

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Калініченко Людмила Леонідівна

УДК:658.589:658.152

**ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В
УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку України

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор

Гриньов Андрій Валентинович
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
завідувач кафедри міжнародної економіки;

кандидат економічних наук, доцент
Щербак Валерія Геннадіївна,
Харківський національний економічний університет економіки та менеджменту.

Захист відбудеться «__»_____2008 р. о __ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розіслано «__» _____2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Сучасна ситуація в Європі характеризується посиленням інтеграційних процесів. Одною з умов участі в яких є розвинутість транспортної системи, що відповідає вимогам Європейського транспортного законодавства. Швидкісний рух, комбіновані перевезення, розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів країн знаходяться в центрі уваги європейських організацій залізничного транспорту та є координатами розвитку залізничної транспортної мережі України.

Посилення конкуренції між видами транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку перевезень потребує здійснення заходів, що направлені на інвестиційно-інноваційний розвиток. Це особливо актуально під час невпинного старіння рухомого складу залізниць, що стає причиною диспропорцій в рівнях розвитку залізничного і автомобільного видів транспорту.

Темпи оновлення рухомого складу залізниць уповільнюються внаслідок відсутності постійного попиту з боку основного споживача – "Укрзалізниця". Причина тому – неконкурентоспроможність продукції вітчизняних підприємств залізничного машинобудування. Впровадження заходів підвищення їх інвестиційно-інноваційного потенціалу у складі об'єднання, що супроводжується взаємодією з промисловими підприємствами "Укрзалізниця", спроможні покращити стан залізничного транспорту у цілому і його рухомого складу зокрема.

Актуальні проблеми сучасного стану транспортної системи України знайшли відображення у наукових працях А. Арбузова, А. Голікова, В. Віннікова, Д. Горелова, О. Дейнека, В. Диканя, Ю. Кулаєва, В. Пасічника, Л. Позднякової, В. Соболева, В. Шинкаренка.

Серед робіт, присвячених проблемам інвестиційно-інноваційного розвитку підприємств, складовим інвестиційного і інноваційного потенціалів і методикам їх розрахунку – праці таких відомих вітчизняних і закордонних вчених як О. Ареф'єва, С. Галуза, В. Геєць, М. Гненний, А. Гриньов, А. Гуржій, В. Дикань, А. Золотарьов, О. Іванілов, В. Дорофієнко, І. Лукінов, І. Новікова, В. Лушкін, В. Рошило, М. Туріянська, Л. Українська, Н. Хрущ, Н. Чухрай, В.Щербак .

Теоретичні питання підвищення конкурентоспроможності підприємств у складі об'єднань були розроблені такими авторами як С. Галуза, В. Глущенко, О. Гурченков, В. Дикань, Б. Деревянко, М. Сажина, Е. Уткін, А. Челноков.

В сучасних наукових дослідженнях простежується зацікавленість до стану транспортної системи, проте відсутні критерії та методика його оцінки відповідно до європейських вимог. Незважаючи на актуальність завдань інноваційного розвитку залізничного транспорту, залишаються відкритими дослідження питань співпраці підприємств залізничного машинобудування і промислових підприємств Укрзалізниця та насичення вітчизняного ринку сучасним якісним рухомим складом. Крім того, в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів гостро постає питання їх акумулювання, що можливо в рамках промислово-фінансових груп

(ПФГ).

Все це зумовило вибір теми дисертаційної роботи, визначило її мету й основні дослідницькі завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана згідно з планом науково-дослідної роботи кафедри економіки, організації та управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту за темою "Залучення об'єктів підприємницької діяльності у сферу обслуговування транспортних коридорів", відповідає цілям та задачам, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України "Шляхом європейської інтеграції" на 2004 - 2015 рр. (затверджена указом Президента України від 28.04.2004 № 493/2004), Концепції Державної цільової економічної програми "Створення в Україні інноваційної інфраструктури на 2008 – 2012 рр." (схвалена розпорядженням КМУ від 6 червня 2007 р. N 381-р), Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року та Концепції узгодженої транспортної політики держав учасниць СНД на період до 2010 року.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є теоретичне обґрунтування ролі інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту у прискоренні інтеграції вітчизняної транспортної системи до загальноєвропейської та розробка рекомендацій щодо підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту у складі ПФГ.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- визначити роль інноваційного розвитку в прискоренні інтеграційних процесів України до ЄС;
- оцінити залежність стану транспортної системи України від інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- розробити перелік показників, які найбільш повно характеризують відповідність вітчизняної транспортної системи європейським принципам функціонування;
- розглянути стан внутрішнього ринку рухомого складу, що формується в умовах співпраці підприємств залізничного машинобудування з промисловими підприємствами «Укрзалізниця»;
- обґрунтувати залежність і розробити механізм досягнення конкурентних переваг залізничним транспортом від рівня інвестиційно-інноваційного розвитку обслуговуючих підприємств;
- розкрити сутність інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту;
- сформулювати шляхи поліпшення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту;
- обґрунтувати необхідність промислово-фінансової інтеграції в галузі

залізничного машинобудування; розробити принципи функціонування, структуру і склад учасників процесу організації інвестиційно-інноваційного діяльності у складі ПФГ на базі промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту;

– запропонувати методику порівняльної оцінки ефективності діяльності підприємств у складі ПФГ і функціонуючих окремо.

Об'єкт дослідження - процеси функціонування промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту в умовах інтеграції.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних і методологічних положень, що направлені на підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту в складі ПФГ.

Методи дослідження. Теоретичною й методологічною основою дисертаційного дослідження є фундаментальні положення економічної теорії, закони України, постанови, концепції з найважливіших питань інвестиційно-інноваційної діяльності та розвитку транспорту. При постановці проблеми використані результати наукових досліджень вітчизняних і зарубіжних вчених з питань конкурентоспроможності, інвестиційного й інноваційного потенціалу, наукові розробки, висновки та рекомендації з питань підвищення ролі залізничного транспорту у транспортній системі України. Інформаційною базою дослідження є матеріали Державного комітету статистики України, дані Організації співробітництва залізниць та Європейське залізничне законодавство.

У дисертаційній роботі використано загальнонаукові й прикладні методи дослідження процесів і явищ: аналізу і синтезу результатів - при оцінці стану та дослідженні перспектив функціонування залізничного транспорту; спостереження, порівняння та аналізу емпіричних даних – для визначення закономірностей розвитку об'єкта дослідження; порівняльного аналізу та експертних оцінок – при виборі показників та проведенні оцінки стану вітчизняної залізничної транспортної мережі; графічні – для оформлення висновків проведених досліджень; економіко-математичні - для визначення доцільності функціонування підприємств у складі ПФГ; системного підходу – для розкриття взаємозв'язків України з ЄС у сфері транспорту.

Наукова новизна отриманих результатів. Основним науковим результатом проведеного дослідження є розвиток теоретико-методологічних положень щодо підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту у складі ПФГ як засобу досягнення конкурентних переваг залізничного транспорту на шляху інтеграції до європейської транспортної системи.

Серед одержаних основних наукових результатів:

вперше:

– обґрунтовано необхідність створення Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту та визначено його роль у процесі науково-інноваційного

забезпечення промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту, що полягає у вирішенні питань розробки і впровадження нових технологій, обміну технологіями та науково-інноваційними розробками, розширенні та удосконаленні асортименту продукції, що випускається;

удосконалено:

– перелік показників оцінки стану залізничної транспортної мережі України відповідно до вимог Транс'європейської залізничної мережі, що на відміну від існуючих розширені та згруповані за принципами інтепераційності, інтеперадальності та швидкості;

– теорію конкурентних переваг шляхом формулювання понять "конкурентна перевага залізничного транспорту", "конкурентна перевага промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту» та розробки механізму їх досягнення;

– класифікацію інновацій в галузі залізничного транспорту за рахунок введення класифікаційної ознаки направленості впливу інноваційної діяльності промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту на впровадження прогресивних технологій транспортування, розвиток міжнародних транспортних коридорів та швидкісний рух;

– методологічні положення функціонування ПФГ на базі промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту, що на відміну від існуючих розглядають її діяльність як відтворювальний механізм;

дістало подальшого розвитку:

– визначення ролі інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту у розвитку транспортної системи України, за рахунок взаємозв'язку прогресивного рухомого складу з розвитком національної мережі МТК, впровадженням швидкісного руху та прогресивних технологій транспортування;

– концепція взаємодії промислових підприємств "Укрзалізниця» і промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту, що передбачає інноваційне співробітництво.

Практичне значення отриманих результатів. Сформульовані та обґрунтовані у дисертації основні положення і рекомендації полягають у тому, що вони в сукупності вирішують важливу проблему покращення стану залізничної транспортної мережі за рахунок інноваційного розвитку, що стане в основі досягнення відповідності рівню розвитку європейської залізничної мережі.

Виконані розробки складають теоретико-методологічну базу ефективного функціонування залізничного транспорту України та мають практичне втілення у діяльності Укрзалізниця, що підтверджено актами впровадження.

Ряд положень дисертації застосований у навчальному процесі в Інституті перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін "Економіка залізничного транспорту", "Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств",

"Економіка міжнародних транспортних перевезень", "Єдина транспортна система".

Апробація результатів дисертації. Основні положення й висновки дисертації пройшли апробацію (доповідалися і обговорювалися) на таких міжнародних науково-практичних конференціях: III міжнар. наук.-практ. конф «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи» (5-10 червня 2007 р., Коктебель); IV міжнар. наук.-практ. конф «Наука и технологии: шаг в будущее – 2008» (1-15 березня 2008 р., Прага, 2008); IV міжнар. наук.-практ. конф «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи» (2-7 червня 2008 р., Коктебель).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним дослідженням, у якому викладено нові авторські науково-методологічні положення та практичні розробки. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення та ідеї, які розроблено автором особисто. В статті [5], опублікованій у співавторстві, автором визначено поняття «інвестиційно-інноваційний потенціал підприємств» стосовно діяльності промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту, визначено його місце в підвищенні потенціалу транспортної системи України; сформульовані основні вимоги до залізничної мережі України в контексті інтеграції до Транс'європейської залізничної мережі.

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 9 працях, з яких 6 наукових статей надруковані в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 2,04 друк. арк., з них особисто автору належить 1,9 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Повний обсяг роботи складає 193 сторінки комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 147 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровані 34 рисунками і 21 таблицею та містять 6 додатків. Список використаних джерел нараховує 161 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтована актуальність теми дисертації, сформульовано мету і задачі дослідження, визначено наукову новизну та практичну значимість одержаних результатів.

У *першому розділі "Інноваційний розвиток залізничного транспорту – одна з умов інтеграції України до європейського простору"* розглянуто сутність та роль інноваційного розвитку в умовах інтеграційних процесів; означено напрямки державної підтримки інноваційних процесів в Україні; проаналізовано сучасне становище і перспективи інноваційного розвитку залізничного транспорту України; запропоновано механізм досягнення конкурентних переваг залізничним транспортом через інвестиційно-інноваційну діяльність.

На основі аналізу інноваційної сфери економіки України встановлено, що високі технології, високотехнологічні виробництва є основою переходу з домінуючого третього на четвертий та п'ятий технологічний уклади та

передумовою підвищення міжнародної конкурентоспроможності України, перспектив її інтеграції з ЄС. Доведено, що Україна потребує створення інноваційної моделі розвитку та потужної національної інноваційної системи, в чому повинна бути зацікавлена держава. Фінансування наукоємних виробництв за рахунок коштів державного бюджету; ініціювання створення та фінансування науково-дослідницьких програм, наукових центрів; надання безпроцентних чи пільгових позик та грантів; державне замовлення на інноваційні продукти; податковий кредит інноваційним підприємствам; звільнення від деяких відрахувань до бюджету; пільгова амортизація для фірм, визначених як інноваційні; удосконалення законодавства про авторське право, патентні відносини; введення системи сертифікації та стандартів; створення державної інформаційної інфраструктури повинні бути забезпечені державою.

Транспортна система - складова інтеграції світової економіки. Сьогодні Україна прагне створити єдину транспортну систему, основа функціонування якої розвиток і взаємодія різних видів транспорту, тобто комбіновані перевезення. Проте, темпи розвитку видів транспорту неоднакові – перевага належить автомобільному транспорту. Ситуація ускладнюється невпинним старінням рухомого складу залізниць, який потребує заходів, що направлені на якісне виготовлення та серійне виробництво нового рухомого складу; скорочення термінів освоєння і впровадження прогресивної техніки нового покоління та ефективних технологій для переоснащення залізничного транспорту; створення широкої гами спеціалізованих та універсальних вагонів з поліпшеними техніко-економічними показниками; створення локомотивів нового покоління з підвищеною потужністю, у тому числі зі швидкістю до 200 км/год.; створення рухомого складу для міждержавних перевезень типу "Схід-Захід" з вирішенням проблем щодо відповідності вітчизняного рухомого складу вимогам та умовам експлуатації, які діють у країнах-членах Міжнародного союзу залізниць; наукові дослідження, розробка та впровадження нових конструкційних матеріалів і сталі; наукові дослідження щодо забезпечення вимог безпечної експлуатації рухомого складу та охорони навколишнього середовища. Можливість реалізації заходів визначається ефективністю здійснення інноваційної діяльності підприємств, що зайняті виробництвом рухомого складу для залізниць (ВАТ «Азовмаш», ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод», ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ВАТ «Дніпровагонмаш»).

Виявлено головну проблему вітчизняного ринку рухомого складу – відсутність зацікавленості "Укрзалізниця" закуповувати його у вітчизняних виробників, діяльність яких на 95 % орієнтована на експорт. Це пов'язано з неконкурентоспроможністю вітчизняної продукції, перш за все, з російськими аналогами, що спричинило спробу "Укрзалізниця" налагодити виробництво рухомого складу на власних вагоноремонтних заводах. Встановлено, що формується дефіцит вантажних вагонів в той час, коли підприємства-виробники рухомого складу розширюють свою присутність на ринках Росії, Ірану, Білорусії, Казахстану, країн Балтії. Вирішення проблеми запропоновано через підвищення конкурентних переваг промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту на основі інноваційної діяльності.

Розглянуто механізм досягнення конкурентних переваг залізничним транспортом, який передбачає характеристику моделі діяльності промислових підприємств "Укрзалізниці" та промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту як інвестиційно-інноваційну. Відзначено, що формування механізму не може бути здійснено окремим функціонуванням "Укрзалізниці" та промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту і потребує об'єднання зусиль при обов'язковій участі держави.

У другому розділі *"Теоретико-методологічні основи інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту"* проведено аналіз підходів до понять "інновація", "інвестиція", інноваційний потенціал", "інвестиційний потенціал"; удосконалено класифікацію інновацій в галузі залізничного транспорту, визначено структуру інноваційного потенціалу і його роль в підвищенні потенціалу транспортної системи України; розроблено перелік показників і дано оцінку стану транспортної залізничної мережі України; запропоновано шляхи поліпшення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту.

Відмінність підходів до визначення понять: "інновація", "інвестиція", інноваційний потенціал", "інвестиційний потенціал" обумовлено необхідність їх удосконалення стосовно діяльності промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту. Пріоритетні напрямки розвитку залізничної мережі України знаходяться в основі запропонованої класифікації інновацій за напрямками впливу. Вона характеризує вплив інноваційної діяльності промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту на впровадження прогресивних технологій транспортування, розвиток міжнародних транспортних коридорів та швидкісного руху.

Світовою практикою інвестиційної діяльності підтверджено, що найбільш перспективними видами інвестицій є інвестиції у інноваційні та науково-технічні проекти. Визначено, що у структурі джерел інвестування найбільша частка власних коштів підприємств, яких катастрофічно не вистачає. З'ясовано, що напрямками покращення інвестиційного забезпечення інноваційних проектів є: збільшення власних коштів на реалізацію інноваційних проектів за рахунок активізації діяльності інвестиційних банків, формування нових інвестиційних інститутів, використання коштів інвестиційних, пенсійних фондів, страхових компаній; пільгове оподаткування прибутку шляхом зменшення бази оподаткування на витрати на НДДКР або придбання високотехнологічної техніки; надання пільг підприємствам, установам та організаціям інноваційної інфраструктури; упровадження податкових "канікул", які передбачають звільнення від податків прибутку, що одержаний від реалізації інноваційних проектів; створення умов стимулювання фінансово-кредитних установ щодо кредитування інноваційної діяльності суб'єктів господарювання; створення державою стимулів страхових компаній, що виконують страхування інвестиційних ризиків під час виконання інноваційних проектів; розвиток системи венчурного фінансування.

Проведений аналіз дозволив визначити інвестиційно-інноваційний потенціал промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту,

розкрити роль в підвищенні потенціалу транспортної системи України (рис. 1) та досягненні перспектив входження України до ЄС (рис. 2).



Рис. 1. Роль інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств залізничного машинобудування в підвищенні потенціалу транспортної системи України

Головними вимогами Транс'європейської залізничної мережі є швидкість, інтермодальність (сумісність залізничних систем з іншими видами транспорту) та інтеропераційність (спільна праця транспортних систем різних країн). Сформульовано ключові орієнтири розвитку української залізничної мережі (рис. 3), стан якої пропонується розраховувати методом експертних оцінок на основі порівняння показників, що характеризують кожний принцип. За результатами розрахунків відповідність вітчизняної залізничної транспортної мережі європейським вимогам дорівнює 19,1 %, тобто є низькою.

Шляхами поліпшення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту визначено:

1) інноваційний реінжиніринг, що націлений на нарощення конкурентних переваг підприємств, їх фінансове оздоровлення, впровадження нових технологій, продукції;

2) підтримка на державному рівні пропозиції щодо впровадження відрахувань на розвиток залізничного транспорту крупними промисловими підприємствами, діяльність яких безпосередньо пов'язана з залізничними перевезеннями;

3) акумулювання інвестиційних ресурсів на базі інвестиційно-інноваційних фондів об'єднань підприємств;

4) створення на рівні залізниць Росії, України, Казахстану, Білорусії Міжнародного центру інноваційного розвитку залізничного транспорту країн-

учасниць;

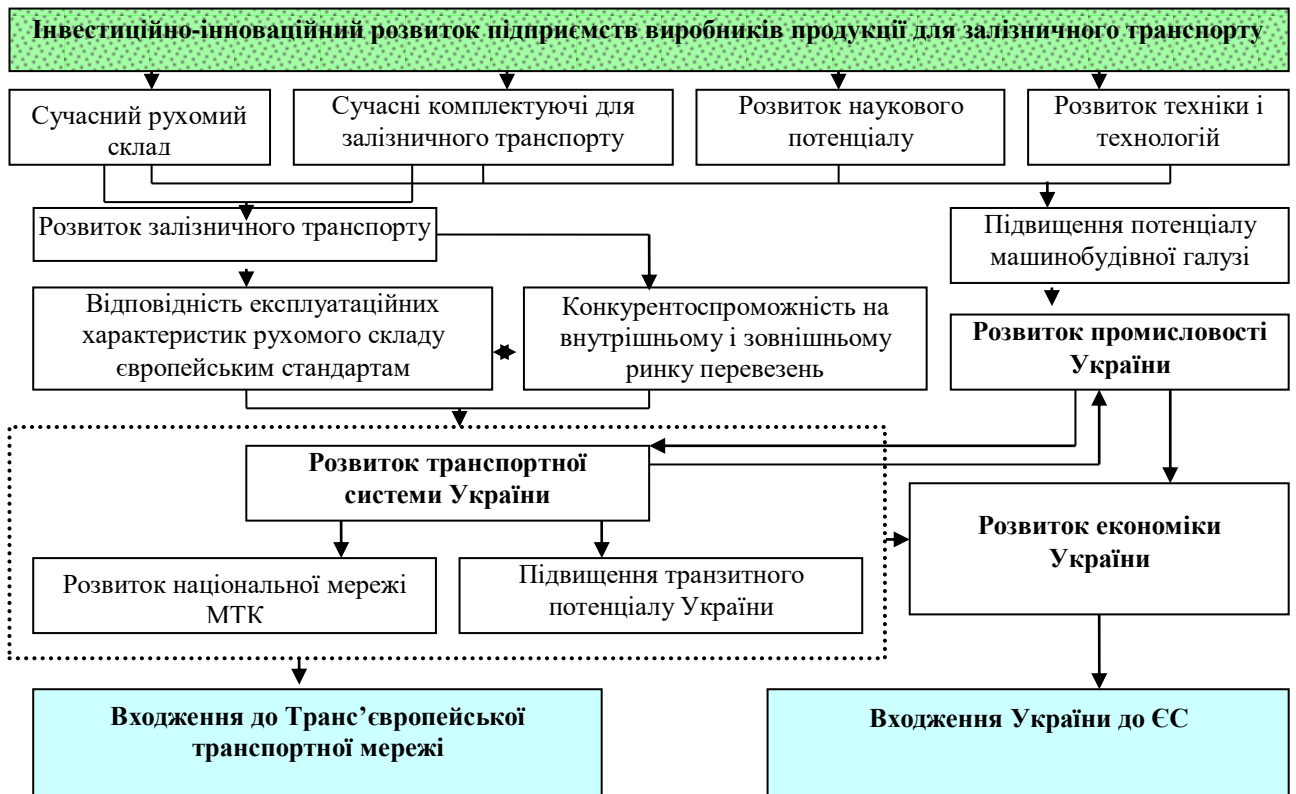


Рис. 2. Роль інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств залізничного машинобудування в досягненні перспектив входження України до ЄС

5) підтримка і розвиток на державному рівні системи венчурного фінансування;

6) встановлення на державному рівні сприятливих умов трансферу технологій;

3) здійснення інтеграції промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту з фінансово-інвестиційними, науково-дослідними структурами у складі ПФГ;

6) створення Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту України, що функціонує у тісній взаємодії з науковими інститутами;

7) налагодження тісної взаємодії з промисловими підприємствами, що входять до складу "Укрзалізниці" та підприємствами залізничного машинобудування Росії, Казахстану та Білорусії.

У третьому розділі " Модель ефективного використання інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту" виявлено ознаки, проблеми створення та функціонування ПФГ в Україні; узагальнено переваги ПФГ перед окремо функціонуючими підприємствами й визначено методичку порівняльної оцінки; розроблено основи функціонування ПФГ на базі промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту; обґрунтовано необхідність створення Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

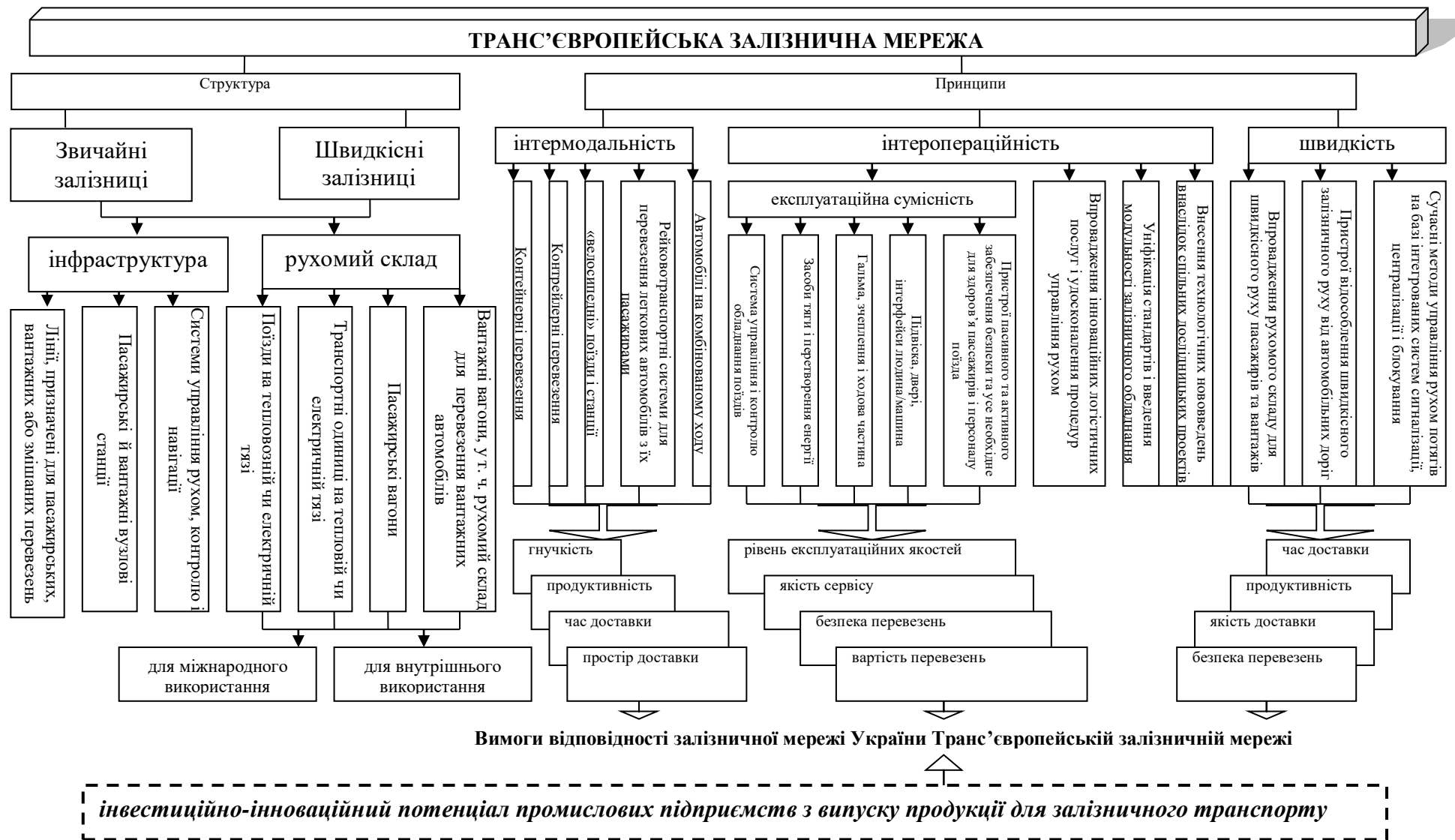


Рис. 3. Місце промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту в забезпеченні відповідності залізничної мережі України європейським вимогам

Тенденції розвитку світової економіки створюють необхідність формування вітчизняних ПФГ. Визначено труднощі створення ПФГ в Україні, в той час коли їх існування надає суттєві переваги порівняно з окремо функціонуючими підприємствами. Серед них: підвищення узгодженості дій підприємств в умовах виробничої кооперації; зменшення втрат за рахунок ефекту економії на масштабах; зменшення транспортних витрат; налагодження стійкого зв'язку з кредитно-фінансовими установами; посилення зацікавленості інвесторів; об'єднання інвестиційних ресурсів, шляхом акумулювання одержаних фінансових коштів в банках ПФГ та спрямування їх на фінансування цільових програм; об'єднання науково-інноваційної діяльності; оптимізація матеріально-фінансових потоків; зміцнення платіжної дисципліни між учасниками групи; відновлення розірваних раніше технологічних зв'язків в промисловості; збільшення стійкості усіх учасників групи; існування системи розподілу ризику на випадок можливих змін у середовищі розвитку; підвищення конкурентоспроможності продукції, що випускається.

ПФГ в галузі машинобудування для залізничного транспорту стає катализатором економічних та технічних перетворень залізничного транспорту. Це дозволило означити перспективи розвитку підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту через призму створення ПФГ у цій галузі.

Учасники ПФГ розглядаються як єдиний механізм, що здатен забезпечити розвиток залізничного транспорту. Існування вхідних та вихідних потоків дало підстави розглядати діяльність ПФГ як відтворювальний механізм (рис. 4).

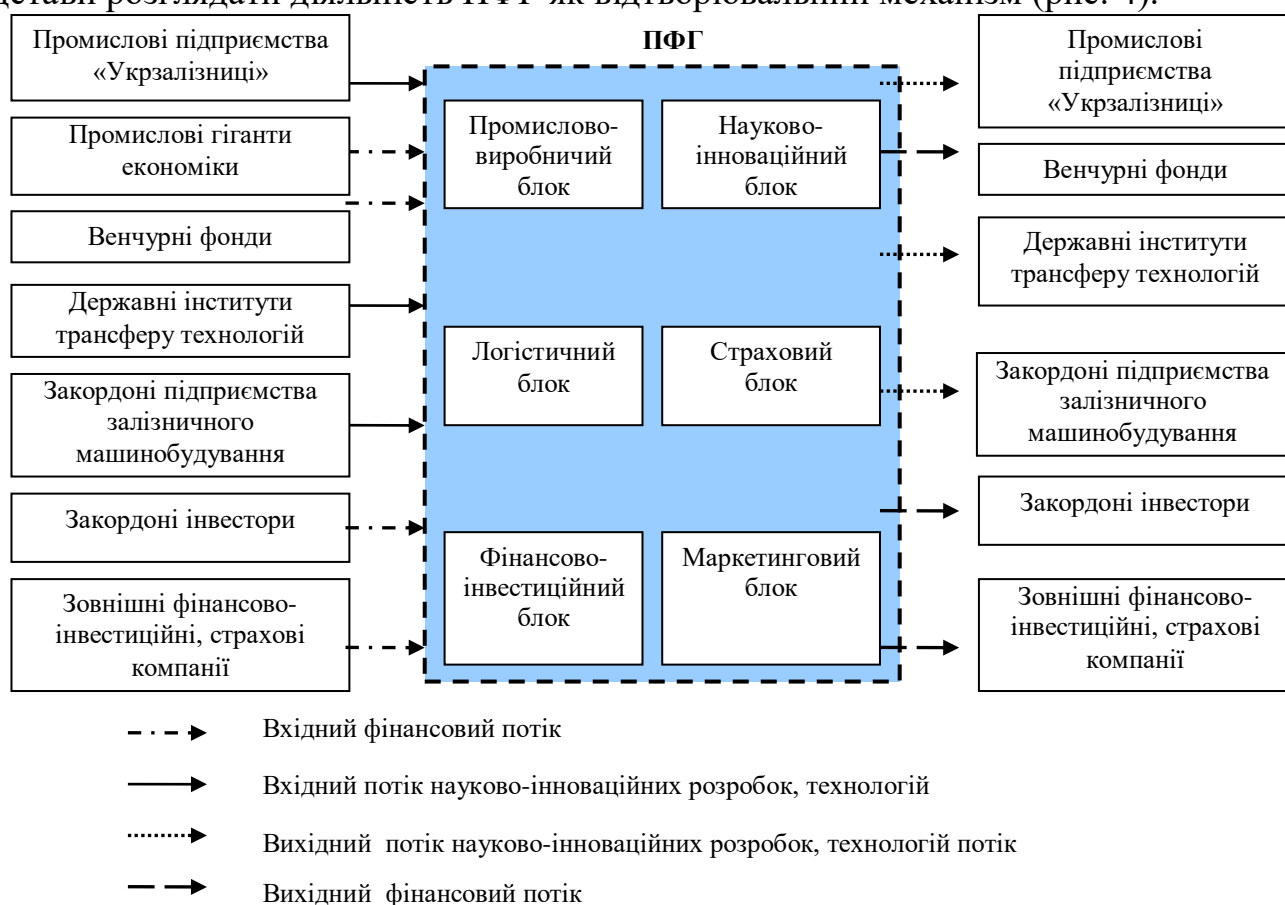


Рис. 4. Сукупність вхідних і вихідних потоків ПФГ

Фінансовий потік забезпечується за рахунок коштів: закордонних інвесторів, зовнішніх (ті що не входять до складу групи, але є резидентами України) фінансово-інвестиційних, страхових компаній, венчурного фінансування та коштів промислових гігантів економіки. Потік науково-інноваційних розробок, технологій обумовлений взаємодією підприємств ПФГ з: промисловими підприємствами «Укрзалізниці», державними інститутами трансферу технологій, закордонними підприємствами залізничного машинобудування (Росії, Білорусії, Казахстану).

Як перспективний напрямок залучення фінансових коштів є відрахування на розвиток залізничного транспорту з можливістю віднесення їх суми на валові витрати підприємства. Зазначено, що зацікавити підприємства-інвестори в інвестуванні розвитку залізничної транспортної системи можливе через державне регулювання тарифів на перевезення продукції, що створює економічний ефект на рівні підприємств та залізничного транспорту у цілому.

Потік науково-інноваційних розробок, технологій ПФГ пропонується акумулювати в межах Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту України (Центр), що повинен стати структурою у складі міжнародного центру, завдання якого полягають у: визначені спільних пріоритетних напрямків інноваційному розвитку залізничного транспорту країн-учасниць (Росія, Білорусія, Казахстан, Україна), що не суперечать завданням міжнародних організацій залізничного транспорту; створенні умов для обміну інноваційними технологіями в галузі залізничного машинобудування підприємств країн-учасниць; спільній науково-дослідній діяльності підприємств залізничного машинобудування; координуванні науково-інноваційної діяльності підприємств залізничного машинобудування відповідно до спільних пріоритетних напрямків інноваційному розвитку залізничного транспорту країн-учасниць. Центр пропонується включити у науково-інноваційний блок ПФГ.

Спільна наукова діяльність дозволяє економити кошти та підвищити виробничий потенціал промислових підприємств "Укрзалізниці". Співпраця вітчизняних і закордонних підприємств залізничного машинобудування, дає реальний шанс вирівняти розвиток залізничного транспорту країн-учасниць та створити умови формування єдиного залізничного простору, що здатен у майбутньому, за технологічними та експлуатаційними характеристиками, увійти до загальноєвропейського.

Звернення промислових підприємств до Центру відбувається у випадках: необхідності розробки або впровадження нових технологій; обміну технологіями та науково-інноваційними розробками; необхідності розширення або удосконалення асортименту продукції, що випускається (рис. 5).

Механізм інвестиційно-інноваційної взаємодії учасників ПФГ між собою та з зовнішнім середовищем передбачає створення інноваційного фонду, мета якого акумулювання потрібного обсягу фінансових ресурсів задля інвестування впровадження інновацій на рівні ПФГ. В його рамках здійснюється мобілізація усіх можливих фінансових ресурсів на здійснення інновацій, включаючи залучення на пайовій основі сторонніх організацій. Джерелами формування інноваційного фонду можуть бути: кредити комерційного банку, державні безпроцентні кредити, інвестиційний капітал юридичних та фізичних осіб у формі фінансової пайової

участі в спільному проекті, власні фінансові кошти підприємств-учасників ПФГ та інше.

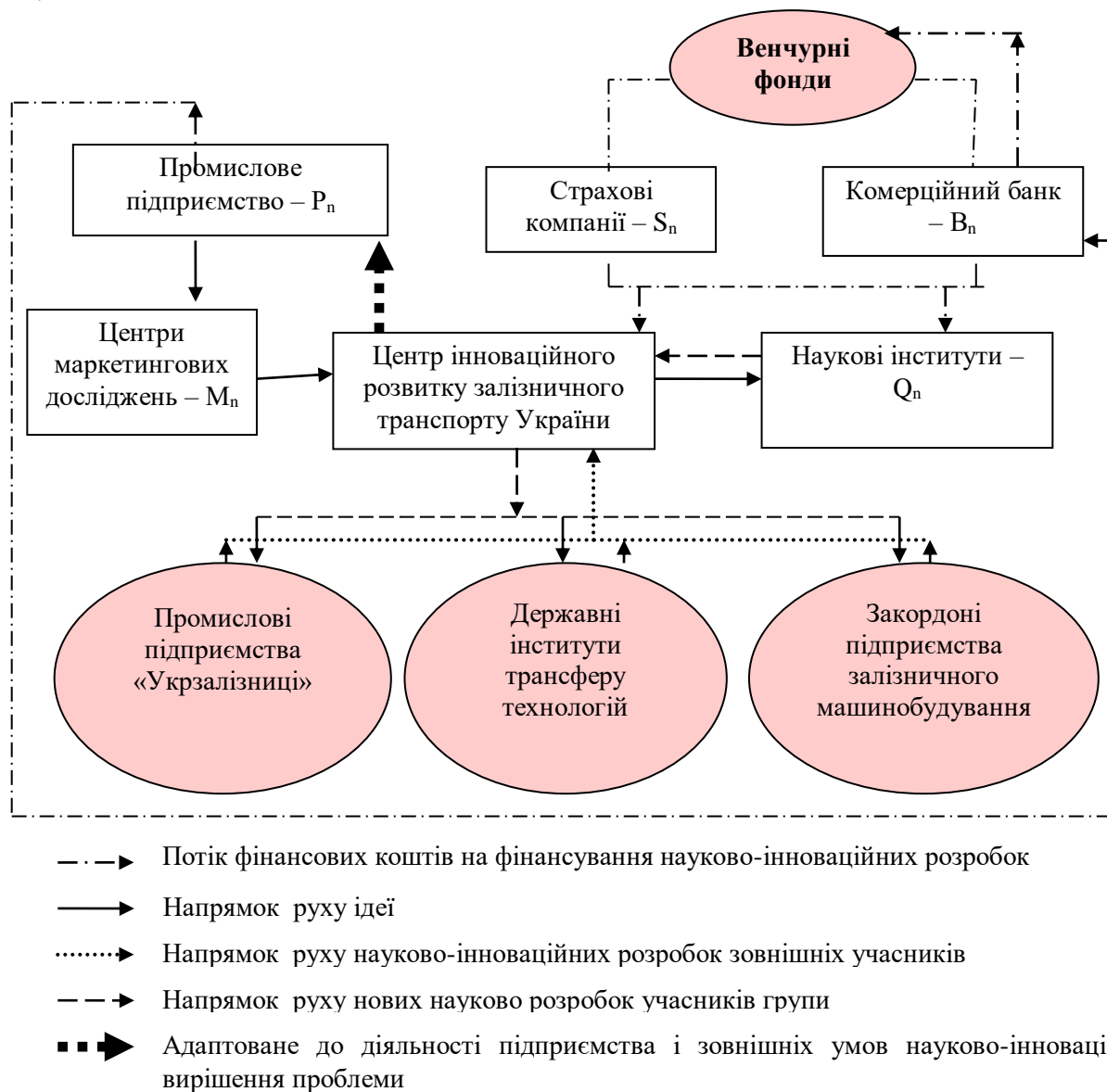


Рис 5. Схема науково-інноваційного забезпечення підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту в складі ПФГ

З метою оцінки доцільності функціонування підприємств у рамках ПФГ визначено методика порівняльної рейтингової оцінки ефективності діяльності підприємств, які входять до складу ПФГ, та які діють окремо. Вона використовує систему критеріїв за трьома розділами: 1) показники ефективності виробництва; 2) показники фінансового стану; 3) показники інноваційного потенціалу.

ВИСНОВКИ

У дисертації запропоновано нове вирішення важливої науково-практичної проблеми з розробки теоретичних і методологічних основ аналізу стану і перспективного інноваційного розвитку залізничного транспорту в умовах

інтеграційних процесів, що знаходиться в прямій залежності від підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту. Це дозволило сформулювати наступні висновки:

1. Поступовий перехід від екстенсивних до інтенсивних факторів економічного розвитку потребує впровадження інвестиційно-інноваційної моделі економічного зростання. Вона є умовою сприйняття України як розвинутої держави європейської спільноті. З'ясовано, що проблеми конкурентоспроможності України пов'язані з відставанням в інноваційній сфері, науковій діяльності. Відтак ключовими завданнями в прискоренні інтеграційних процесів України до ЄС визначено: динамічний розвиток інновацій, розвиненість інноваційної та інформаційної інфраструктури, розповсюдження знань, сучасна та динамічна наука. З метою успішної інтеграції запропоновано відмовитися від наздоганяючого розвинутої країни типу розвитку, а скоріше створити умови впровадження власних інноваційних розробок підприємствами пріоритетних галузей економіки.

2. Визначено, що основними конкурентами в сфері перевезень є автомобільний і залізничний транспорт, перевага першого з яких суттєво відчувається в останні роки. Проте, принципи Європейського транспортного законодавства передбачають заходи перерозподілу обсягів перевезень в бік залізничного транспорту, від технічного стану якого залежить можливість впровадження швидкісного руху залізницями України, розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів, застосування прогресивних технологій перевезення. Доведено, що досягнення вітчизняною залізничною мережею рівня розвитку європейської знаходиться в прямій залежності від інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту.

3. Проведений аналіз Європейського законодавства в галузі транспорту дозволив сформулювати ключові принципи функціонування залізничної мережі України – інтеграційність, інтермодальність та швидкість. Орієнтирами розвитку повинні бути: гнучкість, продуктивність, якість сервісу, якість, простір, час доставки, рівень експлуатаційних якостей, безпека та вартість перевезень. Розроблено перелік показників, які більш повною мірою, ніж існуючі, дозволяють оцінити відповідність вітчизняної залізничної мережі європейським вимогам. Проведено оцінку вітчизняної залізничної мережі щодо відповідності Транс'європейській та зроблено висновок про незадовільний стан, що залежність від наявності сучасного рухомого складу, виробництво якого є предметом діяльності промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту, та визначається їх можливістю впроваджувати інновації.

4. Критичний рівень зносу рухомого складу залізниць України вимагає швидкого оновлення, темпи якого незадовільні. Вирішення проблеми ускладнюється відсутністю взаємоузгодженості інтересів між промисловими підприємствами, які випускають рухомий склад і керівництвом «Укрзалізниця». Як наслідок ситуація – недопостачання необхідної кількості рухомого складу для оновлення і забезпечення зростаючого обсягу перевезень при експортній

направленості діяльності промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту. Запропоновано механізм співпраці вищезазначених суб'єктів у процесі здійснення інноваційної діяльності, що має багатобічний вплив на розвиток залізничного транспорту України.

5. В умовах конкурентної боротьби між видами транспорту доведено, що найбільш стійкими є інноваційні переваги. З цієї позиції запропоновано нове визначення таких понять як «конкурентна перевага залізничного транспорту» - сукупність характеристик діяльності залізничного транспорту, яка надає можливість швидко реагувати на зміни у конкурентному середовищі та на вимоги ринку у сфері перевезень, яка формується на основі його інноваційного розвитку; «конкурентна перевага промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту - характеристика діяльності, яка на основі формування і реалізації інвестиційно-інноваційного потенціалу створює певні переваги над конкурентами. Розроблено механізм досягнення конкурентних переваг залізничним транспортом, що характеризується як комплекс заходів, що забезпечує здатність залізничного транспорту домінувати на ринку внутрішніх вантажних і пасажирських перевезень та вийти на ринок міжнародних перевезень, а також що визначає спроможність відповідати європейським вимогам щодо залізничних перевезень.

6. Проведений аналіз класифікаційних характеристик інновацій різних науковців визначив необхідність відокремити ті, які є характерними для промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту. Запропоновано нову класифікацію, в основі якої знаходиться вплив інноваційної діяльності таких підприємств на впровадження прогресивних технологій транспортування, розвиток міжнародних транспортних коридорів та швидкісного руху. Наведено склад інноваційного, інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту та визначено роль останнього в підвищенні потенціалу транспортної системи України, що полягає у створенні конкурентоспроможної продукції на основі інновацій, яка здатна забезпечити потреби розвитку залізничного транспорту на шляху євроінтеграції.

7. Перспектива комплексного ефекту на рівні галузі машинобудування та транспортної системи України свідчить про необхідність заходів, що направлені на підвищення конкурентоспроможності через інвестиційно-інноваційний розвиток. Шляхами поліпшення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту визначено: інноваційний реінжиніринг, впровадження відрахувань промисловими гігантами на інноваційний розвиток залізничного транспорту, розвиток сфери венчурного фінансування та державних інститутів трансферу технологій, налагодження взаємодії з промисловими підприємствами «Укрзалізниця» та підприємствами залізничного машинобудування Росії, Казахстану, Білорусії, об'єднання підприємств у складі ПФГ.

8. Характеристиками сучасних економічних систем є тенденції до інтеграції, до створення корпоративних структур. Переваги, що отримують підприємства-учасники ПФГ, дають підстави зробити висновок щодо

перспективного розвитку промислового виробництва для потреб залізничного транспорту на їх основі. ПФГ запропоновано розглядати як фінансово-індустріально-комерційний комплекс з розвинутими горизонтальними і вертикальними зв'язками між учасниками, як єдиний організаційний центр, який здійснює регулювання потоками капіталу. Розкрито теоретичні і методологічні особливості функціонування ПФГ на базі промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту, обґрунтовано склад учасників, проведено моделювання вхідних і вихідних фінансових потоків та потоків науково-інноваційних розробок, технологій. Існування останніх дозволило сформулювати підхід до діяльності ПФГ як до відтворювального механізму. Ефективність інноваційної діяльності ПФГ запропоновано підвищити за рахунок створення Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту, який сприятиме вирішенню питань: розробки і впровадження нових технологій, обміну технологіями та науково-інноваційними розробками, розширення та удосконалення асортименту продукції, що випускається;

9. Доведено більш ефективне функціонування підприємств у складі ПФГ. Запропоновано методику рейтингової порівняльної оцінки ефективності діяльності підприємств у складі ПФГ з окремо функціонуючими підприємствами, що характеризується наявністю не суб'єктивного подання експертів, а найвищих результатів, досягнутих в реальній ринковій конкуренції всієї сукупності порівняльних об'єктів.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Калініченко Л. Л. Джерела формування інвестиційних ресурсів основних і обігових коштів підприємств / Л. Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. - № 5 - 6. – С. 207 – 210.

2. Калініченко Л. Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л. Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. - Випуск 236, Т. 2. — С. 222 — 227.

3. Калініченко Л. Л. Промислово-фінансова інтеграція в інвестиційному забезпеченні розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні / Л. Л. Калініченко // Науково-технічний збірник «Коммунальное хозяйство городов». Сер.: «Економічні науки» – Київ: Техніка, 2008. - № 80. – С. 220 – 225.

4. Калініченко Л. Л. Формування інвестиційних ресурсів підприємств залізничного транспорту / Л. Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2008. - № 21. – С. 29 – 33.

5. Калініченко Л. Л. Роль інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств у прискоренні інтеграції вітчизняної транспортної системи до загальноєвропейської / В. Л. Дикань, Л. Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2008. -

№ 23. –С. 58 – 64.

6. Калініченко Л. Л. Інноваційна діяльність – основа конкурентних переваг залізничного транспорту / Л. Л. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2008. - № 24. –С.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

7. Калініченко Л. Л. Фактори впливу на конкурентоспроможність підприємств транспортної галузі // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : III міжнар. наук.-практ. конф., 5-10 червня 2007 р. : тези доп. — Коктебель, 2007. —С. 18 - 20.

8. Калініченко Л. Л. Інноваційні процеси в промисловості регіонів / Л. Л. Калініченко // Наука и технологии: шаг в будущее – 2008: IV міжнар. наук.-практ. конф., 1-15 березня 2008 р. : тези доп., т. 2 — Прага, 2008. — С. 18 – 19.

9. Калініченко Л. Л. Фінансово-кредитне забезпечення як основа інноваційної діяльності підприємств / Л. Л. Калініченко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : IV міжнар. наук.-практ. конф., 2-7 червня 2008 р. : тези доп. — Коктебель, 2008. — С. – 95 - 96.

АНОТАЦІЯ

Калініченко Л. Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2008.

Дисертаційну роботу присвячено розробці науково обґрунтованих теоретичних засад і практичних рекомендацій щодо підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту у складі ПФГ.

Розглянуто сутність та роль інноваційного розвитку в умовах інтеграційних процесів; означено напрямки державної підтримки інноваційних процесів в Україні; проаналізовано сучасне становище і перспективи інноваційного розвитку залізничного транспорту України; запропоновано механізм досягнення конкурентних переваг залізничним транспортом через інвестиційно-інноваційну діяльність. Удосконалено класифікацію інновацій в галузі залізничного транспорту, визначено структуру інвестиційно-інноваційного потенціалу і його роль в підвищенні потенціалу транспортної системи України та досягнення перспектив інтеграції України з ЄС. Розроблено перелік показників і дано оцінку стану транспортної залізничної мережі України; запропоновано шляхи поліпшення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств з випуску

продукції для залізничного транспорту. Виявлено ознаки, проблеми створення та функціонування ПФГ в Україні; узагальнено переваги ПФГ перед окремо функціонуючими підприємствами й запропоновано методику порівняльної оцінки; розроблено основи функціонування ПФГ на базі промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту; обґрунтовано необхідність створення Центру інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

Ключові слова: інвестиційно-інноваційний потенціал, промислово-фінансова група, інтеропераційність, інтермодальність, конкурентні переваги.

АННОТАЦІЯ

Калиниченко Л.Л. Повышение инвестиционно-инновационного потенциала промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта в условиях интеграционных процессов. - Рукопись.

Диссертация на присвоение ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2008.

Диссертационная работа посвящена разработке научно обоснованных теоретических основ и практических рекомендаций по повышению инвестиционно-инновационного потенциала промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта в составе ПФГ.

В условиях возрастающей конкуренции со стороны автомобильного транспорта, с целью укрепления позиций отечественной железнодорожной транспортной системы, необходимы мероприятия, которые направлены на инвестиционно-инновационное развитие: качественное изготовление и серийное производство нового подвижного состава, сокращение сроков освоения и внедрения прогрессивной техники и эффективных технологий для переоснащения железнодорожного транспорта; создание локомотивов нового поколения с повышенной мощностью и другое. Все это определяется эффективностью осуществления инновационной деятельности предприятий, которые заняты производством железнодорожного подвижного состава.

Главной проблемой отечественного рынка подвижного состава выявлено отсутствие заинтересованности "Укрзалізниці" закупать его у отечественных производителей, что связано с неконкурентоспособностью. Решение проблемы предложено с помощью повышения конкурентных преимуществ промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта на основе инновационной деятельности. Рассмотрено механизм достижения конкурентных преимуществ железнодорожным транспортом, который предусматривает характеристику модели деятельности промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта как инвестиционно-инновационную и требует объединения усилий с "Укрзалізницею" при обязательном участии

государства.

Предложено классификацию инноваций в отрасли железнодорожного транспорта на основе введения классификационного признака – направленность влияния инновационной деятельности промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта на внедрение прогрессивных технологий транспортировки, развитие международных транспортных коридоров и скоростного движения.

Определена роль инвестиционно-инновационного потенциала промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта в повышении потенциала транспортной системы Украины и достижении перспектив вхождения Украины в ЕС.

Анализ Европейского законодательства в сфере транспорта позволил обозначить основные требования к современной транспортной системе: интермодальность, интероперационность и скорость. Они легли в основу разработки перечня показателей, оценка которых позволила определить состояние украинской железнодорожной транспортной сети.

Пути инвестиционно-инновационного потенциала промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта определено: инновационный реинжиниринг; поддержка на государственном уровне предложений, касающихся внедрения отчислений на развитие железнодорожного транспорта промышленными гигантами экономики; аккумуляция инвестиционных ресурсов на базе инвестиционно-инновационных фондов объединений предприятий; создание на уровне железных дорог России, Казахстана, Белоруссии и Украины Международного центра инновационного развития железнодорожного транспорта стран-участниц; поддержка на государственном уровне системы венчурного финансирования и трансфера технологий; осуществления интеграции промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта с финансово-инвестиционными, научно-исследовательскими структурами в составе ПФГ; создание Центра инновационного развития железнодорожного транспорта, который функционирует в сотрудничестве с научными институтами; налаживание взаимоотношений с промышленными предприятиями, которые входят в состав "Укрзалізниці" и предприятиями железнодорожного машиностроения России, Казахстана и Белоруссии.

Современные проблемы промышленных предприятий по выпуску продукции для железнодорожного транспорта позволили рассматривать возможность их решения через призму создания ПФГ. При этом деятельность ПФГ рассматривается как воспроизводственный механизм, который характеризуется наличием входящих и исходящих потоков. Поток научно-инновационных разработок и технологий предложено аккумулировать в рамках Центра инновационного развития железнодорожного транспорта, который рассматривается как элемент в составе Международного центра.

Ключевые слова: инвестиционно-инновационный потенциал, промышленно-финансовая группа, интероперационность, интермодальность, конкурентные преимущества.

ABSTRACT

L.L. Kalinichenko. Rising Investment and Investment Potential of Industrial Enterprises for Railroads Transportation under Integration Processes. – Manuscript.

Thesis for obtaining Candidate of Science Degree, Speciality 08.00.03 – Economics and National Economy Management. Ukrainian State Academy of Railroads Transportation, Kharkiv, 2008.

This thesis is devoted to development of scientifically grounded theoretic principles and practical recommendations on rising investment and investment potential of industrial enterprises producing for railroads transportation within IFG.

Essence and role of innovation development under integration processes are researched; directions of state support of innovation processes in Ukraine are designated; today's situation and prospectives of innovation development of Ukrainian railroads transportation are examined; mechanism of reaching competence advantages by railroads due to investments and innovations is proposed. Classification of innovations in railroads transportation is improved, structure of innovation and investment potential and its role in rising transportation system of Ukraine and reaching prospectives of Ukraine and EU integration are defined. List of performances is developed and condition of railroad transportation system of Ukraine is evaluated; ways of improvement of investment and innovation potential of industrial enterprises producing for railroads transportation. IFG signs, problems of creation and functioning are defined; advantages of IFG compared to separate enterprises, methods for comparative evaluation are proposed; fundamentals for IFG functioning on the basis of industrial enterprises manufacturing products for railroad transportations; necessity of creation of the Railroads Transportation Innovation

Development Center of Ukraine is grounded.

Keywords: investment and innovation potential, Industrial and Financial Group (IFG), interoperability, intermodality, competence advantages.

Калініченко Людмила Леонідівна

**ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ З ВИПУСКУ ПРОДУКЦІЇ ДЛЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

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

Н.Є. Каличева

Підписано до друку . .2008р.
Формат паперу 60x84 1/16. 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, пл.Фейербаха,7