

Інвестиційно-інноваційного розвиток залізничної галузі: проблеми, перспективи та напрями подолання

Семенцова О.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту і адміністрування
Українського державного університету залізничного транспорту

Крихтіна Ю.О.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту і адміністрування
Українського державного університету залізничного транспорту

У статті згруповано основні проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі України. Запропоновано напрями подолання проблем інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту. Надано характеристику складників сукупного ефекту, який може виникнути в результаті реалізації заходів, спрямованих на стимулювання інвестиційно-інноваційного розвитку вітчизняної залізничної галузі.

Ключові слова: інвестиційно-інноваційний розвиток, залізничний транспорт, реформування залізничної галузі, проблеми, перспективи, напрями подолання.

Семенцова Е.В., Крихтіна Ю.О. ИНВЕСТИЦИОННО-ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ: ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ

В статье рассмотрены основные проблемы инвестиционно-инновационного развития железнодорожной отрасли Украины. Предложены направления преодоления проблем инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта. Приведена характеристика элементов совокупного эффекта, которые могут возникнуть в результате внедрения мероприятий, направленных на стимулирование инвестиционно-инновационного развития отечественной железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: инвестиционно-инновационное развитие, железнодорожный транспорт, реформирование железнодорожной отрасли, проблемы, перспективы, направления преодоления.

Sementsova O.V., Krykhtina Y.O. INVESTMENT AND INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY INDUSTRY : PROBLEMS, PERSPECTIVES AND DIRECTIONS FOR OVERCOMING

The article groups the main problems of investment and innovation development of the railway industry of Ukraine. Are offered directions of overcoming of problems of investment-innovative development of a railway transport. The characteristic of the elements of the aggregative effect that may arise as a result of the implementation of measures aimed at stimulating the investment and innovation development of the domestic railway industry is given.

Keywords: investment-innovative development, railway transport, railway sector reform, problems, perspectives, directions for overcoming.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Сьогодні в Україні відсутній дієвий механізм інвестування масштабних технологічних та інфраструктурних перетворень. Міністерства та інші центральні органи виконавчої влади мають обмежену кількість коштів та засобів для інноваційного розвитку галузей, що їм підпорядковуються. Приватні ж інвестори повсякчас більш орієнтовані на отримання швидкого прибутку без суттєвих вкладень ресурсів у здійснення довготривалих інвестиційно-інноваційних проектів, які б забезпечували базові технологічні зміни. Всі означені чинники повною мірою притаманні й залізничній галузі, яка має низку проблем

інвестиційно-інноваційного розвитку, що й зумовлює актуальність та практичну значимість теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Починаючи з праць Й.А. Шумпетера [1], який уперше ввів поняття інновацій, та донині питання інвестиційно-інноваційного розвитку є традиційно актуальним, тому висвітлювалося у багатьох ракурсах вітчизняними та закордонними вченими для всіх без винятку галузей економіки. У сфері залізничного транспорту інвестиційно-інноваційний розвиток як процес, головною метою якого є якісна зміна бізнес-процесів суб'єктів, що відбувається за активізації та вдосконалення механізмів здій-

снення інноваційної та інвестиційної діяльності розглядає О.Г. Кірдіна [2]. Г.С. Григорьев [3] розкриває особливості інвестиційно-інноваційного відновлення та розвитку залізниць із позицій сталого розвитку. О.І. Панченко [4] наголошує, що стримування інвестиційно-інноваційного розвитку відбувається, зокрема, через відсутність надійної системи забезпечення інвесторів. Велику кількість робіт присвячено дослідженню питань інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничної галузі та аспектам визначення ефективності від реалізацій відповідних заходів [5–8].

Тим не менше невирішеною частиною загальної проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі є виокремлення та систематизація основних проблем, перспектив та напрямів подолання вад інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є виділення основних проблем інвестиційно-інноваційного розвитку вітчизняної залізничної галузі та надання рекомендацій щодо напрямів їх подолання, а також характеристика видів ефекту, що може отримати галузь від подолання вад її інвестиційно-інноваційного розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Запорукою економічного розвитку є інноваційні перетворення, здійснення яких вимагає інвестиційних ресурсів. Залізнична галузь у цілому має позитивні економічні результати від здійснення господарської діяльності. Але більш детальне дослідження свідчить про наявність низки проблем, що перешкоджають прискореному розвитку і підвищенню ефективності роботи українських залізниць та носять переважно інвестиційно-інноваційний характер. Серед них найголовнішими виступають:

– недосконалість нормативно-правової бази щодо інвестиційно-інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту, що призводить до уповільненого просування в галузі процесів інвестиційно-інноваційного характеру, обмеження можливості використання передового досвіду іноземних залізниць щодо впровадження новітніх технологій та форм залучення інвестиційних ресурсів;

– недостатня державна підтримка інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі, що призводить до обмежень оновлення основних засобів та розширеного відтворення виробничого процесу галузі;

– застарілі організаційні форми та методи управління галуззю, в яких переважають адміністративно-командні методи та жорстке централізоване планування господарської діяльності, що тим самим обмежує прояв ініціативи й творчого підходу до управління галуззю та призводить до стримування розвитку і розкриття потенціалу галузі, а також уповільнює зворотний зв'язок між зовнішнім оточенням залізниць та внутрішнім середовищем;

– низький рівень упровадження інноваційних технологій та нової техніки в процес виробництва в галузі та високий рівень фізичного та морального старіння технічних засобів залізниць, посилене недосконалістю технологій, що використовуються в галузі, для виконання загального та часткових виробничих процесів, що призводить до зменшення технічних засобів залізниць, є підґрунтям істотного відставання вітчизняної залізничної техніки і технологій від рівня передових країн світу та призводить до низького рівня продуктивності праці, високого рівня матеріаломісткості та трудомісткості виконання робіт, високої собівартості кінцевої продукції транспорту тощо.

Пошук шляхів подолання перешкод інвестиційно-інноваційного розвитку вітчизняних залізниць та створення сприятливих умов для нього є особливо актуальним питанням в умовах реформування залізничної галузі та виконання низки вимог на шляху євроінтеграції. Доцільно зазначити, що передумовою поживлення інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі повинна стати комплексна державна програма зі стимулювання процесів залучення в розвиток галузі капіталу різних форм власності, що має ґрунтуватися на вигідних умовах державно-приватного партнерства. Система заходів із прискорення інноваційно-інвестиційних потоків повинна будуватися на принципах комплексності та системності, що є підґрунтям для отримання синергійного ефекту від упровадження.

Видається доцільним запропонувати низку заходів щодо подолання проблем інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі, які згруповані відповідно до проблем, що їх породжують (рис. 1).

Створення умов державно-приватного партнерства передбачає побудову на законодавчому рівні системи взаємодії органів державної влади та приватних інвесторів, що спрямована на сприяння залученню інвестиційних ресурсів різних форм власності для оновлення виробничої бази галузі та створення норматив-

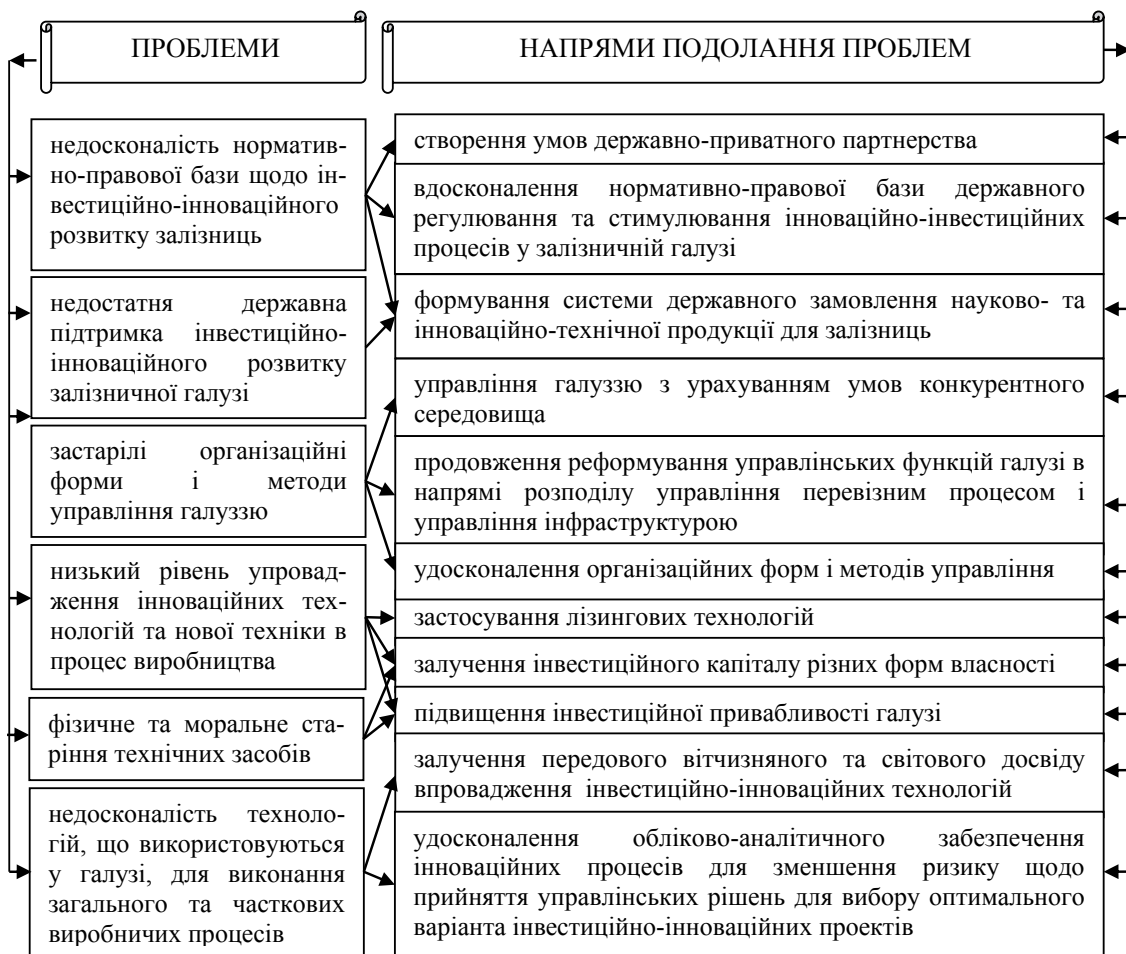


Рис. 1. Проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту та напрями їх вирішення

ної бази щодо участі в розвитку галузі капіталу різних форм власності, поширенню використання лізингових схем у роботі галузі, що створить умови для більш ефективного господарювання залізничної галузі.

Формування системи державного замовлення науково- та інноваційно-технічної продукції для залізниць повинно будуватися на засадах прозорості проведення тендерних закупівель з урахуванням захисту саме вітчизняних виробників, які потенціально можуть мати інтерес у співпраці із залізницями.

Управління галуззю з урахуванням умов конкурентного середовища передбачає:

- впровадження системи гнучкого реагування обсягів надання залізничних послуг із перевезення на зміну попиту споживачів;
- розроблення нових та вдосконалення наявних маршрутів відповідно до маркетингових досліджень попиту з урахуванням пропозицій конкурентів (автоперевізників);
- адаптацію системи тарифоутворення до вимог ринку, тобто визначення величини

тарифів на ринкових важелях, а не на витратному принципі побудови;

- розроблення розкладу руху з урахуванням інтересів пасажирів, оптимізацію маршрутів та використання рухомого складу відповідно пасажиропотокам та вимогам споживачів, розвиток швидкісного руху тощо.

Продовження реформування управлінських функцій галузі в напрямі розподілу управління перевізним процесом й управління інфраструктурою дасть змогу подолати природну монополію у залізничній галузі та створити внутрішньогалузеву конкуренцію, що неминуче призведе до підвищення ефективності роботи залізниць та більш якісного реагування на запити споживачів транспортних послуг.

Результатом доцільності впровадження системи заходів з інвестиційно-інноваційного розвитку залізничної галузі має бути отримання позитивного ефекту. Сукупний ефект у цьому разі може містити такі складники, як:

- продуктивний ефект – полягає у впровадженні та реалізації нової і/або оновле-

ної продукції (розширення наявного спектру залізничних послуг: розроблення нових маршрутів відповідно до вимог споживачів, а також розширення супутніх транспортуванню послуг тощо);

– технічний ефект – знаходить своє втілення у впровадженні нової техніки, технології, що створює умови для збільшення обсягу роботи залізниць на ринку транспортних послуг (прискорення часу доставки вантажів та пасажирів, зменшення часу перебування рухомого складу під навантажувально-розвантажувальними операціями, на технічних та проміжних станціях; скорочення часу виконання планових ремонтів, збільшення продуктивності праці, економія ресурсної бази тощо), а також у підвищенні якості послуг;

– організаційно-управлінський ефект – відображується у зростанні ефективності системи управління (більш раціональне використання трудових ресурсів, скорочення часу прийняття рішень, ліквідація перехресних та дублюючих управлінських функцій на всіх організаційних рівнях, зміна підходів до мотивації робітників, стилю та методів керування галуззю тощо);

– ресурсний ефект – полягає у збільшенні ресурсозабезпеченості, ресурснезалежності, зменшенні ресурсомісткості продукції транспорту, якщо впровадження інвестиційно-інноваційних заходів дає можливість такої економії;

– економічний ефект – традиційно найголовніший для господарюючих суб'єктів в умовах ринку, має свій вираз у грошовому вимірі як перевищення результатів господарювання над витратами і може бути досягнутим за рахунок зростання продуктивності праці в галузі, зниження трудомісткості виконання робіт та надання транспортних послуг, собівартості продукції транспорту, зростанні прибутку і рентабельності внаслідок упровадження заходів інвестиційно-інноваційного характеру. В об'єктивних умовах сьо-

годення, коли в пасажирському сполученні існує різка збитковість, що притаманне не тільки вітчизняним залізницям, а й залізницям переважної кількості країн світу, є доцільним судження про доцільність заходів інвестиційно-інноваційного характеру за критерієм приросту економічного ефекту від економії витрат від здійснення цих заходів;

– соціальний ефект – знаходить утілення, з одного боку, у підвищенні матеріального та культурного рівня життя робітників галузі, більш повному задоволенні їхніх потреб у поліпшенні умов і безпеки праці тощо; з іншого боку, у підвищенні рівня задоволеності споживачів транспортних послуг кількістю та якістю отриманих послуг; а крім того, держава традиційно накладає на залізниці статус «соціального перевізника», тим самим реалізуючи низку своїх функцій у межах управління соціумом як єдиною цілісною системою, частково обмежуючи, таким чином, економічну ефективність роботи залізниць, але створюючи умови підтримання різних верств населення та галузей економіки за рахунок отримання недорогих послуг із переміщення.

Висновки з цього дослідження. Таким чином, проведене виокремлення основних проблем інвестиційно-інноваційного розвитку вітчизняної залізничної галузі створює умови для комплексного аналізу цього процесу, результатом чого стало надання рекомендацій щодо напрямів подолання вад інвестиційно-інноваційного розвитку галузі. Крім того, систематизація та характеристика складових частин сукупного ефекту, що може отримати галузь від упровадження означених заходів, дадуть змогу проводити більш детальний аналіз впливу впровадження заходів інвестиційно-інноваційного характеру на розвиток залізниць. Урахування наведених аспектів у подальшому реформуванні залізничного транспорту буде сприяти прийняттю більш ефективних та раціональних рішень.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Шумпетер Й.А. Теория экономического развития. Москва: Прогресс, 1982. 436 с.
2. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія. Харків: УкрДАЗТ, 2011. 312 с.
3. Григорьев Г.С. Формування інвестиційної стратегії залізничного транспорту України. Наукові записки. Економічні науки. 2009. Т. 94. С. 27–32.
4. Панченко О.І. Страхування як інструмент стимулювання інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту. Проблеми та перспективи економіки та управління. 2015. № 4(4). С. 323–331.
5. Балака, Є.І., Зоріна О.І., Колесникова Н.М., Писаревський І.М. Оцінка економічної ефективності доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті: навч. посіб. Харків: УкрДАЗТ, 2005. 210 с.

6. Давидова Т.В. Теоретичне обґрунтування привабливості інвестування інноваційного розвитку залізничного транспорту. Вісник Нац. техн. ун-ту «ХПІ». Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства. 2013. № 50(1023). С. 24–29.

7 Зубенко В.О., Коник Л.Ю. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 49. С. 177–180.

8. Калініченко Л.Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: дис. ... канд. економ. наук: 08.00.03; УкрДАЗТ. Харків, 2008. 193 с.

REFERENCES:

1 Shumpeter Y. A. (1982) *Teoriya ekonomicheskogo razvitiya*. [Theory of economic development] Moskva: Progress (in Russian).

2 Kirdina O. G. [2011] *Metodolohichni aspekty investytsiino-innovatsiinoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy* [Methodological aspect of investment and innovation development in the railway of the complex of Ukraine]. Kharkiv: UkrDAZT. (in Ukrainian)

3 Hryhoriev H. S. [2009] *Formuvannya investytsiinoi stratehii zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Formulation of investment strategies for Ukraine railway transport]. *Naukovi zapysky*. vol. *Ekonomichni nauky*, no. 94. pp. 27–32. (in Ukrainian)

4 Panchenko O. I. [2015] *Strakhuvannya yak instrument stymulivannya innovatsiino-investytsiinoho rozvytku zaliznychnoho transportu* [Insurance as a tool to stimulate innovative and investment development of rail transport]. *Problemy ta perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*. no. 4 (4). pp. 323–331. (in Ukrainian)

5 Balaka Ye.I., Zorina O.I., Kolesnykova N.M., Pysarevskiy I.M. [2005] *Otsinka ekonomichnoi efektyvnosti dotsilnosti investytsii v innovatsiini proekty na transporti* [Evaluating the cost-effectiveness of investment in innovative transport projects]. Kharkiv: UkrDAZT (in Ukrainian)

6 Davydova T. V. [2013] *Teoretychne obgruntuvannya pryvablyvosti investuvannya innovatsiinoho rozvytku zaliznychnoho transportu* [Theoretical substantiation of the attractiveness of investing in the innovative development of rail transport]. *Visnyk natsionalnoho tekhnichnoho universytetu "KhPI"* vol. *Aktualni problemy upravlinnia ta finansovo-hospodarskoi diialnosti pidpriemstva*. no. 50 (1023). pp. 24-29. (in Ukrainian)

7 Zubenko V. O., Konyk L. Yu. [2015] *Zabezpechennia efektyvnosti innovatsiinoi diialnosti na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu* [Ensuring the effectiveness of innovation activities in rail transport enterprises]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. Kharkiv : UkrDAZT, no. 49. pp. 177-180. (in Ukrainian)

8 Kalinichenko L. L. [2008] *Pidvyshchennia investytsiino-innovatsiinoho potentsialu promyslovykh pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh intehratsiinykh protsesiv* [Increase of investment and innovation potential of industrial enterprises of railway transport in conditions of integration processes]. (Abstract of Ph.D. dissertation, economy and management of the national economy) Kharkiv : UkrDAZT. (in Ukrainian)