

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Челядінова Наталя Геннадіївна

УДК: 658.589:625.1

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
БУДІВНИЦТВА ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним
господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків - 2012

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Позднякова Любов Олексіївна,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
завідувач кафедри економіки
залізничного транспорту.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор,
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту ім. академіка Лазаряна,
завідувач кафедри обліку, аудиту
та інтелектуальної власності;

доктор економічних наук, доцент
Кірдіна Олена Григорівна,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
доцент кафедри обліку і аудиту.

Захист відбудеться «08» червня 2012 р. о «13⁰⁰» год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою : 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «08» травня 2012 року.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Залізничний транспорт України становить основу транспортного комплексу країни. Одним із важливих завдань економічної стратегії на Укрзалізниці є відновлення технічних засобів транспорту, створення та введення в експлуатацію більш сучасних зразків техніки, що забезпечують підвищення продуктивності праці й безпеки руху поїздів, поліпшення якості послуг і зниження витрат на перевезення.

При цьому для залізничної галузі в цілому характерна низька інноваційна активність. Це пов'язане з дефіцитом власних засобів, високою вартістю нововведень, недостатністю державної підтримки, недосконалістю правової бази для впровадження інноваційно-інвестиційної діяльності в роботу залізниць. На сьогоднішній день здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності є фрагментарним та не погоджує інтереси її учасників.

Незважаючи на те, що економічний розвиток залізничної галузі перебуває в стані виходу з кризи, збитковість пасажирських перевезень ускладнює фінансово-економічні відносини і не сприяє розвитку залізничного транспорту. Усе це призводить до зниження темпів розвитку залізничного транспорту.

Тому актуальною задачею є розробка нового механізму забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України з метою скорочення витрат транспортного виробництва і стабілізації роботи галузі в умовах обмеженості й дефіциту ресурсів.

Значний внесок у розробку теорії державного регулювання інноваційно-інвестиційної діяльності внесли багато вчених-економістів. Питанням розробки методології державного регулювання економічних процесів в умовах ринкової економіки присвячені роботи таких учених, як О.Г. Дейнека, В.В. Ковальов, О.Є. Кузьмін, Б.А. Лозовський, І.І.Лукінов, С.В. Мочерний, М. Портер, Б.А. Райзберг, В.В.Солдатенко, Є.Б. Стародубцева, Т.С. Хачатуров, В.Г. Шинкаренко та ін.

Проблемами формування й розвитку соціальної інфраструктури на державному і регіональному рівні, а також державним регулюванням підвищення ефективності роботи залізничного транспорту займалися такі учені-економісти: О.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, Б.А. Волков, С.Г. Галуза, О.Є. Гібшман, В.Л. Дикань, Б.М. Данілішин, А.М. Золотарьов, О.С. Іванілов, О.Г. Кірдіна, В.М. Лівшиц, Ю.Ф. Кулаєв, Л.О. Позднякова, Н.В. Терьошина, М.М. Толкачева, М.Ф. Трихунков, Л.О. Українська та інші.

Проте, не знижуючи внеску багатьох учених за певними аспектами, ця проблема залишається досі не достатньо вивченою.

Об'єктивна необхідність поглиблення теоретичних методологічних і прикладних досліджень, пов'язаних з проблемами підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок впровадження інноваційно-інвестиційних технологій із залученням інвесторів різної форми власності продиктована сучасними умовами, які визначили актуальність теми дослідження та її важливе значення для залізничної галузі.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до Концепції Державної цільової програми впровадження

на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 рр. Обраний напрямок дослідження відповідає плану науково-дослідних робіт кафедри економіки залізничного транспорту Української державної академії залізничного транспорту за темою: 37/1-09Б, УДК 658.152:629.083 «Наукове обґрунтування доцільності нових інвестиційних проектів за рахунок впровадження лізингу з метою оновлення рухомого складу залізничного транспорту України» (номер державної реєстрації 0109U001181). Особисто автором виконано розділ 2, пункт 2.1., у якому розглянуто сучасний стан та тенденції розвитку залізничної галузі.

Метою дисертаційної роботи є вдосконалення теоретичних положень і методичних основ щодо забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності при проектуванні будівництва швидкісного руху на залізничному транспорті України, спрямоване на економічне зростання цієї галузі економіки й підвищення її конкурентоспроможності на зовнішньому і внутрішньому ринках.

Відповідно до поставленої мети вирішувалися такі задачі:

- визначити сутність «інновацій» та «інвестицій» як економічних категорій, розробити їх класифікації з адаптацією до специфіки діяльності залізничного транспорту в умовах динамічно змінних ринкових умов;
- визначити основні аспекти розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності в Україні та розробити новий механізм фінансування й заходи стимулювання інноваційної діяльності з метою формування інфраструктури європейського рівня;
- розробити нові підходи та форми здійснення механізму інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті;
- визначити суб'єкт для здійснення координації інноваційно-інвестиційною діяльністю при застосуванні нових підходів до фінансування та розробити головні напрямки його діяльності на залізницях України;
- визначити оптимальні форми фінансування і розробити методіку та систему показників з метою удосконалення підходів до економічної оцінки ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті.

Об'єктом дослідження є процес інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті як складової національної економіки у трансформаційному періоді.

Предметом дослідження є методичні та практичні підходи до забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту при реалізації великомасштабних проектів по будівництву швидкісного руху.

Методологічною основою є економічна теорія й наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених-економістів за темою дослідження. У процесі дослідження застосовано комплекс загальнонаукових методів. До них відносяться такі: *теоретичного узагальнення* – для уточнення визначення понять «інновації» та «інвестиції», вивчення теоретичних основ інноваційно-інвестиційної діяльності; *структурного підходу* – для вдосконалення класифікації інновацій, інвестицій та змістовних елементів інноваційного розвитку; *порівняльного економічного аналізу* – для оцінки ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту; *варіації*

параметрів – при побудові дерева сценаріїв за рівнями невизначеності; *логічного моделювання* – для визначення основних кроків при впровадженні концесії на залізничному транспорті; *системного підходу* – при підготовці основних етапів концесійного проекту для залізничного транспорту та розроблення системи взаємодії учасників концесійного проекту; *багатофакторного прогнозування* – для визначення показників роботи залізниці на ближню та дальню перспективи; *програмування* – для виконання розрахунків по дисертаційному проекту; *графічний* – для наочного уявлення процесів, закономірностей та результатів дослідження.

Інформаційну базу дослідження склали: закони України, статистична база даних Міністерства транспорту і зв'язку України (далі Міністерства інфраструктури), ДП «Укрзалізниця», наукові публікації українських і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців залізничної галузі.

Наукова новизна дисертації. У результаті дослідження отримані результати, які становлять наукову новизну і виносяться на захист. Вони полягають у такому:

удосконалено:

- пропозиції щодо активізації механізму фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України, у якому на відміну від існуючих, обґрунтовано необхідність впровадження концесії, що дозволяє залучати додаткові кошти на великомасштабні проекти, зокрема на будівництво швидкісного руху;

- порядок підготовки концесійних проектів на залізницях та методичні підходи оцінки економічної діяльності по їх впровадженню з урахуванням сумарного ефекту, які на відміну від існуючих передбачають мобілізацію інвестиційних ресурсів за участю приватних інвесторів.

набуло подальшого розвитку:

- класифікацію інновацій, інвестицій на залізничному транспорті, які на відміну від існуючих доповнено ознаками «за причиною виникнення» (потреби економіки, потреби людини, потреби виробництва та потреби науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт) та «за строком окупності» (швидкоокупні, середньоокупні, довгоокупні) відповідно, що дозволяє розширити сутність інновацій та інвестицій при впровадженні нових форм фінансування на залізницях України і визначити строк повернення інвестору його коштів;

- змістовні елементи інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі виділення його основного етапу: «механізму управління інноваційною діяльністю», який на відміну від існуючого передбачає перехід на проектний принцип управління та дозволяє застосовувати нові джерела фінансування;

- механізм взаємодії учасників концесійних проектів, який включає основні засади створення та види діяльності Управління залізнично-приватного будівництва у сфері концесії, які на відміну від існуючих детально регламентують здійснення концесійної діяльності на залізницях України з метою координації роботи всіх сфер діяльності між Укрзалізницею та приватним партнером, концесіонером.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробленні та розвитку методико-прикладного забезпечення пропозицій щодо вдосконалення організації пасажирських перевезень, їх соціально-економічного розвитку за рахунок активізації інноваційно-інвестиційної діяльності шляхом впровадження швидкісного руху. Зокрема, найбільш вагоме значення для практичного застосування мають запропоновані рекомендації зваженого підходу щодо порядку підготовки концесійного проекту на залізничному транспорті, механізму діяльності державно-приватного партнерства, методичні підходи щодо оцінки економічного ефекту від впровадження нового інноваційно-інвестиційного проекту з урахуванням сумарного транспортного ефекту. Використання отриманих результатів дозволяє прискорити темпи євро інтеграції, залучити значні інвестиційні кошти для оновлення інфраструктури залізничного транспорту, забезпечити стабільний економічний розвиток України. Вказані розробки використані у практичній діяльності Південної залізниці, що підтверджується актом впровадження (Акт про впровадження від 08 вересня 2011 р.), Публічного акціонерного товариства «Харківський інститут об'єктів транспорту» ПАТ «ХАРДІПРОТРАНС» (Акт про впровадження від 19 вересня 2011 р.). Основні наукові положення й висновки дисертації, які запропоновані для розробки інноваційно-інвестиційного проекту знайшли практичну реалізацію в роботі. Теоретичні дослідження і практичні пропозиції використовувалися в лекціях, семінарах у ряді наукових і навчальних закладів, у тому числі в Українській державній академії залізничного транспорту. Ряд положень дисертації використано при розробці навчальних планів і програм Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін за напрямом «Стратегічне управління підприємством», «Економіка залізничного транспорту» та в дипломному проектуванні, що підтверджується актом впровадження (Акт про впровадження від 26 вересня 2011 р.).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки і пропозиції належать особисто автору і є його науковим надбанням. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій викладено авторський підхід до вирішення поставленої наукової проблеми. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати, є таким: [1] удосконалені заходи з оновлення інфраструктури залізниць України, засновані на впровадженні концесії як засобу залучення необхідних коштів на інноваційно-інвестиційні проекти; [2] виділено основні змістовні елементи інноваційного розвитку та розроблено пропозиції щодо впровадження державно-приватного партнерства, з метою розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності на залізницях України; [12] проаналізовано обсяги загальних капітальних вкладень у розвиток залізничного транспорту у світі; [14] здобувачеві належить обґрунтування необхідності впровадження концесії в роботу залізниць України.

Апробація результатів дисертації. Результати проведених наукових досліджень та основні положення дисертації доповідалися і ґрунтувалися на

міжнародних, всеукраїнських, науково-практичних і науково-технічних конференціях і семінарах у 2005-2011 роках, основні з них: «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Донецьк, 2008 р.), «Стратегія забезпечення сталого розвитку України» (Київ, 2008 р.), «Інноваційно-інвестиційна модель розвитку національної економіки» (Донецьк, 2008), «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Сімферополь, 2008 р.), «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті» (ЕКУЗТ, 2008, р.), «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2010 р.р.), «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2010р.), «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (Харків, 2011р.), «Сучасні проблеми реформування економіки в моделі інноваційного розвитку держави» (Харків, 2011р.), «Україна конкурентоспроможна: інноваційні ідеї та рішення» (Донецьк, 2011 р.).

Публікації результатів дослідження. Результати дисертації відображені у 15 опублікованих роботах, із них 5 статей у наукових фахових виданнях. Загальний обсяг публікацій складає 3,37 ум.друк. аркушів, з яких особисто автору належить 3,06 ум.друк. аркушів.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації 241 сторінка комп'ютерного тексту, у тому числі основний текст займає 182 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровані 41 рисунком, 18 таблицями, 29 формулами, та містять 8 додатків. Список використаних літературних джерел нараховує 180 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми, сформульовано мету та завдання, предмет, об'єкт дослідження, розкрито наукову новизну та практичне значення отриманих результатів, дається загальна характеристика й мета аналізованої проблеми та підкреслюється її актуальність, значення визначення та розробки заходів, спрямованих на підвищення ефективності впровадження інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України.

У розділі 1 - «Місце і роль організаційно-економічного механізму у реалізації інноваційно-інвестиційної діяльності» узагальнені теоретичні підходи за визначенням сутності понять «інновації» та «інвестиції», розроблена їх класифікація у контексті інноваційно-інвестиційної діяльності. Вивчено вітчизняний і закордонний досвід упровадження нових інноваційно-інвестиційних проектів, досліджено сучасні тенденції і закономірності, визначено сутність термінів і удосконалено класифікацію інноваційної та інвестиційної діяльності.

Проведено аналіз, за допомогою якого визначено, що важливою відмінністю розвинених залізниць світу є швидкісні пасажирські перевезення, яких не вистачає українським залізницям. Європейські держави надають першочергову фінансову підтримку пасажирським перевезенням. Інноваційно-інвестиційна діяльність націлена на реконструкцію й розвиток транспортної

інфраструктури, створення мережі швидкісних залізниць.

Розроблено змістовні елементи інноваційного розвитку залізничного транспорту, які представлені на рис. 1.

Рис. 1. Змістовні елементи інноваційного розвитку залізничного транспорту

Систематизовані теоретичні й методичні підходи до інноваційно-інвестиційної діяльності на залізницях України. На цій основі виявлені переваги й недоліки, які існують у сучасних умовах на залізничному транспорті.

Встановлено, що існуючий механізм здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті не відповідає сучасним вимогам за рахунок невідповідності джерел фінансування за обсягом. Розглянуті існуючі джерела фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності, за різними ознаками вони не відповідають сучасним вимогам, тому втратили практичність застосування, особливо на залізничному транспорті. З урахуванням виявлених недоліків запропоновано використання концесії як нової форми фінансування (рис. 2.), яка дозволяє залучити необхідні кошти для здійснення нових великомасштабних проектів.

Рис. 2 Джерела фінансування на залізничному транспорті України

Визначено, що обмеження на залучення інвестицій в існуючі об'єкти інфраструктури також викликано відсутністю єдиного закону, який визначає усі аспекти єдиного процесу інноваційно-інвестиційної діяльності. Поряд з цим виявлені такі переваги: держава створює пільгові умови інвесторам, що здійснюють інвестиційну діяльність у найбільш важливих для задоволення суспільних потреб напрямах; розроблено ряд законів, які сприяють активізації інноваційно-інвестиційної діяльності в Україні.

З метою максимального збереження темпів реалізації найважливіших інвестиційних проектів стратегічного розвитку залізничної галузі, таких як впровадження швидкісного руху, на основі виявлених проблемних особливостей залучення інвестицій в Україні, необхідно здійснювати економічну оцінку нових форм фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності, до яких належить концесія.

Виявлені переваги й недоліки стали передумовами для проведення аналізу транспортного комплексу України.

У розділі 2 - «Аналіз інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України» було виконано комплексний аналіз основних виробничих фондів залізничного транспорту України, який дозволив встановити їх високий знос, що у свою чергу впливає на підвищення витрат по їх поточному утриманню. У зв'язку з цим була проаналізована динаміка капітальних інвестицій (рис.3), спрямованих на оновлення основних

виробничих фондів залізничного транспорту.

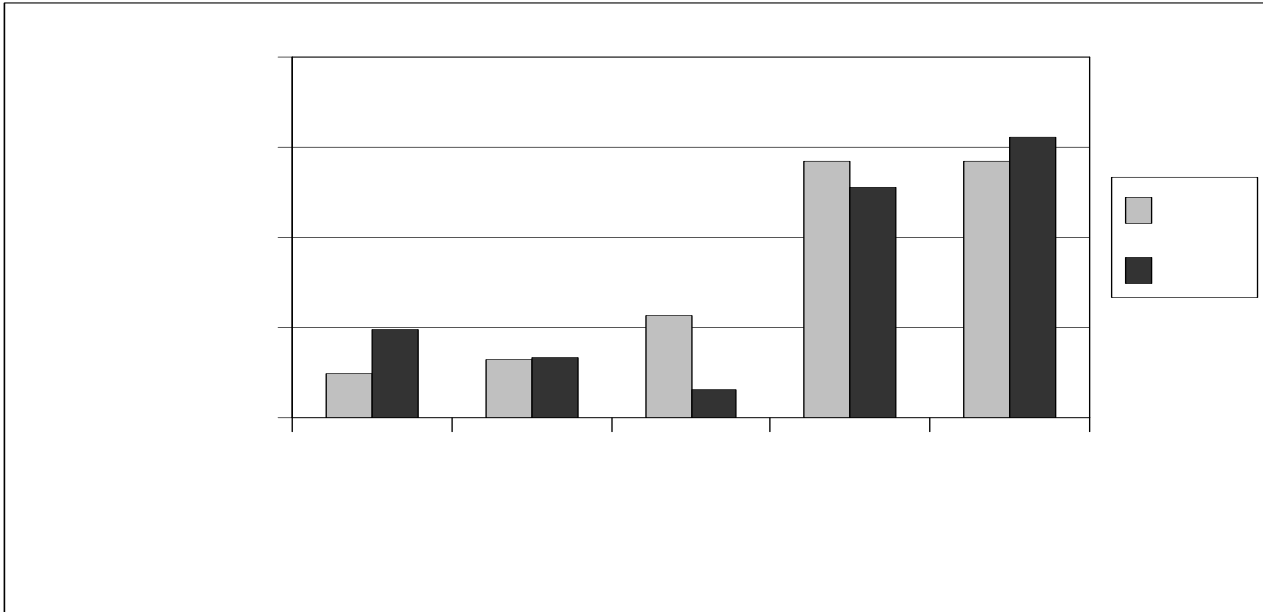


Рис. 3. Діаграма освоєння капітальних інвестицій (ОКІ) усього за період 2006-2010 рр.

Встановлено, що з 2006 року по 2008 рік інвестиції, спрямовані на капітальне будівництво, рухомий склад, модернізацію та інше були незначними. Починаючи з 2009 року їх частина значно збільшилась, оскільки динаміка має позитивне значення. На рис. 4 представлена структура фактичних капітальних інвестицій за 2010 р. Найбільшу частку представляють витрати на капітальне будівництво та рухомий склад. Але цих коштів недостатньо для оновлення основних виробничих фондів залізничного транспорту України.

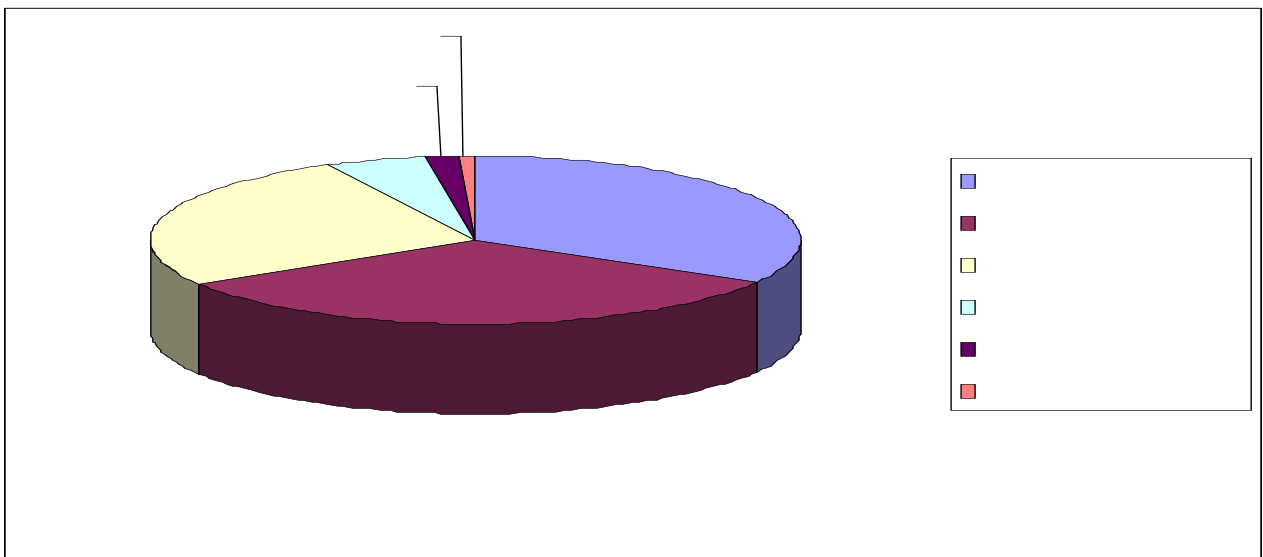


Рис. 4. Структура фактичних капітальних інвестицій по Південній залізниці за 2010 р.

Зроблено комплексний аналіз і систематизовані інноваційно-інвестиційні проекти за терміном реалізації. Встановлено, що на оновлення рухомого складу заплановано використати 307 млн. дол., на оновлення парку вантажних вагонів - 4801 млн. дол., на підготовку інфраструктури для впровадження швидкісного руху - 6 млрд. грн., на впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України - 102,7 млн. євро. Джерела фінансування цих проектів становлять кредитні кошти європейських банків та незначна частина власних коштів Укрзалізниці. Як свідчать результати проведеного аналізу,

в сучасних умовах ці суми потребують багатократного збільшення, для чого необхідне теоретичне обґрунтування нових форм фінансування з метою забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності на залізницях України.

Проаналізована динаміка освоєння капітальних інвестицій, у тому числі інвестицій на капітальне будівництво, на освоєння рухомого складу, на модернізацію, на устаткування. Встановлено, що за певний період часу навіть не всі інвестиції були використані. Причина полягає в тому, що вони мають цільове призначення, а кількість виданих коштів недостатня для конкретного заходу. Недоліки в існуючій інноваційно-інвестиційній діяльності полягають у тому, що рівень розвинення та ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності залежить від обсягів фінансування та законодавчих аспектів її регулювання. Незважаючи на те, що всі необхідні засади регулюються законами, недоліками законодавчої бази щодо регулювання інноваційно-інвестиційної діяльності та чинниками, що її стримують, є обмеження на залучення інвестицій в існуючі об'єкти інфраструктури. Це викликано тим, що їх основна частина не підлягає передачі в оренду, а продаж або інші операції вимагають спеціального розпорядження. Законодавчі документи зачіпають лише окремі аспекти взаємостосунків приватних інвесторів і Укрзалізниці. Недостатньо чітко розроблена методологічна база участі приватного капіталу в інфраструктурних інвестиційних проектах, а саме в частині, що стосується власності на об'єкти інфраструктури, управління об'єктами інфраструктури або їх експлуатації. Встановлено, що основними перешкодами подолання проблеми оновлення основних виробничих фондів є їх занижена вартість (приблизно в 4 рази від ринкової), це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань, порушується принцип основного відтворювання основних виробничих фондів, необґрунтоване підвищення прибутку й нарахування податків.

Недостатня прозорість фінансової діяльності негативно впливає на інвестиційну привабливість. У результаті високого ступеня зносу основних фондів необхідним є будівництво нових об'єктів інфраструктури, закупівля нового сучасного рухомого складу, оскільки відновлення й ремонт старого не дадуть бажаного ефекту і лише відкладуть нове будівництво та закупку на декілька років. Нове будівництво вимагає крупних капітальних вкладень, а на даному етапі в державі й Укрзалізниці недостатньо коштів для вирішення цієї задачі.

Виявлено недоліки в чинному механізмі інноваційно-інвестиційної діяльності, на підставі яких був зроблений висновок про необхідність розробки нової форми фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності на залізницях України.

Результати виконаного аналізу й розкриті недоліки й переваги стали передумовою для розробки нового інноваційно-інвестиційного проекту, спрямованого на впровадження швидкісного пасажирського руху за допомогою концесії.

У розділі 3 - «Розробка заходів реалізації інноваційно-інвестиційної діяльності на основі впровадження договору концесії на будівництво швидкісного руху» було зроблено теоретичне обґрунтування інноваційно-інвестиційного проекту будівництва нової колії швидкісного пасажирського руху в напрямку Київ-Харків за допомогою концесії.

Особливістю розробки механізму впровадження концесії є створення Управління залізнично-приватного будівництва, яке виділяється в складі Укрзалізниці та займається питаннями будівництва нових залізничних колій за допомогою концесії. На рис. 5 наведені види діяльності Управління залізнично-приватного будівництва у сфері концесії, які дозволяють коригувати спільні дії Укрзалізниці й концесіонера та стежити за роботою щодо здійснення інноваційно-інвестиційного проекту.

Рис. 5. Види діяльності Управління залізнично-приватного будівництва у сфері концесії

чному
-му
а
піння
3-й

зацікавлених структур перед тим, як підписується договір концесії між Укрзалізницею та концесіонером (рис 6).

Рис. 6. Порядок підготовки концесійного проекту на залізничному транспорті

Оскільки концесія допускає взаємодію багатьох учасників, то на рис. 7 розроблено механізм взаємодії цих учасників. Важливим є те, що в ролі концедента виступає Укрзалізниця за участю Управління залізнично-приватного будівництва.

* – будівельно-монтажні роботи

Рис. 7. Механізм взаємодії учасників концесійного проекту

Створення концесії обґрунтовано і підтверджено сумарним транспортним ефектом . Він складається з транспортного .3 і позатранспортного .3 ефектів представленого підприємницьким .3 , бюджетним .3 , соціально-економічним .3 і ефектом агломерації .3 (рис.8), де: K_t – капітальні вкладення концесіонера, які здійснені в період розробки, будівництва і концесійної експлуатації залізниці, грн.; N_1, N_2, N_3 – норми дисконту, що використовуються для визначення цінності на дату оцінки, відповідно, капітальних вкладень, експлуатаційних витрат і доходів від експлуатації, частка одиниці (%). Причому $N_1 < N_2 < N_3$; $\alpha_i(N_i)$ – коефіцієнт дисконтування;

Рис. 8 – Методика визначення сумарного транспортного ефекту при реалізації інноваційно-інвестиційного проекту

.3 - коефіцієнт компаундінгу;

D_t – доходи, одержані концесіонером в t -й рік експлуатації залізниці, грн/рік;

E_t – експлуатаційні витрати, які здійснюються концесіонером в t -й рік експлуатації залізниці, грн/рік;

$t_{\text{поч.ек.}}$ – дата початку експлуатації;

T – тривалість договору концесії, років

Важливою складовою є наявність прямого й непрямого ефектів.

Для науково-економічного обґрунтування розроблена методика впливу інвестицій на нове будівництво. Вона ґрунтується на побудові дерева сценаріїв, яке включає оптимістичний і песимістичний прогнози окремо і в їх поєднанні.

З метою визначення адекватності отриманого проекту була використана математична модель програми «Олімп», яка включає 18 основних моделей і при визначенні заключного варіанту, що рекомендується, було розраховано коефіцієнт детермінації, який дорівнює 0,95, коефіцієнтом точності, якості, які перевищують 80%. Доведено, що коефіцієнт адекватності дорівнює 63%. І на її підставі була побудована варіація рівня невизначеності грошових потоків для будівництва нової залізничної колії, для якої було визначено інвестиції, зроблено розрахунок очікуваних витрат, визначено прибутки. Прогноз було зроблено з урахуванням гілки дерева сценаріїв за оптимістичним та песимістичним прогнозами, а також за двома варіантами будівництва (в одну або в дві черги) з приведенням грошових потоків до початку будівництва або до початку експлуатації. Доведено, що інноваційно-інвестиційний проект є ефективним за оптимістичним типом початкового елемента дерева сценаріїв за першим варіантом будівництва (в одну чергу) по другому варіанту розрахунків (з приведенням до початку експлуатації). Капітальні вкладення, які було запропоновано в дисертаційній роботі, будуть повернено на 8-му році експлуатації.

ВИСНОВКИ

Сучасний етап соціально-економічного розвитку залізничного транспорту як ключового ланцюга виробничої інфраструктури України зумовлює підвищення значення швидкісних пасажирських перевезень та інноваційно-інвестиційної складової їх розвитку.

З метою активізації інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України при виконанні дисертаційної роботи було визначено:

1. Існуючі різночитання в категоріях «інновації» та «інвестиції» зумовили розробку та удосконалення чинних класифікацій. Вони доповнені ознаками «за причиною виникнення» та «за строком окупності» відповідно. Проаналізовані існуючі структури, форми та класифікації інноваційного розвитку що дозволило розширити сутність інновацій при здійсненні інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті і судити про термін окупності інвестиційних коштів та строки будівництва швидкісного руху.

2. Пріоритетним напрямком інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту є розвиток швидкісного пасажирського руху, впровадження якого здійснюється за допомогою концесії, що дозволяє активізувати механізм фінансування на залізничному транспорті України.

3. Впровадження концесії на залізничному транспорті України передбачає перехід на проектний принцип фінансування за допомогою бізнес-плану, для чого виділені змістовні елементи інноваційного розвитку залізничного транспорту, що дозволяє дотримувати послідовність дій при розробці та впровадженні інноваційно-інвестиційних проектів.

4. З метою детального регламентування та здійснення контролю концесійної діяльності доцільним є створення Управління залізнично-приватного будівництва, яке входить до складу Укрзалізниці та надає можливість підвищити темпи будівництва швидкісного руху Укрзалізниці на основі впровадження концесійної діяльності.

5. Підготовка концесійних проектів на залізничному транспорті (за участю Міністерства інфраструктури та Укрзалізниці) включає три етапи. Механізм взаємодії учасників цих проектів допомагає залучити інвестиційні кошти інших інвесторів у необхідному обсязі на відновлення інфраструктури залізничного транспорту України. Це підтверджується оцінкою економічного ефекту від впровадження інноваційно-інвестиційного проекту на основі визначення сумарного транспортного ефекту, який включає транспортний і позатранспортний ефект, та дозволяє врахувати усі економічні вигоди від реалізації запропонованого проекту будівництва швидкісної пасажирської колії в напрямку Київ - Харків.

Таким чином, з метою підвищення соціально-економічної ефективності роботи залізничного транспорту України доцільно використовувати розроблений механізм щодо реалізації діяльності Управління залізнично-приватного будівництва при впровадженні швидкісного пасажирського руху.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Челядінова Н.Г. Доцільність впровадження інноваційно-інвестиційної політики у роботу інфраструктури залізниць [Текст] / Н.Г. Челядінова, Л.О. Позднякова // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. – Х., 2005. – Вип. 668., Ч.2. – С. 121–123.

2. Челядінова Н.Г. Основні напрямки розвитку інноваційної діяльності залізниць України [Текст] / Н.Г. Челядінова, Л.О. Позднякова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. пр. / Національна академія управління. – К., 2008. – Вип. 18. – С. 169–173.

3. Челядінова Н.Г. Визначення і систематизація понять інноваційної та інвестиційної діяльності для залізничного транспорту [Текст] / Н.Г. Челядінова // Вісник національного технічного університету «Харк. політехн. ін.-т». Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Х., – 2010. – № 58. – С. 29–35.

4. Челядінова Н.Г. Нові види інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України [Текст] / Н.Г. Челядінова // Вісник економіки транспорту і промисловості – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – Вип. №32.– С. 277–280.

5. Челядінова Н.Г. Економічні аспекти державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України [Текст] / Н.Г. Челядінова // Економіст. – К

., 2011. – №3.– С. 59–60.

– у тезах доповідей на міжнародних конференціях:

6. Челядінова Н.Г. Інвестиційні напрями діяльності на сучасному етапі розвитку залізничної галузі [Текст] / Н.Г. Челядінова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тез. доп. 4-ї Міжнар. наук.-прак. конф. (Коктебель, 2-7 черв. 2008р.) / Українська державна академія залізничного транспорту. Х., 2008. – №22. – С. 82.

7. Челядінова Н.Г. Інвестиційно-інноваційні процеси у забезпеченні розвитку залізничного транспорту України [Текст] / Н.Г. Челядінова // Стратегія забезпечення сталого розвитку України: матеріали Міжнар. наук.-прак. конф. (Київ, 20 трав. 2008 р.) / Рада по вивченню продуктивних сил України, Національна академія наук України. – К.: РВПС України НАН України, 2008. – С. 298–299.

8. Челядінова Н.Г. Проблеми щодо впровадження інноваційно-інвестиційного потенціалу щодо залізниць України [Текст] / Н.Г. Челядінова // Інноваційно-інвестиційна модель розвитку національної економіки: матеріали 1-ї Міжнар. наук.-прак. конф. (Донецьк, 26 лют. 2008 р.) / Інститут економіки промисловості, Донецьк. нац. ун-т економіки і торгівлі імені М. Туган-Барановського, НАН України, Міністерство освіти і науки України. – Д., 2008. – С. 195–196.

9. Челядінова Н.Г. Обґрунтування доцільності впровадження інвестицій у пасажирський залізничний транспорт [Текст] / Н.Г. Челядінова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: матеріали 1-ї Міжнар. наук.-прак. конф. (Сімферополь, 8-9 жовт. 2008 р.) / Держ. адм. зал. тр-ту України. – К., 2008. – С. 92–93.

10. Челядінова Н.Г. Напрямки впровадження інновацій на залізничному транспорті [Текст] / Н.Г. Челядінова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: материалы 3-ї Міжнар. наук.-прак. конф. (Судак, 23-27 июня 2008 г.) / Научно-техническое общество железнодорожников Украины, Государственный экономико-технологический университет транспорта, Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины (Укрзалізниця). – К., 2008. – С. 172–173.

11. Челядінова Н.Г. Передумови реалізації інвестиційної політики залізничного транспорту України [Текст] / Н.Г. Челядінова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали 6-ї наук.-прак. Між нар. конф. (Коктебель, 7-12 черв. 2010р.) / Українська державна академія залізничного транспорту. Х., 2010. – № 30 – С. 247.

12. Челядінова Н.Г. Підвищення ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті – основний критерій економічного розвитку галузі [Текст] / Н.Г. Челядінова, В.Г. Яковенко // Проблеми економіки транспорту: тез. доп. ІХ Між нар. наук. конф. (Дніпропетровськ, 22-23 квіт. 2010 р.) / Науково-виробниче підприємство «Укртранскад», Східний науковий центр транспортної академії України, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Державна адміністрація залізничного транспорту, Міністерство транспорту та зв'язку

України. – Д., 2010. – С. 117.

13. Челядінова Н.Г. Удосконалення економічного механізму щодо оцінки ефективності інвестиційних проектів [Текст] / Н.Г. Челядінова // Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції: матеріали 3-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 24-25 листоп. 2011р.) / Харківський національний університет будівництва та архітектури. – Х., 2011. – С. 156–157.

14. Челядінова Н.Г. Забезпечення стійкості економіки за рахунок впровадження інноваційних моделей розвитку залізничного транспорту [Текст] / Н.Г. Челядінова, О. М. Широкова // Сучасні проблеми реформування економіки в моделі інноваційного розвитку держави: наук.-практ. конф. з міжнародною участю. (Харків, 15 листоп. 2011р.) / Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна, Інститут економіки і міжнародних відносин. – Х., 2011. – С. 195–196.

15. Челядінова Н.Г. Розробка механізму впровадження нових форм інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України [Текст] / Н.Г. Челядінова // Україна конкурентоспроможна: інноваційні ідеї та рішення: матеріали 1-ї Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених, аспірантів і студентів. (Донецьк, 23-24 бер. 2011 р.) / Міністерство освіти і науки України, молоді та спорту, Донецький державний університет управління, Донецький інститут залізничного транспорту, Донбаська національна академія будівництва і архітектури, Луганський національний аграрний університет, ростовський державний університет будівництва та архітектури, BA School of Business and Finance RIGA, Brno University of Technology. – Д., 2011.– С.274–279.

АНОТАЦІЯ

Челядінова Н.Г. Забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності будівництва швидкісного руху на залізничному транспорті України. - На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління народним господарством. – Українська державна академія залізничного транспорту МОМолодьспорту України, Харків, 2012.

Дисертаційну роботу присвячено вирішенню актуальних проблем щодо інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України як вагової галузі економіки України та однієї зі складових національного господарства.

Проведено аналіз, за допомогою якого визначено, що важливою відмінністю розвинених залізниць світу є швидкісні пасажирські перевезення, яких не вистачає українським залізницям. Але недостатній обсяг фінансування та інвестицій стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізничного транспорту України.

Здійснено оцінку нових форм фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності у вигляді концесії, які дозволяють максимально зберегти темпи реалізації найважливіших інвестиційних проектів стратегічного розвитку галузі, таких, як впровадження швидкісного та високошвидкісного пасажирського

руху.

Реалізація запропонованих заходів зумовила розробку механізму, який передбачає обґрунтування доцільності впровадження нових форм фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті.

Удосконалено методи оцінки економічного ефекту на залізничному транспорті, які враховують не тільки внутрішній транспортний ефект, але й позатранспортний ефект від впровадження інноваційно-інвестиційного проекту.

Ключові слова: залізничний транспорт, інновації, інвестиції, інноваційно-інвестиційна діяльність, інноваційно-інвестиційний проект, концесія, швидкісний рух.

АННОТАЦІЯ

Челядинова Н.Г. Обеспечение инновационно-инвестиционной деятельности строительства скоростного движения на железнодорожном транспорте Украины. - На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управления народным хозяйством. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОНмолодьспорта Украины, Харьков, 2012.

Диссертационная работа посвящена решению актуальных проблем касающихся инновационно-инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта Украины, как весомой отрасли экономики и одной из составных национального хозяйства Украины.

В диссертации рассмотрены теоретические основы инновационно-инвестиционной деятельности и выявлены ее недостатки. Разработана система определений «инновации» и «инвестиции», выполнена их классификация.

Выполнен обзор трудов отечественных и зарубежных ученых о проблемах внедрения инновационно-инвестиционной деятельности в работу железнодорожного транспорта.

Раскрыты преимущества и недостатки по проведению инновационно-инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте в различных странах мира.

Изучены основные перспективные направления по проведению инновационно-инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте.

В связи с этим усовершенствован механизм финансирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте с учетом множественных источников финансирования и переходом на проектный принцип управления.

За счет усовершенствования категорий, форм и классификаций доработан действующий механизм инновационно-инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта.

Проанализирована работа железнодорожного транспорта Украины, в результате чего установлено, что развитию инновационно-инвестиционной деятельности препятствуют такие факторы, как нехватка нового тягового подвижного состава, недостаток средств для ремонтно-путевых работ, недостаточное количество капитальных инвестиций, отсутствие

скоростного пассажирского движения, несоответствие инфраструктуры, подвижного состава мировым стандартам, невозможность включения в европейскую транспортную систему в связи со значительным отставанием научно-технического прогресса, недостаточного количества инвестиций. Эти факторы явились предпосылкой для разработки теоретических и методических основ с целью реализации инновационно-инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте Украины за счет внедрения концессии.

Выполнен анализ существующих инновационных проектов по видам инвесторов.

Осуществлена оценка новых подходов к финансированию инновационно-инвестиционной деятельности в форме концессии, которые позволяют максимально сохранить темпы реализации основных инвестиционных проектов стратегического развития отрасли, таких как внедрение скоростного пассажирского движения. Обосновано, что использование договоров концессии разрешает обеспечить получение государством ряда эффектов: увеличение налоговой базы; создание новых рабочих мест; увеличение объемов производства на предприятиях разных областей экономики; повышение стоимости недвижимости; увеличение предпринимательской активности; уменьшение совокупных транспортных затрат населения, государства, предприятий и организаций; повышение подвижности населения.

Реализация предложенных мероприятий обусловила разработку механизма, который предусматривает теоретическое и методическое обоснования целесообразности внедрения новых форм финансирования инновационно-инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте. Для этого разработаны следующие модели: деятельности государственно-частного партнерства, составляющими которой являются концессии и инвестиции различных форм собственности; подготовки концессионного проекта на железнодорожном транспорте Украины, который включает три основных этапа по разработке, оценке и подписании договора; подготовки и взаимодействию участников концессионного проекта с выделением межрегиональных электрических сетей. Разработан порядок внедрения концессии на железнодорожном транспорте Украины.

Для научно-экономического обоснования предложенного мероприятия определена степень влияния инвестиций на новое строительство. Она основывается на построении дерева сценариев, которое включает оптимистичный и пессимистический прогнозы осуществления концессионного проекта.

Усовершенствованы методы оценки экономического эффекта на железнодорожном транспорте, которые учитывают не только внутренний транспортный эффект, но и внетранспортный эффект, который включает предпринимательский, бюджетный, социально-экономический эффект, а также эффект агломерации. Важной составной является наличие прямого и косвенного эффектов от внедрения инновационно-инвестиционного проекта потому, что размер последнего часто превышает эффект, полученный непосредственно на транспорте. Для обеспечения достоверных расчетов использованы современные методы и программное обеспечение при определении перспективных показателей работы железнодорожного транспорта.

Выполнен расчет основных экономических показателей, характеризующих целесообразность осуществления концессии. В результате достигнуто повышение эффективности инновационно-инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инновации, инвестиции, инновационно-инвестиционная деятельность, инновационно-инвестиционный проект, концессия, скоростное движение.

ANNOTATION

Chelyadinova N.G. Providing of innovation and investment activity of building of speed motion of Ukraine's railway transport. – Manuscript.

Dissertation for the Candidate of Economic Sciences academic degree on Economics and Economic Management speciality (08.00.03). – Ukrainian State Academy of Railway Transport Ministry of Education and Science, Youth and Sport of Ukraine, Kharkov, 2012.

The dissertation deals with the problems of current importance concerning innovation and investment activity of railway transport as an important branch and a substantial component of Ukraine's national economy.

There has been performed the analysis which helps to determine that high speed rail passenger service is an essential feature of world's developed railways, which is insufficient in Ukraine. And, the inadequate fund and investment hamper innovation and investment process of Ukraine's railway transport development.

There have been estimated new forms of innovation and investment activity such as concession, which makes it possible to maintain the implementation of the most considerable investment projects on strategic development of the industry, namely, introduction of high speed passenger service.

The implementation of suggested methods is based on the mechanism, which provides substantiated grounds to introduce new forms of innovation and investment activity on railway transport.

There have been improved the methods to estimate economic impact on railway transport, which take into account not only internal transport effect, but also external one due to implementation of innovation and investment projects.

Key words: railway transport, innovations, investments, innovation and investment activity, innovation and investment project, concession, high speed traffic.

Челядінова Наталя Геннадіївна

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ БУДІВНИЦТВА
ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Удод І.В.

Підписано до друку _____ 04.2012 р. Формат паперу 60*84 1/6.
Друк різнограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.
Наклад 100 прим. Зам. № _____. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейербаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7