

автомобиль в порту составляет минимальные сроки. Что же касается перевозки, пакетов железно дорожным транспортом то эта тенденция в Украине так и в целом мире имеет динамику значительного роста.

В силу геостратегического положения украинских железных дорог, ожидаются значительно большие объемы транзитных перевозок в направлении Европы и Азии. Позicionирование предложенный Украинских железных дорог в рамках решения этих задач позволит зарубежным партнерам значительно сократить временные сроки транспортировки контейнеров при минимизации времени пограничного и таможенного ожидания.

Таким образом главной проблемой решения задачи увеличения объемов контейнерных перевозок является унификация украинского транспортного законодательства в направлении европейских и мировых норм и стандартов.

УДК 620.4:622(477)

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЦТВА

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

В умовах ринкових відносин суспільство перетерплює корінні перетворення. Відбувається становлення нової економічної системи, змінюються економічні відносини. Однією з характерних рис забезпечення розвитку економіки є її корінна зміна державного регулювання підприємствами. Це зумовлюється низькою ефективністю виробництва, значними структурними диспропорціями, підривом фінансово-економічних інститутів, неефективною системою управління, планування і регулювання народним господарством у цілому та залізничним транспортом. Це визначає необхідність вироблення наукових уявлень про майбутню модель державного управління, контролю і регулювання економічних процесів, які виникають в галузі. Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що з наукових

позицій доцільно оцінити об'єктивну необхідність трансформації відносин власності, яка зумовлює перш за все зміну ролі держави в економіці за рахунок роздержавлення.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану і роботи залізничного транспорту, визначення тенденцій розвитку і ступеня взаємодії з державою, а також розроблення напрямку і рівнів розвитку на перспективу.

На сучасному етапі теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті розроблені не в повній мірі. Питання про визначення тенденцій розвитку галузі у взаємодії зі зміною державного регулювання залишаються відкритими та вважається актуальним.

Світова практика свідчить про традиційний, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення питань, пов'язаних зі зміною форми власності у зв'язку зі збитковістю їх діяльності приватизацією. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили багато вчених економістів та практиків однак окремі питання приватизації є недостатньо розглянуті тому було розглянуто фактори вибору моделі приватизації та методи приватизації. Розкрито правову базу і принципи державного регулювання і контролю на основі законів України. Встановлено сутність, поняття та принципи приватизації з точки зору загальної теорії на основі вивчення результатів напрацювань зарубіжних та вітчизняних вчених, на цій підставі, визначено переваги та недоліки різноманітних форм власності. Вивчено теоретичні, методологічні і практичні питання реформування відносин власності. На основі цього визначено фактори та методи приватизації, основні напрямки реформування власності, зроблено виділення позитивних чинників приватизації та розроблено механізм пріоритетів роздержавлення. Проведене дослідження виконано у поєднанні з встановленням негативних сторін приватизації.

На підставі виконаного дослідження класифіковано об'єкти, які не підлягають приватизації, серед яких: майно органів державної влади і управління, золотий і валютний фонди, комплекси по виготовленню

цінних паперів і грошових знаків, майно збройних сил, державні матеріальні резерви, національні, культурні і історичні цінності.

Встановлено, що реалізація мети приватизації обумовлена вирішенням конкретних програм приватизації та переслідує декілька задач, які дозволили класифікувати цілі приватизації відповідно форми роздержавлення. Доведено, що усі різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – роду, типу і вигляду.

В процесі дослідження визначено моделі приватизації, до яких можна віднести дві основні: платну і безкоштовну. Кожна з них визначає умови приватизації. Науково обгрунтовано і класифіковано етапи проведення приватизації в Україні: з моменту утворення і становлення Фонду державного майна; проведення приватизації за винятком об'єктів малої приватизації переважно шляхом орендування; проведення масової приватизації за приватизаційні папери із залученням широких верст населення; завершення сертифікаційної та перехід до грошової приватизації.

Також розроблена програма цілей та заходів, які спрямовані на реалізацію етапів приватизації. В результаті дослідження визначено передумови щодо здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту.

Зроблено аналіз зарубіжного досвіду проведення приватизації в найбільших державних корпораціях.

На підставі зробленого аналізу автором узагальнено та промодельована теорію приватизації Центральної та Східної Європи, країн з розвинутою економікою, та окремо обраних держав, таких як: Великобританія, Франція, Канада. Представляють інтерес моделі приватизації Великобританії, та країн з розвинутою економікою, що дає підстави для позичення окремих її елементів в Україні. Дослідженням встановлено, що здійснення приватизації передбачає такі основні етапи: перед приватизаційна підготовка об'єктів, підготовка об'єктів до продажу, продаж об'єктів відповідно до плану приватизації або плану розміщення акцій ВАТ, створених шляхом корпоратизації.

Таким чином, доведено, що усе

різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – родом, типом і видом. Теоретично обгрунтовано напрямки сучасного приватизаційного процесу та ефективну стратегію реструктуризації.

Визначено передумови здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту зі зміною власника шляхом перетворення державної власності в недержавну та роздержавлення другого роду, яке не пов'язане зі зміною типу власності. На підставі досвіду здійснення приватизації було сформульовано принципи, за якими вона здійснюється.

УДК 339.564

## КРЕДИТНО-ФІНАНСОВІ ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ

*Котлубай В. О., к. е. н., доцент  
(НУ «ОЮА»)*

Загально відомо, що зовнішня торгівля дає потужний додатковий імпульс розвитку національної економіки будь-якої країни.

В сучасний період у світі спостерігається тенденція до стійкого уповільнення зростання глобальної торгівлі. До останніх років розвиток національної економіки ґрунтувався не на диверсифікації її структури, а на продажі сировинних ресурсів завдяки сприятливій зовнішньоекономічній кон'юктурі. Основна причина нинішньої кризи - це українська модель сировинної економіки, яка побудована на експорті сировини і, відповідно, на тотальній залежності від цін на цю сировину. Тому підтримка та розвиток експорту вимагає від уряду країни комплексу певних інструментів з його стимулювання.

Серед великої кількості таких інструментів виділяють кредитно-фінансові, за допомогою яких здійснюється розширення кола експортерів та завоювання нових ринків збуту товарів, підвищується конкурентоспроможність товарів та послуг, зменшується їх собівартість тощо.

Для застосування такого інструменту в