

**Анотація.** Стаття посвячена аналізу існуючих інвестиційних ризиків і шляхам їх мінімізації. Також розкрито сутність поняття «інвестиційний ризик» і наведено класифікацію можливих видів ризиків при реалізації інвестиційних проектів.

**Ключевые слова:** інвестиційний ризик, класифікація інвестиційних ризиків, мінімізація ризиків, проектні ризики.

**Summary.** The article is devoted to the analysis of existent investment risks and ways of their minimization. Essence of notion is also exposed «investment risk» and classification of possible types of risks is resulted during realization of investment projects.

**Keywords:** investment risk, classification of investment risks, minimization of risks, project risks.

*Рецензент* д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
*Експерт редакційної колегії* к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 658.152:629.4

## ВИЗНАЧЕННЯ ПРІОРИТЕТНОСТІ ІНВЕСТУВАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент ( УкрДАЗТ)*

Обґрунтована необхідність визначення пріоритетності інвестування рухомого складу для залізничного транспорту України. Запропонована методика визначення пріоритетності інвестування рухомого складу, що дозволить більш ефективно вкладати кошти в рухомий склад та забезпечити конкурентоспроможність залізничного транспорту.

**Ключові слова:** рухомий склад, інвестування, пріоритетність інвестування.

**Постановка проблеми.** В умовах ринкових відносин кожен вантажовласник і пасажир прагне використовувати такий вид транспорту, який задовольнить його вимоги за вартістю і якістю обслуговування. При цьому, слід зазначити, що на транспортному ринку України особливо сильна конкуренція між автомобільним і залізничним транспортом. З метою підвищення ефективності і конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідне проведення заходів щодо поліпшення матеріально-технічної бази і якості роботи залізниць.

При підвищенні якості роботи по перевезеннях залізничний транспорт повинен покращувати якісні показники експлуатаційної роботи у всіх ланках процесу перевезень.

Практично на всіх етапах процесу перевезень на якість роботи залізничного транспорту впливає підвищений знос рухомого складу – по парку Укрзалізниці він перевищує 73%. Парк приватних вантажних вагонів «молодший»,

але і він містить більше 3500 вантажних вагонів з простроченим терміном служби.

В умовах обмежених грошових коштів (щорічно оновлюється лише десята частина рухомого складу, що експлуатується понад термін служби) і існуючого різноманіття пропозицій від виробників рухомого складу перед залізницями України гостро встає питання, який рухомий склад купувати не дорогий, але він не повністю відповідає пред'явленим експлуатаційним характеристикам або той, що має високі технічні характеристики, а відповідно і ціну.

Таким чином, виникає необхідність в розробці методики визначення пріоритетності інвестування рухомого складу.

**Аналіз досліджень та публікацій.** На сьогодні тема дослідження теоретичних основ інвестиційної діяльності досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: Бланк І.А., Гуткевич С.А., Кучарина Е.А. Федоренко В.Г., Іткін О.Ф., Степанов Д.В., Сааджан В.О., Сааджан І.О. та ін. [1- 6]. В даних роботах вивчається

сутність інвестиційної діяльності, цілі і принципи регулювання, основні напрямки інвестиційної стратегії, планування та контроль інвестиційної діяльності, пропонуються підходи і методики визначення пріоритетності інвестування основних фондів. При недостатньому дослідженні, які не стосуються залізничного, що не дозволяє повно і комплексно вирішити вищезазначене питання, а це відповідно погіршує якість схвалюваних управлінських рішень та негативно впливає на конкурентоспроможність залізничного транспорту.

**Мета статті.** Тому, метою статті є розробка методики визначення пріоритетності інвестування рухомого складу.

**Основний матеріал.** Придбання рухомого складу на залізницях України проводиться на тендерній основі, тобто організовується конкурс між потенційними постачальниками і підрядчиками. На основі наданої конкурсантами інформації залізницям належить вибрати найкращий з наданих численних варіантів, що зробити в даний час досить складно. Пов'язано це з тим фактом, що залізницями пред'являється безліч вимог до показників рухомого складу (РС), як технічного, так і економічного характеру (для деяких з них висувається єдине значення, для інших - безліч допустимих значень). Слід також врахувати, що від учасників тендеру поступають різноманітні пропозиції. Пред'явлені пропозиції відрізняються один від одного кількістю показників, величина яких не відповідає пред'явленим вимогам, ступенем такої невідповідності, а також кількістю показників, значення яких задовольняють, але вони різні по варіантам.

Все це вимагає розробки узагальнюючого критерію оцінки пріоритетності інвестування грошових коштів в придбання рухомого складу. Показник пріоритетності інвестування (ПІ) повинен враховувати відповідність пропозиції, як безлічі пред'явлених технічних вимог до РС, так і економічних показників з придбання і експлуатації РС.

Економічна складова ПІ повинна відображати ступінь відповідності сумарних витрат за весь життєвий цикл РС ( $\sum B_{PC_i}$ ) нормативній величині встановленою залізницею ( $B_{PC_i}$ ):

$$СВЕП_{PC_i} = \frac{\sum B_{PC_i}}{B_{PC_n}}, \quad (1)$$

де  $СВЕП_{PC_i}$  - ступінь відповідності економічних показників і-го РС.

$$\sum B_{PC_i} = ВП_{PC_i} + \sum B_{EIP_i} \cdot \left( \frac{1}{(1+r)^n} \right), \quad (2)$$

де  $ВП_{PC_i}$  - витрати на придбання і-го РС;  
 $\sum B_{EIP_i}$  - сумарні витрати на експлуатацію і ремонт і-го РС;

$$\frac{1}{(1+r)^n} - \text{коефіцієнт дисконтування.}$$

Технічна складова ПІ повинна відображати ступінь відповідності технічних характеристик РС (ступінь дії на колію, силу тяги, зчіпні властивості і т.д.) до базового зразка (еталону) або по екстремальних значеннях:

1. Якщо підвищення величини технічного показника відповідає підвищенню показника якості рухомого складу:

$$СВТП_{jPC_i} = \frac{T_{jPC_i}}{ТТ_{jPC}}, \quad (3)$$

де  $СВТП_{jPC_i}$  - ступінь відповідності j-го технічного параметра і-го РС;

$T_{jPC_i}$  - значення j-го технічного параметра РС;

$ТТ_{jPC}$  - значення j-го технічного параметра базового зразка РС.

2. Якщо підвищення величини технічного показника відповідає зниженню показника якості рухомого складу:

$$СВТП_{jPC_i} = \frac{ТТ_{jPC}}{T_{jPC_i}}, \quad (4)$$

3. Якщо при оцінці відповідності технічних показників слід використовувати граничні значення, то в цьому випадку з аналізу повністю виключати значення, які не відповідають пред'явленим вимогам, а для оцінки їх відповідності використовувати формули:

$$СВТП_{jPC_i} = \frac{T_{jPC_i} - T_{j\min PC_i}}{ТТ_{jPC} - T_{j\min PC_i}}, \quad (5)$$

$$СВТП_{jPC_i} = \frac{T_{j\max PC_i} - T_{jPC_i}}{T_{j\max PC_i} - ТТ_{jPC}}, \quad (6)$$

де  $T_{j\max PC_i}$ ,  $T_{j\min PC_i}$  - відповідно максимально і мінімально допустимі значення j-го технічного параметра РС.

$$СВТП_{PC_i} = \sum СВТП_{jPC_i} \cdot K_j, \quad (7)$$

де  $СВТП_{PC_i}$  - ступінь відповідності технічних параметрів і-го РС;

$K_j$  - коефіцієнт значущості j-го технічного параметра РС.

Очевидно, що  $\Pi$  повинен збільшуватися з підвищенням відповідності технічних характеристик РС і знижуватися при зростанні суми витрат:

$$\Pi_{PC_i} = \frac{CBTP_{PC_i} \times K_{TP}}{CBEП_{PC_i} \times K_{EP}}, \quad (8)$$

де  $K_{TP}$ ,  $K_{EP}$  - коефіцієнт значимості відповідно технічної та економічної складової i-го РС.

**Висновок.** Запропонована методика визначення пріоритетності інвестування рухомого складу може використовуватися як на залізницях України до укладення договорів про постачання РС, так і на підприємствах-виробниках для розробки найбільш конкурентоздатного РС.

**Анотація.** Обоснована необхідність определения пріоритетности инвестирования подвижного состава для железнодорожного транспорта Украины. Предложена методика определения пріоритетности инвестирования подвижного состава, который позволит более эффективно вкладывать средства в подвижной состав и обеспечить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** подвижной состав, инвестирование, пріоритетность инвестирования.

**Summary.** The necessity of determination of priority of investing of mobile composition is grounded for the railway transport of Ukraine. The method of determination of priority of investing of mobile composition which will allow more effectively to inlay facilities in a rolling stock and provide the competitiveness of railway transport is offered.

**Keywords:** the rolling stock, investments, priority to investments.

**Рецензент** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.  
**Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 658.152

## НАПРЯМКИ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

**Яковенко В.Г., старший викладач (УкрДАЗТ)**

*Представлено напрямки активізації інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту, з урахуванням проблем інвестування та державного регулювання інноваційної діяльності.*

**Ключові слова:** інвестиції, інновації, інноваційно-інвестиційна діяльність, залізничний транспорт.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Залізничний транспорт є відкритою системою, на яку впливають багаточисленні фактори зовнішнього середовища. Тому ефективність цього виду транспорту та його стратегії розвитку значною мірою залежать від адаптаційних можливостей. Залізницями здійснюється основний

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк І.А. Инвестиционный менеджмент. - К.: МП «ИТЕМ» ЛТД «Юнайтед Лондон Тейд Лимитед», 2000. – 275 с.
2. Гуткевич С.А. Приоритетность и привлекательность объектов инвестирования. – К.: ВЦ «Варта», 2006. – 317с.
3. Кучарина Е.А. Инвестиционный анализ. – Питер. – 2007. – 160 с.
4. Сааджан В.О., Сааджан І.О. Вибір пріоритетів інвестування промислового виробництва. – Одеса: ОЛІМП, 2007. – 457с.
5. Федоренко В.Г., Іткін О.Ф., Степанов Д.В та ін. Інвестиційні процеси в промисловості України: Монографія. – К.: Наук. світ, 2004. – 447с.
6. Федоренко В.Г. Інвестиційний менеджмент: Навч. посібн. – К.: МАУП, 2005. – 184 с.