

УДК 330.341.1:656.2(477)

ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Рыжова Ю.А., магистр (УкрГАЖТ)*

Исследованы существующие подходы инновационной деятельности железнодорожного транспорта Украины, и определены более действенные в современных условиях функционирования отрасли. Доказано, что, концессии на железнодорожном транспорте в условиях переходной экономики представляют собой один из способов преодоления противоречий между свободным рынком и прямым государственным управлением в отрасли. Это будет способствовать повышению эффективности инновационной деятельности на железнодорожном транспорте. Реализовано стратегии развития инновационного потенциала железнодорожного транспорта, представляющие собой совокупность принципов, функций, методов и инструментов управленческого воздействия на процесс развития инновационного потенциала, которые применяются государственными органами власти и руководством области для достижения стратегических целей и обеспечения приоритетов инновационного развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: стратегия, инновации, реформирование, концессия, инвестиции.

ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Рижова Ю.О., магістр (УкрДАЗТ)*

Досліджено існуючі підходи інноваційної діяльності залізничного транспорту України, та визначено більш дієві в сучасних умовах функціонування галузі. Доведено, що, концесії на залізничному транспорті в умовах перехідної економіки являють собою один із способів подолання протиріч між вільним ринком і прямим державним управлінням у галузі. Це сприятиме підвищенню ефективності інноваційної діяльності на залізничному транспорті. Реалізовано стратегії розвитку інноваційного потенціалу залізничного транспорту, які представляють собою сукупність принципів, функцій, методів та інструментів управлінського впливу на процес розвитку інноваційного потенціалу, які застосовуються державними органами влади та керівництвом області для досягнення стратегічних цілей і забезпечення пріоритетів інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: стратегія, інновації, реформування, концесія, інвестиції.

APPROACHES TO THE MANAGEMENT OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Dykan V.L., Doctor of Economics, Professor,
Ryzhova Y.A., Master (USA of RT)*

Investigated the existing approaches innovation Railway Transport of Ukraine, and defined more effective in modern conditions of functioning of the industry. It is proved that the concession in rail transport in transition economies are one of the ways to overcome the contradictions between the free market and direct government control in the industry. That will enhance the effectiveness of innovation in rail transport. Implemented a strategy of development of innovative potential of rail transport represents a set of principles, functions, methods and tools of managerial influence on the process of development of innovative potential, which are used by public authorities and the leadership of the region to achieve the strategic goals and priorities to ensure innovative development of railway transport.

Keywords: strategy, innovation, reform, concession, investments.

**Постановка проблеми и её связь с научными и экономической безопасности развития
практически заданиями. Угрозу железнодорожного транспорта Украины**

представляет на сегодняшний день его техническое и технико-технологическое состояние, характеризуемое основными параметрами:

- значительный физический износ основных фондов, моральное старение оборудования и технических средств, требующие основательного обновления и реконструкции;

- отсутствие современных технологий и технических средств капитально-восстановительного ремонта, использование устаревших материалов;

- недостаток учета происходящих изменений внешней среды, что не способствует эффективному использованию внутренних факторов производства в развитии железнодорожной отрасли;

- отсутствие оценки эффективности технического перевооружения и реконструкции железнодорожного транспорта с позиции обеспечения уровня экономической безопасности в стране.

Более 2,7 миллиардов гривен (около 337 миллионов долларов) необходимо потратить в следующем году на обновление пассажирского подвижного состава. В частности, предлагается направить эти средства на закупку 200 купейных вагонов, 41 вагона для перевозки инвалидов, семи специальных служебно-технических вагонов. По результатам исследований рынка железнодорожных перевозок, на обновление пассажирского вагонного парка необходимо до 2015 года 8,2 миллиарда гривен (около 1 миллиарда долларов) инвестиций, в 2020 году - 14,2 миллиарда гривен (около 1,7 миллиарда долларов). На обновление парка пассажирских локомотивов - 6,9 миллиардов гривен (около 862 миллионов долларов), до 2020 года - 16,3 миллиарда гривен (около 2 миллиардов долларов). В результате систематического невыделения средств из госбюджета на обновление пассажирского подвижного состава, возможности железной дороги в перевозке пассажиров (без обновления пассажирского парка) в течение ближайших пяти лет могут сократиться с 60,5 миллионов до 40 миллионов пассажиров в год. Темпы обновления тягового подвижного состава из-за отсутствия финансирования также являются катастрофическими.

Для достижения поставленных целей структурной реформы на железнодорожном транспорте необходимы радикальные преобразования существующих институциональных форм и структур управления инновационной деятельностью на всех предприятиях железнодорожного транспорта. Развитие новых институциональных форм способствует повышению эффективности

инвестиций на железнодорожном транспорте. Важнейшим стимулом для развития инноваций на транспорте служат развитие конкуренции и постепенное дерегулирование тарифов в конкурентных сферах перевозок. Среди нескольких инновационных направлений одним из самых актуальных является развитие новых институциональных форм.

Инновационная политика компании тесно связана с инвестиционной деятельностью. Поэтому в настоящее время в системе железнодорожного транспорта Украины идет процесс совершенствования подходов к управлению инновационной деятельности за счет усовершенствования организации инвестиционного обеспечения.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы совершенствования управления инновационной деятельностью железнодорожного транспорта посвящены публикации ведущих исследователей транспортной отрасли, среди которых необходимо отметить: В.Л. Диканя, О.К. Малютина, О. Г. Кирдину, Н.В. Якименко, Н.П. Терёшину, Б.М. Лапидуса и др. [1-9].

Существующие публикации в основном посвящены проблемам управления финансово-экономической деятельностью железнодорожного транспорта, реформированию железнодорожной отрасли, повышению инвестиционной активности в отрасли и др. Однако в условиях реформирования железнодорожного транспорта, развития транспортного рынка важной составляющей является развитие эффективного управления инновационной деятельности.

Формирование целей статьи. Целью статьи является исследование существующих подходов инновационной деятельности железнодорожного транспорта Украины, и определение более действенных в современных условиях функционирования отрасли.

Изложение основного материала. На данном этапе бизнес по пассажирским железнодорожным перевозкам в Украине не интересен частным компаниям. Причина – слишком низкие тарифы, которые не обеспечивают рентабельность. «Основной проблемой этого бизнеса сегодня является низкая покупательная способность населения и социальное напряжение, к которому может привести повышение тарифов на пассажирские перевозки до экономически обоснованного уровня. В 2012 году из 169 поездов только 22 были рентабельны. «Поэтому необходимо повышать тарифы и сокращать издержки. Тарифы правительство сможет повысить либо при условии роста благосостояния населения, либо путем целевого субсидирования

малообеспеченных слоев населения за счет более высоких цен для остальных слоев населения. «При приватизации пассажирского сектора в первую очередь нужно ответить на вопрос: а кто будет устанавливать тарифы? Нет разницы, кто руководит компанией – если цены останутся на нынешнем уровне – она не будет рентабельной.

Одновременно эксперты признают, что в отношении издержек какая-то оптимизация теоретически возможна, если предприятие окажется в руках более эффективного собственника. «Но основной проблемой является высокий износ подвижного состава» [4].

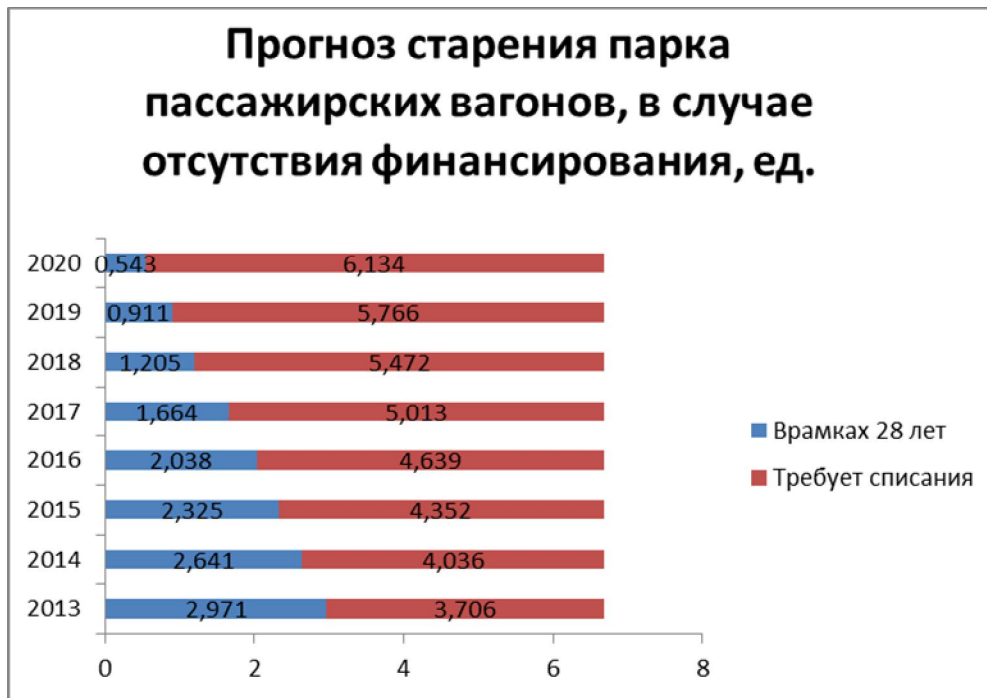


Рис. 1. Прогнозирование парка пассажирских вагонов на 2013-2020 гг. [10]

Опыт реализации проектов показывает, что традиционные формы государственной поддержки не всегда позволяют получить максимальный эффект от вложения средств, а потому ограничивают возможности взаимодействия с частным инвестором. В том числе, существующая система бюджетного инвестирования не позволяет обеспечить гибкий график использования средств в течение года, накапливать не использованные в течение года средства, не дает перспектив стабильного многолетнего финансирования проектов и использования сразу нескольких инструментов государственной поддержки. Один из путей решения проблемы нам видится в виде хозяйственного партнерства государства и частного бизнеса (ПГЧБ), позволяющего привлечь дополнительные инвестиции в обеспечение инновационной деятельности железнодорожного транспорта. Проекты государственно-частного партнерства широко используются за рубежом, их позитивные результаты связаны с более низкими затратами на инвестиции и с высокими результатами инновационной деятельности из-за своевременного финансирования, а также более низкой стоимостью оказываемых общественных

услуг. В рамках ПГЧБ государство играет важную роль, с одной стороны, как важнейший пользователь услугами, оказываемыми в рамках реализации инновационного проекта, а с другой – как субъект, устанавливающий рамочные условия его реализации.

Оптимальное структурирование ПГЧБ в рамках отдельных инновационных проектов создает возможности для получения выгод, связанных с такими факторами, как: более быстрая реализация наиболее важных проектов в области инфраструктуры; ускорение развития регионов Украины; повышение народнохозяйственной эффективности; улучшение механизмов и моделей оказания транспортных услуг; облегчение бремени, лежащего на государственном управлении; снижение инвестиционных расходов (экономия может достигать 30% расходов на инвестиции); оптимизация структуры финансирования за счет использования национальной и международной поддержки и расширения доступа к новым источникам финансирования инновационной деятельности. Для внедрения государственно-частного партнерства и концессий в сфере инновационной

деятельности железнодорожного транспорта Украины необходимо создать дополнительные условия и завершить формирование нормативно-правового поля. Развитие механизмов ПЧБ предполагает расширение использования лизинговых и концессионных механизмов, практики смешанного финансирования инновационных проектов.

Наиболее развитой, перспективной и комплексной формой ПЧБ является концессия, которая в настоящее время получила развитие за рубежом. Идею масштабного инвестиционного рывка (привлечения инвестиций до 2015 г.) Украина сможет реализовать на основе нового института права – концессионных правовых отношений. Этому будет способствовать следующее: 1) концессионные правовые отношения, в отличие от контрактных, носят долгосрочный характер, что позволяет сторонам осуществлять стратегическое планирование своей деятельности; 2) в концессиях частный сектор обладает наиболее полной свободой принятия административно-хозяйственных и управленческих решений, что отличает их от совместных предприятий и контрактов на выполнение работ; 3) у государства в рамках, как концессионного договора, так и законодательных норм остается достаточно рычагов воздействия на концессионера в случае нарушения им условий концессии, а также при возникновении необходимости защиты общественных интересов; 4) государство передает концессионеру только права владения и пользования объектом своей собственности, оставляя за собой право распоряжения ею. Государство играет ведущую роль при реализации концессионных проектов. Именно государство формирует институциональную среду, определяющую характер партнерства, занимается управлением концессионными процессами, вырабатывает инновационную стратегию и принципы, на которых строятся отношения бизнеса с обществом и властью, получает концессионные платежи, контролирует цены, доходы, качество услуг, выполнение концессионером закрепленных в договоре обязательств, вырабатывает подходы к тарифной политике, определяет субсидируемые из бюджета концессионные объекты. Сама по себе концессионная форма привлечения капитала в инновационную деятельность железнодорожного транспорта Украины не является панацеей, но, безусловно, способствует развитию экономики, позволяя направить финансовые и материальные ресурсы государства на другие цели (образование, здравоохранение и др.)

Выводы данного исследования и перспективы дальнейших работ в этом

направлении. Реализация стратегии развития инновационного потенциала железнодорожного транспорта представляет собой совокупность принципов, функций, методов и инструментов управленческого воздействия на процесс развития инновационного потенциала, которые применяются государственными органами власти и руководством области для достижения стратегических целей и обеспечения приоритетов инновационного развития железнодорожного транспорта. Основными требованиями к формированию системы управления реализацией стратегии развития инновационного потенциала железнодорожного транспорта в современных условиях хозяйствования являются:

- стратегическая «надстройка» существующей системы управления инновационной деятельностью железнодорожного транспорта;
- создание совокупности новых необходимых управленческих структур;
- разработка процедур и регламентов организации и координации деятельности структур реализации стратегии;
- создание и задействия обеспечивающих институтов и инфраструктуры развития;
- разработка и взаимосвязанное использование различных наборов инструментов и составляющих механизма реализации стратегии (организационных, нормативно-правовых, финансовых, информационных, коммуникационных и др.);
- необходима взаимосвязь программных, проектных и плановых документов в рамках стратегии - как на стадии разработки, так и в ходе реализации;
- развитие и введение в действие ПЧБ.

Доказано что, концессии на железнодорожном транспорте в условиях переходной экономики представляют собой один из способов преодоления противоречий между свободным рынком и прямым государственным управлением в отрасли. Они позволяют плавно, без резких изменений в отношениях собственности перейти к партнерству государства с частным сектором, привлекать в инновационную деятельность железнодорожного транспорта иностранный капитал, сохраняя при этом контроль над инфраструктурой. Это будет способствовать повышению эффективности инновационной деятельности на железнодорожном транспорте.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Дикань В. Л. Трансформація діяльності транспортно-логістичних центрів в умовах міжнародних транспортних коридорів та їх роль в інформаційному забезпеченні інтелектуалізації

вітчизняного промислового комплексу // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2010 № 30. – С. 172-173

2. Дикань В. Л. Особенности структурной политики Украины // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2014 № 46. – С. 68-69.

3. Кірдіна, О. Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України [Текст]: [монографія] / О.Г. Кірдіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 249 с.

4. Якименко, Н.В. Потенціал економічного зростання залізничного транспорту в умовах конкуренції на ринку перевезень [Текст]: Н. В. Якименко / Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2012. - № 39(2), - С.130-139.

5. Економіка залізничного транспорту [Текст]: Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. – 802 с.

6. Малютін, О. К. Інноваційний вектор розвитку національної економіки в контексті

економічної безпеки України [Текст] / О. К. Малютін / Вісник східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля.-2012.-№11, Ч.1.-С. 317-322.

7. Державна цільова програма «Створення в Україні інноваційної інфраструктури» на 2009-2013 роки [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search/ligazakon.ua/1_doc2/nsf/link1/КР080447.html

8. Дикань, В.Л. Соціально економічна модернізація залізничного транспорту України [Текст] / В.Л. Дикань, Л.Л. Калініченко / Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2012.-№38.- С. 121-131.

9. Якименко Н.В. Управління економічним зростанням залізничного транспорту в умовах розвитку транспортного ринку України : монографія / Н. В. Якименко. — Х. : УкрДАЗТ, 2012. — 437 с.

10. Державна служба статистики України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Зубенко В.А.

УДК 656.34:338.47

АНАЛІЗ СКЛАДОВИХ КРИТЕРІЇВ, ЩО ВІДНОСЯТЬСЯ ДО ТЕХНОЛОГІЧНИХ НАСЛІДКІВ, ЯКІ СПРИЧИНЯЮТЬ ТРАНСПОРТНІ КОМПАНІЇ

Адамян Ю.П., асистент (ДНУЗТ)

Анотація. Мета. Удосконалити методичний підхід щодо порівняння моделей реформування міського транспорту з урахуванням технологічних наслідків. **Методика.** Для вирішення задач такого класу в роботі запропоновано застосувати системний підхід, методи раціонального вирішення проблем та стратегічне планування за певним сценарієм. **Результати.** На основі проведеного аналізу можна констатувати, що впровадження обґрунтованих складових критерію дозволить визначити оптимальне співвідношення різних видів транспорту у великому місті, з урахуванням технологічних наслідків, які спричиняють транспортні компанії. **Наукова новизна.** Набуло подальшого розвитку метод визначення витрат, які несуть громадяни міста – учасники дорожньо-транспортних подій (ДТП) та страхові компанії на оплату медичних послуг та у зв'язку з втратою годувальника, або членів їх родин, який базується на таких показниках, як кількість мешканців, що отримали травми або загинули у ДТП, та вартість лікування травмованих або страхові виплати за життя загиблих. Удосконалені методичні засади оцінювання витрат від наслідків технологічних заторів, в яких простоюють як мешканці міста, так і вантажні автомобілі підприємств, що дозволило розрахувати окремо загальну вартість втраченого часу працівниками протягом року та збитки від затримки доставки вантажу підприємств міста до замовників. Удосконалено методичний підхід для порівняння моделей реформування міського транспорту, який на відміну від існуючого дозволяє оцінити збитки страхових компаній та окремих мешканців міста від оплати наслідків транспортних подій при травмуванні та загибелі людей, а також оцінити наслідки технологічних заторів, в яких простоюють міський пасажирський транспорт та вантажні автомобілі підприємств. Врахування вказаних факторів дозволить міським органам