

выкупили частную компанию, эксплуатировавшую подъездной путь в морской порт, а также ведут строительство новой ветки. Кроме того, Казахстанские железные дороги активно развивают терминальную инфраструктурную сеть в морских портах – как внутри, так и вне Казахстана. Например, в 2014 году в китайском порту Ляньюньган Казахстанские железные дороги запустили контейнерный терминал: приобрели 20 гектаров земли, создали с китайской стороны совместное предприятие. Вскоре планируется достроить склады, и развивать транзитные перевозки из Китая. Единственный в стране морской торговый порт Актау – также находится в управлении АО «Казахстанские железные дороги». Компания приобрела в собственность сухогрузы и запустила свою судоходную линию по Каспию. Также КТЖ фрахтует суда по мере необходимости для перевозок грузов в Иран, в Баку, Астрахань, Махачкалу и другие порты.

Такая логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с транспортными компаниями на международном транспортном рынке.

Логистические принципы и подходы эффективны не только при управлении материальными потоками. Они имеют большие перспективы и для совершенствования пассажирских перевозок.

Как в случае грузовых, так и в случае пассажирских перевозок главной задачей является доставка перемещаемого объекта от пункта отправления до пункта назначения с минимальными совокупными затратами при установленном уровне качества транспортировки.

В организации грузовых и пассажирских потоков много общего, хотя немало и различий. Основное различие состоит в том, что пассажир одновременно является не только объектом перемещения, но и потребителем транспортных услуг.

Использование логистических подходов и принципов в организации перевозок особенно актуально в период экономического кризиса и падения объемов транзитных перевозок для Украины, как транзитной страны и может быть использована в Украине в условиях структурной перестройки экономики и реформирования отрасли.

УДК 330.322.001.76:656.2

### ДЕЯКІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Жердєв М.Д., к.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Сьогодні важливого значення набуває проблема формування та управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті. Реалізація напряму інноваційного розвитку потребує надійного інвестиційного забезпечення. Отже, інноваційно-інвестиційна стратегія розвитку залізничного транспорту, окремих його галузей має здійснюватись на основі поєднання науково-технічної, виробничої та фінансової сфер.

Стратегія інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств залізничного транспорту вкрай необхідна для залучення інвестицій, впровадження інновацій, відновлення конкурентоспроможного потенціалу, зростання зайнятості населення країни. Тому для цього інноваційно-інвестиційна стратегічна програма на залізничному транспорті повинна мати комплексність, цільову спрямованість, безперервність і містити чіткий напрям його розвитку на довгострокову перспективу [1].

Однією з проблем, є розгляд і аналіз важливих питань управління інноваційними процесами; наголошення на необхідності дотримання принципу інноваційності в умовах виконання будь-якої діяльності, будь-яких функцій, організації будь-яких процесів; актуалізація значущості внутрішніх джерел розвитку при формуванні інноваційного соціально-економічного розвитку підприємств на залізничному транспорті. Необхідність вирішення сформованих завдань обумовлює доцільність розгляду такої категорії економічної науки, як “інноваційно-інвестиційна діяльність”, виявлення її сутності, значущості, напрямків формування та сфер застосування, методів оцінки та управління залізничною галуззю.

Фінансове забезпечення інвестицій, як основна складова, що гарантувала б розвиток інноваційного процесу на залізничному транспорті, залишається однією з найбільш гострих проблем. Спад інвестиційної діяльності обумовлений, в основному, недостатністю, як власних коштів так і коштів з держбюджету, які повинні були йти на оновлення устаткування, рухомого складу та ін., вбачаючи те, що

залізнична галузь є однією із суттєвих платників податків.

Для вирішення виникаючих проблем стратегія інноваційного розвитку має формуватись відповідно до головних цілей залізничної галузі та на наявному або створюваному новому науковому, виробничому, збутовому потенціалі підприємств залізничного транспорту, під які виділяються ресурси і здійснюється певний їх захист. При цьому має передбачатися не тільки визначення своїх ключових позицій, а й рівень економічної безпеки на перспективу залежно від виду обраної ринкової стратегії. Стратегія являє собою узагальнену модель дій, необхідних для досягнення поставлених цілей.

Поряд із низькими обсягами фінансування науки й інноваційної діяльності важливою проблемою є деформоване співвідношення витрат на науку та інновації. Загалом варто зазначити досить низьку активність як держави, так і приватного сектора у здійсненні інноваційних інвестицій, відставання України за більшістю показників від розвинених країн, невідповідність основних пропорцій фінансування (співвідношення прикладних і фундаментальних досліджень, державного й приватного фінансування) світовим нормам [2].

Для реалізації інноваційно-інвестиційної стратегії важливе значення мають джерела фінансування, а саме зовнішні та внутрішні.

Залучення зовнішніх джерел (інвестицій та кредитів) досить проблемне, оскільки в умовах падіння обсягів перевезень, що продовжується на різних видах транспорту України, більшість малих та середніх підприємств, що займаються перевезеннями, або є боржниками, або працюють нестабільно.

Внутрішні джерела фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності визначаються обсягом прибутку і дають стимул для розширення зовнішніх. Однак можливості підприємств залізничного транспорту щодо залучення інновацій різні, що зумовлено передусім існуючими ресурсними обмеженнями, особливо фінансовими. Тому управління інноваційною діяльністю слід здійснювати, з одного боку, з огляду на потенційні можливості інновації у формуванні конкурентних переваг, а з іншого – на інвестиційні можливості самої залізничної галузі.

В інвестиційній сфері економіки України триває затяжна криза, що не дає змоги підприємствам залізничного транспорту вирішити поточні виробничі проблеми та

виконувати програми реалізації інноваційних проектів. Без істотного поліпшення інвестиційного клімату в нашій державі активізація інноваційної діяльності залізничної галузі, та водночас перехід на інноваційну модель розвитку – неможливі. Управління науково-дослідними та дослідно-конструкторськими роботами на підприємствах залізничного транспорту має, зокрема, стосуватись: оптимізації цих робіт, організації тестування інноваційних розробок тощо.

Проаналізувавши важливість інноваційного розвитку залізничної галузі, при дослідженні деяких інвестиційних аспектів формування інноваційно-інвестиційної стратегії господарської діяльності підприємств залізничного транспорту було запропоновано науково обґрунтовані рекомендації щодо пожевлення інвестиційних процесів в економіці для ефективного інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту.

### Список використаних джерел

1. Олійник О.М. Інтелектуальний потенціал як основа інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту [Текст] / О.М. Олійник, І.В. Токмакова // Матеріали Всеукраїнської заочної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку», Харків, 2013. – С.385
2. Стрільчук Р.М. Трансформація теорії управління стратегічними можливостями підприємства [Текст] / Р.М. Стрільчук // Актуальні проблеми економіки, 2014. - №6. – С. 42.

УДК [656.224(-214):332.1:658.5]

## ЩОДО ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Задоя В.О., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

Ухвалення ефективних рішень з підвищення рентабельності (зниження збитковості) пасажирських перевезень в приміському сполученні неможливе без