

вання в Україну. Про це також свідчить галузевий аналіз залучення іноземних інвестицій в економіку України за перше півріччя 2011р., а саме зростання інвестицій в наступних галузях: металургія, будівництво, торгівля, фінансова діяльність. Проте, значно відчутна потреба іноземних інвестиційних ресурсів у таких сферах як: сільське господарство, харчова промисловість, хімічна промисловість, машинобудування, сфера послуг.

На даному етапі визначаються наступні характерні особливості українського ринку інвестицій, що сприяють залученню іноземного капіталу:

реформування законодавчої бази в напрямках підвищення інвестиційної привабливості галузей народного господарства; наявність значного потенціалу країни, що полягає в можливості використання природних ресурсів; стрімке входження України в кон'юнктуру міжнародних ринків. Таким чином, дотримання зазначених вище умов та утримання стабільного курсу національної валюти в подальшому сприятимуть збільшенню обсягів залучення іноземних інвестицій в економіку України.

#### **Список використаної літератури:**

1. Грицюк Г.Р. Проблемні аспекти залучення іноземних інвестиційних ресурсів в економіку / Г.Р. Грицюк, І.Д. Фаріон // Всеукраїнський науково виробничий журнал «Інноваційна економіка» / Тернопільський національний економічний університет, 2011.-стор. 229-233.
2. Дахно І.І. Міжнародна економіка: Навч. посіб. - 2-ге вид., випр. і допов./ І.І. Дахно. - К.: МАУП, 2006. — 248 с.
3. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Іваноньків О.О. Політика держави щодо інвестиційної діяльності в Україні та перспективи прямого іноземного інвестування / О.О. Іваноньків // Актуальні проблеми економіки. - 2007. - N 11. - С.12-18.
5. Майорова Т.В. Інвестиційна діяльність: підручник / Т.В. Майорова. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 472 с.
6. Новак В.О. Вплив діяльності ТНК та процесу глобалізації на стан економіки України / В.О. Новак, І.М.Андрійчук // Актуальні проблеми економіки. Національний авіаційний університет, м. Київ - 2010. - N 4.
7. Реверчук С.К. Інвестологія: наука про інвестування: Навч. посібник/ С.К. Реверчук, Н.Й. Реверчук, І.Г. Скоморович та ін. – Атіка, 2001. – 264 с.

*Автором проаналізована динаміка прямих іноземних інвестицій в Україну за останні шість місяців. В статті представлена класифікація іноземних інвестицій, характерних для економіки України, проведено порівняльний аналіз прямих і портфельних іноземних інвестицій, досліджена роль і значення привертання іноземних інвестицій в економіку країни.*

*The author has analyzed the dynamics of foreign direct investment in Ukraine over the past six months. The classification of foreign investments specific to the Ukrainian economy, a comparative analysis of foreign direct and portfolio investment, investigated the role and importance of attracting foreign investments into the economy.*

Рецензент: д.е.н., професор Чупис А.В.

Дата надходження до редакції: 03.03.2012 р.

УДК: 625. 15:17

#### **РОЗРОБКА МОДЕЛІ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА**

**Л. О. Позднякова**, д.е.н., професор, Українська державна академія залізничного транспорту

**Л. С. Ковалевич**, Українська державна академія залізничного транспорту

**В. О. Котик**, к.е.н., доцент, Українська державна академія залізничного транспорту

**Актуальність теми.** Забезпеченість транспортними комунікаціями, наявність відповідних резервів пропускну 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 актуальном є проведення дослідження що направлено на пошук шляхів підвищення ефективності транспортного виробництва яки можуть бути реалізовано за ра-

хунок проведення реформування галузі. Тема статті має актуальне значення. Зазначене підкреслюється тим, що основні процеси розвитку залізничного транспорту в Україні характеризуються нажаль значним відставанням основних показників роботи залізниць світу, одним з основних причин є обмеженість важливих джерел фінансування та законодавчої неврегульованістю даної сфери. Прагнення до формування благонадійного інвестиційного клімату в державі обумовлюється необхідністю раціонального сполучення ринкових механізмів і методів державного регулювання стратегічного розвитку залізниць України.

### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Існуюча ситуація у сфері економіки залізничного транспорту України поки ще не відповідає сучасним потребам ринку. Тому для того, щоб забезпечити економічне оновлення та стабільне зростання економіки, особливо в умовах сучасної фінансово-економічної кризи, мають бути терміново переглянуті та удосконалені науково-методичні основи механізму підвищення ефективності роботи, тобто розроблена ефективна стратегія управління розвитком залізничного транспорту України.

Разом з тим, значний вклад у розроблення теорії державного регулювання зробили такі вчені-економісти як Л.І. Абалкін, В.П. Бабич, Н.В. Гейц, С.Г. Галуза, І.І. Лукінов, С.В. Мочерний, Л.А. Антоненко, Л.А. Павловський та ін. В. І.В. Белов, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков, М.Є. Мандриков, Д.П. Богиня, Б.М. Данилишин, Н.В. Терьошина, Н.Г. Сміхова, М.М. Толкачева, Р.М. Царьов, О.М. Аксьонов, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Ю.Ф. Кулаєв, Л.О. Позднякова, Бараш, Т.І. Єфіменко, Т.О. Мукмінова та ін. Проте роботи зазначених та інших вчених не охоплюють усієї складності роботи залізниць у сучасних умовах. Разом з тим, значна частина аспектів функціонування організаційно-економічного механізму стратегічного розвитку управління потенціалом залізничного транспорту України, підвищення їх економічної ефективності з урахуванням умов сучасної економіки, які характерні для України на даному етапі розвитку, залишаються недостатньо висвітлені та вимагають подальшого теоретичного та практичного удосконалення.

**Виклад основного матеріалу.** Теоретичною основою виконаних досліджень стали діалектичний підхід до розуміння сутності економічних процесів і явищ, Укази Президента і постанови уряду України по економічним питанням; нормативні документи по стабілізації народного господарства і переходу до ринкових відносин. У процесі роботи вивчалися й аналізувалися праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів. Змістовний економічний аналіз сполучався з використанням сучасних методів аналізу.

Виконані дослідження безпосередньо пов'язані з програмами і планами науково-дослідних робіт у галузі по обраному науковому напрямку – економічні аспекти підвищення ефективності і якості роботи залізничного транспорту, реалізація яких дозволяє досягнути підвищення ефективності роботи підприємств. Алгоритм дослідження наведено на рис. 1.

У наші дні Уряд України включив транспорт у перелік базових галузей, що вимагають першо-

чергової уваги.

Проблема підвищення ефективності розвитку і функціонування транспорту – одна з кардинальних в економіці країни. Зараз в економічній науці найчастіше недооцінюється важливість таких критеріїв, як потреби суспільства в транспортних послугах і ступінь їхнього задоволення. Це пояснюється насамперед відсутністю науково обґрунтованої методики визначення народногосподарських потреб у послугах транспорту, неправильною оцінкою ефективності капітальних вкладень у його розвиток, а також недооцінкою ефекту, що виявляється в інших галузях народного господарства за рахунок їх більш раціонального розвитку, зниження втрат і підвищення якості продукції.

Недооцінка ролі транспорту виразилася в тому, що його розвиток протягом тривалого часу стримувався проведеною на державному рівні інвестиційною політикою.

Починаючи з 1940 р. по дійсний час частка залізничного транспорту в загальному обсязі капітальних вкладень знизилася з 12,3% до 1,6%. У результаті темпи росту вантажообігу істотно випереджали темпи будівництва і модернізації залізниць. Це привело до зниження ефективності транспортного виробництва.

Рівень ефективності транспортного виробництва в умовах ринкової економіки визначається (Рис.2):

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. Конкурентноздатністю 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.

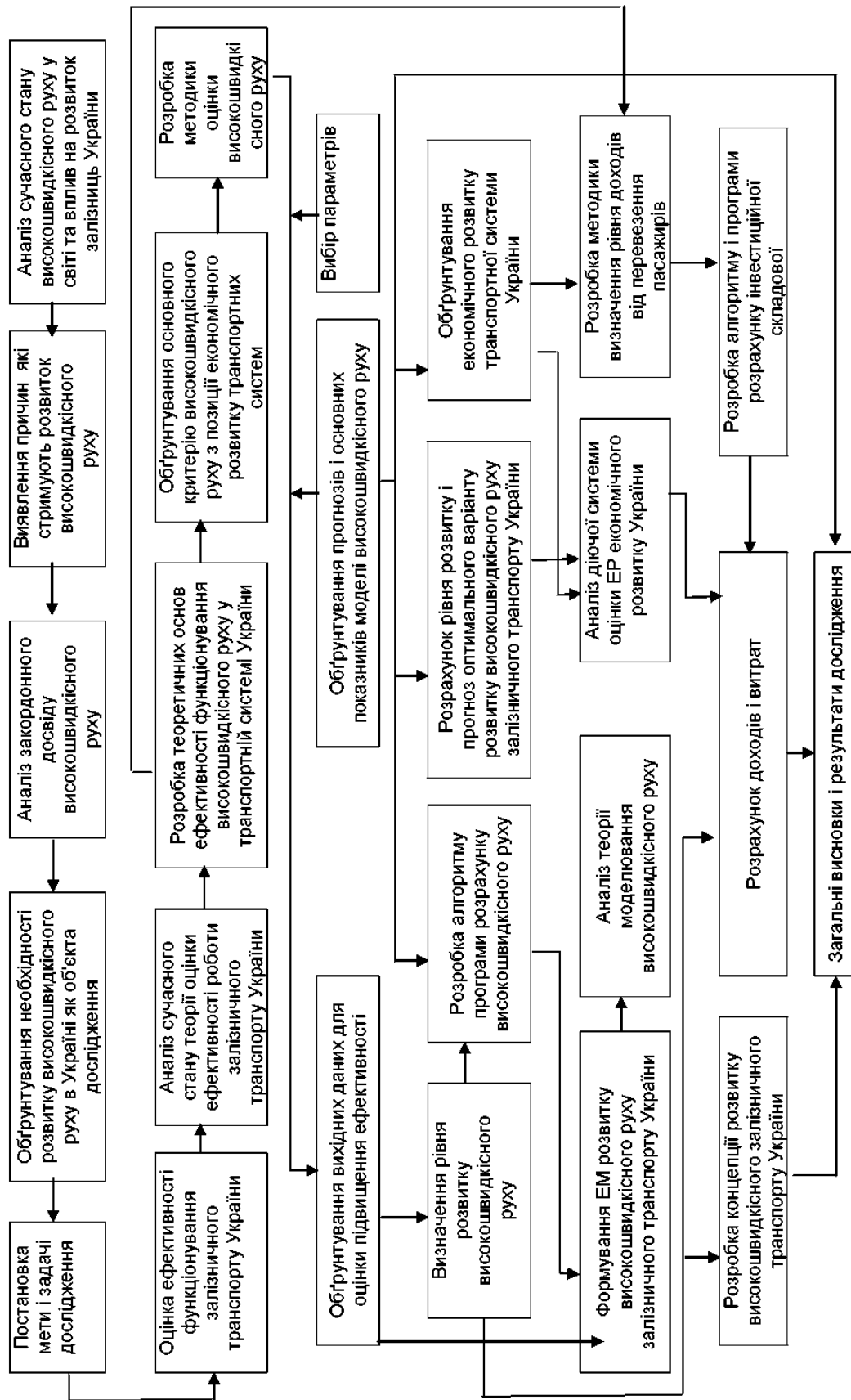


Рис. 1. - Алгоритм управління високошвидкісним рухом залізничного транспорту України.

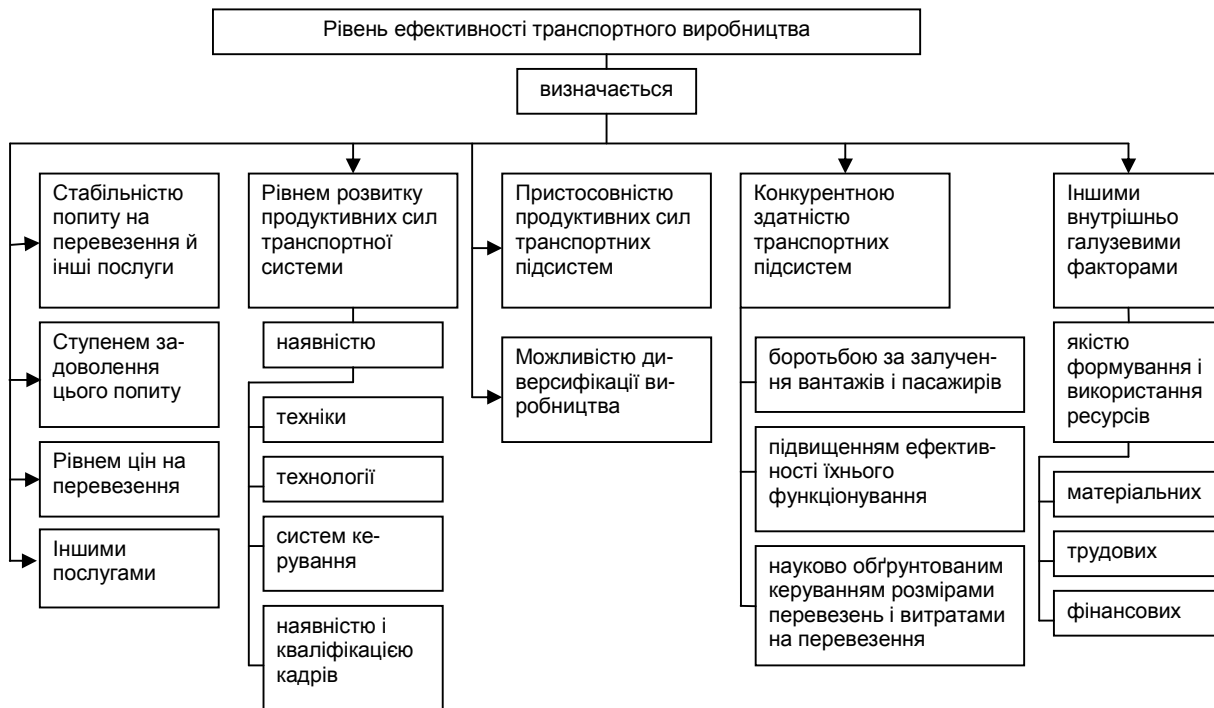


Рис. 2 Фактори, які характеризують рівень ефективності транспортного виробництва суспільногосподарчого комплексу від тривалості доставки вантажів та пасажирів.

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.

Особливе значення інтенсифікації перевезень на залізничному транспорті розуміється насамперед його високою фондомісткістю і роллю в задоволенні потреб населення і народного господарства в перевезеннях. Аналіз показників використання основних виробничих фондів буде зроблено у другому розділі.

При вивченні можливостей інтенсифікації розглядають шляхи удосконалювання організації і технології перевезень, а також здатності господарського механізму, стимулювати краще використання ресурсів, які мають у наявності у залізничного транспорту України.

Кількісна оцінка впливу інтенсифікації залізничного транспорту на прискорення соціально-економічного розвитку народного господарства

здійснюється виходячи з залежності тривалості обороту оборотних коштів.

Відомо, що тривалість доставки, будучи істотною частиною часу звертання, визначається відстанню перевезення і швидкістю доставки. Швидкість доставки – це один з найважливіших показників інтенсивності використання транспортних ресурсів у часі.

Використання категорії «продуктивна сила систем» (ПСС) правомірно як на мікро, так і на макрорівні.

У зв'язку з цим спрощується збалансування систем і підсистем по вертикалі; порівняння продуктивних сил транспортних (і не тільки транспортних) підсистем, залучених у єдиній технології товароруку; формування господарського механізму, в основі якого лежить інтерес до поліпшення, зокрема, до підвищення ефективності використання ресурсів.

Продуктивна сила систем як економічна категорія надзвичайно сприйнятлива до ринків праці, капіталу, товару. Практичне застосування категорії ПСС дозволяє сформулювати основні правила керування витратами на перевезення і виробництво; кількісно вимірювати НТП, об'єднавши численні розрізнені науково-технічні програми в єдину комплексну програму підвищення ефективності НТП; вирішити проблему конкурентоздатності не тільки окремих видів техніки, але і товарів узагалі, а також видів діяльності. Категорія ПСС застосовна і до проблеми ефективності перевезень в умовах нестабільного на них попиту.

Тенденція падіння обсягів виробництва і перевезень не може продовжуватися тривалий час без серйозних наслідків для суспільства. Тому, для забезпечення інтенсивності роботи транспорту потрібно вже зараз вирішувати проблеми розвитку залізниць і забезпечення високої ефективності їхньої роботи.

Для зниження вартості перевезень масових вантажів необхідно не розпоршувати потік по рівнобіжних лініях, а навпаки – за принципом великомасштабного виробництва провести максимальну його концентрацію на найважливіших лініях, підсилюючи цю концентрацію вантажопотоку системою залізничних ліній, побудованих перпендикулярно до них.

Цілеспрямовано вивчити проблему створення «кістяка» надмагістралей на найважливіших напрямках шляхом будівництва третього шляху; використання могутнього рухомого складу з великими навантаженнями, високими швидкостями; реконструкцією і розвитком технічних станцій. Такі надмагістралі дозволять спеціалізувати рух потягів, пропускати за умов необхідності тільки маршрутні потяги підвищених вагових параметрів. Це допоможе знизити собівартість перевезень, особливо масових вантажів, у 2,5 – 3 рази і підвищити швидкість до 600-800 км/добу, що приведе до економічного зближення районів. (Рис. 3)

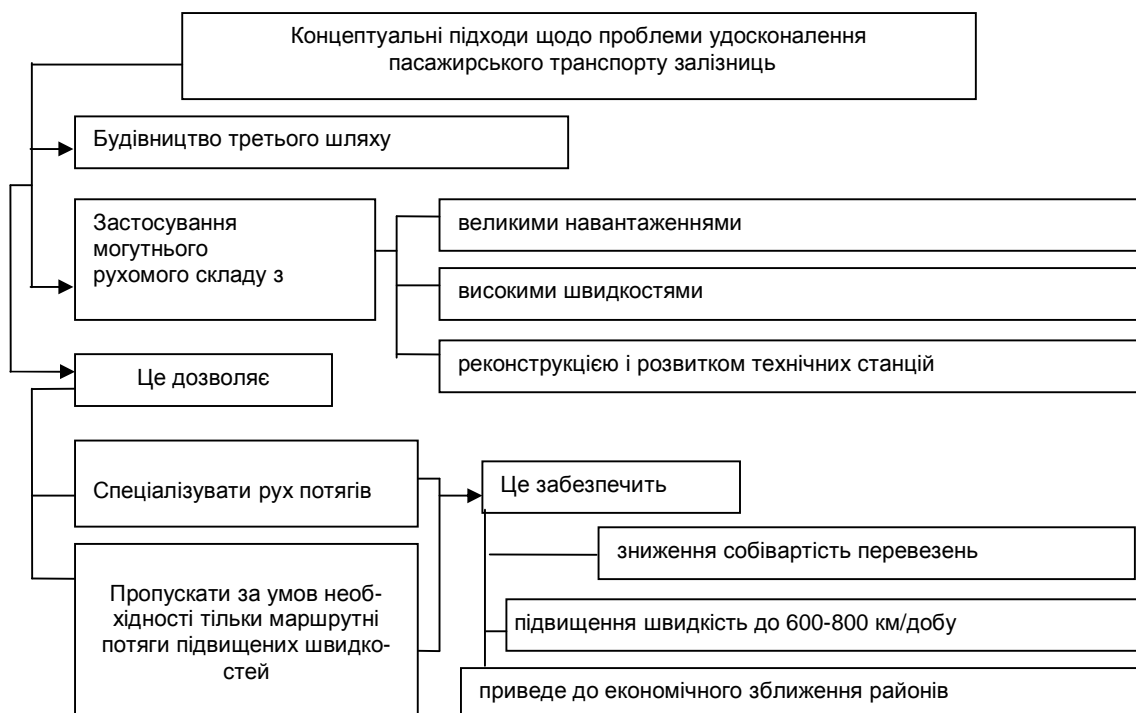


Рис. 3 Концептуальні підходи щодо проблеми удосконалення пасажирського транспорту залізниць.

Слід мати на увазі, що зазначена проблема давня і не однозначна.

У країнах з великою територією, таких як Росія, Китай, США й ін. варіанту розвитку мережі шляхом створення «кістяка» багатокільонних ліній майже завжди протистоїть варіант розвитку шляхом будівництва одноколейних піонерних ліній. Перевагам надмагістралей (дешевизні перевезень, високої швидкості доставки, інтенсифікації залізничних транспортних процесів взагалі) піонерні одноколейки протиставляють можливість включення до економічного обороту нових природних ресурсів неосвоєних територій, із усіма витікаючими з цього наступними вигодами. Не випадково те, що в названих країнах питома вага двоколейних (і більш) магістралей складає від 13% у США до 1/3 у Росії, тоді як у країнах Західної Європи частка таких ліній складає від 1/3 до

2/3 експлуатаційної довжини залізничної мережі.

**Висновок.** Для оптимального вирішення питання розвитку і роботи залізничного транспорту необхідно вивчати транспортний процес у цілому від пункту зародження до пункту його призначення чи споживання. У цьому зв'язку особливу роль мають маркетингові дослідження районів тяжіння, що дозволяє прогнозувати обсяги і напрямки вантажопотоків та пасажиропотоків.

При виборі критерію для обґрунтування етапів розвитку мережі залізниць необхідно враховувати нормативи якості транспортної продукції (безпека, швидкість доставки, регулярність, збереженість і ін.). Такий підхід дозволить розробити єдиний комплексний технологічний процес, у якому буде ув'язана робота пункту зародження, робота технічних станцій і ділянок шляху проходження, а також робота пункту призначення.

**Список використаної літератури:**

1. Аксенов И.М. Управление экономикой пассажирского поезда //Залізничний транспорт України. – 2009. - № 4. – С. 40-43.
2. Бараш Ю.С., Романко В.І. Прогнозування обсягів перевезень вантажів залізницями України до 2010 року. // Економіка: проблеми теорії та практики. збірник наукових праць Випуск 130.- Дніпропетровськ ДНУ, 2010.- С. 112-117.

Рецензент: д.е.н., професор Михайлова Л.І.  
Дата надходження до редакції: 25.05.2012 р.