

до збільшення пропозиції цінних паперів цього підприємства і, як наслідок, до падіння їх ціни.

Важливими інвестиційними ресурсами є позикові кошти: довгострокове кредитування, емісія облігацій, цільовий державний кредит, податковий кредит, інвестиційний лізинг. Позиковий капітал характеризується такими позитивними особливостями, як широкі можливості залучення; нижчою вартістю завдяки забезпеченню ефекту «фінансового левериджу»; здатністю сприяти приросту фінансової рентабельності. Визначення фінансового левериджу дозволяє максимізувати рівень рентабельності власного капіталу за заданим рівнем фінансового ризику. Водночас використання позичкового капіталу має такі недоліки: використання позичкового капіталу пов'язане з ризиком зниження фінансової стійкості і втрати платоспроможності підприємства; висока залежність вартості позичкового капіталу від коливань кон'юнктури фінансового ринку; складність процедури залучення коштів.

Інвестиційні ресурси є найбільш дефіцитними ресурсами підприємства. Вони визначають процеси інноваційного розвитку, конкурентоспроможність продукції, її якість. Також ці ресурси впливають на зовнішнє середовище підприємства шляхом збільшення рівня його репутації, зростання рівня зайнятості населення та рівня його життя.

Таким чином, в системі формування стратегічного управління ресурсами важливо виділяти різноманітні групи інвестицій, які мають свої особливості та специфіку та потребують застосування спеціальних методів управління ними.

УДК 338.47

О.В. Василенко, ст. викладач

В. Денісов, магістр

*Полтавський національний технічний університет
імені Юрія Кондратюка*

ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА МАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

Одним з основних показників, що дозволяє оцінити розвиток країни та її інноваційну систему зокрема, - є рівень розвитку транспортної системи і її окремих галузей. Важливу роль у цій системі відіграє залізничний транспорт, що перевозить більше 80% вантажу і більше половини всього пасажиропотоку, забезпечуючи роботу складного господарського механізму країни, задаючи ритм його розвитку. І, в першу чергу, ефективність перевезень залежить від стану локомотивного парку.

Тим часом, ступінь зносу рухомого складу в Україні наближається до критичної точки. Утримання застарілих локомотивів загрожує втратою майже всіх надходжень від їх експлуатації. Техніко-економічні характеристики, більшості транспортних засобів, значно нижчі світового рівня. З року в рік збільшуються простої, ростуть витрати на обслуговування і ремонт. На сьогодні, в транспортній інфраструктурі відбувається найбільш суттєве відставання в застосуванні сучасних технологій, а також інформатизації транспорту. В зв'язку з цим, за останні 15 років інвентарний парк локомотивів скоротився на 25%, а ті, що залишились повністю вироблять свій ресурс через 5-10 років.

Зміна, навіть, одного застарілого тепловоза на новий потребує чималих витрат, ще дорожче буде коштувати переведення локомотивного парку на електричну тягу. Саме тому, проблема оновлення парку локомотивів продовжує вирішуватись шляхом ремонту.

Полтавський тепловозоремонтний завод (ПАТ «ТРЗ») займається ремонтом рухомого складу залізниць, а також виготовленням запасних частин рухомого складу. Виробничі площі, спеціалізовані цехи, потужне обладнання ПАТ «Тепловозоремонтний завод» розраховані на ремонт 650 тепловозних секцій і 800 дизелів на рік. Але, на сьогодні ця цифра не підтверджена ні фінансовими можливостями ні

кількістю кваліфікованого персоналу. Протягом трьох останніх років виробничі потужності підприємства завантажені максимум на 62%. Це зумовлює низку проблем, зокрема списання амортизації основних фондів припадає на менший обсяг виробництва, що призводить до подорожчання продукції. І, відповідно, сприяє програшу підприємства у цінній конкуренції. Крім того, в зв'язку з високим ступенем зносу, все важче якісно відремонтувати тепловоз не втручаючись в його конструкцію.

Між тим, проблема оновлення парку локомотивів існує не лише в Україні, а й в провідних країнах світу. Так, країни західної Європи планують виділити 52% від надходжень залізниць на модернізацію рухомого складу, яка дасть можливість продовжити роботу локомотива при оптимальних витратах, що обґрунтовує її привабливість для залізничних компаній усього світу. На жаль, в Україні не передбачено таких коштів на відновлення локомотивного парку, відсутні програми підтримки інноваційної діяльності в машинобудуванні. Основним джерелом фінансування інноваційного розвитку залишаються власні кошти підприємств. Але, якщо підприємства галузі машинобудування, і ПАТ «Тепловозоремонтний завод» зокрема, не будуть вкладати кошти в інноваційну діяльність, то втратять свої позиції на міжнародному ринку, що є основним замовником продукції. Керівникам ПАТ «ТРЗ» необхідно переглянути стратегію, перейти від екстенсивного розвитку до інноваційного і звернути увагу на світовий досвід модернізації локомотивного парку. Тим більше, що на сьогодні, такий вид ремонтних послуг не здійснюється іншими тепловозоремонтними заводами України і, за рахунок цього, підприємство матиме змогу отримати значну конкурентну перевагу на міжнародному ринку і розширити сегмент вітчизняного.

Для впровадження інноваційного проекту керівництву ПАТ «Тепловозоремонтний завод» необхідно:

розробити нову інноваційно-інвестиційну стратегію подальшого розвитку підприємства, основною метою, якої буде обмін досвідом впровадження перспективних технологій

модернізації, обслуговування і експлуатації рухомого складу залізниць, а також створення сучасних локомотивів;

переобладнати виробництво;

надати керівному складу ефективні засоби оперативного аналізу інформації;

забезпечити перекваліфікацію персоналу підприємства;

підвищити активність відділу маркетингу з приводу збуту нових послуг.

Таким чином, ПАТ «ТРЗ», використовуючи новий, інноваційний тип розвитку, має можливість показати ефективність варіанту модернізації для потенційних замовників і підвищити свій імідж на міжнародному ринку машинобудування.

Отже, реалізація підприємствами машинобудівної галузі інноваційно-інвестиційних стратегій дозволяє підвищити конкурентоспроможність продукції і підприємств в цілому, як на вітчизняному так і на міжнародному ринках.

УДК 338.43

О.В. Василенко, ст. викладач

І.В. Малай, студент

Полтавський національний технічний університет

імені Юрія Кондратюка

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ У АГРАРНІЙ СФЕРІ ЕКОНОМІКИ

Світове співтовариство беззастережно визнало, що інноваційно-інвестиційний шлях розвитку є тим рушієм, який здатний здійснити оновлення реального сектору економіки, розвивати конкурентоспроможність виробництва.

Не зважаючи на досить складні трансформаційні процеси, що відбулися останніми роками в аграрному секторі і в аграрній науці зокрема науковими установами НААНУ створено потужний пакет імпортозамінних технологій і їх складових.