

–создание эффективно работающей инфраструктуры инвестиционного рынка; расширение платежеспособного спроса, в том числе спроса на инвестиционные ресурсы;

–создание условий, стимулирующих направление в инвестиции внутренних ресурсов предприятий (амортизации и прибыли);

–интеграция регионального инвестиционного рынка в государственный и международный рынки капитала;

–создание благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций в экономику региона.

Инвестиционные задачи тактического характера на уровне региона следующие: создание инфраструктуры реализации расчетов между субъектами регионального инвестиционного рынка; насыщение потребности реального сектора экономики региона в ликвидности для текущего оборота, в том числе за счет региональных ценных бумаг; мобилизация внешних для предприятий региона финансовых источников; создание надежных каналов для инвестирования привлеченных капиталов; включение в хозяйственный оборот, имеющихся в регионе ресурсов.

Региональный инвестиционный рынок следует рассматривать как инфраструктуру обмена инвестиционными ресурсами, в том числе правами на пользование землей, водой и другими природными ресурсами, которыми располагают региональные органы исполнительной власти и местного самоуправления. Привлечь в регион сколько-нибудь значительные денежные ресурсы областная государственная администрация сможет в том случае, если создать инфраструктуру регионального инвестиционного рынка и включить в оборот принадлежащие региону права.

Региональная специфика инвестиционного рынка заключается в относительной ограниченности собственных финансовых ресурсов администрации и ее способности влиять на законодательство при относительно больших возможностях по вовлечению в экономический оборот прав на использование природных ресурсов и других имущественных прав.

Решение проблемы реального инвестиционного обеспечения процесса социально-экономического развития

приобретает особую актуальность. Существует тесная связь между уровнем экономического развития страны, секторной структурой экономики и социальным устройством ее, а также общая для переходных экономик динамическая взаимосвязь между инвестированием и трансформационными рыночными процессами.

Стратегические задачи инвестиционной политики связываются, прежде всего, с формированием макро- и микроэкономической среды, с технологическим прорывом национального промышленного производства, включая выход на мировые рынки отечественных товаропроизводителей.

УДК 330.322:658.5

## УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор  
(УкрДУЗТ)*

Управління інвестиційною діяльністю реалізується на принципах проектного підходу, у зв'язку з цим інвестиційні програми Укрзалізниці розділені на окремі інвестиційні проекти.

Річний інвестиційний бюджет формується виходячи з необхідності в інвестиційних коштах по всіх проектах, включених для реалізації в планованому році.

Інвестиційний проект розробляється, розглядається та проходить стадії відбору по наступним етапам:

- експертиза стратегічних пріоритетів інвестиційного розвитку галузевого рівня;
- наукове супроводження пріоритетного напрямку інвестиційного розвитку;
- попередній відбір пріоритетних інвестиційних проектів;
- техніко-економічне обґрунтування обраних інвестиційних проектів;
- остаточний вибір пріоритетних

інвестиційних проєктів;  
- реалізація пріоритетних  
інвестиційних проєктів.

Розглянемо більш детально  
особливості здійснення кожного з  
вищезазначених етапів.

На першому етапі проводиться  
експертиза стратегічних пріоритетів  
інвестиційного розвитку галузевого рівня, тут  
відбувається формування стратегічних  
напрямків інвестиційного розвитку у вигляді  
інвестиційних пропозицій.

Враховуючи особливості кожної  
інвестиційної пропозиції відбувається їх  
аналіз. До участі у ньому залучаються усі  
учасники Інвестиційного комітету, які  
отримують кур'єрською поштою матеріали  
щодо інвестиційного проєкту та вивчають їх  
на протязі 1-2 тижнів, що передують  
засіданню комітету.

Засідання Інвестиційного комітету, що  
відбувається не рідше ніж один раз на квартал,  
повинно розпочинатися з активного  
обговорення інвестиційних проєктів» і к  
представника Головного управління розвитку і  
технологічної політики, так і осіб, що  
приймають участь у їх оцінці. Це повинно  
стати конструктивним моментом и  
обговоренні як перспектив стратегічного  
розвитку галузі, так і в формуванні  
узгодженості думок експертів щодо  
пріоритетності інвестиційних проєктів.

В основі використання експертних  
методів знаходяться глибокі знання  
спеціалістів, вміння узагальнити вітчизняний  
та світовий досвід досліджень і розробок по  
певній проблемі, гіпотеза про наявність у  
експерта так званої «практичної мудрості»,  
далекоглядності, що стосується певної області  
знань і практичної діяльності. Прогнозні  
експертні оцінки відображають індивідуальне  
судження спеціалістів щодо перспектив  
розвитку об'єкта і ґрунтуються на мобілізації  
професійного досвіду доповненого знаннями  
та інтуїцією. Перевага експертних методів  
полягає у швидкості отримання інформації  
про досліджуваний об'єкт для обґрунтування  
управлінських рішень за неможливості  
виміряти параметри і характеристики об'єкта  
кількісними методами.

На другому етапі відбувається наукове  
супроводження пріоритетного напрямку  
інвестиційного розвитку. Зрозуміло, що будь-

який інвестиційний проєкт повинен бути  
направлений на інноваційний розвиток галузі.  
Міжнародний досвід показав, що країни, які  
зробили ставку на інтелектуальні ресурси,  
нині є світовими лідерами економічного  
розвитку. Основною рисою  
конкурентоспроможності країни є її  
спроможність генерувати та швидко  
освоювати наукові, технологічні, промислові,  
організаційні інновації. їх формування та  
реалізація неможливе без включення науки та  
освіти в інноваційний процес. їх інтеграція в  
стратегічному плані є важливим фактором  
розвитку не лише науково-освітньої сфери,  
але й усього суспільства. Так, вищими  
навчальними закладами або компетентними  
організаціями формуються пропозиції щодо  
науково-дослідних робіт, які розглядаються  
Головним управлінням розвитку і технічної  
політики та виносяться на затвердження  
Інвестиційним комітетом.

Третій етап системи управління  
інвестиційною діяльністю полягає у  
попередньому відборі пріоритетних  
інвестиційних проєктів. Головною задачею на  
даному етапі є акумулювання інформації щодо  
запропонованих до реалізації інвестиційних  
проєктів та відбір пріоритетних до виконання.  
Як зазначалося раніше, джерелами таких  
пропозицій є: 1) установи науково-дослідного  
сектору залізничного транспорту; 2) науковий  
сектор вищих галузевих навчальних закладів;  
3) підприємства залізничного транспорту -  
залізниці; 4) промисловий сектор залізничного  
транспорту.

Четвертий етап присвячений техніко-  
економічному обґрунтуванню обраних  
інвестиційних проєктів. Техніко-економічне  
обґрунтування являє собою аналіз  
інвестиційних проєктів з погляду  
комерційних, технічних і фінансових аспектів.

Техніко-економічне обґрунтування - це  
розрахунок економічної доцільності  
здійснення проєкту, заснований на  
порівняльній оцінці витрат і результатів  
ефективності використання, а також строку  
окупності вкладень.

Відповідно до основних вимог і  
стандартів таких організацій, як Всесвітній  
Банк, ЮНІДО, Європейський банк розвитку і  
реконструкції техніко-економічне  
обґрунтування інвестиційного проєкту має  
містити наступні дані:

1. Мета проекту;
2. Пропозиції по конкретному проекту і переслідуючій меті;
3. Пропонована структура кредиту або субсидії;
4. Дані про компанію та її діяльність: історія компанії, місцезнаходження; продукція (послуги), споживачі, постачальники; діяльність, виробничий процес; організація, керівництво (персонал); особливі переваги діяльності компанії;
5. Опис ринку на якому функціонує дана компанія: визначення, оцінка ринку; робота компанії на ринку; аналіз конкуруючих фірм;
6. Маркетинг і реалізація: стратегія маркетингу; план реалізації;
7. Заходи щодо поліпшення діяльності компанії: виробництво, фінанси, маркетинг і реалізація;
8. Заходи для залучення інвестицій: підстави для інвестування в країну (регіони), на ринку діяльності компанії; підстави для інвестування в компанію;
9. Інформація про фінансову діяльність за минулі роки, яка представлена у вигляді історичної довідки про фінансові дані;
10. Фінансова інформація: джерела фінансування і використання коштів; перелік виробничого устаткування та активів; звіт про доходи, про рух готівки; аналіз критичного обсягу виробництва, передбачуваних витрат;
11. Прогнозовані доходи у разі здійснення інвестиційного проекту, припущення і пояснення
12. Додатки.

На п'ятому етапі, ознайомившись з техніко-економічним обґрунтуванням, що містить найбільш повну інформацію про запропоновані інвестиційні проекти, відбувається остаточний вибір пріоритетних проектів.

Шостий етап системи управління полягає у реалізації обраних інвестиційних проектів за результатами техніко-економічного обґрунтування за сукупністю критеріїв та характеризують інвестиційну та експлуатаційну фази циклу інвестиційного проекту.

Однак, на сьогоднішній день затвердження інвестиційних проектів на залізницях України не супроводжується ні глибоким техніко-економічним

обґрунтуванням, ні фінансовим аналізом, а Інвестиційний комітет в силу об'єктивно існуючих причин не має можливості повноцінно оцінити матеріали, які надаються на погодження.

Разом із зростанням якості проектних розробок і методичного рівня оцінки ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті і ухвалення рішень, стає все більш помітним відставання методичного забезпечення оцінок проектних ризиків і методів управління ними. Практично дана система не містить адекватної оцінки проектного ризику.

В той же час нестабільність української економічної кон'юнктури обумовлює високий ступінь невизначеності, в умовах якої реалізуються інвестиційні проекти, що у свою чергу обумовлює високий ступінь ризику і робить питання управління проектними ризиками найактуальнішими.

Експрес-оцінка впливу ризику на ефективність інвестиційних проектів з використанням методу коректування ставки дисконтування на величину премії за ризик широко використовується на практиці і в Україні, і в Росії і за рубежом, завдяки простоті використання і наочності результатів. Проте, даний метод часто не дозволяє дати адекватну оцінку, зважаючи на суперечливість вибору самої ставки дисконтування - необхідної норми прибутковості за багатьма інвестиційними проектами.

Після розгляду в Управлінні проекти прямують на затвердження. Потім за затвердженими проектами виділяється необхідне фінансування і здійснюється контроль за витрачанням грошових ресурсів і виконанням плану введення об'єктів в експлуатацію. Дані про профінансовані і введені в експлуатацію об'єкти є об'єктом статистичного обліку. Таким чином, механізми системи проектного фінансування і управління проектами знаходять вживання тільки на передінвестиційному і інвестиційному етапах.

Згідно загальним принципам побудови систем управління інвестиціями і ризиком моніторинг і контроль проектної діяльності повинен здійснюватися на всьому інтервалі реалізації проекту, а також після його закінчення повинен здійснюватися післяінвестиційний контроль (пост-аудит

проекту), метою якого є створення статистичної бази для подальших проектів. Результатом такого виду відстеження розвитку інвестиційних процесів є розробка методів управління проектами певного виду діяльності, заснована на вивченні планових і дійсних показників (актуалізація проекту) і коректуванні можливих помилок в прогнозах і проектуванні.

Таким чином, можна зробити висновок про можливість і необхідність вдосконалення процедур системи відбору, фінансування і управління інвестиційними проектами на залізничному транспорті, що у свою чергу підвищить ефективність використання власних інвестиційних ресурсів.

УДК 656.073

## УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,  
Курилова Л.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

Грузовые перевозки в номенклатуре работы железнодорожного транспорта Украины занимает важнейшее место. При общем падении перевозок по железным дорогам а так же сокращении объема перевозок грузов только последние определяли жизнеспособность железных дорог в течении десятилетий. Грузовые перевозки за счет перекрестного субсидирования обеспечивали жизнеспособность пассажирских и пригородных перевозок Укрзалізниці, что несомненно являлось негативным следствием работы всего транспортного комплекса.

Как известно, железнодорожные администрации мира имеют практику субсидирования убыточных пассажирских и пригородных перевозок за счет других источников финансирования. Это муниципальная поддержка, а также отчисления от федеральных и прочих государственных бюджетов с привлечением участия крупных предприятий и организаций.

В условиях реформирования железных дорог Украины грузовые перевозки

постепенно избавятся от бремени финансовых потоков которые имели место раньше и были направлены в сторону поддержания убыточности пассажирских и пригородных перевозок.

Отмечаем также важную задачу необходимости коренного обновления парка грузовых вагонов и активного участия в этом процессе украинского и зарубежного капитала, которые должны выступить в качестве инвесторов названного процесса. Отдельно следует остановиться на целесообразности не только обновления вагонного парка но и на улучшении качественных характеристик его. Для этого следует использовать опыт железнодорожных администраций Европейских администраций а также США, Японии и других стран, которые эксплуатируют абсолютно новый парк, созданный в последние годы.

Представляется целесообразным определить направление движения большегрузных составов а также составов специального назначения включая контейнерные и контрейлерные поезда. Учитывая конъюнктуру рынка международно-грузовых перевозок следует разработать программу развития и совершенствования транзитных грузовых перевозок учитывая географическое положение Украины.

В связи с тем, что реформирование железных дорог предполагает формирование конкурентной среды в рамках приватизации инфраструктуры, а также формирование и расширение операторов перевозки грузов различной номенклатуры и их конкуренцию на внутреннем транспортном рынке, требует дополнительной проработки вопрос взаимодействия различных видов транспорта в рамках транспортных узлов и терминалов.

Новые подходы в управлении грузовыми перевозками требуют нового мышления руководителей транспортных подразделений.