічні нормативи і надають несприятливу дію на організм працівника і/або його потомство. З них 40% робочих місць з шкідливим впливом чинників робочого середовища – шум, вібрація, температура і 60% з фактором трудового процесу – напруженості трудового процесу [11].

Напруженість праці – характеристика трудового процесу, що відображає навантаження переважно на центральну нервову систему, органи чуття, емоційну сферу працівника. До факторів, що характеризують напруженість праці, відносяться: інтелектуальні, сенсорні, емоційні навантаження, ступінь монотонності навантажень, режим роботи. Судновий екіпаж складається з капітана (вище керівництво), осіб командного складу (старший помічник капітана, 2 помічник капітана, старший механік, 2-3

механіки і електромеханік (електрик) і команди – боцман, матроси, мотористи, кухар.

Таким чином, цілий ряд факторів сприяє виробленню відповідної реакції організму, яка виникає внаслідок нервів, напруги, перевтоми, негативних емоцій і так далі і як наслідок перебування членів екіпажу в стані стресу протягом багатьох по 5-12 місяців рейсу. Постійне перебування в стані стресу призводить до згасання ентузіазму, розчарування в роботі і навіть до спустошеності, професійного вигорання, коли людина абсолютно втрачає інтерес до роботи. Стреси роблять негативний вплив, як на психологічний стан, так і на фізичне здоров'я людини.

4.2. Шкідливі та небезпечні виробничі фактори, класифікація за джерелами і властивостями

Виробничі фактори за характером впливу на людину можна розділити на шкідливі і небезпечні фактори.

Небезпечний виробничий фактор – фактор, вплив якого може призвести до травми або іншого різкого раптового погіршення здоров'я.

Шкідливий виробничий фактор – фактор середовища або трудового процесу, вплив якого на працівника за певних умов (інтенсивність, тривалість дії тощо) може спричинити професійне або виробничо обумовлене захворювання, тимчасове або стійке зниження працездатності, підвищення частоти соматичних та інфекційних захворювань, призвести до порушення здоров'я як працівника, так і його нащадків.

Розглянемо класифікацію небезпечних і шкідливих виробничих факторів відповідно до державних санітарних норм та правил України [11]. Вони спрямовані на гігієнічну оцінку умов та характеру праці на робочих місцях працівників та застосовуються на підприємствах, в установах, організаціях усіх форм власності у випадках, передбачених законодавством.

Шкідливими виробничими факторами є:

1) фізичні фактори:

- мікроклімат (температура, вологість, швидкість руху повітря, інфрачервоне випромінювання);
- барометричний тиск;
- неіонізуючі електромагнітні поля та випромінювання: електростатичні поля, постійні магнітні поля, електричні та магнітні поля промислової частоти (50 Гц), електромагнітні випромінювання радіочастотного діапазону, електромагнітні випромінювання оптичного діапазону, зокрема лазерне та ультрафіолетове;
- іонізуючі випромінювання;
- виробничий шум, ультразвук, інфразвук;
- вібрація (локальна, загальна);
- освітлення: природне (відсутність або недостатність), штучне (недостатня освітленість, прямий і відбитий сліпучий відблиск тощо);
- іонізація повітря;

2) хімічні фактори – речовини хімічного походження, деякі речовини біологічної природи, які отримані хімічним синтезом та/або для контролю яких використовуються методи хімічного аналізу, аерозолі фіброгенної дії (пил);

3) біологічні фактори:

- мікроорганізми – продуценти, живі клітини та спори мікроорганізмів, що містяться в бактеріальних препаратах, патогенні мікроорганізми;

4) фактори трудового процесу:

- важкість (тяжкість) праці – характеристика трудового процесу, що відображає рівень загальних енергозатрат, переважне навантаження на опорно-руховий апарат, серцево-судинну, дихальну та інші системи. Важкість праці характеризується рівнем загальних енергозатрат організму або фізичним динамічним навантаженням, масою вантажу, що піднімається і переміщується, загальною кількістю стереотипних робочих рухів, величиною

статичного навантаження, робочою позою, переміщенням у просторі. Категорії робіт за важкістю: легка, середньої важкості, важка, дуже важка [11].

- напруженість праці – характеристика трудового процесу, що відображає навантаження переважно на центральну нервову систему, органи чуттів, емоційну сферу працівника. До показників, що характеризують напруженість праці, належать: інтелектуальні, сенсорні, емоційні навантаження, ступінь монотонності навантажень, режим роботи.

Один і той же небезпечний і шкідливий виробничий фактор за природою своєї дії може належати одночасно до різних перерахованих вище груп. Крім того, характер впливу фактора на людину залежить від кількісної оцінки даного чинника (наприклад, концентрація шкідливої речовини або рівень шуму). Тому практично кожен фактор може бути шкідливим або небезпечним.

4.3. Дії екіпажу при виявленні вогнища пожежі на судні

Моряки, призначені керувати операціями по боротьбі з пожежею, повинні успішно пройти підготовку під методом боротьби з пожежею за розширеною програмою, звертаючи особливу увагу на організацію тактики і управління відповідно до становищем пунктів 14 розділу А-VI / 3 Кодексу ПДНВ і відповідати стандарту компетентності, вказаною в цьому розділі [39].

Боротьба екіпажу з пожежами на суднах повинна проводитися відповідно до оперативно-тактичних карт і планів пожежогасіння під керівництвом капітана і включати наступні дії:

- виявлення пожежі та виявлення його місця і розмірів;
- обмеження поширення пожежі;
- попередження можливих під час пожежі вибухів;
- ліквідація пожежі та її наслідків.

Призначенням Глави II-2 є виявлення пожежі в приміщенні його виникнення і забезпечення аварійно-попереджувальної сигналізації для безпечного виходу назовні і діяльності по боротьбі з пожежею. З цією метою необхідно виконувати такі функціональні вимоги [7]:

- встановлення стаціонарних систем сигналізації виявлення пожежі відповідають характеру приміщення, можливого поширення вогню і можливого утворення диму і газів;
- ручні сповіщення розміщуються ефективно для забезпечення негайної готовності до оповіщення;
- дозорна служба забезпечує ефективний засіб виявлення і визначення місця пожежі та оповіщення ходового містка і протипожежних партій.

На всіх суднах повинні бути вивішені схеми загального розташування, на яких для кожної палуби повинні бути чітко показані:

- пости керування;
- пожежні секції, обгороджених перекриттями класу «А» і «В»;
- елементи систем сигналізації виявлення пожежі;
- елементи спринклерної установки;
- елементи засобів пожежогасіння;
- шляхів доступу до різних відсіках, палубах і т. д. ;
- елементи вентиляційної системи, включаючи розташування постів управління вентиляторами і заслінок.

Другий комплект схем протипожежного захисту, призначений для використання берегової пожежною командою, повинен постійно зберігатися в чітко визначеному захищеному від брызків укритті, розташованому зовні рубки (зазвичай у парадних трапів або входів в надбудову лівого і правого бортів). Схеми повинні постійно оновлюватися, і будь-які зміни повинні вноситися в них в найкоротші терміни.

Індивідуальні дії для кожного члена екіпажу при виявленні вогнища пожежі:

- натиснути кнопку найближчого пожежного сповіщувача;

- гучними криками сповістити людей, що знаходяться в сусідніх приміщеннях про пожежу, і вказати їм шляхи евакуації;
- по можливості повідомити вахтового помічника (або вахтового механіка) більш детальну інформацію про місце вогнища пожежі і його характеру;
- знеструмити електрообладнання;
- якщо спалах невелике, приступити до гасіння пожежі підручними засобами. При виборі засобів пожежогасіння слід керуватися їх ефективністю стосовно даному палаючого речовини і власною безпекою;
- якщо погасити вогонь власними силами неможливо, то необхідно залишити приміщення, провівши його герметизацію, закрити двері, люки, горловини, ілюмінатори, вентиляцію;
- вживати заходів щодо недопущення поширення вогню в суміжні приміщення, для чого там необхідно:
 - прибрати від перебирання всі предмети, що можуть спалахнути;
 - охолоджувати перегородку, простягнувши пожежний рукав від найближчого крана водо пожежної магістралі.

Для виходу із задимленого приміщення слід використовувати аварійні дихальні пристрої (EEBD - Emergency Escape Breathing Device), які забезпечують нормальне дихання не менше 10 хвилин.

Почувши сигнал попереджувальної сигналізації про запуск системи об'ємного пожежогасіння, необхідно негайно покинути приміщення.

Дії екіпажу. Після отримання сигналу або доповіді про пожежу вахтовий помічник капітана зобов'язаний негайно оголосити загально суднову тривогу щодо боротьби з пожежею, за сигналом якої екіпаж судна повинен діяти відповідно до розкладу по тривогах.

За сигналом загально суднової тривоги по боротьбі з пожежею командири аварійних партій (груп) зобов'язані:

- прибути в район пожежі, встановити місце і розміри пожежі і негайно приступити до її гасіння, для чого виділити необхідну кількість людей в

дихальних ізолюючих апаратах для роботи в задимлених відсіках і засобів для гасіння пожежі;

- забезпечити винос з охоплених вогнем або задимлених приміщень постраждалих і надати їм першу медичну допомогу;
- організувати огляд відсіків і приміщень, суміжних з аварійним, і при необхідності забезпечити охолодження перегородок водою;
- доповісти на головний командний пункт про результати розвідки і діях аварійної партії.

Використання фільтруючих дихальних апаратів в задимлених і палаючих приміщеннях забороняється. Для охолодження приміщень, в які проникають випаровування горючих матеріалів, і забезпечення безпеки проходу людей через них на пожежних стволах застосовуються розпилювальні насадки. Гасіння пожежі рекомендується здійснювати в наступному порядку:

- припинити доступ горючих речовин в осередок пожежі;
- ізолювати осередок пожежі від доступу повітря;
- охолодити горючі речовини до температури нижче температури займання їх газів.

Слід звернути увагу на те, що при гасінні пожежі водою відсутність домішки пара в диму говорить про те, що вода не досягає вогнища пожежі.

При гасінні пожежі слід враховувати виникнення загрози отруєння людей утворюються газами, в тому числі в суміжних приміщеннях.

При пожежі в житлових і службових приміщеннях для запобігання посилення горіння і розповсюдження вогню рекомендується не відкривати двері, а пожежні стволи подавати через фільонки або ілюмінатори.

Для гасіння зовнішнього вогню необхідно:

- по можливості розгорнути судно так, щоб вогонь відносило в бік від інших конструкцій, вантажів і матеріалів, що знаходяться поблизу району пожежі;

- подавати на вогнище пожежі найбільшу кількість струменів води, по можливості з навітряного борту;
- охолоджувати водою знаходяться поблизу від вогню горючі конструкції, вантажі та матеріали;
- вести спостереження за суміжними з районом пожежі приміщеннями;
- збивати за борт струменями води розлилися палаючі нафтопродукти, якщо їх не вдається погасити.

4.4. Методи утилізації нафтозалишків та промасленого дрантя, їх облік та реєстрація

Транспортні підприємства і просто очисні споруди промислових майданчиків здатні залишати від своєї діяльності такі підлягають утилізації відходи:

- бензин і гас, використані в якості змивки, миючих засобів;
- масла, які не підлягають регенерації, після очищення резервуарів;
- верстатні емульсії, синтетичні ПАР, суміші масла і води;
- нафтошламу – відходи, які супроводжують видобуток, переробку, транспортування і інші операції, пов'язані з нефтесодержащими речовинами;

Відпрацьоване масло (індустріальне, моторне, гідравлічне, трансформаторне, суміші масел).

Промаслені відходи (промаслена ганчір'я, обтиральний матеріал; промаслений пісок; промаслена тирса, папір, фільтри).

Відпрацьоване масло несе в собі наступні забруднювачі:

- хімічні (мінералізована вода, галогени, розчинники);
- фізичні (бруд, тирса, металева стружка).

Відпрацьоване масло становить велику загрозу для екологічної рівноваги, стану природи і здоров'я людини. У ньому міститься цілий ряд хімічних небезпечних речовин, сумішей, вуглеводнів з домішками різного

походження. Масла (синтетичні, мінеральні, напівсинтетичні) застосовуються в промисловості, але особливо – в автомобільній галузі.

Типові процеси, що застосовуються для обробки осадів:

- ущільнення (сушка) – гравітаційна, флотаційна, відцентрова, фільтраційна;
- стабілізація осаду – мінералізація за допомогою хімічних реагентів (окислювачів, лугів, інгібіторів);
- кондиціювання – реагентною обробка, термічна, Жидкофазное окислення;
- зневоднення – на мулових майданчиках, штучне – на вакуум-фільтрах, фільтр-пресах, центрифугах, термічне;
- утилізація – виділення цінних компонентів для повторного використання в суміші з горючими компонентами як паливо, наповнювачів, будматеріалів;
- ліквідація – вивезення на звалище, закачування в порожні породи, піроліз, спалювання в печах, поховання [38].

Вибір оптимальної технологічної схеми обробки осадів залежить від багатьох факторів: властивостей осаду, хімічного складу, їх кількості, наявності площ. Для вибору найбільш ефективного методу необхідно розробити техніко-економічне обґрунтування способів утилізації. Складність при виборі схеми обробки осадів обумовлена відсутністю вільних площ, недостатнім випуском необхідного обладнання та реагентів, високою трудомісткістю і енергоємністю технологічних процесів.

Капіталовкладення в будівництво очисних споруд виправдані, так як вони в багато разів менше, ніж витрати на компенсацію наслідків забруднення навколишнього середовища.

Будівельна індустрія найбільш підготовлена до використання шламу, оскільки не вимагає заміни технологій і обладнання, що використовується при виробництві будівельних матеріалів.

Для запобігання скиданню сміття в заборонених зонах шляхом збору та зберігання на борту існують різні способи: накопичення сміття в контейнерах або мішках, у вбудованих ємностях, в спеціальних контейнерах з підпресуванням, в контейнерах з попередніми подрібнювачем, брикетування сміття при високому тиску і температурі з одночасним знезараженням.

Конвенцією МАРПОЛ 73/78 розглянуті подібні випадки і сказано, що відсутність обладнання в порту не повинно бути підставою для скидання відходів за борт в акваторію порту, на рейді і в прибережних (територіальних) водах [38].

Накопичення і зберігання сміття вимагають наявності на судах відповідних площ і обсягів і викликають проблему здачі накопиченого сміття на берег або плавучі портові збирачі. Суттєвою складністю при цьому є забезпечення тривалого зберігання відходів з дотриманням належних санітарних умов, особливо при плаванні в літню пору в районах з підвищеною температурою зовнішнього повітря і високою вологістю.

Спосіб накопичення сміття в спеціальних судових ємностях (бачках, контейнерах) з подальшою їх передачею на судно-збирач або безпосередньо на берег набув найбільшого поширення. Цей спосіб застосовують в тому випадку, коли необхідне обладнання є на судні, і в порту, в який намічено передати відходи. На судні повинні бути перш за все контейнери, розміщені, як правило, на кормі; в портах – судна-збирачі, спеціалізовані причали, машини-сміттєзбирач, пристрої для переробки відходів і т. п. З огляду на повсюдно діють вимоги, слід зазначити, що зберігання сміття на борту судна в металевих бочках і інших відкритих (негерметичних) ємностях неприпустимо з точки зору санітарно-гігієнічних вимог.

Як правило, в різних країнах портові та муніципальні служби, які надають послуги з вивезення сміття з борта судна, мають різні стандарти сміттєвих ємностей і транспортного устаткування, при якому повернення або обмін спорожнених ємностей утруднений. Більш того, в даний час в портах не організована належна санітарна обробка порожніх сміттєвих

ємностей(контейнерів). Використання стандартних контейнерів для сміття може бути рекомендовано в тих випадках, коли суду здійснюють регулярні каботажні рейси [38].

Накопичення у вбудованих ємностях. Такий спосіб зберігання сміття на борту зручний для його збору, так як до ємності можна підвести сміттєпровід, прийомні органи якого можна вивести безпосередньо до кількох місцях скидання сміття. Однак суттєвим недоліком такої системи є необхідність постійної промивки та ретельного очищення самої ємності і трактів сміттєпроводу, а також здійснення заходів з дезінфекції і дезодорації. Вивантаження сміття з вбудованою ємності в берегової спеціалізований автотранспорт неможлива. Вивантаження в спеціальні смітєві баржі також практично нездійсненна через неможливість забезпечення належних санітарних умов.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі бакалавра розкриті, узагальнені та дістали подальшого розвитку теоретичні та практичні питання регулювання і активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств України.

Проведене дослідження дозволило зробити висновки:

1. Визначено, що інноваційний розвиток країни потребує формування національної інноваційної системи, яка передбачає формування інноваційної інфраструктури, удосконалення механізмів державного сприяння комерціалізації результатів наукових досліджень, захист прав суб'єктів інноваційної діяльності тощо.

2. Досліджено, що транспортна система України у своєму розвитку має низку проблем, які полягають у невідповідності технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту міжнародним вимогам, у низькому рівні сервісного обслуговування, у відставанні розвитку технологій надання транспортних послуг, низькому рівні безпеки перевезень, значному екологічному навантаженні транспорту на навколишнє середовище тощо. Один із важелів розв'язання цих проблем – інноваційний розвиток.

3. Аналіз законодавчої бази щодо забезпечення інноваційної діяльності транспортних підприємств показав, що вона не сприяє провадженню масової інноваційної діяльності, яка відіграє визначальну роль у розвитку економіки. Основними причинами стримування інноваційного розвитку транспорту є невизначеність критеріїв інноваційності діяльності транспортних підприємств, відсутність на законодавчому рівні чітко обґрунтованих пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспорту, неналагоджена система державного економічного стимулювання та фінансової підтримки інноваційної діяльності в галузі транспорту.

4. Аналіз організаційної структури державного регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств виявив, що вона сприяє нецентралізованому, розрізненому та нескоординованому характеру

проведення інноваційної політики. Через надмірну забюрократизованість і складність процедур надання позик Державною інноваційною фінансово-кредитною установою недосконалою є система фінансової підтримки суб'єктів інноваційної діяльності.

5. Для здійснення моніторингу господарської діяльності та інвестиційних проектів про відповідність їх інноваційним для впровадження ресурсо- та енергозберігаючої, екологічної і безпечної техніки і технології та підвищення рівня якості транспортних послуг запропоновано критерії інноваційності. За кожним критерієм інноваційності визначено ряд вимог, виконання яких дасть змогу досягнути відповідності цим критеріям.

6. Відповідно до запропонованих критеріїв систематизовано основні напрями інноваційної діяльності транспортних підприємств і заходи їх реалізації, які передбачають якісне оновлення транспортних засобів, наукове формування і розвиток національної транспортної системи, упровадження нових технологій перевезень, створення нових інформаційних і навігаційних систем, запровадження енергозберігаючих технологій, забезпечення екологічності та безпечності транспортних послуг, розбудову міжнародних транспортних коридорів та інфраструктури, адаптацію національної нормативної бази транспортної галузі до міжнародного законодавства.

7. Для усунення недоліків та підвищення активізації інноваційних процесів у галузі транспорту запропоновано заходи щодо удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств, що передбачає створення в структурі Мінінфраструктури України окремого департаменту (управління) з уповноваженнями щодо проведення інноваційної та інвестиційної політики в транспортно-дорожньому комплексі, створення державної транспортної інноваційної фінансово-кредитної установи для налагодження системи кредитування, упровадження податкових і митних пільг та внесення змін до законів України, пов'язаних з пропозиціями у сфері кредитування,

оподаткування та митного регулювання інноваційної діяльності.

8. Проведений аналіз законодавчого та організаційного забезпечення переходу транспортних підприємств України на інноваційну модель розвитку показав, що така система в державі працює, але потребує розробки інших нормативних документів та вдосконалення організаційної структури.

9. Основним документом, що лежить в основі розвитку транспортної системи України, є Закон України «Про транспорт», а базовими правовими документами, що регулюють інноваційну діяльність в Україні, є закони України «Про інноваційну діяльність» та «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні».

10. Результати дослідження організаційної структури державного регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств показали такі недоліки: нецентралізованість, розрізненість та нескоординованість між підгалузями транспорту державної політики регулювання інноваційної діяльності; внаслідок того, що відсутня чітка система організаційного підпорядкування і розподілу повноважень між суб'єктами формування засад інноваційної політики та впровадження її положень у транспорті, неефективно взаємодіють Держінвестицій (спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності) і Мінтрансзв'язку; а також недосконалість системи фінансової підтримки інноваційної діяльності транспортних підприємств через надмірну забюрократизованість і складність процедур надання позик Державною інноваційною фінансово-кредитною установою.

11. Завдяки введенню об'єктів інвестиційної діяльності запланованих ДП «МТП «Південний» у 2020 році, ми можемо спостерігати зростання обсягу чистого доходу підприємства на 0,3 %, зменшення витрат на 19 %, рост собівартості послуг на 16,4 % від фактичного показника попереднього року, зростання адміністративних витрат на 1,2 %, зменшення операційних витрат та збільшення платежів до Державного та місцевих бюджетів України.

12. Для моніторингу інвестиційних проектів щодо відповідності їх до інноваційних, а результати реалізації яких вважати дійсно інноваційними, запропоновано критерії інноваційності діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: екологічність, безпечність, ресурсо- енергозбереження та якість надання послуг.

13. У відповідності з запропонованими критеріями систематизовано основні напрями інноваційної діяльності транспортних підприємств і заходи їх реалізації в контексті автомобільного та річкового транспорту, які передбачають якісне оновлення транспортних засобів, наукове формування і розвиток національної транспортної системи, впровадження нових технологій перевезень, створення нових інформаційних і навігаційних систем, запровадження енергозберігаючих технологій, забезпечення екологічності та безпечності транспортних послуг, розбудову міжнародних транспортних коридорів і інфраструктури, адаптацію національної нормативної бази транспортної галузі до міжнародних стандартів.

Для проведення аналізу існуючих механізмів посилення інноваційної діяльності транспортних підприємств України була розглянуто інноваційна діяльність ДП «МТП «Південний» на прикладі інноваційного проекту будівництва перевантажувального терміналу зерна і шрота та об'єктів загально-виробничого значення та будівництва терміналу рослинних олій.

14. Економічний ефект будівництва перевантажувального терміналу зерна і шрота (1 черга): капітальні вкладення – 453,2 млн. грн., розрахункова потужність перевантажувального терміналу – 9 300 тис. т/рік, термін реалізації (будівництва) – 47 місяців, термін окупності капітальних вкладень без урахування будівництва – 3,2 роки, з урахуванням будівництва – 7,1 років. Термінал дозволить здійснити прийом та обробку суден DW 125 тис. т.

Економічний ефект будівництва перевантажувального терміналу рослинних олій (2 черга): капітальні вкладення – 453,2 млн. грн., розрахункова потужність перевантажувального терміналу – 1 500 тис. т/рік, термін реалізації (будівництва) – 26 місяців, термін окупності капітальних

вкладень без урахування будівництва – 3,1 роки, з урахуванням будівництва – 5,3 років. Термінал дозволить здійснити прийом та обробку суден DW 30 тис. т.

16. Реалізація проекту будівництва дозволить вирішити наступні питання:

- забезпечення перспективного розвитку ДП «МТП «Південний»;
- забезпечення безпеки мореплавства при обслуговуванні великовантажних суден біля причалів порту;
- приймання або відвантаження вантажів з суден DW 125 тис. т
- збільшення перерахунів до бюджетів усіх рівнів.

17. Для усунення недоліків та підвищення дієвості державної політики активізації інноваційних процесів у сфері транспорту запропоновано шляхи удосконалення діючого організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств. Пропонується удосконалення організаційного механізму через створення в структурі центрального апарату Мінінфраструктури України окремого департаменту (управління) з уповноваженнями щодо проведення інноваційної та інвестиційної політики в транспортно-дорожньому комплексі; удосконалення економічного механізму за рахунок упровадження податкових і митних пільг, а також спрощення системи кредитування суб'єктів інноваційної діяльності у сфері транспорту, що передбачає визначення коштів у Державному бюджеті України та створення державної транспортної інноваційної фінансово-кредитної установи; удосконалення правового механізму, що полягає у внесенні змін до законів України про оподаткування, пов'язаних з пропозиціями у сфері кредитування, оподаткування та митного регулювання інноваційної діяльності.

18. Наслідком ефективної реалізації Стратегічного плану розвитку морського транспорту, запропонованого Міністерством інфраструктури України, повинно стати зміцнення позицій України як морської держави, збільшення обсягів перевалювання вантажів в портах та інвестицій,

підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання і залучення додаткових коштів до бюджету, підвищення рівня використання транзитного потенціалу, збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів морським транспортом, підвищення ефективності контрольно-наглядових заходів по забезпеченню безпеки на морському транспорті і мінімізація рівню аварійності.

Завдяки розгалуженій транспортній інфраструктурі і знаходженню на перехресті важливих напрямків світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має усі передумови для стійкого розвитку транспортної галузі у рамках зваженої державної політики.

Список використаних джерел:

1. Аляб'єва О. М. Аналіз сучасного стану морських портів України. Бізнес Інформ. 2019. № 2. С. 240–246. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-44592019-2-240-246> (Дата звернення 12.04.2024)
2. Аляб'єва О. М. Економічно-організаційний механізм інноваційного розвитку морських портів. Бізнес Інформ. 2019. № 8. С. 81–86. URL: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-8-81-86> (Дата звернення 15.03.2023)
3. Алькема В.Г. Логістична діяльність в сервісній економіці. Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку. Харків: Монограф. 2016. 344 с. 3
4. Амоша О. І., Землянкін А. І., Підоричева І. Ю. Удосконалення системи управління інноваціями як умова прискорення структурних реформ в Україні . Економіка України. 2018. № 9. С. 52- 69.
5. Андрушків Б. М., Кирич Н. Б., Погайдак О. Б. Інноваційна діяльність підприємств та організацій як метод стабілізації економіки регіонів України. Вісн. економ. науки України. 2009. №1 (15). С. 23–25.
6. Боровицька Л. О. Проблеми та сучасний стан транспортної системи України. Економічні науки . Регіональна економіка. Вип. 12 (9), 2013. С. 5-7.
7. Боротьба з пожежами на судне. 2018. Електронний ресурс. URL: <https://sea-man.org/pozharnoe-oborudovanie-sudna.html>. (Дата звернення 15.04.2024)
8. Василенко В. Технологические уклады в контексте стремления экономических систем к идеальности. Соціально-економічні проблеми і держава. Вип. 1 (8), 2013. С. 65-72.
9. Вдосконалення управління портовою галуззю України. Вдосконалення управління портовою галуззю України. Звіт світового банку. The World Bank. May 11, 2022 <https://www.slideshare.net/slideshow/ss-251760451/251760451> (Дата звернення 15.04.2024)
10. Габ О. Реалізація стратегії інноваційного розвитку вітчизняних морських портів. Економічний аналіз. 2019. Том 29. № 2. С.102-110.

11. Гігієнічна класифікація праці за показниками шкідливості та небезпечності факторів виробничого середовища, важкості та напруженості трудового процесу. Державні санітарні норми та правила. Наказ Міністерства охорони здоров'я України 08.04.2014 № 248 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0472-14>(Дата звернення 5.04.2024)
12. Головченко О.М. Пріоритети розвитку транспортної галузі України Особливості сучасного менеджменту та економіки: співвідношення теорії та практики: Матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції. Вип. VIII / за ред. О.М.Фудорової. Херсон: ФОП Вишемирський В.С., 2021. С.68-73
13. Головченко О.М. Удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. Том 21. Вип. 3 (52) С.341-359
14. Гончаренко Л. П., Арутюнов Ю. А. Фактори, що впливають на інноваційну політику підприємства. Уч. изд. Инновационная политика. URL: http://stud.com.ua/52465/investuvannya/faktori_vplivayut_innovatsiynu_politiku_pri_dpriyemstva. (Дата звернення 15.04.2024)
15. Горбач Л. М., Кобук А. Л. Інноваційний розвиток у сучасному світі: основні підходи до вивчення. URL: https://confcontact.com/2017-ekonomika-imenedzhment/10_gorbach.htm. (Дата звернення 5.04.2024)
16. Гордієнко М. Я. Фактори впливу на інноваційний розвиток підприємства. URL: <http://repository.hneu.edu.ua/jspui/bitstream>(Дата звернення 11.04.2024)
17. Грудцина Ю. В. Інноваційна діяльність в Україні: аналіз та прогнозування. Бізнесінформ. 2019. № 2. С. 78-84.
18. Данилків Х. П., Горбова Х. В., Побурко О. Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. Науковий вісник НЛТУ України. 2018. Т. 28, № 4. С.31-35.

19. Дем'янченко А.Г., Сотниченко Л.Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі. Одеса: НУ «ОМА». 2017. 325 с.
20. Державна служба статистики України: статистична інформація. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Дата звернення 5.04.2024)
21. Дмитрієв В.І., Леонов В.Є., Хіміч П.Г., Ходаковський В.Ф., Куликова Л.Б. Забезпечення безпеки плавання суден та запобігання забруднення навколишнього середовища. Монографія. Херсон. ХГМА. 2012. 397 с.
22. Ілляшенко С.М. Інноваційний менеджмент: Підручник. Суми : ВТД «Університетська книга», 2020. 334 с
23. Кобрин Л. Й. Діагностика факторів інноваційного розвитку підприємства. Наукові записки / SCIENTIFIC PAPERS. 2016. № 1 (52). С.152-155.
24. Ковач М.Й. Синергетичний ефект як важливий фактор інноваційного розвитку економіки. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. 2017. Вип. 1 (49). Т.2. С. 84-89.
25. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 №176/95-ВР . Вісн. Верх. Ради. 1995. №47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349 (із змінами). URL: <http://portal.rada.gov.ua>
26. Колодізева Т. О., Руденко Г. Р. Інноваційні технології в логістиці: навчальний посібник. Харків: Вид. ХНЕУ, 2013. 268 с.
27. Колодійчук А.В. Класифікація факторів інноваційного розвитку за пріоритетністю значення їх дії. URL: <http://xn-e1aajfpcds8ay4h.com.ua/pages/view/824> (Дата звернення 17.04.2024)
28. Колодійчук А.В. Огляд теорій інноваційного підприємства. URL: http://www.rusnauka.com/14_ENXXI_2012/Economics/9_110488.doc.htm (Дата звернення 12.03.2024)
29. Колотюк О. І., Будякіна Ю. О. Особливості маркетингу інновацій. Вісник НТУ «ХПІ». 2015. № 60 (1169). С. 124-127.

30. Комчатних О. В. Сутнісна характеристика та класифікація інновацій в сфері транспортних послуг. Ефективна економіка. 2018. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6255>. (Дата звернення 12.03.2024)
31. Корсікова Н.М. Організаційно-економічний механізм управління інноваційним розвитком підприємства в сучасних умовах. *Економіка харчової промисловості*. 2009. № 3. С. 8-11.
32. Краснокутська Н. В. Інноваційний менеджмент: Навч. посібник. Київ: КНЕУ, 2018. 504 с.
33. Крижановский С.В., Чекаловец В.І. Формування системи управління морським транспортом України в ринкових умовах. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. Вип. 22. Одеса: ОНМУ, 2005. С. 5-20.
34. Крыжановский С.В. Чекаловец В.И. Реструктуризация управления морскими торговыми портами Украины. Судостроение. 2007. №9. С. 53-56.
35. Махуренко Г.С. О взаимодействии транспорта в морском порту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2017. С. 5–15.
36. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. Одесса: Студия «Негоциант», 2002. 375 с.
37. Мережа доріг України. Укравтодор. URL: www.ukravtodor.gov.ua (Дата звернення 12.03.2024)
38. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року змінена Протоколом 1978 р до неї (МАРПОЛ-73/78). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text(Дата звернення 17.04.2024)
39. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (консолідований текст з манільськими поправками). Київ. ВПК «Експрес-Поліграф». 2012. 568 с.
40. Наукова та інноваційна діяльність в Україні : статистичний збірник Держкомстату України. 2019. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat /Arhiv_u/16/Arch_nay_zb.htm(Дата звернення 17.04.2024)

41. Национальный морской рейтинг Украины. 2020. URL: <https://ports.ua/nacziionalnyj-morskoj-rejting/>(Дата звернення 17.04.2024)
42. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України URL : <http://uspa.gov.ua/> (Дата звернення 11.04.2024)
43. Офіційний сайт аналітики перевезень. URL:<https://logist.fm/publications?page=1>(Дата звернення 11.04.2024)
44. Офіційний сайт аналітики ринків та фінансів України URL : <https://pro-consulting.ua/> (Дата звернення 07.04.2023)
45. Офіційний сайт ДП «МТП «Південний». URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua/> (Дата звернення 07.04.2024)
46. Офіційний сайт журналу «Порти України» URL : <http://portsukraine.com/> (Дата звернення 08.04.2024)
47. Офіційний сайт журналу «Судоходство» URL : <https://sudohodstvo.org/> (Дата звернення 07.04.2024)
48. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України URL : <http://mtu.gov.ua/content/struktura-ministerstva.html> (Дата звернення 17.03.2023)
49. Офіційний сайт Міністерства освіти і науки України / Департамент інноваційної діяльності та трансферу технологій. URL: <http://mon.gov.ua/about/departamenti/departament-innovaczijnoyi-diyalnosti-ta-transferu-texnologij.html> (Дата звернення 07.04.2024)
50. Положення про безпечну та надійну експлуатацію виробничих будівель і споруд, 1999. N 184/140 (z0589-99) URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0424-98>
51. Правила визначення вартості будівництва. ДСТУ Б Д.1.1-1:2013. / Мінрегіон України, 2013. 93 с. URL: [http://www.dnaop.com/html/ 32616/doc%D0%94%D0%A1%D0%A2%D0%A3_%D0%91_%D0%94.1.1-1_2013](http://www.dnaop.com/html/32616/doc%D0%94%D0%A1%D0%A2%D0%A3_%D0%91_%D0%94.1.1-1_2013) (Дата звернення 5.04.2024)
52. Правила технической эксплуатации подъемно-транспортного оборудования морских портов. КНД 31.4.002-96. 1996. Том 1 378 с.

53. Прейгер Д.К., Новікова А.М., Малярчук І.А., Нижник О.М. Проблеми погодження розвитку транспортно-комунікаційної інфраструктури України у західному та східному напрямках. *Стратегічна панорама: щоквартальний науково-практичний журнал Ради Національної безпеки і оборони України*. 2018. №1-2.
54. Про внесення змін до стратегічного плану розвитку ДП «Морський торговельний порт «Південний» на 2020-2024 рік. Наказ Міністерства інфраструктури України від 14 січня 2021 року. м. Київ. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/1964.html>
55. Про Державний бюджет України на 2024 рік Закон України Відомості Верховної Ради (ВВР), 2023, №№ 97-100, ст.393. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3460-20#Text>
56. Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України. Наказ Міністерства інфраструктури 2015. № 541. URL: <https://docs.dtkr.ua/download/pdf/1216.3035.1>
57. Про інноваційну діяльність Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, N 36, ст.266. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/40-15_4
58. Про морські порти України. Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
59. Про портові збори. Наказ Міністерства інфраструктури, 27.05.2013 № 316. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>
60. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні. Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 19-20, ст.166 URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3715-17>
61. Саун О.С. Державне регулювання локальних інноваційних центрів в контексті національної стратегії. *Ефективна економіка*. 2014. № 4.

URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2968> (Дата звернення 17.03.2023)

62. Транспорт і зв'язок в Україні : статистичний збірник Держкомстату України. 2018. URL: [https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/ Arch_tr_zb.htm](https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_tr_zb.htm)(Дата звернення 17.03.2024)

63. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. URL: https://docs.google.com/viewer?embedded=true&url=http://mtu.gov.ua/files/transport_strategy_ua.pdf (Дата звернення 17.03.2024)

64. Тульчинська С.О. Функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного процесу. *Стратегічні пріоритети*, 2008 р. С. 89-95.

65. Crisis Management and Human Behaviour Training including Passenger Safety, Cargo Safety and Hull Integrity Training. Model Course N 1.29. IMO. London. 2000. 112 с.

66. Crowd Management, Passenger Safety and Safety Training for Personnel Providing Direct Services to Passengers in Passenger Spaces. Model Course N 1.28 IMO. London. 2000. 92 с.

Анотація
до випускної кваліфікаційної роботи
на тему: «Підвищення ефективності роботи морського торгового порту за
допомогою інноваційного розвитку».

Випускна кваліфікаційна на робота містить 128 сторінок, включаючи 17 рисунків, 17 таблиць, список літератури містить 66 джерел.

Об'єктом дослідження є сучасний механізм посилення інноваційної активності транспортних підприємств на прикладі інноваційної діяльності ДП «Морський торговельний порт «Південний».

Предметом дослідження є ефективність інноваційної діяльності ДП «Морський торговельний порт «Південний».

Метою випускної кваліфікаційної роботи є комплексна оцінка транспортної галузі України, щодо перспектив утвердження України як високо розвиненої транспортної держави.

Цільова спрямованість дослідження обумовила необхідність постановки і вирішення таких завдань:

- розкрити теоретичні аспекти регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств;
- висвітлити інноваційну діяльність транспортних підприємств як фактор ефективного розвитку транспорту;
- дослідити стан, роль та перспективи транспортної сфери в економіці України;
- визначити й обґрунтувати основні пріоритетні напрями інноваційної діяльності ДП «МТП «Південний» та засоби їх реалізації;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення існуючого організаційно-економічного механізму активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Одержані результати можуть бути використані при розробці програм удосконалення організаційно-економічного механізму активізації

інноваційної діяльності транспортних підприємств України, як способу набуття конкурентоспроможності транспортної галузі економіки України.

Рік виконання роботи 2024 р.

Рік захисту роботи 2024 р.

Ключові слова: транспортна система, інноваційна діяльність, ефективність функціонування, конкурентоспроможність, інвестиції, співробітництво, роль держави, активізація міждержавних зв'язків.