

та рішень у державі приймаються необ'єктивно для забезпечення інтересів конкретних суб'єктів, зумовлюючи існування корупції, хабарництва. Відсутність стимулів розвитку підприємництва у керівників та ефективності праці працівників, зводить їх діяльність лише до мети отримання якнайбільшого прибутку та зарплати. Моральний та правовий нігілізм набуває все більших масштабів. Спостерігається різноспрямованість, відсутність збалансованості та злагодженості дій держави та підприємств у забезпеченні економічної стабільності країни в цілому. Все це несприятливо впливає на створення та забезпечення економічної безпеки підприємства, яка стає невід'ємною частиною його господарювання.

Подолання економічної кризи, побудова сильної економічно розвиненої країни, процвітання підприємництва, забезпечення економічної безпеки можливе лише при побудові соціально орієнтованої ринкової системи, при реалізації правових, моральних та духовно-етичних принципів.

УДК 656.2.001.73:336

ВПЛИВ ПРОЦЕСІВ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ НА СИСТЕМУ ЇЇ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

*Козир О.М., заступник начальника з
економічних питань (Південна залізниця)*

Процеси реформування залізничної галузі, пов'язані зі створенням вертикально-інтегрованої структури управління на базі публічного акціонерного товариства з 100%-ою часткою акцій, що належить державі (при забороні відчуження, передачі в управління, заставу, використання для формування статутних капіталів інших суб'єктів господарювання тощо), зумовлюють трансформаційні зміни і в структурі фінансово-економічних відносин суб'єктів транспортного ринку, зокрема ринку залізничних перевезень, обумовлюючи необхідність коригування існуючого механізму управління фінансами залізничного транспорту. Об'єктивна потреба в коригуванні існуючого механізму управління фінансами залізничного транспорту викликана рядом причин, головною з яких є те, що існуюча раніше система фінансування залізниць не дозволяла в повній мірі забезпечити відновлення їх техніко-технологічної бази, призвівши до повного зношення основних фондів. Постійний брак фінансових ресурсів, щорічна потреба Укрзалізниці в яких складає 18 млрд.грн, не дозволяє забезпечити повне їх оновлення та

модернізацію. В результаті, рівень фізичного зносу активної частини основних фондів досяг критичного рівня і за даними Укрзалізниці сягає понад 80%, у тому числі вагонів інвентарного парку – 86%, а рухомого складу по електропоїздах досяг 80,3%, дизель-поїздах - 93,1%. За слова в.о. начальника головного управління реформування та корпоративного розвитку Андрія Буковського на заміну старіючого парку для забезпечення вантажоперевезень до 2020 р. "Укрзалізниці" необхідно закупити 111 тис. вантажних вагонів на орієнтовану суму 65млрд. грн, а на закупівлю понад 2 тис. вантажних локомотивів необхідно близько 68 млрд. грн.

За таких умов єдиним шляхом подолання такої негативної тенденції, на думку як представників Укрзалізниці, так і багатьох західних експертів, є реформування залізничного транспорту України, що дозволить підвищити якість корпоративного управління і ефективність прийняття рішень, а зміна форми власності забезпечить прискорення реалізації власних інвестиційних програм та сприятиме залученню фінансових ресурсів на модернізацію інфраструктури. Адже Програмою реформ, яка реалізується на сьогоднішній день в Укрзалізниці, передбачається проведення комплексу заходів, спрямованих на приведення фінансової системи залізничної галузі у відповідність до міжнародних стандартів організації економічної діяльності, зокрема в питаннях забезпечення прозорості механізму формування та розподілу фінансових потоків за видами економічної діяльності, оптимізації співвідношення доходності й витратності транспортного виробництва, результатом чого стане поєднання інвестиційної активності та можливості отримання ефективних умов фінансування проектів розвитку залізниць. Передбачається і удосконалення тарифної політики з формуванням конкурентного середовища в сфері залізничних перевезень та вільним ціноутворенням на ринку транспортних послуг. Разом з тим, як і передбачається, зі зменшенням рівня втручання держави в процес регулювання галузі, відбудеться і формування сприятливих умов для рівного доступу всіх потенційних інвесторів в залізничну галузь з метою залучення додаткових ресурсів фінансування залізниць та покращення інвестиційного клімату в галузі.

Таким чином, реформування Укрзалізниці з утворенням ПАТ забезпечить не тільки перехід залізничного транспорту на якісно новий рівень господарювання, але й сприятиме підвищенню ефективності її фінансової системи, забезпечиться формування прозорого механізму розподілу фінансових ресурсів, не лише за рахунок удосконалення системи формування внутрішніх фінансових резервів, але й за рахунок покращення

інвестиційного клімату й прозорості фінансової діяльності її структурних підрозділів, сприяючи притоку фінансових ресурсів в залізничну галузь.

УДК 620.91.009.12

РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ АПК УКРАЇНИ

Копейкіна О.В., здобувач (УкрДАЗТ)

Перехід України до ринкової економіки привів до змін у системі державного регулювання енерговикористання. Результатом цього стала руйнація традиційних механізмів енергозбереження, постійне зростання питомої ваги витрат паливно-енергетичних ресурсів у загальних витратах виробництва. Причиною цього стало зменшення обсягів виробництва в усіх галузях національної економіки, зниження рівня використання виробничих потужностей і, відповідно, збільшення питомих витрат палива та енергії. Збереження у структурі виробництва значної кількості енергоємної продукції мало впливає на зростання ВВП і призводить до підвищення величини питомих витрат енергоресурсів.

В нових умовах господарювання ресурсозбереження перетворюється в один з основних напрямів діяльності підприємств та органів управління всіх рівнів для забезпечення нової якості росту в економіці.

У ринкових умовах господарювання головним важелем економічного механізму ресурсозбереження виступає конкуренція. Саме вона змушує товаровиробників підвищувати якість товару та зменшувати витрати на одиницю виробленої продукції, збільшувати її кількість, що в кінцевому підсумку веде до підвищення рівня ресурсозбереження та забезпечує ефективність виробництва в галузі, а також підприємства в цілому. У процесі виробництва ресурси використовуються як основні елементи виробничого потенціалу і як засоби для досягнення конкретних цілей економічного розвитку. Марнотратство паливно-енергетичних ресурсів у процесі виробництва продукції робить її неконкурентоспроможною.

Вихід на якісно новий рівень ресурсоспоживання можливий лише за умови здійснення ресурсозбереження шляхом ефективного використання ринкових важелів та державного регулювання ресурсозбереження.

Об'єктивно необхідним і нагальним стає вирішення проблеми посилення

ресурсозбереження в українській економіці АПК, яка характеризується особливо високою ресурсоемністю. Ця проблема має комплексно вирішуватися на всіх рівнях господарювання.

Актуальність впровадження ресурсозберігаючих технологій пов'язана з наступними економічними проблемами, а саме: жорсткими вимогами споживачів до задач зниження транспортних витрат і обмеження впливу транспортного чинника на собівартість виробництва; наявністю інфляційних процесів, які збільшують витрати на ресурси, що споживаються; нестабільністю обсягів перевезень, яка призводить до небажаного збільшення собівартості внаслідок значної частки витрат на утримання інфраструктури та інших витрат, що не залежать від розмірів руху.

Так і в агропромисловому комплексі ресурсозбереження є одним з найбільш ефективних напрямів підвищення конкурентоспроможності продукції, що характеризує економічний ефект для сільського господарства і всього народного господарства країни. Основним напрямом підвищення ефективності АПК є ресурсозбереження, що досягається за рахунок комплексу науково-технічних, організаційних та економічних заходів, спрямованих на найбільш раціональне, економне використання ресурсів. Воно сприяє зниженню витрат на виробництво продукції, підвищенню ефективності і прискоренню темпів зростання виробництва, досягненню високих кінцевих результатів господарювання і як на рівні підприємства, так і в сільському господарстві в цілому.

УДК 658.152

УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Глобалізація економіки і розвиток міжнародних економічних відносин зробили рівень розвитку інфраструктури окремої країни та її транспортної складової найважливішим фактором конкурентних переваг. Рівень розвитку транспорту в окремій країні визначає рівень розвитку її цивілізації. Тому недооцінка значення та ролі транспорту в державі може досить негативно позначитись на економіці країни.

Світова фінансова криза зумовила необхідність визначення нових пріоритетів в розвитку української транспортної галузі та вибору нової стратегії підвищення її ефективності.