

В якості основи для визначення вимог до інженера і до змісту інженерної освіти розробляється система цілей, функцій і структур інженерної діяльності. Система професійної підготовки майбутнього спеціаліста ВНЗ повинна передбачати істотне посилення інтелектуальних аспектів професійної освіти. Під інтелектуалізацією професійної підготовки, слідуючи Г. І. Єгорової [7], будемо розуміти те, що майбутній інженер володіє не лише сумою знань, умінь і навичок, а й системою інтелектуально значущих якостей, необхідних йому в майбутній професійній діяльності.

Висновки. Таким чином, викладене дозволило зробити такі висновки. По-перше, саме інформаційний вибух і стрімкі зміни в суспільстві, перманентне оновлення техносфери були основними каталізаторами у розвитку інженерної освіти на теренах країни. По-друге, пропозиція на ринку інженерної освіти досить широко представлена, так як із 349 вищих навчальних закладів III-IV рівня акредитації інженерів готують 143 провідні ВНЗ. По третє, падіння попиту на інженерну освіту зумовлене в першу чергу по причині «не престижності» найближчим часом очевидно. У такому випадку саме університети повинні внести основний внесок в питання інженерних кадрів. Головне завдання будь-якого вишу – це підготовка висококваліфікованих кадрів, їх рівномірний розподіл по регіонах. Причому, це завдання можна розділити на три основні складові: підготовка молодих фахівців, підготовка кадрів вищої кваліфікації і, нарешті, підвищення кваліфікації і перепідготовка працюючих фахівців.

Література

1. Пальчук М.И. Основные этапы развития профессионального образования и направления использования исторического опыта в современных условиях / М.И. Пальчук // Культура народов Причерноморья. – Симферополь : Межвузовский центр “Крым”, 2002. – № 31. – С. 100–103. – Режим доступа : http://www.nbuv.gov.ua/Articles/kultnar/knp200231/knp31_22.doc].
2. Горохов В.Г. Формирование и развитие инженерной деятельности / В.Г. Горохов В.М. Розин // Философские вопросы технического знания. – М., 1984. – 114 с.
3. Крик Э. «Введение в инженерное дело». – М. : «Энергия», 1970. – 176 с. (Перевод книги Edward V. Krick, «An Introduction to Engineering and Engineering Design», John Wiley & Sons, Inc., 1969).
4. Человек и Труд [Электронный ресурс] Режим доступа : <http://www.chelt.ru/2008/6-08/ko4etkov-608.html>
5. <http://www.ekoslovar.ru/124>
6. ukrstat.gov.ua
7. Егорова Г.И. Интеллектуализация профессиональной подготовки специалиста технического вуза : автореф. дис. на соиск. уч. степени д-ра педагогических наук. – СПб : Изд-во ИОВ РАО, 2005. – 50 с.

Надійшла 05.12.2011; рецензент: д. е. н. Хоменко М. М.

УДК 339.7

Л. О. МАКЕДОНСЬКА, В. М. САДИКОВ

Автомобільно-дорожній інститут Державного вишого навчального закладу «Донецький національний технічний університет», м. Горлівка

АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглянуто стан транспортної інфраструктури України в контексті міжнародних перевезень. Проаналізовано роль транспорту в поживленні економічного зростання. Розраховано прогноз розвитку міжнародних перевезень як сегмента транспортного ринку України.

The state of Ukraine's transport infrastructure in the context of international traffic. Analyzed the role of transport in the revival of economic growth. Calculated forecast of international transport, as a segment of the transport market of Ukraine.

Ключові слова: аналіз, міжнародні перевезення, модель Брауна, тенденція, транспортна інфраструктура, прогноз.

Вступ. Для сучасного стану економіки України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення інтеграційних цілей країни. Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську й світову транспортні мережі сприяють вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дозволяють збільшити обсяги міжнародних перевезень.

Слід зазначити, що національний транспортно-дорожній комплекс є не тільки інфраструктурою зовнішньоекономічних зв'язків України, а й важливою складовою глобальної транспортно-комунікаційної системи, що забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі (наша держава знаходиться в зоні розгалуженої системи міжнародних транспортних коридорів). Разом з тим, в Україні зростаючий попит на транспортні послуги супроводжується підвищенням вимог до їх якісних характеристик.

Гострота порушених питань зумовлює підвищений інтерес авторитетних вчених і фахівців-практиків. Серед них: І.Я. Аксьонов, А.О. Аррак, С.П. Артем'єв, А.В. Базилюк, М.Н. Бідняк, А.І. Воркута, Т.А. Воркута, В.П.

Гудкова, В.М. Гурнак, Л.Г. Зайончик., В.Ф. Іваненко, Н.Ю. Іванова, В.В. Квітко, Н.В. Колесникова, В.І. Котелянець, К.Т. Кривенко, П.Р. Левковець, Р.Ф. Романенко, О.С. Смірнов, Н.С. Соколовская, Д.Л. Товкун, Т.С. Хачатуров, І.Н. Шапко, В.Г. Шинкаренко. Незважаючи на різноманітність наукових праць і глибини їх досліджень не проведено повний аналіз транспортної інфраструктури України в контексті міжнародних перевезень.

Постановка завдання. У зв'язку з цим, метою роботи є аналіз транспортної інфраструктури України в контексті міжнародних перевезень.

Результати дослідження. За роки незалежності (табл.1) обсяги міжнародних вантажних перевезень скоротилися в 2–4 рази (з різних видів транспорту), причому найбільшим спадом відрізняються 1995–2000 рр., а з 2001 р. (загалом до 2007 р.) спостерігалось деяке зростання, що змінилось новим скороченням (2008–2009 рр.). За 2010 р. підприємствами транспорту перевезено 755,3 млн т вантажів (або 108,5% показника 2009 р.). Вантажообіг склав 404,6 млрд т км (або 106,4% показника 2009 р.) [1].

Таблиця 1

Міжнародні перевезення вантажів за видами транспорту, млн т [1]

Роки	Залізничний	Морський	Автомобільний	Авіаційний
1990	974	53	4897	0,2
1995	360	52	1816	0,0
2000	357	6,3	938	0,0
2001	370	8	977	0,0
2002	393	8,8	947	0,1
2003	445	9	973	0,1
2004	462	9	1027	0,1
2005	450	8	1121	0,1
2006	479	9	1167	0,1
2007	514	9	1255	0,1
2008	499	8	1267	0,1
2009	391	5	1069	0,1
2010	433	4	1168	0,1

Причинами спаду показників міжнародних вантажних перевезень є низький інвестиційний потенціал транспортно-дорожнього комплексу і, як наслідок, підвищення зношеності технічних засобів, погіршення їх структури. В умовах жорсткої конкуренції все це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави [2].

Українська економіка досі не позбулась структурних змін попереднього періоду, а також значно відстає від розвинених економік за факторами виробництва, рівнем добробуту населення, здатності забезпечувати сталий розвиток країни. Це пояснюється тим, що більшість вітчизняних підприємств відрізняються технологічною відсталістю з енергоємним виробництвом товарів і послуг, у них спостерігається низький рівень диверсифікації ринків збуту, що, в свою чергу, тягне за собою недостатню адаптивність до зовнішніх збурень і негативні тенденції у виробництві [2].

В силу таких особливостей національної економіки головним стрижнем соціально-економічної політики держави на поточний період повинне стати створення умов для поступового відновлення траєкторії сталого розвитку з метою досягнення вищих життєвих стандартів для громадян країни.

Затяжний період спаду промислового та сільськогосподарського виробництва, адекватне зниження доходів і обумовлене ними скорочення обсягів міжнародних перевезень спричинили значне погіршення відтворювального процесу на транспорті та стану його виробничо-технічної бази, яка не зможе в перспективі в повному обсязі і з потрібною якістю забезпечити потреби в міжнародних перевезеннях. Як констатується у Стратегії розвитку транспорту на період до 2020 року (схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р), вже на сьогодні резерви технічних потужностей транспорту та його провізна здатність практично вичерпані, що ставить під загрозу можливість безперервного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні [3]. Особливо це стосується міжнародних перевезень, де на ринку транспортних послуг йде жорстка конкурентна боротьба.

Сьогодні рівень безпеки, показники якості та ефективності міжнародних перевезень вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають більшості міжнародних стандартів. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1% з них не відповідають вимогам по рівності, а 39,2% - за міцністю. Середня швидкість руху на автошляхах України в 2–3 рази нижче, ніж у західноєвропейських державах. За деякими розрахунками, лише від поганих доріг України щорічно втрачає 32 млрд грн (або 3% ВВП) [2].

В таких умовах міжнародні вантажні перевезення, що здійснюються зарубіжними компаніями, стали серйозною загрозою для існування українських міжнародних перевізників на світовому ринку. Зношеність основних засобів виробництва на залізничному транспорті досягає 80–90%. Значна частина дорожніх шляхів

змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15–17% не придатні для подальшого використання [2]. Ширина колії в Україні не відповідає європейським стандартам, внаслідок чого на її західному кордоні містяться 14 спеціально обладнаних станцій для перевантаження імпортованих вантажів. Показники щодо швидкості, якості і ефективності перевезень вантажів поки що не відповідають сучасним вимогам.

Для більш глибокого аналізу транспортної інфраструктури Україні авторами було складено прогноз міжнародних вантажних перевезень на 2011–2012 рр., на основі використання моделі Брауна. Дана модель була обрана, оскільки вона відображає динамічні властивості часового ряду і враховує інформаційну цінність його ретроспективних членів і тому здатна давати досить точні оцінки майбутніх значень [4].

Ідея моделі Брауна полягає в тому, що прогнозне значення формується на основі попередніх фактичних з різними вагами:

$$Y'_{t+1} = v_0 Y_t + v_1 Y_{t-1} + \dots + v_n Y_{t-n} = \sum_{i=0}^n v_i Y_{t-i}, \quad (1)$$

які задаються по експоненційному закону, відповідно до правила:

$$v_i = a(1-a)^i, \quad (2)$$

де Y'_{t+1} – прогнозне значення параметра на спостереженні $t+1$,

Y_t – фактичне значення параметра на спостереженні t ,

a – постійна згладжування,

i – номер спостереження з кінця.

Підставимо (2) в (1), отримаємо:

$$Y'_{t+1} = \sum_{i=0}^n a(1-a)^i Y_{t-i} = aY_t + a(1-a)Y_{t-1} + \dots + a(1-a)^n Y_{t-n} \quad (3)$$

Модель (3) звичайно трактують як модель, в якій прогнозне значення формується як середнє всіх фактичних значень з вагами, заданими за експоненціальним законом (тобто вага значення на новому спостереженні більше ваги значення на старому спостереженні) [5].

Графічна інтерпретація результатів прогнозування з адаптивною моделлю Брауна ілюструє, що прогнозні значення випереджають фактичні. Прогнозні значення на 2011–2012 рр. (рис. 1) свідчать, що кількість міжнародних перевезень в Україну збільшиться на 1–3% (в порівнянні з 2010 р.), але даний результат буде досягнутий тільки при зміцненні і оновленні матеріально-технічної бази транспортної галузі.



Рис. 1. Прогноз рівня міжнародних вантажних перевезень на 2011–2012рр.

Висновки. Таким чином, міжнародні перевезення потребують детального дослідження та удосконалення, про що свідчить результат аналізу тенденцій розвитку цього сегменту ринку транспортної галузі. Вихід з даної ситуації можливий лише при прийнятті стратегічно важливих рішень на всіх рівнях управління, здатних забезпечити конкурентоспроможність вітчизняних перевізників в майбутньому. Пріоритетними напрямками розвитку, на думку авторів, слід вважати оновлення зношених основних фондів усіх галузей транспорту, поліпшення якості послуг транспорту відповідно до зростаючих споживчих вимог та міжнародних стандартів, скорочення нераціональних витрат. Це дасть змогу розширити ринки збуту, підвищити показники міжнародної конкурентоспроможності країни, збільшити валютні надходження, а також вивести національний ринок міжнародних перевезень на якісно новий рівень розвитку.

Література

1. Міжнародні перевезення вантажів за видами транспорту [Електронний ресурс]: за даними Статистичного щорічника України / Держ. ком. статистики України. – К. : ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2010. – С. 560. – Режим доступу : http://ukrstat.gov.ua/druk/s_sc/SU2010_u.zip
2. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку [Електронний ресурс] / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова // Національний інститут стратегічних досліджень – К. : НІСД, 2011. – 37 с. – Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/public/File/2011_nauk_an_rozrobku/transport.pdf
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>
4. Дуброва Т.А. Статистические методы прогнозирования в экономике / Дуброва Т.А. – М. : Московский международный институт эконометрики, информатики, финансов и права, 2003. – 50 с.
5. Лукашин Ю.П. Адаптивные методы краткосрочного прогнозирования временных рядов / Лукашин Ю.П. – М. : «Финансы и статистика», 2003. – 416 с.

Надійшла 05.12.2011; рецензент: д. е. н. Полуянов В. П.

УДК 330.332.2

М. В. ДИХА, Ю. В. ЦВІГУН
Хмельницький національний університет
П. П. ГАВРИЛКО

Ужгородський навчальний центр Київського національного торговельно-економічного університету

ВЕНЧУРНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО В УКРАЇНІ: ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ

В статті розглянуто особливості функціонування, розвитку та заходи щодо стимулювання венчурного бізнесу в Україні. Проаналізовано діяльність інститутів спільного інвестування в сучасних умовах господарювання.

The article discusses the features of the operation, development and measures to encourage venture business in Ukraine. Analyzed the activities of collective investment institutions in the contemporary economy.

Ключові слова: венчурний бізнес, інститути спільного інвестування.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки України найрізноманітніші види діяльності, представлені великою кількістю фірм, підприємств, організацій, асоціацій тощо. Проте, варто констатувати, що їх інноваційно-технологічний рівень є низьким.

Для забезпечення прискореного використання новітніх технологій, підвищення конкурентоспроможності продукції, послуг розвинуті країни світу використовують венчурну індустрію. Тому, зарубіжний досвід організації підприємницьких структур венчурного капіталу є надзвичайно актуальним і дуже важливим для розвитку інвестиційно-інноваційного ринку і структурної перебудови економіки України. Розвиток венчурного фінансування в Україні, як апробованого в світовій практиці позабюджетного фінансування в наукоємних секторах економіки, адаптація його до реалій нашої держави дозволить йому як одному з найефективніших інструментів комерціалізації наукових нововведень стати перспективним джерелом фінансових ресурсів для активізації інноваційних процесів в Україні.

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій. Проблеми венчурного бізнесу в Україні та шляхи їх вирішення, механізми державного сприяння розвитку венчурного підприємництва в сфері інвестиційно-інноваційної діяльності в своїх працях висвітлили такі науковці: Антонюк Л., Архієреєв С., Баранецький І., Денисюк В., Дмитриченко Л., Красовська О., Крупка М., Кризька Р., Лукашов А., Поручник А., Савчук В. та інші. Проте, венчурний бізнес на ринку України знаходиться на стадії розвитку, тому багато питань щодо даної теми потребують детального вивчення, уточнення та аналізу.

Постановка завдання. Розкрити механізм функціонування венчурного бізнесу, проаналізувати