

кредиторської заборгованості над дебіторською. Як результат, рівень рентабельності по підприємствах машинобудування знизився з 3,9% у 2013 році до 1,6% у 2014 році [1].

Заходи, які сприяли б кардинальному покращенню ситуації в галузі, в основному добре відомі: по-перше, підвищення інвестиційної привабливості; по-друге, приплив у галузь необхідних фінансових ресурсів для забезпечення підприємств галузі «дешевими кредитами»; по-третє, впровадження сучасних технологій управління та виробництва на підприємствах галузі; по-четверте, випуск продукції, конкурентної не тільки на регіональному, а й на світовому ринку. Реалізація перерахованих заходів є необхідною умовою не тільки розвитку, а й виживання українського машинобудування в довгостроковій перспективі [2].

Список використаних джерел

1. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Костюк Дмитро Підсумки року для українського машинобудування. [Електронний ресурс] // Forbes Україна. – 29.12.2014 – Режим доступу: <http://forbes.net.ua/ua/opinions/1385902-pidsumki-roku-dlya-ukrayinskogo-mashinobuduvannya> – Назва з екрану.

АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ДИСПРОПОРЦІЙ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

*Дикань Володимир Леонідович,
д.е.н., професор кафедри «ЕУВКБ»
Українського державного університету
залізничного транспорту*

*Обруч Ганна Володимирівна,
аспірант кафедри «ЕУВКБ»
Українського державного університету
залізничного транспорту
e-mail: anetkaobru4ka@gmail.com*

Транспортний комплекс України, як відомо, одна з найважливіших галузей економіки, яка задовольняє потреби народного господарства та

населення країни в усіх видах перевезень. Транспорт, з одного боку, є частиною інфраструктури ринку, фізично реалізуючи обмін товарами та надаючи послуги населенню, а з іншого боку, транспорту властиві деякі особливості, що відрізняють його від інших галузей економіки.

Розвиток транспортної інфраструктури, як показує світовий досвід, виконує роль одного з домінуючих факторів впливу на сталий розвиток економіки країни. Тобто, відсутність здійснення швидких, якісних та безпечних перевезень може істотно загальмувати економічне зростання країни в цілому.

Що стосується України, то вона має добре розвинену транспортну інфраструктуру, однак базову основу транспортного забезпечення національної економіки становлять саме залізниці [1]. Про це свідчать наступні дані [2]:

- частка перевезень в Україні: 83 % вантажних перевезень (за показником вантажообігу без трубопроводів в 2014 році); 40 % пасажирських перевезень (за показником пасажирообігу в 2014 році);

- активи, які знаходяться в розпорядженні Укрзалізниці: 45 тис. км розгорнутої довжини колій; 3,9 тис. локомотивів (власність Укрзалізниці); 174 тис. вагонів (парк робочих та неробочих вантажних вагонів, що знаходяться у власності Укрзалізниці та приватних компаній);

- середньооблікова чисельність персоналу в травні 2015 року склала 279 тис. осіб.

Враховуючи вищенаведене, можна було б зробити висновок, що ситуація досить непогана, якщо б не низка диспропорцій, що значно гальмують розвиток залізничного транспорту.

Так, наприклад, як було зазначено, частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 83 %, структура їх доходності по Укрзалізниці – 81 %, але в результаті збитковості пасажирських перевезень та так званого перехресного субсидіювання, загальний дохід низький. Це досить складна проблема, а її «розумного» вирішення й досі не знайдено. В ході

реформування передбачено розмежування видів діяльності та створення окремого господарства пасажирських перевезень, що звичайно полегшить задачу функціонування та прибутковості господарства вантажних перевезень. Але де взяти кошти на покриття витрат пільгових пасажирських перевезень не відомо. Дану проблему повинна вирішувати держава шляхом виділення бюджетних коштів, але в силу їх нестачі, тягар лежить на Укрзалізниці та самих користувачах послуг. Як наслідок, спостерігається постійне підвищення тарифів та дискримінація перевезень на короткі відстані, тарифи на які необґрунтовано завищені на 20-30 %, що змушує користувачів використовувати автомобільний транспорт.

Останні роки фінансово-економічний та технічний стан залізничного транспорту постійно погіршується, а в 2014 році став просто катастрофічним. Тому головною проблемою галузі є необхідність термінового та масштабного інвестування в модернізацію основних фондів. Так, багаторічна відсутність інвестицій у галузь призвело до того, що фізичний знос основних фондів залізничної галузі перевищив 80%, в тому числі тяговий рухомий склад - 94,2%, вантажні вагони - 88,2%, колійне господарство - 86% [3].

Причинами такого стану є економічна ситуація в державі, анексія Криму, ситуація на Донбасі, погіршення економічних відносин з Російською федерацією та країнами Митного союзу, падіння міжнародного транзиту через Україну.

На сьогодні питання реформування залізничного транспорту є актуальними і важливими, адже вони пов'язані з його подальшим розвитком. Перед підприємствами залізничного транспорту зараз стоїть ряд задач, які потребують нагального вирішення:

- підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень на ринку транспортних послуг;
- підвищення якості послуг;

- інтеграція в європейську транспортну систему;
- оновлення рухомого складу;
- приведення пропускних та провізних спроможностей залізничної інфраструктури у відповідність з характером та обсягами роботи;
- підвищення рівня інформаційної інтеграції у сфері перевезень й т.д.

Говорячи про процеси реформування залізничного транспорту варто відмітити необхідність їх активізації та прискореного впровадження оновлених нормативно-правових актів, пов'язаних зі створенням публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування.

В умовах створення нової компанії перед керівництвом «Укрзалізниці» стоїть непроста задача – не повторити помилок попередників та використати досвід управління залізницями наших сусідів, європейських країн.

Список використаних джерел

1 Транспортный комплекс Украины: аспекты интеграции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/transportnyij-kompleks-ukraynyi-aspektyi-yntehratsyy/>

2 Доповідь Міністерства інфраструктури «Реформа залізничного транспорту» / червень 2015 р.

3 Верлан А. Проблемы и перспективы реформирования железнодорожного транспорта в Украине [Электронный ресурс] / А. Верлан, Д. Козаченко, О. Кутателадзе // Порты Украины, № 08 (130), 2013. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3431>

ПОРІВНЯННЯ МЕТОДИК ОЦІНКИ ВПЛИВУ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ НА МАЛЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО В КРАЇНАХ СВІТУ

*Іванов Юрій Борисович,
д.е.н., проф., Науково-дослідний центр
індустріальних проблем розвитку НАН
України*

*Малишко Юлія Михайлівна,
аспірант Науково-дослідного центру
індустріальних проблем розвитку НАН
України*

При розробці та прийнятті НПА на обговорення поступають декілька його проектів, що вимагає застосування спеціальних методик їх оцінки.