

ефективному використанню, визначенню пріоритетних напрямів та забезпечення ефективного використання капіталовкладень.

Для подальшого поживлення інвестиційних процесів в Україні актуальним на сьогодні є питання удосконалення правової та організаційної бази для підвищення дієздатності механізмів забезпечення сприятливого інвестиційного клімату й формування основи збереження та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки.

#### Література

1. Стан інвестиційної діяльності в Україні: [Інформаційно-аналітичні матеріали щодо інвестиційного клімату в Україні за 2016 рік](#) [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&tag>

**УДК 334.012.82:629.44**

**Кузуб А.В.,**

аспірант кафедри економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом  
Український державний університет залізничного транспорту,  
Харків

#### **Економічний потенціал вагонобудівних підприємств України в умовах євроінтеграції**

Сучасний етап розвитку економіки України, що характеризується її інтегруванням у світовий фінансовий, промисловий і транспортний простір, а також інтенсифікацією господарських зв'язків між країнами, сферами та галузями економіки, створює нові можливості і нові загрози для вітчизняних вагонобудівних підприємств, а тому вимагає всебічного детального дослідження та вироблення дієвих напрямків забезпечення їх конкурентоспроможності

Сьогодні у вагонобудівній галузі України працює 18 підприємств. Найбільшими серед них є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Стаханівський вагонозавод», ПАТ «Азовзагальмаш». Більшість із перерахованих заводів виробляє вантажні вагони. Однак на сьогоднішній день ми спостерігаємо погіршення стану вагонобудівної галузі, що є наслідком зменшення інвестицій у їх діяльність, старіння основних засобів, невідповідності продукції стандартам якості та інших чинників.

До 2014 року близько 80% продукції цих підприємств експортувалося до Росії, але втрата економічних зв'язків з Російською Федерацією призвела до втрати цього ринку, відбулося скорочення обсягів виробництва, що негативно вплинуло на вагонобудівну галузь України. Інші 20% продукції експортувалося до Азербайджану, Німеччини, Угорщини, Туреччини та інших країн. Близько 90 % доходів ПАТ «Українська залізниця» отримує від транспортування вантажів. У

структурі вантажних перевезень залізничний транспорт займає 55-57 %, тоді як трубопровідний та автомобільний формує 18-26 % перевезень.

Скорочення обсягів виробництва на цих підприємствах є наслідком низької конкурентоспроможності на європейському ринку, скорочення замовлень внаслідок політичної кризи країн СНД і відсутності замовлень з внутрішнього ринку (у той час коли ступінь зносу рухомого складу, що експлуатується в підрозділах ПАТ «Українська залізниця» складає більше ніж 90 %).

Постійним споживачем продукції вагонобудівних підприємств на сьогодні залишається залізниця. Українська мережа залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, займає провідне місце за обсягами вантажо- та пасажироперевезень всередині країни та відіграє важливу транзитну роль. Україна межує з Росією, Білоруссю, Молдовою, Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною, на кордонах розташовано 40 міжнародних залізничних переходів.

Не дивлячись на важкий фінансовий і техніко-технологічний стан вагонобудівні підприємства України можуть стати ключовою ланкою в економічному розвитку національної економіки, ефективності функціонування суб'єктів господарювання. Це визначається наступними чинниками:

1) впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності: використання в процесі перевезень оновленого рухомого складу дозволяє підвищити якість і швидкість перевезень, а тому позитивно впливає на конкурентоспроможність вантажовласників та ефективність їх діяльності; сприяє зменшенню розриву між часом виникнення потреби в будь-яких видах продуктів або послуг і часом її задоволення;

2) створенням передумов збільшення транзитного потенціалу України, що має пріоритетне значення в переліку заходів, які дозволять не тільки ефективно використовувати вигідне економіко-географічне положення і отримувати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях, але і створювати нові інструменти впливу України на світові економічні процеси. Українська залізнична мережа повинна стати центральним елементом євразійської транспортної системи, яка забезпечує розвиток торговельних зв'язків між світовими геополітичними та гео економічними центрами;

3) сприянням соціально-економічному розвитку вагонобудівної галузі України відповідно до вимог євроінтеграції підприємств вагонобудування: є представниками інтересів регіональних товаровиробників на вітчизняному та міжнародному ринках, забезпечуючи безпеку і надійність перевезень у міжнародному сполученні і тим самим зменшуючи можливість отримання фінансових збитків від втрати вантажів; створює передумови для диверсифікації діяльності підприємств вагонобудування та забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівної галузі за рахунок логістичного забезпечення інноваційно-виробничого процесу.

Зазначені чинники взаємодії вагонобудівних підприємств в аспекті економічного розвитку національної економіки може стати ключовою ланкою в

процесі забезпечення не лише конкурентоспроможності вагобудівних підприємств, а й розвитку економіки всієї держави.

**УДК 338.512**

**Ларка М.І.,**  
к.е.н., професор кафедри економіки та маркетингу  
**Чернишенко О. І.,**  
здобувач кафедри економіки та маркетингу  
Національний технічний університет «ХПІ»,  
Харків

### **Удосконалення планування собівартості продукції як запорука конкурентоспроможності вітчизняних підприємств**

Процес планування витрат і собівартості продукції є одним із ключових у діяльності сучасних підприємств. Саме від рівня витрат і правильності їх визначення залежать ключові показники діяльності вітчизняних підприємств.

Собівартість і витрати відносяться до категорії керованих показників і безпосередньо впливають на величину прибутку, яка є розрахунковим показником. Абсолютні і відносні показники витрат та собівартості показують рівень і ефективність використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів на виробництво і реалізацію продукції (робіт, послуг), якість роботи всіх співробітників і ефективність системи управління в цілому [1,2]. Відповідно до цього дуже важливо не тільки визначити можливі витрати в плановому періоді, але і передбачити заходи щодо їх оптимізації. Оптимізація витрат – це не стільки їх скорочення, а перш за все формування умов економічної доцільності (вигідності) витрат, коли кожна витрачена гривня приносить прибуток не нижче сформованого рівня рентабельності [3].

У загальному визначенні собівартість продукції – це грошовий вираз витрат підприємства на виробництво і реалізацію продукції. Собівартість продукції характеризує ефективність всього процесу виробництва на підприємстві, оскільки в ній відображаються рівень організації виробничого процесу, технічний рівень, продуктивність праці та інше.

Планування собівартості продукції для підприємства є складовою частиною планування діяльності промислового підприємства і включає систему техніко-економічних розрахунків, які відображають величину поточних витрат, що включаються до складу собівартості валової продукції і витрати усього промислового циклу за етапами управління.

Метою планування собівартості є економічно обґрунтоване визначення величини витрат, необхідних у плановому періоді для виробництва і збуту кожного виду та всієї промислової продукції підприємства [5].