

Література:

1. Kabst, R. Steuerung und Kontrolle internationaler Joint Venture / R. Kabst. — München/Mering, 2010. — 248 s.
2. Solotych, S., Breidenbach, S. Handbuch Wirtschaft und Recht in Osteuropa / S. Solotych, S. Breidenbach. — Frankfurt; Oder, 2006. — B. 4: Länderteil Ukraine. — 573 s.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Є.А. Бельтюков, д.е.н., професор
М.О. Мачинська

Одеський національний політехнічний університет

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

Стрімко йдуть на спад обсяги перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, практично зношений рухомий склад та матеріально-технічна база, їх реконструкція, ремонт та технологічне обслуговування фактично відсутні. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через Україну.

Треба відмітити, що присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі ускладнена. Питома вага транспортних послуг у валовому внутрішньому продукті України складає близько 12%, вартість основних виробничих фондів – 14,8%, зношеність яких складає біля 80%, кількість працюючих в галузі – 5,6% від загальної чисельності працівників, зайнятих в економіці країни. Беручи до уваги, що вже тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідним, зокрема шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції.

Робота підприємств та усіх суб'єктів дорожньо-транспортного комплексу у 2014 році відзначається негативними тенденціями падіння обсягів транспортування пасажирів і вантажів, що призвело до неякісного задоволення потреб населення і господарського комплексу України в перевезеннях.

За 2014р. підприємствами перевезено 540,5млн.т вантажів, що становило 76,7% від обсягу перевезень вантажів за 2008р. Вантажообіг становив 238,1 млрд.км, що склало 76,7% від обсягу 2008р. Вантажообіг залізничного транспорту знизився на 23,7%, що має місце на всіх залізницях. Зменшення вантажообігу відбулося також на автомобільному транспорті на 9,5%, авіаційному на 7,5%, річковому на 39,9%, морському на 53,9%. Перевезення вантажів залізничним транспортом порівняно з 2013р. зменшилися на 21,5%, у т.ч. відправлення вантажів – на 19,4%, що має місце на усіх залізницях.

Слід зазначити, що рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні. Виходячи з того, що залізничний транспорт є досить фондомістким, він вимагає значної кількості довгострокових інвестицій. Виходячи з того, що власні ресурси залізниць невпинно знижуються, а можливості держави обмежені, підприємствам залізничного транспорту необхідно шукати додаткові джерела фінансування

інвестицій. Найбільш перспективними джерелами інвестиційних вливань у галузь можуть бути кошти інвесторів.

Будь-який комплекс заходів щодо поліпшення використання основних фондів, розроблювальний у всіх ланках управління, повинен передбачати забезпечення зростання обсягів виробництва продукції, перш за все, за рахунок більш повного і ефективного використання внутрішньогосподарських резервів і шляхом більш повного використання обладнання, подальшої інтенсифікації виробничих процесів, тому що в умовах ринкової економіки тільки сильне підприємство з потужною технічною базою, сучасним обладнанням в змозі вижити. В цілому варто зазначити, що від того наскільки забезпечено підприємство основними засобами і як ефективно вони використовуються, залежить прибуток підприємства та рівень його повної рентабельності.

Щоб вийти на рівень з основних фондів 1995 до 2020, за підрахунками Мінтрансв'язку, потрібно залучити близько 100 млрд. грн. - Близько 11-12 млрд. грн. на рік за цінами 2014 року. Галузь могла б вирішити ці інвестиційні завдання власними силами, якби прибутковість її роботи з 2016 року зросла вдвічі. Однак для цього потрібно майже втричі збільшити тарифи на вантажні перевезення. Вихід лежить у залученні інвестицій, створенні необхідних умов та механізмів залучення інвестицій. Вони повинні бути спрямовані на оновлення рухомого складу.

Таким чином, резюмуючи все вищесказане, можна зробити висновок, що перед залізничним транспортом України стоїть нелегка задача – приведення основних фондів та структури управління до вимог сьогодення. Реформування економіки України, зокрема суперечливість процесів, що відбуваються в ній, призвели до різкого падіння виробництва та значного зниження вантажних перевезень, що підтвердив проведений вище аналіз.

Література:

1. Украинское независимое информационное агентство новостей (УНИАН)., <http://www.unian.net> – 2014, №104 (104)
2. Проблемы и перспективы реформирования железнодорожного транспорта в Украине, А. Верлан, Д. Козаченко, Порты Украины, № 08 (130) 2013.
3. "П'ять завдань для реформи українських залізниць"/ "ForbesУкраїна"/ С.Андрощук — 2014.

НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ХЛІБОРОБНИХ ПІДПРИЄМСТВ

С.С. Свірідова, к.е.н., доцент
Д.Д. Томашайтіс

Одеський національний політехнічний університет

Хлібопекарська галузь відіграє значну соціальну і стратегічну роль у житті суспільства. У сумарному обсязі продукції всієї харчової промисловості України вона займає одне із провідних місць, а частка хлібопродуктів у раціоні населення України складає 15%, що підтверджує їхній статус як основного продукту харчування. Ці товари є стратегічними, тому що відіграють найважливішу роль у забезпеченні продовольчої незалежності та безпеки України й для Одеської області зокрема. Незважаючи на це, динаміка показників виробництва хліба і хлібобулочних виробів в Україні вже декілька років демонструє тенденцію скорочення. Значне падіння спостерігалось в 2009 р. – тоді обсяги випуску продукції скоротилися на 7,7% (рис.1). У 2013 р. падіння продовжилося: в Україні було вироблено 1,511 млн. тонн хліба таХБВ, що на 6% менше показників 2012 р. За підсумками минулого року обсяг виробництва даної продукції в Україні становив 1,335 млн. тонн.[1,2]

Наступний рік продовжив тенденцію до зниження, – у січні–лютому 2015р., порівняно з відповідним періодом 2014р. Виробництво продукції зменшилось на 17%. Поточне скорочення обсягів випуску хліба (табл.1) не стало виключенням. Як наслідок, впродовж усього 2015 року виробництво продовжить знижуватися. [2]