

K_j - коефіцієнт значущості j-го технічного параметра РС.

Очевидно, що Π повинен збільшуватися з підвищенням відповідності технічних характеристик РС і знижуватися при зростанні суми витрат:

$$\Pi_{PC_i} = \frac{CBTP_{PC_i} \times K_{TP}}{CBEП_{PC_i} \times K_{EP}}, \quad (8)$$

де K_{TP} , K_{EP} - коефіцієнт значимості відповідно технічної та економічної складової i-го РС.

Висновок. Запропонована методика визначення пріоритетності інвестування рухомого складу може використовуватися як на залізницях України до укладення договорів про постачання РС, так і на підприємствах-виробниках для розробки найбільш конкурентоздатного РС.

Анотація. Обоснована необхідність определения пріоритетности инвестирования подвижного состава для железнодорожного транспорта Украины. Предложена методика определения пріоритетности инвестирования подвижного состава, который позволит более эффективно вкладывать средства в подвижной состав и обеспечить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: подвижной состав, инвестирование, пріоритетность инвестирования.

Summary. The necessity of determination of priority of investing of mobile composition is grounded for the railway transport of Ukraine. The method of determination of priority of investing of mobile composition which will allow more effectively to inlay facilities in a rolling stock and provide the competitiveness of railway transport is offered.

Keywords: the rolling stock, investments, priority to investments.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 658.152

НАПРЯМКИ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Яковенко В.Г., старший викладач (УкрДАЗТ)

Представлено напрямки активізації інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту, з урахуванням проблем інвестування та державного регулювання інноваційної діяльності.

Ключові слова: інвестиції, інновації, інноваційно-інвестиційна діяльність, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт є відкритою системою, на яку впливають багаточисленні фактори зовнішнього середовища. Тому ефективність цього виду транспорту та його стратегії розвитку значною мірою залежать від адаптаційних можливостей. Залізницями здійснюється основний

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк І.А. Инвестиционный менеджмент. - К.: МП «ИТЕМ» ЛТД «Юнайтед Лондон Тейд Лимитед», 2000. – 275 с.
2. Гуткевич С.А. Приоритетность и привлекательность объектов инвестирования. – К.: ВЦ «Варта», 2006. – 317с.
3. Кучарина Е.А. Инвестиционный анализ. – Питер. – 2007. – 160 с.
4. Сааджан В.О., Сааджан І.О. Вибір пріоритетів інвестування промислового виробництва. – Одеса: ОЛІМП, 2007. – 457с.
5. Федоренко В.Г., Іткін О.Ф., Степанов Д.В та ін. Інвестиційні процеси в промисловості України: Монографія. – К.: Наук. світ, 2004. – 447с.
6. Федоренко В.Г. Інвестиційний менеджмент: Навч. посібн. – К.: МАУП, 2005. – 184 с.

об'єм перевезень в галузях народного господарства, а також забезпечуються масові перевезення вантажів та пасажирів, зберігаючи виробничі зв'язки країни.

На теперішній час стан матеріально-технічної бази залізничного транспорту не відповідає перспективним вантажо- та пасажиропотокам, а також не дозволяє забезпечити потреби економічного розвитку країни, так як існує досить велика кількість недоліків, що сприяють зниженню пропускної спроможності залізниць. Для забезпечення зростаючого обсягу перевезень необхідно нарощування промислово-економічного потенціалу залізничного транспорту у відповідності до сучасних вимог НТП.

Державне регулювання та розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності здійснюється в кожній державі, і необхідність його активізації залежить від стану інвестиційних та інноваційних процесів у країні й рівня розвитку економіки в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанням розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності на залізничному транспорті займалися такі вчені-економісти, як В. Галабурда, О. Дейнека, В. Дикань, С. Галуза, Л. Позднякова, О. Мікрюкова, Т. Мукмінова [1-4] та ін. Та незважаючи на значну кількість наукових пропозицій та розробок питання активізації інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті залишається не вирішеним.

Метою статті є розробка пропозицій, щодо активізації інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України.

Вклад основного матеріалу. Економічна криза в Україні зробила найбільший негативний вплив на інвестиційні процеси в Україні. Так, в 1997 р. валовий внутрішній продукт в Україні становив 42% рівня 1990 р., тоді як обсяг інвестицій в основний капітал скоротився за той самий період до 21%. Це була найбільш кризова ситуація, адже розмір капітальних вкладень скоротився в 4,8 рази порівняно з базисним 1990р. У наступні роки ситуація трохи стабілізувалася, й індекс інвестицій в основний капітал становив 343,5% рівня 1990 р у 2003 р., 55,7% – у 2004 р. та 56,8% - у 2005 році.

Основні причини, які стримують приплив інвестицій в Україну й не дозволяють досягти більш високих показників:

1. Економічні: низькі темпи реформування економічної системи; складна й негнучка податкова система; відсутність виробленої амортизаційної політики; неефективно функціонуюча банківська система; недосконалий бюджетний устрій; обмежені можливості використання інструментів фондового ринку; неефективний процес приватизації, що не створив фундаменту для розвитку інвестиційних процесів;

недостатній розвиток малого й середнього бізнесу; високий рівень тіньової економіки й економічної злочинності.

2. Політичні й правові: наявність протиріч між виконавчими й законодавчими органами влади; недосконалість правової бази, відсутність логічно завершеного системного законодавчого забезпечення інвестиційної діяльності; нестабільність законодавства, внесення невмотивованих змін і доповнень у правові акти; недостатня правова база захисту інвестицій.

3. Організаційні: відсутність сучасної системи організації державного управління економічними процесами з використанням нових стилів і методів управління; відсутність системного інформаційного забезпечення інвестиційної діяльності; нерозвиненість ринкової інфраструктури.

4. Соціальні: корупція й бюрократія при вирішенні питань здійснення інвестиційної діяльності; безвідповідальність українських підприємств-партнерів; низька підприємницька активність населення.

У сукупності усі ці причини ведуть до становлення несприятливих умов здійснення інвестиційної діяльності в Україні, та як наслідок стримує розвиток інноваційної діяльності народного господарства в цілому та залізничного транспорту зокрема.

Державне регулювання економіки являє собою цілеспрямовані процеси, здійснювані на основі певних форм і методів впливу і які забезпечують ефективний розвиток економічних процесів у країні. Проте, здійснюючи політику регулювання й стимулювання інноваційного розвитку, держава змушена постійно розв'язувати проблему балансу розподілу суспільних ресурсів. Вкладаючи кошти в стимулювання споживчого попиту, суспільство відволікає їх від інвестиційного й інноваційного напрямів. За рахунок централізованих фінансових ресурсів доцільно фінансувати життєво важливі для країни та зокрема залізничного транспорту інноваційні проекти. Для підвищення віддачі від виділених з бюджету коштів, з метою підтримки інноваційної сфери рекомендується керуватися також принципами[4]:

1. Швидкої віддачі, коли кошти вкладаються у вже наявні інноваційні проекти, які перебувають на стадії реалізації, або проекти, які потребують незначного доопрацювання. При цьому віддачею є не лише відшкодування витрачених коштів, а й повернення інвестованих ресурсів з приростом доданої вартості і прибутку або ефект, що не має матеріального втілення й тільки опосередковано впливає на ефективність функціонування економіки;

2. Розподілу з часовим лагом – коли йдеться про інвестування інноваційних проектів, що

охоплює усі сфери економіки країни. Цей принцип досить актуальний, коли йдеться про недостатність ресурсів для повноцінної підтримки всіх інноваційних програм державного значення.

Також необхідно приділити увагу розв'язанню наступних задач: з'ясувати основні напрямки інституційного забезпечення технологічного розвитку економіки України, етапи формування інституційних структур, провести оцінку інноваційної активності промислових підприємств.

В економіці України інституційний розвиток іде за двома напрямками: перший – формування власних інститутів, які відповідають вимогам сучасної ринкової економіки; другий – адаптація існуючих інститутів в систему міжнародних інституцій.

На нашу думку, в умовах ринкової економіки необхідне укрупнення в деталях

оптимальної концентрації та економії затрат на здійснення ряду заходів, що перехрещуються. Тому ми пропонуємо свою науково-обгрунтовану точку зору, де удосконалено класифікацію інституційного забезпечення інноваційного розвитку, яка наведена на рисунку 1.

У цьому новому або вже створеному інноваційному фінансово-координаційному інституті будуть більш ефективно реалізовані заходи спрямовані на підвищення ефективності інноваційної діяльності.

За умов, коли традиційні чинники економічного зростання, що спиралися переважно на мобілізацію наявних ресурсів, вже практично вичерпано, суттєвих зрушень у напрямі трансформаційних змін економіки можна очікувати через впровадження інноваційної моделі її розвитку.

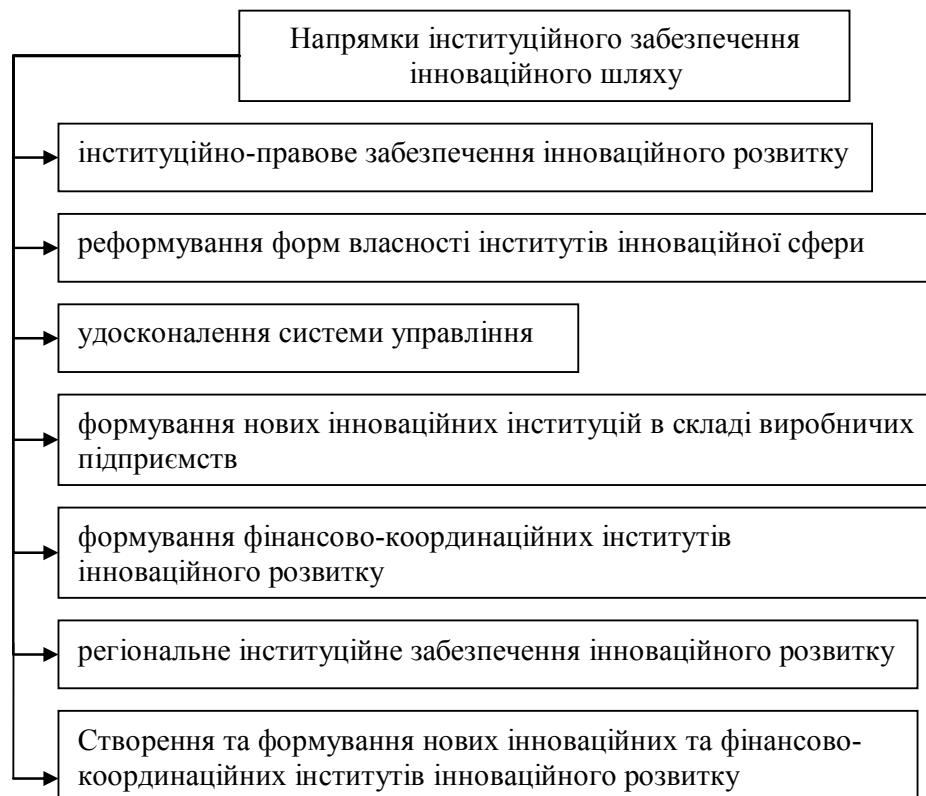


Рисунок 1 - Удосконалена схема напрямків інституційного забезпечення інноваційного шляху

Перехід економіки на інноваційну модель розвитку передбачає створення на тлі наукоємних виробництв проривних конкурентоспроможних технологій.

Різне скорочення в останні роки інвестицій, передусім у реальний сектор економіки країни, призвело до загрозливого зниження виробництва високотехнологічної продукції, що є наслідком суперечностей, які виникли в процесі реформування економіки і перешкоджають

досягненню цілей інноваційного розвитку. Йдеться насамперед про невідповідність між високою ціною капіталу та інноваційною спрямованістю реформ [1-4].

Аналіз ситуації, що склалася навколо порушеного питання, свідчить, що без здійснення державою рішучих кроків Україна не подолає переходу від інерційного індустріального розвитку до випереджаючого інноваційного. Ці кроки мають

бути спрямовані на вирішення наступних основних завдань які наведено на рисунку 2.



Рисунок 2 - Пропозиції щодо переходу від інерційного індустріального розвитку до випереджаючого інноваційного

На нашу думку, введення гнучких норм оподаткування в сфері проектування та виробництва нової конкурентноспроможної продукції може зацікавити виробників та розширити інноваційну діяльність. Держава, як гарант добробуту населення повинна провадити державне замовлення на інноваційну продукцію, таким чином виступаючи гарантом виконання потреб населення. Оскільки для впровадження будь-якого інноваційного проекту необхідні фінансові ресурси, то значну увагу необхідно приділити механізму кредитування інноваційної діяльності. З метою поширення та розповсюдження науково-технічної та інноваційної інформації необхідне створення регіональної інформаційної мережі, таке впровадження дасть можливість і виробникам і замовникам мати нову інформацію, що цікавить. Тож розглядаючи залізничний транспорт, як основного виконавця державного замовлення транспортних перевезень, як одну з провідних

галузей народного господарства чия діяльність прямопропорційно впливає на розвиток економіки країни на нашу думку повинно приділятися досить уваги для розвитку діяльності даної галузі. А особливо необхідно стимулювати розвиток інноваційно-інвестиційної сфери залізниць. Оскільки потрібно не тільки підтримувати залізничний транспорт у належному стані, з метою виконання планових обсягів перевезень, а й розвивати та підвищувати його конкурентноспроможність, з одного боку. З іншого ж боку надання більш якісних послуг, з використанням новітніх технологій надасть можливість виконання більших обсягів вантажообігу та пасажиробігу, що позитивно відзначиться не тільки на фінансових показниках роботи залізниць, а й на економіці всього народного господарства країни.

Враховуючи те, що стан основних фондів залізничного транспорту знаходиться не в кращому стані, відродження галузі доречно

розпочати з інвестування проектів, що спрямовані на вирішення наступних задач: залучення та засвоєння додаткових об'ємів перевезень вантажів та пасажирів за рахунок покращення якості та ефективності транспортного забезпечення; підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту; підвищення безпеки, надійності та ритмічності експлуатаційної роботи, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище; скорочення експлуатаційних витрат, підвищення продуктивності праці та фондovіддачі, створення на цій основі умов для формування тарифів на перевезення вантажів; розвиток системи інформаційного забезпечення з метою підвищення ефективності роботи; здійснення маркетингових досліджень; впровадження ресурсозберігаючих технологій; оснащення залізничного транспорту рухомим складом нового покоління; соціальний захист робітників.

Інвестиційна діяльність на залізницях повинна формуватися, виходячи з наступних можливостей: повного самофінансування за рахунок власних коштів; залучення приватного капіталу і кредитів вітчизняних та іноземних фінансових організацій; покриття державою витрат, пов'язаних із соціально важливими перевезеннями та послугами, які не відшкодовуються встановленими тарифами; бюджетного фінансування для окремих об'єктів державного значення.

Обмеженість інвестиційних коштів потребує ретельного обґрунтування інвестиційних програм та проектів розвитку залізничного транспорту. Тому для ефективного використання інвестицій необхідне впровадження конкурсного відбору інвестиційних проектів за критерієм окупності.

Метою інвестиційного проекту є забезпечення стійкості залізниць на транспортному ринку. Періоди інвестиційних програм вимірюються роками. А це означає, що інвестиційний проект повинен базуватися на припущенні про те, яким буде цей прогнозний період залізничного транспорту. Слід враховувати, що точність оцінки не може бути повністю достовірною, тому інвестиційним проектам

властива певна міра ризику, що залежить від ступеня невизначеності інформації про майбутній стан об'єкта та про середовище, в якому буде реалізовано проект.

Під час економічної кризи інвестиційна діяльність в Україні значно знизилася. Однією з причин цього є те що інфляція значно знецінює інвестиційні засоби.

На підставі проведеного дослідження розроблено заходи направлені на підсилення інноваційно-інвестиційної діяльності залізниць України до яких відносяться: збільшення обсягів інвестиційних ресурсів за рахунок прибутку і нової амортизаційної політики; посилення впливу держави на активізацію інвестиційного процесу через збільшення обсягів бюджетного фінансування інвестицій; введення кредитних основ бюджетного фінансування інвестицій; створення умов для залучення довгострокових кредитів банків; мобілізація засобів під ефективні інвестиційні проекти

Висновки. Отже від ефективності інвестиційної політики Укрзалізниці залежать стан виробництва, положення і рівень технічної оснащеності основних виробничих фондів залізниць, рішення соціальних і екологічних проблем.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоспособность предприятий / В.Л. Дикань - Харьков: Основа, 2007. - 345 с. (Монографія).
2. Галуза С.Г., Микрюкова Е.А. Инновационно-инвестиционные приоритеты трансформационной экономики // Актуальные проблемы экономики. Наук. екон. журнал Нац. академ. Управления. – 2007. - № 12(78). – С. 12-22
3. Аксьонов І.М. Ефективність пасажирських залізничних перевезень. / І.М. Аксьонов // Монографія. - 2004. - 284 с.
4. Мукмінова Т.О. Економічна конкуренція на залізничному транспорті / Т.О. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2001. - № 4. – С. 48-58.

Анотація Представлено направлення активизации инновационно-инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта, с учетом проблем инвестирования и государственного регулирования инновационной деятельности, железнодорожный транспорт.

Ключевые слова: *инвестиции, инновации, инновационно-инвестиционная деятельность.*

Summary. The improvements of chart of activation of innovative-investment activity of railway transport are presented, taking into account the problems of investing and government control of innovative activity.

Keywords: *investments, innovatsii, innovative-investment activity.*

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.