

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРНІГІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦТВА РЕАЛЬНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ

КОЛЕКТИВНА МОНОГРАФІЯ

*За загальною редакцією доктора економічних наук,
професора Ільчука Валерія Петровича*

Чернігів 2017

УДК 336:658:338.4
ББК 645.263:65.205
Ф59

Рекомендовано до друку вченою радою Чернігівського національного технологічного університету (протокол № 5 від 24.04.2017 р.).

Рецензенти:

Богомоллова Н. І., д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри фінансів Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Гришова І. Ю., д-р екон. наук, доцент, головний науковий співробітник Інституту законодавства Верховної Ради України;

Курмаєв П. Ю., д-р екон. наук, доцент, професор кафедри економічної теорії та права Уманського державного педагогічного університету ім. Павла Тичини.

Фінансове забезпечення розвитку суб'єктів підприємництва реального сектору економіки : колективна монографія / за заг. ред. В. П. Ільчука. – Чернігів : ЧНТУ, 2017. – 272 с.

ISBN 978-966-2188-83-7

У монографії досліджено теоретичні засади фінансового забезпечення функціонування і розвитку суб'єктів підприємництва, методи і механізми фінансового забезпечення інноваційного розвитку суб'єктів господарювання. Значна увага приділяється територіальним і галузевим аспектам, фінансовим особливостям та складовим сталого розвитку суб'єктів підприємництва реального сектору економіки, а також проблемам мінімізації ризиків фінансового забезпечення підприємств у кризових умовах господарювання. Сформульовано концептуальні засади й визначено реалії та перспективи стратегії і тактики розвитку підприємств реального сектору економіки.

Колективна монографія підготовлена в межах наукової комплексної теми дослідження «Фінансова стійкість економічних систем у кризових умовах господарювання» (державний реєстраційний номер ДР № 0115U001149 (термін березень 2015 р. – лютий 2018 р.)) і розрахована на широке коло вітчизняних фахівців, науковців, причетних до розробки та впровадження стратегії розвитку базових галузей національної економіки, студентів, аспірантів, викладачів ВНЗ та усіх тих, хто цікавиться проблемами і перспективами розвитку національної економіки.

УДК 336:658:338.4
ББК 645.263:65.205

ISBN 978-966-2188-83-7

© Чернігівський національний
технологічний університет, 2017

ПЕРЕДМОВА

Ключовим завданням, що визначається економічною політикою держави і вимагає негайного рішення, є залучення ресурсів, необхідних для забезпечення функціонування і розвитку суб'єктів підприємництва реального сектору економіки. Результативність залучення ресурсів здатне стимулювати або стримувати активність економічних суб'єктів, що відображається у загальних показниках розвитку національної економіки.

Дослідження сучасних тенденцій формування фінансових ресурсів суб'єктів підприємництва реального сектору економіки виявило проблеми в їх функціонуванні і розвитку на макро-, мезо- і мікрорівні, що вимагає від керівництва цих структур розроблення зваженої стратегії, ефективність реалізації якої залежить від реалізації тактичних завдань у межах фінансової, інвестиційної та операційної діяльності. Зокрема, підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання ставить перед ними завдання формування та вдосконалення фінансового забезпечення, здатного забезпечити можливість стабільного функціонування та розвитку.

Отже, питання, розглянуті у колективній монографії, є актуальними в умовах сьогодення і потребують оприлюднення та наукового обговорення.

Монографія складається з п'яти розділів, кожен з яких присвячено дослідженню певної наукової проблеми в межах наукової теми дослідження «Фінансова стійкість економічних систем у кризових умовах господарювання» (державний реєстраційний номер ДР № 0115U001149 (термін березень 2015 р. – лютий 2018 р.)).

У розробленні першого розділу «Теоретичні засади фінансового забезпечення функціонування і розвитку суб'єктів підприємництва: галузевий та територіальний аспекти» брали участь канд. екон. наук, доц. О. В. Шишкіна, канд. екон. наук, доц. І. В. Садчикова, д-р екон. наук, доц. Р. В. Лавров, канд. екон. наук, проф. Б. А. Карпінський, асп. О. В. Горбачевська, канд. екон. наук, асист. О. Ю. Коцюрба, асп. О. М. Салайчук. Науковцями було представлено матеріали, в яких розглядаються такі питання:

- розкрито теоретико-методологічні засади функціонування і розвитку суб'єктів підприємництва реального сектору економіки;
- сформульовано сутність та зміст стратегіології розвитку фінансового механізму формування інтегрованих підприємницьких структур в Україні;
- досліджено концептуальні положення формування фінансового забезпечення діяльності підприємств житлово-комунального господарства;
- викладено теоретичні засади фінансового механізму гарантування у системі автотранспортного страхування у контексті фінансового забезпечення суб'єктів економіки.

Другий розділ «Теоретико-прикладні особливості фінансового забезпечення розвитку підприємств реального сектору економіки» містить результати наукових досліджень канд. екон. наук, доц. І. П. Петренко, канд. екон. наук, доц. Н. Й. Радіонової, канд. екон. наук, докторанта Т. В. Пономаренко, д-ра екон. наук, проф. О. В. Абакуменко, канд. екон. наук, доц. П. О. Лук'яшка щодо:

- дослідження теоретико-практичних аспектів використання облігацій підприємств для фінансування капітальних інвестицій в Україні;
- управління затратами підприємства у кризових умовах господарювання;
- розвитку методичного інструментарію оцінювання економічної стійкості підприємств;
- компаративного аналізу фінансового стану основних підприємств – виробників електроенергії

Результати, висвітлені у третьому розділі «Методи і механізми фінансового забезпечення інноваційного розвитку суб'єктів господарювання», представлені д-ром екон. наук, проф. В. П. Ільчуком, канд. екон. наук, доц. О. М. Кальченко, канд. екон. наук, доц. О. І. Панченко, канд. екон. наук, доц. О. Я. Базилінською, д-р екон. наук, проф. Я. Нестераком, докторант С. Грундек-Шостак, канд. екон. наук, доц. І. В. Лисенко, асист. Т. О. Шпомер присвячені:

- дослідженню фінансового забезпечення інноваційного розвитку підприємств реального сектору економіки;
- інноваційним підходам до оцінки забезпечення фінансової стійкості підприємств реального сектору економіки;
- механізмам фінансового забезпечення інноваційного розвитку підприємств в умовах фінансово-економічної безпеки;
- окремим механізмам державної підтримки розробки інноваційних проектів.

Результати, представлені д-ром екон. наук, проф. М. П. Войнаренком, канд. екон. наук, доц. Г. І. Рзаєвим, канд. екон. наук, доц. Т. Г. Рзаєвою, канд. екон. наук, доц. Д. С. Пілевичем у четвертому розділі «Проблеми мінімізації ризиків фінансового забезпечення та забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств у кризових умовах господарювання», відображають:

- аналітичне обґрунтування прояву ознак ризику за показниками фінансової звітності;
- роль та місце контролінгу у процесі забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств.

У п'ятому розділі «Стратегія і тактика розвитку підприємств: реалії та перспективи» брали участь канд. екон. наук, доц. М. В. Кічурчак, канд. екон. наук, доц. С. М. Халатур, д-р наук з держ. упр. проф. Н. С. Орлова, асп. В. В. Матвієнко, ст. викл. О. В. Чернецька. Науковцями було представлено матеріали, в яких розглядаються:

- стратегічні засади активізації інвестування підприємств з державно-приватного партнерства;
- шляхи організаційного удосконалення управління економічним розвитком сільського господарства України;
- інвестиційна стратегія розвитку залізничної галузі України;
- стратегія управління інвестиційною привабливістю підприємств машинобудування.

5.3. Інвестиційна стратегія розвитку залізничної галузі України

Стабільність розвитку національної економіки залежить від ступеня розвитку кожної з її галузей та інфраструктурних елементів. Активізація інвестиційної діяльності в Україні є необхідною передумовою сталого розвитку, модернізації і структурної перебудови економіки країни, інноваційного оновлення реального сектору, що неможливе без відповідного забезпечення сприятливого інвестиційного клімату, підвищення інвестиційної привабливості регіонів країни, окремих видів економічної діяльності, конкретних підприємств і організацій.

Інвестиції в залізничну інфраструктуру – один із ключових інструментів економічної стабілізації, що підтверджує економічна політика багатьох країн у період кризи. При цьому динамічне зростання обсягів інвестування в розвиток залізничного транспорту, в тому числі за рахунок збільшення державного субсидування, є однією з найважливіших умов економічного зростання [1].

В українській економіці однією з провідних галузей є залізничний транспорт, який слугує для дальніх і масових перевезень майже всіх видів продукції і товарів. Чистий дохід ПАТ «Укрзалізниця» по вантажних перевезеннях протягом 2010–2015 рр. поступово збільшився з 32,4 млрд грн у 2010 році до 40,1 млрд грн у 2015 році (рис. 5.6). Найбільша кількість інвестицій у 2014–2015 рр. серед всіх видів транспортної галузі України характерна саме для залізничного транспорту (65 та 88 % відповідно).

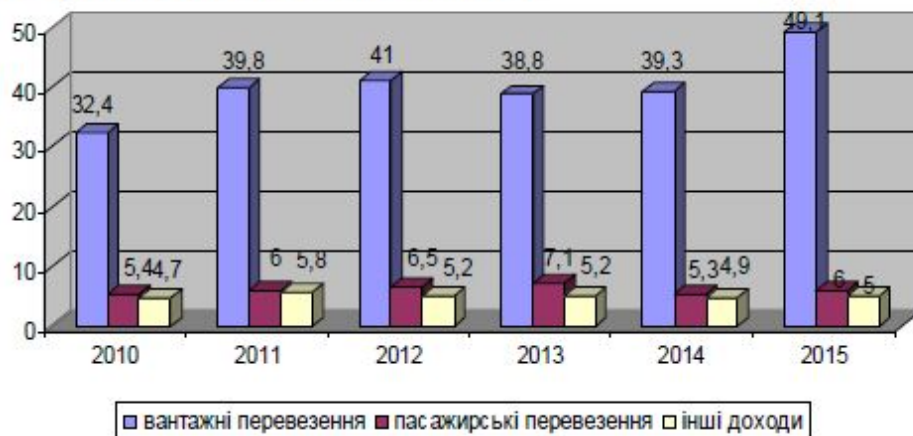


Рис. 5.6. Чистий дохід ПАТ «Укрзалізниця» від реалізації, млрд грн

Джерело: [2].

Важливість залізничного транспорту полягає, по-перше, у тому, що Україна знаходиться на шляху між країнами Європи та Азії, які стрімко розвиваються. І через територію України проходять такі транспортні коридори, як Схід – Захід та Балтика – Чорне море. По-друге, він має такі переваги, як низькі тарифи, відносна безпека і регулярність перевезень.

Управління реальними інвестиціями на залізничному транспорті покликане забезпечити його нормальне функціонування, яке передбачає своєчасне і якісне задоволення потреб населення в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, життєдіяльність всіх галузей економіки, обороноздатність держави, ефективний розвиток підприємницької діяльності [3].

Зовнішні економічні та інституційні фактори вимагають від ПАТ «Укрзалізниця» визначати стратегію розвитку залізничного транспорту відповідно до нових реалій транспортного ринку [4]. З метою реалізації «загальних», суспільно значущих завдань, що вимагають концентрації фінансових і управлінських зусиль на стратегічному напрямку, держава використовує національні проекти щодо розвитку залізничної галузі. При цьому рамки національного проекту об'єднують зусилля центральної та регіональної влади, керівництво різних підрозділів і сфер діяльності, забезпечують партнерство держави та бізнесу [5].

Механізми державної підтримки та державного регулювання розвитку залізничної галузі можна визначити таким чином:

1. Внесення коштів до статутного капіталу ПАТ «Укрзалізниця» і залежних товариств.
2. Введення інвестиційної складової до регульованих тарифів на послуги ПАТ «Укрзалізниця».
3. Пільгове фінансування окуплених інвестиційних проектів на строк до 30 років.
4. Удосконалення тарифної політики, перегляд Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України та пов'язані з ним послуги.
5. Впровадження механізму регуляторного (мережевого) контракту.

Протягом усієї історії залізничного транспорту його розвиток здійснювався переважно екстенсивним шляхом (розширення мережі, нарощування виробничих потужностей і кількості персоналу і т. ін.). Крім того, за роки незалежності України на залізничному транспорті загального користування проводилася політика використання наявних активів без значного їх оновлення.

Визначення інвестиційної стратегії відноситься до найбільш складної та відповідальної сфери прийняття рішень, що обумовлено наявністю різних видів інвестицій; наявністю альтернативних варіантів інвестиційних проектів; обмеженістю ресурсів; великим ризиком, пов'язаним з прийняттям інвестиційних рішень; необхідністю швидкого отримання віддачі від інвестицій тощо. У процесі формування інвестиційної стратегії на залізничному транспорті необхідно враховувати такі його особливості:

- велике державне значення залізниць (господарське, політичне, оборонне);
- необхідність при проектуванні та ухваленні інвестиційних рішень на залізничному транспорті пов'язувати діяльність галузі з проектами розвитку інших видів транспорту, які є складовими частинами єдиної транспортної системи країни;
- концентрація значних обсягів капітальних вкладень і будівельно-монтажних робіт у здійсненні інвестиційних проектів;
- можливість зростання обсягів перевезень і необхідність послідовного нарощування потужності у процесі експлуатації залізниць.

Загальна стратегія розвитку повинна визначати цілі та завдання, ключові пріоритети і проекти середньострокового розвитку ПАТ «Укрзалізниця» щодо його внутрішніх трансформацій, формування вертикально інтегрованих за видами діяльності філій та залежних від нього господарських товариств, з подальшою побудовою на їх базі ефективного транспортно-логістичного холдингу, а також окреслювати основні індикатори для оцінки ефективності реалізації заходів розвитку працівниками, суспільством, акціонерами [4].

Найважливішою складовою успіху в реалізації інвестиційних проектів у сфері залізничного транспорту України є залучення достатнього обсягу необхідних коштів, яке неможливо здійснити без створення відповідних умов щодо підвищення інвестиційної привабливості залізниць.

Важливою світовою тенденцією є випереджаюче зростання інвестицій у порівнянні зі зростанням операційних доходів залізничних компаній. Інфра-

структурні проекти на залізничному транспорті у світі реалізуються як за рахунок державних коштів, так і за рахунок власних коштів і приватного капіталу. Разом з тим більше $\frac{2}{3}$ всього обсягу інвестицій у розвинених державах спрямовується на розвиток залізничної інфраструктури.

На період 2009–2012 років, за даними Міністерства інфраструктури, було заплановано 13 інвестиційних проектів у залізничній галузі на загальну суму 21,1 млрд грн, з яких 8 проектів у межах підготовки до проведення чемпіонату, які вже частково завершено [6].

У 2015 році в Україні спрямовано кошти на фінансування капітальних інвестицій з реконструкції та будівництва об'єктів на суму 583,8 млн грн, зокрема, на будівництво Бескидського тунелю (200 млн грн); модернізацію залізничного напрямку (електрифікація дільниці) Полтава – Кременчук – Бурти, тягова підстанція Кременчук Південної залізниці (59,1 млн грн); реконструкцію колії (54,5 млн. грн.); реконструкцію непарної колії на 141–163 км дільниці Корсунь-Городище (5 млн грн); будівництво (реконструкція) приєднань електроустановок (26,1 млн грн); реконструкцію тягової підстанції «Підгірці», розподільчий пристрій 10 кВ (8,7 млн грн); реконструкцію шитової тягової підстанції Бобрик (3,8 млн грн); будівництво повітряної лінії 6 кВ Сухачівка – Дніпропетровськ – Вантажний (6,7 млн грн); технічне переоснащення ЦРП Кривий Ріг – Сортувальний (3,4 млн грн); технічне переоснащення щита керування підстанцій Северськ, Славкурорт, Волноваха (7,5 млн грн), будівництво та реконструкція інших об'єктів, що сприятимуть підвищенню пропускної спроможності, забезпеченню безпеки руху поїздів та пасажирів [7].

З початку 2012 року регіональні залізниці за результатами тендерів уклали угоди на залучення довгострокових кредитних ресурсів у розмірі 39 млн дол. США з ПАТ «Дочірній банк Сбербанку Росії». ДП «Одеська залізниця» для виконання програми капітальних інвестицій та перекредитування діючих запозичень відкрила на три роки дві кредитні лінії по 7 млн дол. США, кожна під 10,65 % річних. Загальна вартість обслуговування кредитів становить 4,47 млн дол. США. «Придніпровська залізниця» на ці ж цілі також відкрила дві трирічні кредитні лінії на загальну суму 25 млн дол. США під 10,65 % річних. Загальна вартість обслуговування кредитів досягне 7,99 млн. дол. США. У цих тендерах брали участь винятково банки, які належать російським компаніям – ПАТ «Альфа Банк», ПАТ «ВТБ Банк», ПАТ «Акціонерний комерційний промислово-інвестиційний банк» та ПАТ «Дочірній Банк Сбербанку Росії». При цьому українські або європейські банки участі в конкурсі не брали [6].

Враховуючи особливості розвитку залізничного транспорту України, можна стверджувати, що у транспортній системі спостерігається велика неоднозначність (коливання, відмінність) місцевих зовнішніх і внутрішніх умов (факторів) роботи залізниць на товарно-транспортних ринках регіонів залізниць. Серед зовнішніх факторів впливу варто виділити такі, як структура транспортного балансу регіонів та сегментація транспортного ринку за видами транспорту, рівень розвитку і технічного стану їх інфраструктури, галузево-виробнича товарна структура, коопераційні, торговельні, транспортно-економічні зв'язки, у тому числі міжнародні й транзитні. Всі вони мають велику відмінність за регіонами.

Основними внутрішніми факторами роботи залізниць (умови, технічні характеристики, експлуатаційні показники), які суттєво впливають на фінансові показники, є:

- обсяг і структура перевезень за родом вантажу, видами відправки, режимом швидкості доставки, середньою вагою однієї відправки тощо;
- структура вантажообігу тарифного за видами сполучень, у тому числі експорт, імпорт та міжнародний транзит;
- структура, технічний стан, коефіцієнт зносу (90 %) вагонного і локомотивного парків, які використовуються для перевезень вантажів;
- досягнутий рівень якісних показників використання рухомого складу, таких як простої вагонів під вантажними і технічними операціями, процент порожнього пробігу, допустима (критична) швидкість руху і маса вантажних поїздів та ін.;
- рівень (ефективність) використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів на одиницю перевезень тощо [8].

Перелічені внутрішні фактори, як і зовнішні, мають великі відмінності (варіацію) по залізницях і неоднозначний, нелінійний вплив на результативні фінансово-економічні показники їхньої діяльності, тому доречним було б формування єдиної інвестиційної стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця» з урахуванням особливостей регіонального розвитку залізничного транспорту.

На сьогодні у світовій практиці існує значна кількість методичних підходів щодо оцінювання інвестиційної привабливості об'єктів інвестування. При цьому критеріями інвестиційної привабливості різні автори приймають показники фінансового стану суб'єктів господарювання, ефективності використання майна підприємства, рентабельності та ділової активності, професійних здібностей керівництва.

Американська компанія Boston Consulting Group у 2015 році провела аналіз, де оцінювалися показники роботи залізничного транспорту, з яких складається продуктивність залізничного транспорту: інтенсивність використання залізничного транспорту; якість обслуговування; безпека. За результатами аналізу розраховано Європейський індекс продуктивності залізниць (Railway Performance Index – RPI). Країни були розділені на 3 групи: найпродуктивніші, середні і з низькою продуктивністю (рис. 5.7).

До показників оцінки фінансової діяльності компанії можна також віднести прибуток до сплати відсотків за кредитами, податків і амортизаційних відрахувань (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization – EBITDA). Цей показник широко застосовується для визначення місця того чи іншого підприємства в галузі. Для цього проводиться порівняльне оцінювання. Вона включає два обов'язкові компоненти: розрахунок вартості бізнесу (у порівняльній формі, для чого ціни конвертуються в мультиплікатори прибутку, обсягу продажів і балансової вартості); порівняння з порівнянними підприємствами галузі. Він показує загальний дохід, який діяльність компанії принесе в поточному звітному періоді. Крім того, на його основі обчислюється інвестиційна рентабельність по EBITDA (рис. 5.8).

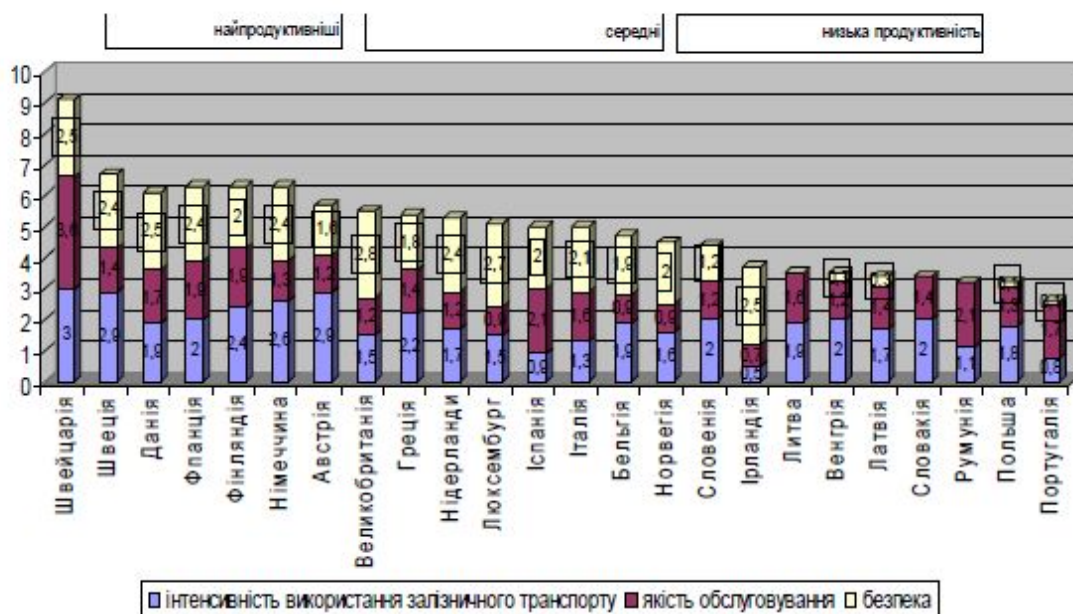


Рис. 5.7. Європейський індекс продуктивності залізниць у 2015 р.

Джерело: [9].

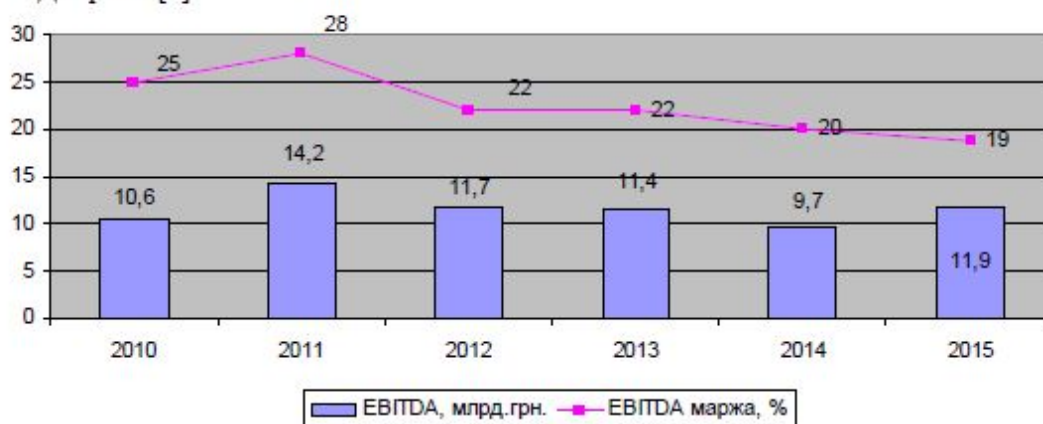


Рис. 5.8. Показник EBITDA залізничної галузі в Україні в 2010–2015 рр., млрд грн

З вищенаведеного можна зробити висновок, що найбільш інвестиційно привабливим залізничний транспорт України був у 2011 році (14,2), найменш привабливим – у 2014 році (9,7, найменший показник за період у 2010–2015 рр.) [10].

На сьогодні метод рейтингових оцінок найбільш широко застосовується у сфері фінансів та інвестицій та широко використовується під час аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств як з метою порівняння низки господарюючих суб'єктів, так і для визначення відповідності досягнутих підприємством результатів.

Порівняльний аналіз інвестиційної привабливості залізниць України проводимо за допомогою методу рейтингових оцінок. Проведений аналіз фінансового стану залізничного транспорту України за обраними показниками дозволяє порівняти особливості розвитку 6 залізниць України (Донецької, Львівської, Одеської, Південної, Південно-Західної та Придніпровської залізниць) у складі ПАТ «Укрзалізниця».

Сутність методу рейтингових оцінок зводиться до наступного: визначається перелік показників, яким потрібно дати абсолютну і порівняльну оцінку. Використовуючи 6-бальну шкалу, проводиться оцінювання досягнутим значенням показників. Якщо фактичне значення якогось показника є абсолютно незадовільним, він отримує оцінку – «6» балів, значення «1» бал показник отримує у виключному випадку – коли він має ідеальне (на поточний момент часу) значення. За їх значеннями визначається місце, тобто рейтинг показника у загальному переліку. Визначимо матрицю рейтингових оцінок дирекцій ПАТ «Укрзалізниця» в 2015 році (табл. 5.8).

Таблиця 5.8

Матриця рейтингових оцінок дирекцій ПАТ «Укрзалізниця» у 2015р.

Показник	Рейтинг залізниці					
	Донецька	Львівська	Одеська	Південна	Південно-Західна	Придніпровська
Загальна довжина залізниць, км	6	3	1	4	2	5
Електрифіковано залізничних ліній, %	5	1	4	6	3	2
Інтенсивність перевезення вантажів, млн т	6	5	4	2	3	1
Вантажообіг, млрд ткм	3	5	1	6	2	4
Частка міжнародного транзиту в загальному вантажообороті, %	6	4	3	1	2	5
Частка міжнародного транзиту у фінансових результатах від вантажних перевезень, %	4	6	1	5	2	3
Інтенсивність перевезення пасажирів, млн чол.	4	6	5	2	1	3
Пасажирообіг, млн пас. км	6	4	2	5	1	3
Частка залізниці у загальному пасажирообігу, %	6	4	2	5	1	3
Чистий прибуток, млн грн	6	3	4	2	5	1
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), млрд грн	2	3	6	4	1	5
Рентабельність перевезень, %	6	4	2	3	1	5
Капітальні інвестиції, млн грн	5	4	6	3	1	2
Середньомісячна заробітна плата працівників основної діяльності, грн	6	5	1	4	3	2
Загальна рейтингова оцінка інвестиційної привабливості	6	5	3	4	1	2

Джерело: розроблено автором.

Таким чином, матриця рейтингових оцінок дирекцій ПАТ «Укрзалізниця» у 2015 році за ключовими показниками розвитку доводить, що найбільш інвестиційно привабливою є Південно-Західна залізниця, яка займає лідируючі позиції за інтенсивністю перевезення пасажирів, пасажирообігом, часткою залізниці у загальному пасажирообігу, собівартістю реалізованої продукції, рентабельністю перевезень, обсягом капітальних інвестицій, незважаючи на невеликі суми отриманого чистого прибутку серед шести дирекцій «Укрзалізниці».

Друге місце за інвестиційної привабливістю посідає Придніпровська залізниця, яка за кількісними, якісними та фінансовими показниками перевищила рейтингові оцінки Одеської залізниці (третє місце за інвестиційною привабли-

вістю залізниць України). Через бойові дії на Сході України, нестабільну політичну та економічну ситуацію в країні найменш інвестиційно привабливою є Донецька залізниця, яка, як наслідок фінансових факторів, має найгірші показники розвитку серед інших залізниць.

Підвищення інвестиційної привабливості залізничної галузі дозволить залучити національних і зарубіжних інвесторів; забезпечити розвиток технологічної і виробничої бази; стабілізувати виробничу, наукову і комерційну діяльність; підвищити якість і привабливість перевезень; підвищити конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту України. Джерелом ресурсів для реалізації національних інвестиційних проектів має бути поєднання залучення бюджетних коштів, коштів приватних вітчизняних та іноземних інвесторів на підґрунті відповідної заохочувальної та інформаційно-методичної політики держави, а також залучення коштів міжнародних організацій, призначених на підтримку структурних реформ в Україні в умовах розвитку євроінтеграційних процесів.

Для забезпечення повного задоволення потреб економіки України у транспортних послугах з урахуванням нових вимог, які існують на транспортному ринку, на залізничному транспорті необхідно проводити відповідну інвестиційну політику на найближчу (2–3 роки), середньострокову (4–5 років) і віддалену (10–15 і більш років) перспективу. Причому ця політика повинна враховувати особливості та необхідні обсяги інвестування за групами основних фондів, такими як рухомий склад, колійне господарство, енергетика, господарство сигналізації і зв'язку, ремонтне виробництво.

Виклики сьогодення вимагають докорінного перегляду існуючої парадигми, невідкладного переходу до інноваційно-інвестиційного вектора розвитку шляхом досягнення і раціонального використання синергетичних ефектів від поєднання та узгодженого застосування ключових факторів росту економічної ефективності:

1. Структурна реформа, перехід до корпоративних методів управління, формування бізнес-одиниць як локусів генерації імпульсів зростання.

2. Впровадження новітніх, проривних технологій і методів ведення бізнесу, що ґрунтуються, передусім, на ефективному енергозбереженні, та збільшення з цієї метою обсягів фінансування відповідних науково-дослідних, дослідно-конструкторських та консалтингових розробок з 0,1 % від загальних обсягів доходів до 0,5 % у 2020 році та 1,0 % у 2025 році.

3. Формування і раціональне використання власного джерела, яке здатне забезпечити інвестиційні потреби залізничної галузі на просте відтворення основних засобів виробництва.

Інвестиційна стратегія залізничної галузі повинна передбачати вирішальний перехід до інвестиційно-інноваційної моделі розвитку ПАТ «Укрзалізниця» з концентрацією ресурсів на найбільш ефективних напрямках та проектах розвитку (локусах зростання), із суттєвою зміною структури витрат та підвищенням ефективності використання зароблених коштів, створенням привабливих умов для залучення інвестицій. Це дозволило б стримувати темпи зростання тарифів на перевезення та підвищувати рентабельність обслуговуваних секторів економіки, здебільшого приватних.

Сьогодні мінімально необхідний обсяг інвестицій у розвиток ПАТ «Укрзалізниця» на період до 2025 року повинен становити в середньому близько 40 млрд грн на рік (табл. 5.9) [11].

Пріоритетними елементами інвестиційної стратегії залізничної галузі України повинні стати такі напрями:

1. Запровадження єдиної моделі управління інвестиціями та інноваціями за цільовими показниками.
2. Оновлення парку локомотивів, унаслідок чого очікується значне збільшення продуктивності, суттєве зменшення вартості їх життєвого циклу та енерговитрат на тягу.
3. Оновлення парку вантажних вагонів завдяки впровадженню сучасних «інноваційних» моделей за результатами чого продуктивність вагона зростає, а динамічний вплив на колію, вартість ремонту та утримання зменшаться.

Таблиця 5.9

Прогноз обсягів інвестиційних ресурсів у розрізі основних виробничо-технологічних вертикалей (млрд грн)

Найменування	2015	2020 прогноз	2025 прогноз
Прогнозовані джерела			
1. Інфраструктура і тяга			
Амортизація	4,181	74,286	176,129
Інвестиційна складова тарифу	-	10,0	35,0
2. Вантажні перевезення і логістика			
Амортизація	0,896	12,854	27,342
3. Пасажирські перевезення та сервіс			
Амортизація	0,694	9,958	21,182
Державна підтримка	-	5,0	10,0
Всього:	5,773	112,098	269,653
Прогнозовані обсяги інвестицій з урахуванням перерозподілу (± до акумульованих джерел) /накопиченим підсумком з 2016 року			
1. Інфраструктура	-	64,098 (-20,188)	183,154 (-27,975)
2. Вантажні перевезення і логістика	-	16,000 (+3,246)	31,500 (+4,158)
3. Пасажирські перевезення та сервіс	-	32,0 (+16,942)	55,0 (+23,817)

4. Збільшення частки денних прискорених (швидкісних) поїздів шляхом впровадження сучасного рухомого складу, організація мультимодальних пасажирських перевезень, що дозволить суттєво підвищити ефективність та доступність пасажирських перевезень.

5. Перепрофілювання виробничих потужностей, які вивільняються, що дозволить завантажити понад 50 структурних підрозділів та освоїти випуск продукції, необхідної для потреб галузі, на суму орієнтовно від 2,7 до 7 млрд грн.

6. Впровадження підрядного способу ремонту й утримання інфраструктури та рухомого складу, переходу на їх сервісне обслуговування протягом життєвого циклу, що створить умови для скорочення витрат, підвищення якості та продуктивності праці.

7. Впровадження системи управління ресурсами ПАТ «Укрзалізниця» та оптимізація виробничих технологічних процесів із застосуванням інформаційних та телекомунікаційних систем і технологій. Забезпечення переходу від інформаційних систем до інформаційно-керуючих та інтелектуальних систем підтримки прийняття рішень.

Реалізація наведених напрямків дозволить прискорити проведення ринкових перетворень у залізничній галузі України, сприятиме підвищенню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва, також буде сприяти підвищенню конкурентоспроможності залізничної галузі та її інвестиційної привабливості на ринку транспортних послуг, дасть можливість збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг.

Реалізація інвестиційної стратегії залізничної галузі дозволить провести переозброєння галузі новими високотехнологічним, наукоємними засобами виробництва, що вироблятимуться в Україні, утворюючи нові робочі місця.

Список використаних джерел

1. Сич Є. М. Інфраструктура транспортного ринку в системі чинників соціально-економічного зростання [Електронний ресурс] / Є. М. Сич, О. В. Бойко // Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського. – Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Vcndtu/2012_60/18.htm.

2. Інвесторська презентація: фінансові результати I півріччя 2015 року, операційні результати 2014 року [Електронний ресурс] / Укрзалізниця. – Режим доступу : http://www.uz.gov.ua/files/file/IR_Preso_2015-02-23.pdf.

3. Васильєв О. Л. Формування інвестиційної стратегії залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / О. Л. Васильєв // X Ювілейна міжнародна науково-практична конференція «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті». – Режим доступу : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/102>.

4. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1555-2009-%D1%80>.

5. Носова О. В. Національна економіка : навч. посіб. / О. В. Носова. – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 512 с.

6. Ейтутіс Г. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації / Г. Ейтутіс, О. Никифрук, О. Бойко // Економіст. – 2012. – № 8. – С. 64–69.

7. Зведений фінансовий звіт Укрзалізниці за 2015 рік [Електронний ресурс] // Укрзалізниця. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.

8. Макаренко М. Методологічні підходи до економічної оцінки вантажних перевезень / М. Макаренко, І. Гойхман, Т. Рябчун // Економіст. – 2011. – № 12. – С. 24–29.

9. The 2015 European Railway Performance Index [Електронний ресурс] / European market, Market analysis, Public policy // Combined Transport Magazine. – Режим доступу : <http://combined-transport.eu/european-railway-performance-index>.

РОЗДІЛ 5. СТРАТЕГІЯ І ТАКТИКА РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ	
5.1. Стратегічні засади активізації інвестування підприємств з державно-приватного партнерства в системі відтворення суспільних благ в Україні	<i>Кічурчак Маріанна Василівна,</i> кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки України Львівського національного університету імені Івана Франка
5.2. Шляхи організаційного удосконалення управління економічним розвитком сільського господарства України	<i>Халатур Світлана Миколаївна,</i> кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів та банківської справи Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету
5.3. Інвестиційна стратегія розвитку залізничної галузі України	<i>Орлова Наталія Сергіївна,</i> доктор наук з державного управління, професор кафедри управління Київського університету імені Бориса Грінченка <i>Матвієнко Володимир Васильович,</i> перший заступник начальника Знам'янської дирекції залізничних перевезень, аспірант Донецького державного університету управління (м. Маріуполь)
5.4. Стратегія управління інвестиційною привабливістю підприємств машинобудування	<i>Чернецька Ольга Василівна,</i> старший викладач кафедри фінансів та кредиту Приватного вищого навчального закладу «Міжнародний університет фінансів»