

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

напрямку і рівня соціально-економічного розвитку галузі на перспективу.

До нинішнього часу теоретичні та практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті є недостатньо вирішеними.

Питання щодо визначення тенденцій соціального розвитку при ефективному використанні наявних соціальних ресурсів, мають місце, залишаються відкритими, тому вважається актуальним.

Ефективне використання соціально-економічних ресурсів залізничного транспорту з урахуванням науково-технічного прогресу сприяє зниженню експлуатаційних витрат і собівартості перевезень. Тому потребує розробки наукове обґрунтованої концепції з позицій розгляду галузі як макроекономічної структури, оскільки економіка визначеного виду діяльності це є мікрорівень, що взаємно обумовлений виробничою діяльністю організаційних його структур.

Мікроекономічний підхід до галузі дає можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності організаційних структур мікрорівня.

Макроекономічний підхід до галузі дає можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності, що складається з виробничих, трудових та соціальних ресурсів.

Напрямок соціально-економічного розвитку галузі доцільно визначити за допомогою системної характеристики соціального розвитку транспортної системи, що є узагальнюючим показником економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних чинників як зовнішніх, так і внутрішніх. Рівень соціально-економічного розвитку галузі доцільно визначити як сукупність багатьох рівнів соціально-економічних показників, що знаходяться у взаємно однозначній відповідності.

Визначення рівня соціально-економічного розвитку дозволило зробити наступні висновки:

формування ринкової економіки вимагає докорінних змін: форм власності, механізму розподілу прибутків, забезпечення основних соціальних гарантій, адресного соціального страхування, мотивації трудової діяльності, структурної перебудови економіки і формування ринкової інфраструктури.

Оскільки становлення ринкової економіки здійснюється на основі 2-х принципів: економічної волі ринкових суб'єктів та повної відповідальності за результати своєї роботи то цей процес невідривно пов'язаний із формуванням визначених ціннісних орієнтацій, несумісних з насильним встановленням «справедливих» виробничих відносин, насамперед у сфері розподілу, а також безумовного гарантування прав на працю і деяких інших соціальних гарантій.

Ствердження принципів соціальної справедливості здійснюється шляхом формування системи соціального захисту. Роль держави у цьому процесі полягає в установленому регульованому законодавчому порядку основних соціальних гарантій, нормативного регулювання механізмів їх забезпечення і надання соціальної підтримки. Її заходи спрямовані, в першу чергу, на вирішення задач по запобіганню масового безробіття, підвищенню ефективності використання трудових ресурсів, забезпеченню соціальної захищеності мало захищеного працездатного населення щодо його зайнятості. Тому найважливішими, конкретними заходами, які впливають із цього є: створення додаткових робочих місць, особливо в працевадлишкових районах і галузях; фахова підготовка і перекваліфікація робітників; забезпечення зайнятості громадян, що потребують соціального захисту; формування інфраструктури ринку.

Реалізацію програми дозволять виконати запропоновані методичні та теоретичні розробки вітчизняних теоретиків та практиків оскільки розглядаються теоретичні основи і проблеми ухвалення рішення про найкращий варіант соціально-економічного розвитку галузі.

Доцільним є розробка методики урахування і керування соціальними чинниками з метою активізації соціального потенціалу транспортної системи.

Ситуація в Україні нестандартна - внутрішніх засобів для виживання економіки недостатньо. Інвестиції не забезпечують заміни зношеного устаткування, а інвестори не поспішають провести вкладення через відсутність гарантій і наявність законодавчого хаосу. Функціонування транспорту України залежить від стабілізації приватного і державного виробника і споживача.

Виявлено негативні чинники, що знизили рівень виробництва транспортної галузі України: високий рівень зносу основних виробничих фондів; велика заборгованість платежів за транспортні послуги; низька конкурентоздатність на ринку міжнародних транспортних послуг; спад попиту на послуги вантажного транспорту; невирішеність проблем пільгового проїзду пасажирів міським транспортом; інвестиційна діяльність, яка в наслідок власних фінансових ресурсів на ці й інші цілі є неефективною.

За рахунок внутрішньої активізації соціальних чинників, досягається зниження збитків, але для життєздатності транспортної системи необхідні комплексні міри по переходу від збитковості до конкурентостійкості.

Ураховуючи, що транспорт є монополією, регулювання тарифної політики в цілому залежить від держави.

При наявності дефіциту бюджету

держава не в стані покривати збитки транспортного виробництва, тому необхідні докорінні зміни, спрямовані на вирішення цих проблем.

Реалізація запропонованої концепції дозволить залізничному транспорту стати беззбитковим і отримати галузь із можливістю регулювання тарифами. Реалізація наступних заходів веде до стабілізації транспортної системи.

УДК 33.658.:336

### СТРАТЕГІЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

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

Необхідність теоретичного обґрунтування та методичного забезпечення достовірного оцінювання, а на його основі – регулювання і досягнення необхідного рівня інвестиційної привабливості залізничного транспорту зумовили актуальність і вибір теми, визначили мету та завдання дослідження. Метою дослідження є розробка теоретичних положень та методичних рекомендацій щодо оцінювання та регулювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту. Здатність суб'єкта господарювання в повному обсязі залучити необхідні для розвитку інвестиції є визначальною складовою його успіху в умовах динамічного середовища. Для вітчизняних господарюючих суб'єктів вирішення проблеми інвестиційної привабливості ускладнюється наслідками невдалих реструктуризаційних процесів, які зараз відбуваються на залізничному транспорті України, недостатньо сприятливим сучасним інвестиційним кліматом в країні, диспропорціями в підготовленості до ефективного використання капіталовкладень.

Основним засобом поживлення інвестиційної діяльності в країні й активізації конкурентної боротьби за капітальні ресурси є забезпечення необхідного рівня інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, а умовою оптимального використання отриманих інвестицій є тісна інтеграція таких суб'єктів з метою створення єдиних цілісних організацій у вигляді структур на підприємствах залізничного транспорту. Вагомий науковий внесок у висвітлення теоретичних та прикладних аспектів формування інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, розроблення методології ефективної реалізації на них інвестиційних проектів (програм), формування інвестиційного портфеля з привабливих цінних паперів підприємств зробили вітчизняні та зарубіжні науковці. Незважаючи на значні досягнення в

теорії й практиці управління інвестиційною привабливістю суб'єктів господарювання, є низка проблем, які залишаються предметом дискусій і обговорень вчених-економістів. Зокрема, мова йде про застосування комплексного підходу до оцінювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту та забезпечення необхідного її рівня.

Такий підхід повинен враховувати не тільки результати діяльності залізничного транспорту за кожною їхньою функціональною сферою, але й вплив на результат оцінювання інвестиційної привабливості цих структур їх регіонального (територіального) розміщення та галузевої приналежності. Малодослідженими залишаються інші питання забезпечення та регулювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту: проведення систематичного моніторингу такої привабливості, обґрунтування стратегій розвитку цих структур, розроблення методів управління ризиками інвестування. В роботі обґрунтовано, що під інвестиційною привабливістю залізничного транспорту слід розуміти відносну характеристику цієї структури, яка базується на порівнянні значень показників оцінювання її інвестиційної привабливості з базовими значеннями.

Привабливість залізничного транспорту для інвесторів не може бути досягнута лише завдяки факторам її внутрішнього стану, оскільки її територіальна приналежність, а саме сприятливість інвестиційного клімату держави, регіону тощо також впливають на рух і спрямування капіталу. Так, тенденція до покращання інвестиційного клімату в Україні, яка спостерігається у притоку прямих вітчизняних та іноземних інвестицій.

У результаті проведених досліджень обґрунтовано оптимальний набір складових оцінки інвестиційної привабливості залізничного транспорту, який враховує глобалізаційні тенденції в сучасній економіці та динамічність світових економічних процесів, та дозволяє не тільки комплексно охарактеризувати результати діяльності виробничо-господарської структури за кожною функціональною сферою та визначити перспективи реалізації на базі цієї структури певних інвестиційних проектів, але й врахувати вплив на інвестиційну привабливість структури її галузевої приналежності та територіального розміщення. Оптимізація складу груп показників для визначення інвестиційної привабливості залізничного транспорту залежить від вимог суб'єкта інвестування. Умовами реалізації оптимальної оцінки такої привабливості є взаємна вигідність умов капіталовкладень як для залізничного транспорту, так і для інвестора.