

забезпечення продовольчої безпеки аналізованого регіонального ринку.

Згідно з аналізом, за межі області сільськогосподарськими підприємствами реалізується 568,8 тис. т зернових та зернобобових культур, 37,5 млн. шт. яєць, всього 1,3 тис. т м'яса, 3,1 тис. т картоплі, 3,6 тис. т плодів та ягід, що є недостатнім.

Проте, господарствами населення виробляються такі обсяги окремих видів продовольства, що за межі області реалізується 777,8 тис. т картоплі, 120,8 тис. т овочів, 24 тис. т плодів та ягід, 4,3 млн. шт. яєць. Тому вважаємо за доцільне зазначити, що прогнозна сукупна пропозиція по даних стратегічних для Хмельницької області видах сільськогосподарської продукції повинна зрости і покрити негативне сальдо сукупного попиту на продовольчому ринку області.

Не можна не відзначити, що в кожному регіоні складаються власні умови функціонування продовольчого ринку. Система чинників, що визначають специфічність регіональних відтворювальних процесів, формується ресурсним, виробничим потенціалом, особливостями інвестиційного і матеріально-технічного забезпечення, ступенем правової захищеності територіальних утворень, характером лобювання регіональних інтересів в найвищих органах влади, специфікою і структурою відносин власності, внутрішньою бюджетно-фінансовою політикою, особливостями територіальної структури і організації виробництва, рівнем розвитку ринкової інфраструктури.

Таким чином, механізми формування, функціонування і адаптації регіонального продовольчого ринку повинні будуватися з урахуванням об'єктивної реальності загальнодержавного економічного простору, в якому здійснюються повні цикли відтворення основних і оборотних фондів, трудових ресурсів, частини національного багатства, грошового обігу, виробництва, розподілу, обміну і споживання продукції, а також відбувається взаємодія загальнодержавних, регіональних і місцевих органів управління.

Література

1. Коденська М.Ю. Напрями фінансування інвестицій на виконання державних цільових програм розвитку АПК України / М. Ю. Коденська // АгроІнКом. – 2008. – № 3-4. – С. 27-32.
2. Черемисина С.Г. развитие виноградо-винодельческого производства Крыма [монографія] / С.Г. Черемисина. – К. : ННЦ ИАЭ, 2006. – 490 с.
- Шерер Ф. Структура отраслевых рынков / Ф. Шерер, Д. Росс ; [пер. с англ.]. – М. : ИНФРА-М, 1997. – 698 с.

Надійшла 14.03.2010

УДК 330.322:338.47(477)

М. К. ШАПОЧКА, О. І. РИБІНА
Сумський державний університет

ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМКИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті розглянуто стан залізничної інфраструктури України, визначено напрямки її розвитку. Обґрунтовано необхідність удосконалення та серйозної реструктуризації залізничного транспорту, що потребує залучення інвестицій.

The article deals with the state of railway infrastructure and investigates possible ways of its development in Ukraine. Much of the research is devoted to improvement and major restructuring of rail transport, which requires investment.

Ключові слова: транспортно-дорожній комплекс, залізнична інфраструктура, інвестування.

Вступ

Транспортно-дорожній комплекс України представляє собою систему транспортних комунікацій, що об'єднує усі види транспорту. Її сучасний стан не у всьому відповідає сучасним вимогам і характеризується високою зношеністю основних фондів, низьким технічним рівнем рухомого складу та обладнання, недостатньо розвинутою транспортною інфраструктурою та низькими показниками безпеки руху, які не відповідають світовому рівню. Однією із серйозних проблем, яка стримує розвиток залізничного транспорту є його низька інвестиційна привабливість, зокрема, висока фондоемність транспортних проектів та значні терміни їх окупності [1]. Саме наявність зазначених аспектів, а також необхідність зменшення негативних тенденцій в галузі обумовлюють актуальність дослідження.

Проблемі пошуку інвестиційних надходжень, коли потреба у фінансових ресурсах на оновлення основних фондів досягла критичного рівня, присвячені роботи вітчизняних науковців: Буркинського Б.В., Гриценко Н.В., Диканя В.Л., Зубенко В.О., Новікова А.М., Сича Є.М., Цветова Ю.М. та інших, а також російських: Абрамова Б.О., Богатирьова О.С., Бистрова О.Л., Грогиренко В.Г., Дмитрієва В.А., Котляренко Ф.М., Кожевникова Г.І., Павловський І.Г., Терешіної Н.П., Ханукова Р.М., Харлановича І.В. та інших.

Постановка задачі

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її

внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку держави, міжнародному співробітництву України [2]. Наразі загальний ступінь зносу основних фондів становить 78%, у тому числі активної частини – від 84,4%. Отже, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень вже найближчим часом можуть стати гальмом подальшого соціально-економічного розвитку країни. Головною причиною виникнення такого кризового стану є сформована невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць.

Метою статті є визначення напрямків розвитку залізничної інфраструктури та обґрунтування необхідності залучення інвестицій у галузь.

Виклад основного матеріалу

Основними складовими, без яких неможливе здійснення залізничних перевезень як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні, є інфраструктура та рухомий склад залізничного транспорту.

Згідно з визначенням закону України «Про залізничний транспорт» «інфраструктура включає комплекс будівель, споруд, пристроїв, обладнання, що забезпечують надання повного обсягу транспортних та супутніх послуг, а також інші об'єкти, в тому числі охорони навколишнього середовища, інформаційних систем та систем управління, що забезпечують функціонування цього комплексу» [3].

Основним призначенням транспортної інфраструктури взагалі, і залізничної зокрема, є обслуговування товарних та пасажирських потоків із забезпеченням їх переміщення за допомогою транспортних засобів (рухомого складу). При цьому інфраструктура виконує дві важливі функції:

- регулюючу, яка полягає у здійсненні впливу на характер та якість функціонування окремих елементів інфраструктури та регулювання їх взаємодії;
- забезпечення, яка полягає у створенні умов для переміщення ресурсів (вантажів і пасажирів) у часі та просторі.

Чим вищий рівень розвитку інфраструктури, тим нижчими виявляються в підсумку витрати підприємців на перевезення вантажів, тим швидше і безпечніше здійснюється перевезення, тим більше комфорту і задоволення від поїздки отримують пасажирів. А це, в свою чергу, сприяє підвищенню конкурентоздатності як українського транспорту, так і української продукції.

Всі компоненти залізничної інфраструктури можна розділити на чотири основні групи (рис. 1).



Рис. 1. Складові інфраструктури залізничного транспорту

Загальна протяжність залізничних доріг України складає 22 тис. км., 42,7 % з них електрифіковано, 60,8% обладнано автоматичним регулюванням руху поїздів. У підпорядкуванні Укрзалізниці налічується 126 залізничних вокзалів, 2 контейнерні пункти та 1669 станцій. Структура залізничних станцій наведена на рис. 2.

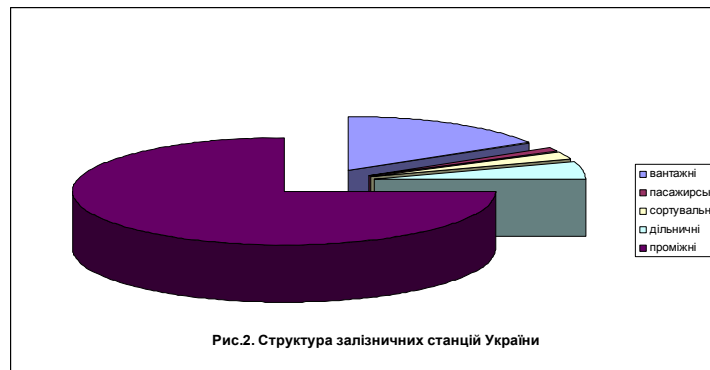


Рис. 2. Структура залізничних станцій України

Система обслуговування та ремонту рухомого складу включає в себе 68 локомотивних, 48 вагонних та 20 пасажирських депо.

Необхідно зазначити, що в роботі залізничного транспорту виключно важливе значення має його інфраструктура.

Від технічного стану інфраструктури, її достатності та оснащеності залежать:

- розвиток економічних відносин;
- координація роботи всіх видів транспорту;
- швидкість і ефективність переміщення транспортних потоків;
- вартість та якість перевезень;
- екологічний стан;
- соціальні питання.

Особливістю залізничної інфраструктури України є те, що вона була сформована ще за радянських часів і розрахована на масові вантажі галузей важкої промисловості. Після розпаду Радянського Союзу вона виявилась надлишковою для задоволення попиту на залізничні перевезення в нових економічних умовах.

При цьому наявність зайвої мережі залізниць, яка не відповідає обсягам транспортної роботи, продовжує вимагати значних капіталовкладень на її утримання і ремонт, а відсутність необхідних обсягів фінансування веде до значного погіршення технічного стану залізниць. Утримання надлишкової мережі залізниць, в умовах обмеженості фінансових ресурсів, призвело до скорочення обсягів планових ремонтів і, як наслідок, до погіршення технічного стану залізничних колій і штучних споруд.

Значна частина наявної інфраструктури і технічних засобів, що забезпечують її функціонування, експлуатуються поза межами встановлених нормативних строків служби і є морально та фізично застарілими. При невисоких техніко-економічних параметрах та низькій надійності в експлуатації вони постійно потребують збільшення витрат на технічне обслуговування та ремонт, що здійснюється переважно за рахунок власних коштів залізниць.

З огляду на вище сказане, можна виділити наступні основні напрямки розвитку залізничної інфраструктури:

- 1) перебудова існуючих і побудова нових залізничних сполучень відповідно до стратегії розвитку економіки України;
- 2) поступове скорочення зайвих та малоінтенсивних ділянок мережі залізниць з метою приведення її у відповідність обсягам транспортної роботи і структурі виробництва;
- 3) підвищення технічного рівня колійного господарства шляхом нарощування обсягів всіх видів ремонтних робіт, впровадження нових технологій їх виконання, закупівлі сучасної ремонтно-будівельної техніки;
- 4) організація швидкісного і високошвидкісного руху поїздів на ділянках мережі за напрямками міжнародних транспортних коридорів та на магістралях, що з'єднують найбільші міста України;
- 5) модернізація існуючої мережі, в першу чергу, на ділянках швидкісного руху і міжнародних транспортних коридорів;
- 6) поступове наближення до міжнародних стандартів і вимог;
- 7) забезпечення максимальної безпеки руху;
- 8) впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- 9) переоснащення депо відповідно до вимог технічного обслуговування та ремонту сучасного тягового і причіпного рухомого складу;

10) розширення спектру та збільшення кількості супутніх транспортним перевезенням послуг, зокрема щодо різних видів страхування, міжнародного туризму, організації торгівлі та харчування, дорожнього сервісу, з одночасним підвищенням їх якості;

11) розвиток і удосконалення системи транспортно-експедиційного обслуговування [4].

Отже, транспортна мережа України не відповідає внутрішньо економічним та міжнародним вимогам і вимагає удосконалення та серйозної реструктуризації, що потребує залучення інвестицій.

Для інвестування реструктуризації та розвитку залізничного транспорту України в сучасних умовах існує 5 основних джерел: бюджетні інвестиції; власні кошти Укрзалізниці; кредити банків і міжнародних фінансових організацій; доходи від спільної діяльності; лізинг. На сьогоднішній день Українські залізниці визначили такі пріоритетні напрямки інвестування: модернізація головних шляхів, розвиток міжнародних транспортних коридорів, відновлення парку пасажирських і вантажних вагонів, електро- й дизель-поїздів, електровозів, колійної техніки.

Таблиця 1

**Динаміка освоєння капітальних інвестицій підприємствами
Укрзалізниці протягом 2006 – 2008 років, млн. грн.**

№ п/п	Перелік капітальних інвестицій	2006 р.	2007 р.	2007 р. до 2006 р., у %	2008 р.	2008 р. до 2007 р., у %
1	2	3	4	5	6	7
1.	Капітальне будівництво	1509,8	2806,1	185,9	3731,1	133,0
2.	Оновлення рухомого складу, а саме	1730,6	2770,9	160,1	5699,3	2,1р.
2.1	- тягового рухомого складу	625,2	1209,3	193,4	1836,6	151,9
2.2	- пасажирських вагонів	441,9	326,7	73,9	1182,6	3,7р.
2.3	- вантажних вагонів	376,1	528,0	140,4	1167,4	2,2р.
2.4	- колійної техніки та ін.	287,4	706,9	2,5р.	1512,7	2,1р.
3.	Модернізація колії	779,0	1962,7	2,5р.	1518,8	77,4
4.	Придбання механізмів та обладнання, необоротних матеріальних та нематеріальних активів	665,4	1575,9	2,4р.	1006,2	63,8
	Всього капітальних вкладень	4684,8	9115,6	194,6	11955,4	131,2

Дані табл. 1 свідчать, що значний відсоток наданих коштів спрямовується на оновлення рухомого складу, загальний стан якого є найбільш проблемним. Якщо у 2006 році розмір його фінансування складав 1730,6 млн. грн., то в 2008 році він вже дорівнює 5699,3 млн. грн., що у 3,3 рази більше. Зазначимо, що значна частка коштів направлена на оновлення пасажирських та вантажних вагонів, а не тягового рухомого складу.

Як бачимо з таблиці, останніми роками спостерігається тенденція до збільшення обсягу коштів на оновлення та модернізацію залізничного транспорту, однак їх не достатньо, тому що ступінь фізичного зношення значної частини основних засобів досягає 78%, у тому числі їх активної частини 84,4%. Проблематичною є також значна частка морально застарілих основних та технічних засобів, що не відповідають сучасним вимогам експлуатації.

Слід зазначити, що Укрзалізниця успішно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями (МФО) з проєктів, спрямованих на підвищення пропускної спроможності залізниць і відновлення їхніх основних фондів. Вона має позитивний досвід співробітництва з Європейським банком реконструкції і розвитку (ЕБРР). Так, з 1999 по 2005 рік Державна адміністрація залізничного транспорту разом із ЕБРР працювали над проєктом "Розвиток залізниць України", загальна вартість проєкту – 92,57 млн. дол. США. На стадії реалізації знаходиться спільний проєкт "Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України". Кредит у розмірі 120 млн. дол. США, наданий ЕБРР на придбання колійної техніки та будівництво нового двоколійного тунелю на дільниці Бескид-Скотарске Львівської залізниці. У січні 2009 року Укрзалізниця підписала Кредитну угоду з ЕБРР на суму 62,5 млн. дол. США для комерційного проєкту "Закупівля рухомого складу для потреб залізничного транспорту України", метою якого є придбання сучасних вантажних вагонів. Укрзалізницею також досягнута домовленість з ЕБРР щодо фінансування проєкту "Модернізація залізничного напрямку Полтава-Кременчук-Бурти-Користівка з метою забезпечення енергозбереження при перевезеннях залізничним транспортом" і збільшення пропускної спроможності залізниць у напрямку портів Чорного моря та забезпечення енергоефективності перевезень і зниження їх собівартості, а також зменшення впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище. Його загальна вартість складає 315 млн. євро [5].

Висновки

Таким чином, головною умовою подальшого розвитку залізниць України є оновлення залізничного

рухомого складу, а саме: локомотивного парку, вантажних і пасажирських вагонів, дизель- і електропоїздів з підвищенням їх комфортності і сервісного обслуговування; збереження та нарощування потенціалу національної мережі залізничного транспорту, і посилення його ролі як однієї з базових галузей економіки України; зміцнення її позицій на ринку транспортних послуг, розробка та реалізація перспективних програм, які направлені на підвищення ефективності роботи; впровадження нових технологій і забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Література

1. Єдина транспортна система / [Соболев Ю. В., Дикань В. Л., Дейнека О. Г., Писаревський І. М., Позднякова Л. О.]. – Харків : Олант, 2002. – 287 с.
2. Управління залізничним транспортом / [Шамрай Д.О., Яновська Т.Г., Дорошенко М.В., Зеркалов Д.В.]; за ред. Зеркалова Д.В.]. – К. : Основа, 2004 – 351 с.
3. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс] : закон України : [прийнято ВР 04,07,96 № 273/96]. – Режим доступу : www.rada.gov.ua.
4. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи / [Юхновський І. Р., Лебеда Г. Б., Попова Г.І.]. – К., 2006. – 286 с.
5. Офіційний сайт Укрзалізниці. Сьогоднішня Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/?m=all.structure.today&lng=uk>.

Надійшла 14.03.2010

УДК 338.2

Ю. В. ЯКОВЛЄВА

Українська інженерно-педагогічна академія, м. Артемівськ

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ УПРАВЛІННЯ МАШИНОБУДІВНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Розглянуті основні методи управління машинобудівними підприємствами, виявлені напрямки їх вдосконалення, розроблено алгоритм та класифікацію оцінки окремих методів управління підприємством та персоналом. Розкриті позитивні сторони кожного з пропонувананих методів. Зроблені висновки щодо результатів використання кожного з етапів дослідження методів управління.

The peculiarities of the basic methods of management machine-building enterprises, found out directions of their perfection, it is developed algorithm and classification of estimation of separate methods of management an enterprise and personnel. Positive sides are exposed each of the offered methods. Conclusions are done in relation to the results of the use each of the stages of research of management methods.

Ключові слова: система управління, адміністративні, економічні, соціально-психологічні методи управління, комплексний підхід, машинобудівні підприємства.

Поліпшення галузевих показників виробництва ВВП свідчить про підвищення ефективності функціонування економіки України. Одне з перших місць в структурі виробництва України займає промисловість і, перш за все, машинобудування. Вітчизняна продукція машинобудівних підприємств є конкурентоздатною і тому її збільшення визначає масштаби виробництва сукупного національного продукту в державі в цілому. Для успішного розвитку цієї галузі необхідні досконалі методи управління її підприємствами, чому присвячена дана стаття.

У економічній літературі питанню вдосконалення методів управління машинобудівним підприємствам присвячена значна кількість наукових робіт, серед яких роботи Небієридзе А. З. [1], Старікова О.А. [2], Маргишвілі Д. З. [3], Каниськіна Н. А. [4] та ін.

Проте у вказаних роботах відсутня єдність поглядів на систему управління підприємствами. Тому метою статті є, з урахуванням поглядів різних дослідників даної проблеми, розробка принципового алгоритму комплексного дослідження і класифікація методів управління машинобудівними підприємствами.

Проведенню успішного управління машинобудівними підприємствами протидіють невирішені проблеми галузі, до яких відносяться:

- наявність підвищеної конкуренції при реалізації продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках;
- дефіцит оборотних коштів;
- фізичний і моральний знос основних фондів;
- неефективність діючих систем управління; дефіцит висококваліфікованих кадрів.

В той же час, вирішення вказаних вище проблем можливе при умілому поєднанні адміністративних, економічних і соціально-психологічних принципів в єдиній системі управління машинобудівними підприємствами, чому сприятиме розробка і практичне використання алгоритму класифікації і асиміляції різних методів управління.

Основними ознаками, що характеризують структуру і прогресивність створюваної системи