

ризик, враховує положення інвестиційної теорії щодо визначеної ролі ризику та дохідності під час прийняття інвестиційного рішення, є нескладною у розрахунках та дозволяє прийняти об'єктивне управлінське рішення з реалізації інвестиційного проекту.

Список використаних джерел

1. Хасанов Р.Х. Оценка рисков инвестиционных проектов // Управление риском. – 2009. – №2. – С. 34–43.

2. Савчук В.П., Прилипко С.И., Величко Е.Г. Анализ и разработка инвестиционных проектов. – Учебное пособие. – К.: Абсолют–В, Эльга, 1999. – 304 с.

3. Воркут Т.А. Проектний аналіз. – К.: Український центр духовної культури, 2000. – 440 с.

4. Шарп У., Александер Г., Бейли Дж., Инвестиции: Пер. с англ. – М.: ИФРА – М, 2004. – 1028 с.

5. Бардиш Г.О. Проектний аналіз: Підручник. – 2-ге вид., стер. – К.: Знання, 2006. – 415 с.

В.В. ЧОРНИЙ,

к.е.н., проректор з науково-виробничих питань та перспектив розвитку, Державний економіко-технологічний університет транспорту

Клієнт-орієнтована система вантажних тарифів як важлива умова забезпечення конкурентоспроможності залізниць

У статті запропоновані підходи до формування системи вантажних залізничних тарифів на сучасному етапі економічного розвитку. Обґрунтовані вимоги до кількості та механізму формування тарифних схем. Розроблені основи встановлення плати за додаткові послуги.

Ключові слова: цінова перевага, тарифна схема, базова ставка, вагонна складова, збір.

В статье предложены подходы к формированию системы грузовых железнодорожных тарифов на современном этапе экономического развития. Обоснованы требования к количеству и механизму формирования тарифных схем. Разработаны основы установления платы за дополнительные услуги.

Ключевые слова: ценовое преимущество, тарифная схема, базовая ставка, вагонная составляющая, сбор.

In the article offered approach to forming of the system of freight railway tariffs on the modern stage of economic development. Requirements are reasonable to the amount and mechanism of forming of tariff charts. Bases of establishment of paying are worked out for additional services.

Keywords: price advantage, tariff chart, base rate, carriage constituent, collection.

Постановка проблеми. В ринковій економіці у забезпеченні конкурентоспроможності важливу роль відіграють цінові конкурентні переваги, які формує суб'єкт господарювання на відповідному ринку з метою задоволення економічних потреб на основі отримання в довготерміновому періоді стабільних фінансових результатів. В умовах жорсткого державного регулювання ціноутворення на вантажні перевезення залізничним транспортом у межах України, формування цінових конкурентних переваг залізниць на ринку вантажних перевезень, де у встановленні плати за надавані

послуги конкуренти мають більше свободи, є актуальним та необхідним, оскільки від цього залежить життєздатність залізниць та можливість проведення в залізничній галузі ефективних ринкових перетворень.

Конкурентні цінові переваги залізниць реалізуються при визначенні плати за перевезення та надавані додаткові послуги, що обумовлює необхідність проведення відповідних досліджень і формування на їхній основі ринковоорієнтованої системи вантажних тарифів.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.

Розв'язанню проблем ціноутворення на залізничному транспорті, зокрема по вантажних перевезеннях, завжди приділялося багато уваги вчених-економістів, серед яких М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, Н.М. Колесникова, В.М. Запара, Є.М. Сич, А.В. Крейнін, Л.А. Мазо, А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, Л.С. Рогачова, А.В. Шмельов, А.А. Павлов, І.П. Ільїн, Н.В. Чебанова [1–9]. Зазначені вчені в ході досліджень запропонували різні методичні підходи до побудови тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, а також до формування тарифних схем, якими користуються залізниці та клієнтура при визначенні плати за вантажні перевезення. Проте дослідження були спрямовані на максимізацію доходів залізниць та в повному обсязі не враховували посилення конкуренції на ринку вантажних перевезень, реакції конкурентів на структуру та рівень тарифів, переваг вантажовласників тощо.

Метою статті є розробка орієнтованої на клієнтуру системи тарифів, в якій реалізуються цінові конкурентні переваги залізниць на ринку вантажних перевезень та враховується необхідність забезпечення на тривалому проміжку часу функціонування стабільних фінансових результатів.

Виклад основного матеріалу. В умовах активізації конкуренції, послаблення бар'єрів щодо входу на ринок нових

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

суб'єктів господарювання, збільшення можливостей у вантажовласника обирати перевізника система тарифів, за якими здійснюються вантажні перевезення залізничним транспортом країни, має бути прозорою та зрозумілою для всіх учасників ринку. Це обумовлює формування тарифних схем, які містять базові ставки, на основі диференціації по видах відправок, типах вагонів, їх завантаженню і належності, відстані перевезення, швидкості перевезень та інших умов, що справляють суттєвий вплив на собівартість перевезень. Такий підхід забезпечить наближення вантажних тарифів до суспільно необхідних витрат, які є оптимальними з точки зору використання позитивних тенденцій в дії об'єктивних економічних законів.

У тарифних схемах у залежності від видів відправок базові ставки мають встановлюватися на перевезення вантажів вагонними, контейнерними та контрейлерними відправками.

Виходячи з потреб клієнтури, економічних інтересів залізниць та реакції конкурентів кількість тарифних схем для визначення плати за вантажне перевезення залізничним транспортом та їхня структура обумовлюються:

- характерними особливостями перевезення вантажів (масовий, швидкопсувний, наливний, небезпечний, великогабовий, негабаритний, спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі тощо);

- видом відправок (вагонна, збірна вагонна, контрейлерна, контейнерна);

- типами використовуваних для перевезення вагонів (універсальний – критий, платформа, напіввагон, переобладнаний або модернізований в універсальний, у тому числі критий, переобладнаний з рефрижераторного; ізотермічний – вагон рефрижераторної секції та автономний рефрижераторний вагон; цистерна; транспортер; спеціальний (спеціалізований) – хопер–цементовоз, зерновоз, вагон для перевезення тварин, двоярусна платформа та інший вагон для перевезення автомобілів, вагон для котунів та агломерату, цистерна–цементовоз, содовоз, сажовоз, вагон для мінеральних добрив, технологічної тріски, рулонної сталі, хопер–дозатор, думпкар, бітумовоз, борошновоз, лісовоз, живорибний, вагон–термос, платформа для великогабових контейнерів (фітінгова платформа) та інші спеціальні (спеціалізовані) вагони);

- типами використовуваних контейнерів (універсальний, ізотермічний, танк–контейнер, хопер–контейнер та ін.);

- належністю вагона або контейнера (парку залізниць, власний або орендований);

- станом вагонів і контейнерів (порожній або завантажений);

- виконанням перевезення у складі поїздів або з окремим локомотивом (залізниць або власним).

Кількість тарифних схем визначається виходячи з наступного:

- вантажі (в тому числі рейковий рухомий склад, проїзд провідників, вантажі для експлуатаційних потреб залізниць)

з різними умовами перевезень мають бути віднесені до різних тарифних схем;

- різні види відправлень вантажів мають бути віднесені до різних тарифних схем;

- можливість віднесення перевезень в різних типах вантажних вагонів до однієї тарифної схеми встановлюється на основі дослідження собівартості перевезення однакової кількості вантажу одного виду відправлення на однакову відстань з однаковими умовами перевезень у різних типах вантажних вагонів. Якщо собівартість таких перевезень відрізняється не більш ніж на 5%, перевезення одного виду відправлення з однаковими умовами, але в різних типах вантажних вагонів можуть бути віднесені до однієї тарифної схеми;

- можливість віднесення перевезень у різних типах контейнерів до однієї тарифної схеми встановлюється на основі дослідження собівартості перевезення однакової кількості вантажу одного виду відправлення на однакову відстань з однаковими умовами перевезень у різних типах контейнерів. Якщо собівартість таких перевезень відрізняється не більш ніж на 5%, перевезення одного виду відправлення з однаковими умовами, але в різних типах контейнерів можуть бути віднесені до однієї тарифної схеми;

- розвиток перспективних контрейлерних перевезень в Україні та необхідність сприяння збільшенню обсягів таких перевезень обумовлюють розробку для них окремої тарифної схеми;

- зростання попиту на перевезення негабаритних вантажів у піввагонах, на 4-, 6- та 8-вісних транспортерах з окремим локомотивом обумовлює введення тарифних схем для таких перевезень;

- необхідність забезпечення більш повної відповідності базових тарифів собівартості вимагає введення окремої тарифної схеми для визначення плати за користування локомотивом при перевезенні негабаритних вантажів з окремим локомотивом;

- необхідність забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури вимагає введення окремої тарифної схеми для визначення плати за вантажні перевезення з використанням власного локомотива.

Структура тарифних схем визначається родом вантажу, що перевозиться, типом використовуваних вагонів (контейнерів) та їхньою належністю (парку залізниць, власний або орендований), виконанням перевезення в складі поїздів або з окремим локомотивом, станом вагонів (порожній або завантажений), вимогами директив ЄС щодо стимулювання розвитку конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень.

Для вантажних перевезень у складі поїздів вагонними відправками в універсальних вагонах; вагонними відправками в спеціальних (спеціалізованих) вагонах; в ізотермічних вагонах; тарифні схеми містять інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) для вагонів парку залізниць, вагонну складову плати (тарифу) для вагонів парку залізниць, інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову

плати (тарифу) для власних або орендованих вагонів, диференційованих залежно від відстані перевезень та завантаження вагона.

Для вантажних перевезень у цистернах у складі поїздів нафти та нафтопродуктів; газів зріджених і вуглеводнів; спиртів і фенолів у цистернах; швидкопсувних вантажів; інших наливних вантажів тарифні схеми містять інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) за 1 тонну для вагонів парку залізниць, вагонну складову плати (тарифу) за 1 тонну для вагонів парку залізниць, інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) за 1 тонну для власних або орендованих вагонів, диференційованих залежно від відстані перевезень.

Для вантажних перевезень контейнерними відправками у складі поїздів (завантажений або порожній автопоїзд, автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов на спеціалізованих платформах) тарифна схема містить у розрахунку за 1 вагон інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) для вагонів парку залізниць, вагонну складову плати (тарифу) для вагонів парку залізниць, інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) для власних або орендованих вагонів, диференційованих залежно від відстані перевезень.

Для вантажних перевезень у складі поїздів військових вантажів (технічного майна, вибухових вантажів) тарифна схема містить у розрахунку за 1 вагон інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) для вагонів парку залізниць, вагонну складову плати (тарифу) для вагонів парку залізниць, інфраструктурну (з урахуванням тяги) складову плати (тарифу) для власних або орендованих вагонів, диференційованих залежно від відстані перевезень.

Для вантажних перевезень контейнерними відправками у складі поїздів тарифні схеми містять плату за один контейнер залежно від типу контейнера (універсальний, спеціалізований чи спеціальний), його маси брутто (середньотоннажний чи великотоннажний), довжини (10 і більше англійських футів), стану (завантажений або порожній), належності контейнера (парку залізниць, власний або орендований) та вагона (парку залізниць, власний або орендований).

Для перевезень у складі поїздів габаритних вантажів на транспортерах, негабаритних вантажів у вагонах, вантажів на зчехах з вагонів, зчепів з рейкового рухомого складу, а також для перевезень з окремим локомотивом залізничі габаритних вантажів на транспортерах, негабаритних вантажів на транспортерах, платформах, у напіввагонах тарифні схеми містять плату за 1 вагон парку залізниць, диференційовану залежно від відстані перевезення, а також ступеню і виду негабаритності вантажу (1–2 нижній, 1–3 боковий, 1–2 верхній; 3–4 нижній, 4 боковий, 3 верхній; 5 нижній, 5 боковий; 6 нижній, 6 боковий; понад негабаритний). Якщо для таких перевезень використовується власний рухомий склад, плата визначається за формулою:

$$T_{вл} = T_{зал} \cdot (1 - \alpha_{нег}), \quad (1)$$

де $T_{вл}$ – плата за 1 власний вагон;

$T_{зал}$ – плата за 1 вагон парку залізниць;

$\alpha_{нег}$ – величина знижки, яка розраховується за формулою:

$$\alpha_{нег} = \frac{C_{зал} - C_{вл}}{C_{зал}}, \quad (2)$$

$C_{вл}$ – собівартість перевезення зазначених вантажів у власних вагонах;

$C_{зал}$ – собівартість перевезення зазначених вантажів у вагонах парку залізниць.

Необхідність уніфікації тарифних схем вимагає введення тарифних поясів, кількість та ширина яких визначається виходячи з того, що до одного тарифного пояса мають бути віднесені ті відстані, для яких собівартість вантажного перевезення в кінці пояса відрізняється від собівартості на початку пояса не більш ніж на задану величину відсотків ($\Delta\beta = 5\%$). Ставки плати розраховуються на середину тарифного пояса.

З метою стимулювання максимального використання вантажопідйомності вагона при перевезенні масових вантажів в універсальному, спеціальному та ізотермічному рухомому складі використовуються вагові категорії. Встановлення меж вагового інтервалу з метою визначення вагової категорії здійснюється на основі дослідження зміни собівартості перевезень у межах кожного тарифного поясу для кожного типу вагонів в залежності від зміни маси відправки.

У межах встановлених інтервалів мас відправок визначається вагова категорія виходячи з мінімізації відхилення собівартості перевезення на будь-яку відстань у межах тарифного поясу для будь-якої величини відправки у межах вагового інтервалу від собівартості перевезення на відстань, яка дорівнює середині тарифного поясу, при завантаженні, яке дорівнює ваговій категорії для даного інтервалу.

При перевезенні небезпечних вантажів (вибухових, отруйних, радіоактивних) та інших вантажів, що перевозяться за особливими правилами, у порівнянні з перевезенням звичайних вантажів виникають додаткові витрати, які призводять до значного зростання собівартості перевезень. Тому плату за такі перевезення необхідно визначати на підставі тарифних схем для перевезення вантажів вагонними відправками в універсальних та в спеціальних (спеціалізованих) вагонах, для перевезення газів зріджених і вуглеводнів у цистернах, для перевезення вантажів контейнерними відправками із збільшенням тарифних ставок. При цьому коефіцієнт збільшення тарифних ставок розраховується за формулою:

$$k_{зб}^i = \frac{C_{неб}^i}{C_{зб}}, \quad (3)$$

де $C_{неб}^i$ – собівартість перевезення небезпечного вантажу (або вантажу, що перевозиться за особливими правилами) у певній кількості на певну відстань;

$C_{зб}$ – собівартість перевезення звичайного вантажу (в кількості та на відстань, які використані для визначення собівартості перевезення небезпечного вантажу).

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Державні регульовані тарифи за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів (збори), визначаються виходячи з собівартості виконання робіт або надання послуг ($C_{дод}$) та обґрунтованого рівня рентабельності:

$$T_{зб} = C_{дод} \cdot \left(1 + \frac{r}{100}\right). \quad (4)$$

Собівартість виконання робіт або надання послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, визначається на основі технологічного процесу виконання робіт (надання послуг) в такому порядку:

- по технології виконання роботи (надання послуги) встановлюються причетні до цього виконавці і час їх зайнятості;
- визначаються годинні тарифні ставки (посадові оклади) причетних працівників згідно з Положенням про умови оплати праці працівників залізничного транспорту України (з діючими змінами і доповненнями);
- на підставі технологічного процесу та норм часу встановлюються трудовитрати на виконання роботи (надання послуги);
- розраховується додаткова заробітна плата (премія, вислуга років, нічні, святкові та ін.) і нарахування на зарплату причетних працівників згідно з діючим законодавством;
- встановлюються витрати матеріалів, палива, електроенергії тощо, що безпосередньо витрачаються на виконання роботи (надання послуги);
- враховуються амортизаційні відрахування і інші витрати на основні засоби (машини, механізми, споруди тощо), які безпосередньо використовуються при виконанні роботи (наданні послуги);
- встановлюються загальновиборничі і адміністративні витрати з виконання роботи (надання послуги) за формулою:

$$C_{дод} = \left[\left(\sum_{i=1}^n ГТС_i \times t_{зайн}^i \right) \times (1 + \alpha_{пр} + \alpha_{вр} + \alpha_n + \alpha_{св}) \right] + \left(\sum_{i=1}^n ГТС_i \times t_{зайн}^i \right) \times (1 + \alpha_{пр} + \alpha_{вр} + \alpha_n + \alpha_{св}) \times (\alpha_{заг} + \alpha_{ад} + \alpha_{зб}) + B_{мат} + B_{ам} \quad (5)$$

де $ГТС_i$ – годинна тарифна ставка i -го працівника;

n – кількість працівників, зайнятих у виконанні робіт (наданні послуги);

$t_{зайн}^i$ – час заняття i -го працівника у виконанні робіт (наданні послуги);

$\alpha_{пр}$ – відсоток нарахування премії;

$\alpha_{вр}$ – відсоток нарахування за вислугу років;

α_n – відсоток нарахування плати за роботу в нічний та вечірній час;

$\alpha_{св}$ – відсоток нарахування плати за роботу у святкові дні;

$\alpha_{соц}$ – відсоток відрахування до єдиного соціального внеску;

$\alpha_{заг}$ – відсоток загальновиборничих витрат;

$\alpha_{ад}$ – відсоток адміністративних витрат;

$\alpha_{зб}$ – відсоток витрат на збут;

$B_{мат}$ – витрати матеріалів, палива, електроенергії тощо, що безпосередньо витрачаються на виконання роботи (надання послуги);

$B_{ам}$ – амортизаційні відрахування на основні засоби, які безпосередньо використовуються при виконанні роботи (наданні послуги).

Відсоток загальновиборничих, адміністративних та витрат на збут розраховується відповідно до положень затверджених галузевих нормативних документів.

Висновки

Запропоновані методичні підходи до формування клієнт-орієнтованої системи вантажних тарифів розроблені у відповідності до чинного законодавства щодо регулювання ціноутворення на перевезення вантажів залізничним транспортом, максимально враховують дію об'єктивних законів ринкової економіки, сприяють формуванню конкурентного середовища на ринку вантажних перевезень, тому мають бути покладені в основу проекту Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Список використаних джерел

1. Крейнин А.В., Мазо Л.А. О принципах управления транспортными тарифами в условиях становления рыночного хозяйственного механизма / А.В. Крейнин, Л.А. Мазо // Вестник ВНИИЖТ – 1992. – №1. – С. 6–12.
2. Рогачева Л.С. Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами / Л.С. Рогачева, Л.А. Мазо, А.В. Шмелев // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10(88). – С. 5–8.
3. Абрамов А.П. Внетранспортный эффект работы железных дорог / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – №3. – С. 58–62.
4. Запара В.М. Удосконалення методичних підходів до побудови тарифних схем з метою підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень / В.М. Запара, Н.М. Колесникова, Д.В. Ломотько // Удосконалення вантажної і комерційної роботи на залізницях України: Зб. наук. пр. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – Вип. 62. – С. 83–93.
5. Павлов А.А. Еще раз о тарифной политике / А.А. Павлов // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10(88). – С. 27–34.
6. Ильин И.П. Об общих подходах к ценовому регулированию в сфере железнодорожных перевозок / И.П. Ильин // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – №10(88). – С. 9–16.
7. Сич Е.М. Цінові інструменти інвестиційних тарифів на підприємствах залізничного транспорту / В.К. Мироненко, Е.М. Сич, В.П. Ільчук, В.М. Кислий // Залізничний транспорт України. – 2001. – №2. – С. 35–36.
8. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К., КУЕТТ, 2007. – 349 с.

Н.П. РЕЗНИК,
к.е.н., доцент, докторант, НДІ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України

Функціональні ознаки та складові організаційно-економічного механізму залучення інвестицій в АПК

У статті висвітлено основні функціональні ознаки та складові організаційно-економічного механізму залучення інвестицій. Обґрунтовано роль інвестиційної політики у формуванні організаційно-економічного механізму. Розроблено пропозиції з вдосконалення системи державної підтримки АПК.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна політика, організаційно-економічний механізм, підтримка АПК.

В статье отражены основные функциональные признаки и составляющие организационно-экономического механизма привлечения инвестиций. Обоснована роль инвестиционной политики в формировании организационно-экономического механизма. Разработаны предложения по совершенствованию системы государственной поддержки АПК.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционная политика, организационно-экономический механизм, поддержка АПК.

Basic functional signs and constituents of organizationally economic mechanism of bringing in of investments are reflected in the article. Grounded role of investment policy in forming of organizationally economic mechanism. Suggestions are developed from perfection of the system of state support of agrarian and industrial complex.

Постановка проблеми. Останнім часом роль держави в регулюванні сільськогосподарського виробництва в цілому та інвестиційної діяльності зокрема помітно зростає. Створений Укргробанк з мережею філіалів у регіонах країни і сто відсотковою участю держави. Створена і функціонує державна лізингова компанія «Укргролізинг». Проводяться заходи щодо фінансового оздоровлення сільськогосподарських підприємств. Діє система бюджетної підтримки АПК. Проте організаційно-економічні механізми, що націлені на підтримку АПК, недостатньо ефективні. Тому необхідне подаліше вивчення цієї проблеми і розробка пропозицій із вдосконалення системи державної підтримки.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Дослідженням різних аспектів інвестицій присвячені праці класиків зарубіжної економічної науки: Д.М. Кейнса, К.Р. Макконела, С.Л. Брю, Е.Д. Долана, П. Самуельсона, Н.Д. Хайтмана

та ін., які розглядали взаємозв'язок інвестування та накопичення капіталу в процесі суспільного виробництва. Проблемам інвестування в АПК серйозна увага приділяється вченими М.С. Герасимчуком, О.М. Головановим, А.Д. Дібровою, М.І. Кісільом, М.Ю. Коденською, І.І. Лукіновим, А.С. Музиченком, А.А. Пересадою, Г.М. Підлісецьким, П.С. Рогожиним, П.А. Стецюком, В.Я. Шевчуком та іншими.

Мета статті полягає, перш за все, у необхідності розкриття сутності і виявленні функціональних ознак організаційно-економічного механізму, який розглянемо як різновид господарського механізму, що виражає, перш за все, «сукупність організаційних структур і конкретних форм господарювання, методів управління і правових норм, за допомогою яких суспільство використовує економічні закони з урахуванням історичної специфіки».

Виклад основного матеріалу. Господарський механізм – це сукупність економічних суб'єктів, інститутів, форм і методів господарювання, за допомогою яких здійснюється взаємозв'язок і узгодження суспільних, групових і приватних інтересів, забезпечується функціонування і розвиток економіки [1].

На думку В.А. Андросова і А.Л. Шушаріна, під господарським механізмом інвестиційної діяльності розуміється «...система економічних форм, методів і способів організації інвестиційної діяльності, сукупність відносин, що регламентуються державою, і взаємозв'язків учасників інвестиційного процесу, що забезпечують його високу ефективність, безперервність і відносну незалежність від зовнішніх економічних умов» [2, с. 172].

Я.Л. Кронрод під механізмом господарювання відзначав механізм дії економічних законів, що виражають взаємозв'язок і взаємодію економічних потреб, інтересів і стимулів централізованих і децентралізованих форм управління і господарювання [1]. У даному випадку акцент робиться на тому, що господарський механізм виражається, перш за все, у дії об'єктивних економічних законів і підкоряється виключно економічним закономірностям розвитку суспільства. На друге місце Я.Л. Кронрод ставить різні організаційні форми, які можуть приймати методи управління.

Л.І. Абалкін підкреслює, перш за все, організаційно-правову сторону механізму господарювання, визначаючи його