

питанням, пов'язаним з інвестуванням, способам і методам його активізації, вивченню умов створення сприятливого інвестиційного клімату, залученню інвестицій та їх ефективному використанню на усіх рівнях: держави, галузі, регіону, підприємства.

Наявність інвестиційного забезпечення діяльності підприємства створює потенційну можливість щодо його інноваційного розвитку, тобто виступає необхідною, але не достатньою умовою. Це пояснюється тим, що залишається проблема раціонального використання ресурсів, яких завжди недостатньо, особливо при значному інвестиційному попиті, який існує в умовах кризового стану базових галузей економіки України.

Проблема управління інвестиційним забезпеченням підприємства ускладнюється тим, що необхідно одночасно проводити пошук нових джерел інвестування, розробляти нові схеми та механізми інвестування і забезпечувати інноваційний розвиток базових галузей навіть за умов дефіциту фінансових ресурсів.

Враховуючи актуальність питання щодо збільшення інвестиційної привабливості підприємства, підвищення його конкурентоспроможності, автор пропонує удосконалення управління інвестиційною діяльністю підприємства за рахунок формування механізму інвестиційного забезпечення підприємства, який є сукупністю складових, кожна з яких забезпечує здійснення політики інвестиційного забезпечення підприємства: пошуку та залучення джерел інвестування; виявлення інвестиційного потенціалу, що базується на інвестиційній політиці підприємства спрямованої на виконання проектів; виявлення та покращення середовища реалізації інвестиційної політики; забезпечення єдності вкладення інвестицій в кожну зі стадій реалізації проекту; проведення поточного контролю; оперативне планування інвестиційних ресурсів.

Функціонування механізму інвестиційного забезпечення повинно здійснюватися шляхом поєднання окремих компонентів фінансового та інвестиційного механізмів підприємства, що, у свою чергу, є невіддільними елементами єдиного економічного механізму. Така єдність повинна дозволити не тільки розглядати окремі господарські процеси на підприємстві у їх взаємозв'язку, але й виділяти саме ті, що беруть безпосередню участь у формуванні інвестиційних ресурсів та активізації інвестиційної діяльності.

Запропонований автором механізм інвестиційного забезпечення дозволить підприємству існувати в конкурентному середовищі і буде надійним важелем для встановлення стійких та стабільних позицій як на вітчизняних, так і на зарубіжних ринках. У свою

чергу це обумовить можливість без суттєвих перешкод зайняти лідируючі позиції на світовому ринку, покращуючи свою репутацію, та конкурувати з іншими високоякісними товарами.

В результаті формування інвестиційної привабливості підприємства будуть вирішені наступні задачі: залучення національних і зарубіжних інвесторів на підприємство; розвиток технологічної і виробничої бази підприємства; стабілізації виробничої, наукової і комерційної діяльності підприємства; підвищення якості і привабливості продукції; підвищення конкурентоспроможності підприємства.

УДК 625.01: 19.1

### НАПРЯМИ ПІДВИШЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Транспортний комплекс - кровенева система багатогалузевого господарського організму країни не тільки знаходиться в залежності від рівня розвитку техніки і технології інших галузей господарства, що забезпечують його діяльність, але і результатами своєї роботи безпосередньо впливає на темпи розвитку цих галузей, ефективність їхнього виробництва.

Забезпеченість транспортними комунікаціями, наявність відповідних резервів пропускної здатності значною мірою сприяє поліпшенню використання наявних виробничих потужностей, прискорення розвитку концентрації, спеціалізації і кооперування виробництва, освоєнню найбільш дешевих, але вилучених від місць споживання родовищ, створюють необхідні передумови для зниження поточних і одноразових виробничих витрат у промисловості і сільському господарстві.

Тому було зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі, що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні роки знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 78%, а активної частини – до 84,4%. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є зниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Порушений принцип простого

відтворення ОВФ та наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування у 2012 році склав лише 2,8% від їх загального обсягу.

Аналіз засвідчив, що пасажирооборот на залізницях України щорічно незначно збільшується, а інвентарний парк пасажирських вагонів старіє на 350-400 вагонів. Нині цей парк досяг критичної межі 5414 одиниць. Таким чином, оновлення ОВФ не відповідає сучасним вимогам.

Підраховано, що для закупівлі додатково 2200 вагонів потрібно близько 18800 млн грн. Національна економіка країни не має можливості виділити таку суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Тому запропоновано для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів, одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Оскільки цей проект потребує багато коштів, то необхідно розробити пропозиції та зробити науково-економічне обґрунтування його впровадження.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність використання нових форм здійснення реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Рівень ефективності транспортного виробництва в умовах ринкової економіки визначається:

1. Стабільністю попиту на перевезення й інші послуги; ступенем задоволення цього попиту; рівнем цін на перевезення й інші послуги.

2. Рівнем розвитку продуктивних сил транспортної системи (тобто наявністю і якістю техніки, технології, систем керування, наявністю і кваліфікацією кадрів) у кожен даний момент часу, який оптимально співвідноситься з величиною попиту на перевезення.

3. Пристосованістю продуктивних сил транспортних підсистем і можливістю диверсифікованості виробництва, особливо при спаді перевезень.

4. Конкурентоздатністю транспортних підсистем

у боротьбі за залучення вантажів і пасажирів; підвищенням ефективності їхнього функціонування за рахунок науково обґрунтованого керування розмірами перевезень і витратами на перевезення.

5. Іншими внутрішньогалузевими факторами, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва вважається інтенсифікація транспорту.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (по потужності і часу) використанні транспортних ресурсів і раціональному використанні їх на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України по водінню великовагових поїздів при спаді перевезень. Про це свідчить і досвід роботи залізниць США, де при нестабільному вантажообігу і вантажнапруженості в 5,4 рази нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 рази більш високий, ніж на залізницях України. Здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків доцільності функціонування перевезень залізничного транспорту та механізму управління його діяльністю в умовах ринкової економіки.

УДК 625:18:316

### СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ПІДХІД ДО ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ

*Котик В.В., к.е.н., доцент,  
Моцна І.В., к.е.н., асистент (УкрДУЗТ)*

Об'єктивні умови, що склалися в цей час в усіх галузях народного господарства, і в тому числі, на залізничному транспорті, мають явно негативний характер. Економічний розвиток галузі знаходиться у стані кризи, що веде до спаду виробництва.

Тому, актуальною задачею є проблема прийняття вирішень, які б сприяли на першому етапі призупиненню скорочення виробництва, на другому - його стабілізації на рівні галузі в умовах обмеженості і дефіциту виробничих ресурсів.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану та роботи залізничного транспорту, визначення його соціально-економічного розвитку, а також установа