

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Міщенко Сергій Петрович

УДК: 330.522.2:656.2

**ІННОВАЦІЙНЕ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2009

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
Яковлєв Анатолій Іванович,
Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», завідувач кафедри економіки і маркетингу;

кандидат економічних наук, доцент
Гненний Микола Васильович,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. В. А. Лазаряна, завідувач кафедри економіки та менеджменту.

Захист відбудеться « 11 » червня 2009 р. о 15³⁰ 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 «29» квітня 2009 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. В останній час економіка України зазнала суттєвих негативних змін. Особливо це позначилося на промисловій сфері, а отже, й на транспортному комплексі як індикаторі економічного становища країни. Зменшення обсягів перевезень, прибутку доповнили перелік проблем залізничного транспорту, серед яких - катастрофічний стан рухомого складу.

Ось чому своєчасне і повне відтворення основних фондів залізничного транспорту є підґрунтям конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень, впливає на розвиток вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів, транзитний потенціал транспортної системи України.

Можливість розширеного відтворення основних фондів залізничного транспорту пов'язана з організацією інноваційної діяльності, яка в конкурентних умовах ринку покликана забезпечити зміцнення позицій залізничного транспорту та реалізацію його стратегічних цілей. Успішне здійснення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту потребує приведення інноваційного процесу у відповідність до сучасних вимог. У зв'язку з цим виникає об'єктивна необхідність дослідження теоретичних основ і методичних розробок з формування інноваційної системи розвитку залізничного транспорту, зокрема відтворення його основних фондів.

Вагомий внесок у розвиток теорії відтворення зробили такі класики економічної думки, як К. Маркс, Ф. Кене та ін., вітчизняні та зарубіжні вчені: Ф.Г. Газізуллін, А. Н. Золотарьов, О. В. Кленін, В. С. Котковський, Н. В. Швець. Окремі аспекти відтворення основних фондів розглядаються у працях Р. В. Шедловського, С. В. Чернова, О. В. Паська.

Серед вітчизняних вчених і практиків, що займаються проблемами інноваційного розвитку, необхідно визначити З. О. Адаманову, Л. Л. Антонюка, О. В. Ареф'єву, С. Г. Галузу, А. В. Гриньова, В. М. Гриньову, В. Л. Диканя, В. В. Дорофійєнка, О. С. Іванілова, С. М. Ілляшенко, В. П. Ільчука, Н. Т. Рудь, Л. О. Українську, А. І. Яковлева. Вирішенню цієї проблеми на транспорті присвячені роботи: О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, В. П. Ільчука, Г. М. Кірпи, В. Г. Шинкаренка.

Необхідність реформування залізничної галузі з метою підвищення ефективності її діяльності доводять Є. І. Балака, Д. І. Бойко, О. В. Буковський, М. В. Гненний, В. Л. Дикань, Г. Ейтутіс, Л. О. Позднякова, Ю. М. Цетов.

Незважаючи на наявність великої кількості наукових розробок, практична діяльність підприємств залізничного транспорту недостатньо забезпечена науково обґрунтованими методичними рекомендаціями щодо ефективної організації відтворювального процесу основних фондів, в основі якого знаходиться інноваційна діяльність. Це пов'язано з тим, що не всі теоретичні аспекти цієї

проблеми розроблені достатньо повно. Окрім цього, необхідна адаптація існуючих теоретичних положень до галузевої специфіки залізничного транспорту. Так, потребують уточнення: категорія «виробничий потенціал» залізничного транспорту з встановленням факторів впливу; відтворення основних фондів та його фактори; складові відтворювального процесу; модель інноваційного процесу. Подальшої розробки потребують методика оцінки стану відтворювального процесу на підприємствах залізничного транспорту та основи реструктуризації їх інноваційної сфери.

Невирішеність зазначених питань зумовила вибір теми дисертаційної роботи, а також її мету, завдання та основні напрямки дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана як ініціативна згідно з планом науково-дослідної роботи кафедри економіки, організації та управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту за темами "Залучення об'єктів підприємницької діяльності у сферу обслуговування транспортних коридорів" та "Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів", відповідає цілям та завданням, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України на 2004 - 2015 рр. "Шляхом європейської інтеграції", Програмі розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 роки, Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних засад та обґрунтування науково-практичних пропозицій щодо здійснення процесу відтворення основних фондів ПЗТ на інноваційній основі шляхом підвищення ефективної їх інноваційної діяльності.

Відповідно до мети дослідження необхідно вирішити такі завдання:

- розглянути орієнтири подальшого розвитку транспортної системи України та перешкоди на шляху їх досягнення;
- встановити складові конкурентоспроможності та означити місце стану основних фондів серед факторів, що впливають на неї та на виробничий потенціал залізничного транспорту;
- запропонувати підхід до забезпечення відтворення основних фондів (рухомого складу), враховуючи особливості залізничного транспорту;
- означити складові процесу відтворення основних фондів ПЗТ;
- дослідити існуючі моделі інноваційних процесів та розробити модель інноваційного процесу залізничного транспорту;
- розробити методика оцінки розвиненості інноваційної складової процесу відтворення основних фондів ПЗТ;
- розкрити основні заходи, реалізація яких уможливило створення

інноваційної системи залізничного транспорту;

- обґрунтувати необхідність та означити цілі реструктуризації ПЗТ з метою їх інноваційного розвитку;

- розробити заходи комплексного розвитку інноваційної системи залізничного транспорту на галузевому та державному рівнях.

Об’єкт дослідження – процес відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту.

Предмет дослідження – інноваційна діяльність на рівні підприємств залізничного транспорту та галузі в цілому як основа активізації відтворення основних фондів.

Методи дослідження. Теоретичною основою дослідження є теорія відтворення основних фондів, праці вітчизняних і закордонних вчених і фахівців з питань інноваційної діяльності, інновацій, реструктуризації підприємств. Інформаційною базою дослідження стали нормативно-правові акти України, матеріали Державного комітету статистики та Державної адміністрації залізничного транспорту України, дані звітності структурних підрозділів Південної та Донецької залізниць.

Для вирішення поставлених у дисертації завдань використані такі загальнонаукові методи: *структурно-логічного аналізу* – для побудови логіки та структури роботи; *порівняльних характеристик* – при встановленні факторів впливу на виробничий потенціал ПЗТ та можливість здійснення відтворювального процесу основних фондів залізничного транспорту, а також при визначенні заходів, які уможливають створення інноваційної системи залізничного транспорту; *аналізу і синтезу результатів* – при оцінці стану та дослідженні перспектив функціонування залізничного транспорту та його підприємств; *групувань, динамічних рядів, структуризації цілей* – при вивченні закономірностей і суперечностей управління процесом відтворення основних фондів підприємств; *моделювання* – при розробці моделі інноваційного процесу залізничного транспорту; *графічний* – для оформлення висновків проведених досліджень. Як спеціальні методи використані: *системний та програмно-цільовий підходи* – при розробці заходів галузевої та державної підтримки інноваційної діяльності ПЗТ; *експертних оцінок* – при проведенні оцінки та аналізу розвиненості інноваційної складової процесу відтворення основних фондів ПЗТ.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в поглибленні теоретичних засад організації відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту та обґрунтуванні методичних рекомендацій з реалізації ефективної інноваційної діяльності, що підвищує конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень, а саме:

вперше:

- розроблено концепцію стратегічного управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту, що передбачає побудову комплексної інноваційної системи та включає наступні складові: визначення

стратегічних і тактичних цілей підприємств; формування оргструктури, управлінських функцій, інформаційного забезпечення у сфері інноваційної діяльності; підвищення відповідної кваліфікації персоналу; налагодження співробітництва з залізничним машинобудуванням з інноваційних питань; створення науково-дослідного сектора інноваційної спрямованості; створення інноваційної інфраструктури та фінансове забезпечення інноваційного розвитку підприємств;

удосконалено:

– організаційну структуру управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту за рахунок створення вертикальної структури інноваційного розвитку галузі;

– підхід до процесу відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від діючої практики, передбачає поєднання інноваційної, інвестиційної, ресурсної та інституціональної складових, що дозволяє розглядати його як системне явище;

– класифікацію факторів впливу на виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту за ознаками характеру впливу та відношення до підприємства;

– визначення поняття «відтворення основних фондів залізничного транспорту», зміст якого окреслено виходячи з необхідності здійснення заходів щодо підтримки, модернізації та оновлення основних фондів, які мають постійний характер, відбуваються своєчасно та спрямовані на досягнення стратегічних цілей підприємств залізничного транспорту;

– систему факторів впливу на процес відтворення основних фондів залізничного транспорту за рахунок доповнення переліку внутрішніх факторів, серед яких: готовність підприємств до оновлення; узгодженість взаємозв'язку «Укрзалізниці» та підприємств, що обслуговують її потреби; інноваційна діяльність структурних підрозділів та залізниць; розвиненість ремонтної бази;

дістало подальшого розвитку:

– методика оцінки розвиненості інноваційної складової процесу відтворення рухомого складу підприємств залізничного транспорту, в якій застосовано комплекс показників, що характеризують організацію інноваційної діяльності, рівень розвитку інтелектуальних ресурсів та інноваційної інфраструктури;

– методологічні основи реструктуризації підприємств залізничного транспорту з метою інноваційного розвитку, у відповідності до яких передбачається реалізація первинних та вторинних цілей щодо ефективного функціонування в конкурентному середовищі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що вони є методичною базою забезпечення відтворення основних фондів на основі інноваційної діяльності ПЗТ, яка спрямована на вирішення проблеми конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень.

Практичну цінність пропозицій автора підтверджено їх використанням при

розробці стратегії подальшої розбудови інноваційної сфери залізничного транспорту в цілому, та його окремих підприємств (довідка 0016/П-9 від 12 січня 2009 р.). Результати дослідження враховуються також при встановленні і обґрунтуванні основних напрямків удосконалення інноваційної діяльності на рівні галузі та залізниць (довідка 05/99 від 23 грудня 2008 р.).

Теоретичні здобутки, отримані у процесі наукового дослідження, використовуються у навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін "Економіка залізничного транспорту", "Економіка підприємств" (довідка 010/09 від 16 січня 2009 р.)

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною, завершеною роботою. Опубліковані одноосібно наукові праці містять ті положення, висновки й пропозиції, які сформульовані автором і відображають його внесок у дослідження проблеми. З наукової праці, опублікованій у співавторстві, стаття [6], у дисертації використані тільки ті положення, що становлять особистий внесок здобувача, а саме розробка теоретичних основ виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту України та визначення складових конкурентоспроможності залізничного транспорту та факторів, які на них впливають.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення й науково-практичні результати дослідження доповідалися і були схвалені на 5 науково-практичних конференціях, серед яких 4 міжнародні, у тому числі: II всеукраїнська міждисциплінарна наук.-практ. конф. "Бар'єри і можливості розвитку малого та середнього бізнесу в Україні" (7-8 грудня 2006 р., Київ); V міжнар. наук.-практ. конф. "Наука і освіта - 2002" (5-7 березня 2002 р., Дніпропетровськ); IV міжнар. наук.-практ. конф. "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи" (2-7 червня 2008 р., Коктебель); IV міжнар. наук.-практ. конф. "Перспективные разработки науки и техники -2008" (7-15 листопада 2008 р., Пшемисль); V міжнар. наук.-практ. конф. "Ключевые аспекты научной деятельности" (7-15 січня 2009 р., Пшемисль).

Публікації. Результати дослідження опубліковано в 13 працях, з яких 8 наукових статей надруковано в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 2,55 друк. арк., з них особисто автору належить 2,4 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи складає 193 сторінки комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 144 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровано 31 рисунком, 8 таблицями та містять 10 додатків. Список використаних джерел налічує 179 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичне значення, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У *першому розділі - "Економічна природа відтворення основних фондів та їх інноваційна складова"* – досліджено сутність, склад основних фондів, їх роль у розвитку виробничо-технічної бази та підвищенні конкурентоспроможності залізничного транспорту, визначено сутність, зміст, умови та інноваційну стратегію відтворення його основних фондів.

Ефективне формування та використання основних фондів – найважливіша умова збільшення виробничого (технічного) потенціалу підприємства, галузі, економіки країн в цілому. Виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту (залізниць) - це сукупність наявних факторів виробництва (основних фондів, оборотних засобів, нематеріальних активів та технічного персоналу), що знаходяться у постійній динаміці та забезпечують спроможність залізниць здійснювати перевезення вантажів і пасажирів відповідно до світових та європейських стандартів. В дисертації запропоновано перелік факторів, що впливають на рівень виробничого потенціалу ПЗТ (рис. 1).

Практична реалізація виробничого потенціалу здійснюється в результаті відтворення (простого і розширеного) основних фондів. Під відтворенням, наприклад, рухомого складу залізничного транспорту автор розуміє постійний процес його своєчасного оновлення, модернізації та підтримки, спрямований на досягнення його стратегічних цілей. В роботі розкрито фактори, що впливають на процес відтворення, а саме внутрішні фактори (власні фінансові ресурси, кваліфікаційний рівень кадрів, амортизаційна політика, готовність залізниць до оновлення, узгодженість взаємозв'язку «Укрзалізниця» та підприємств, які обслуговують її потреби, інноваційна діяльність лінійних підприємств та залізниць, комплексність оновлення, розвиненість ремонтної бази) та зовнішні фактори (розвиненість інноваційної інфраструктури, заходи державного регулювання, наявність зовнішніх джерел фінансування, співробітництво в галузі інноваційних розробок для залізниць, існуючі конкуренти на ринку перевезень, міжнародні стандарти щодо залізничної техніки та якості перевезень, можливість підприємств-постачальників забезпечити необхідні обсяги оновлення).

На базі аналізу сучасного стану виробничого потенціалу, негативних тенденцій і проблем відтворення основних фондів залізничного транспорту обґрунтовано головний висновок щодо подальшої стратегії розвитку транспортної системи, підвищення її конкурентоспроможності. Ця стратегія повинна визначатися як інноваційна та спиратися на новітні транспортні технології, оновлення рухомого складу, експлуатаційні характеристики якого відповідають сучасним прогресивним тенденціям в галузі залізничної техніки.

В зв'язку з цим в дисертації розроблена загальна схема складових та факторів конкурентоспроможності ПЗТ (рис. 2).

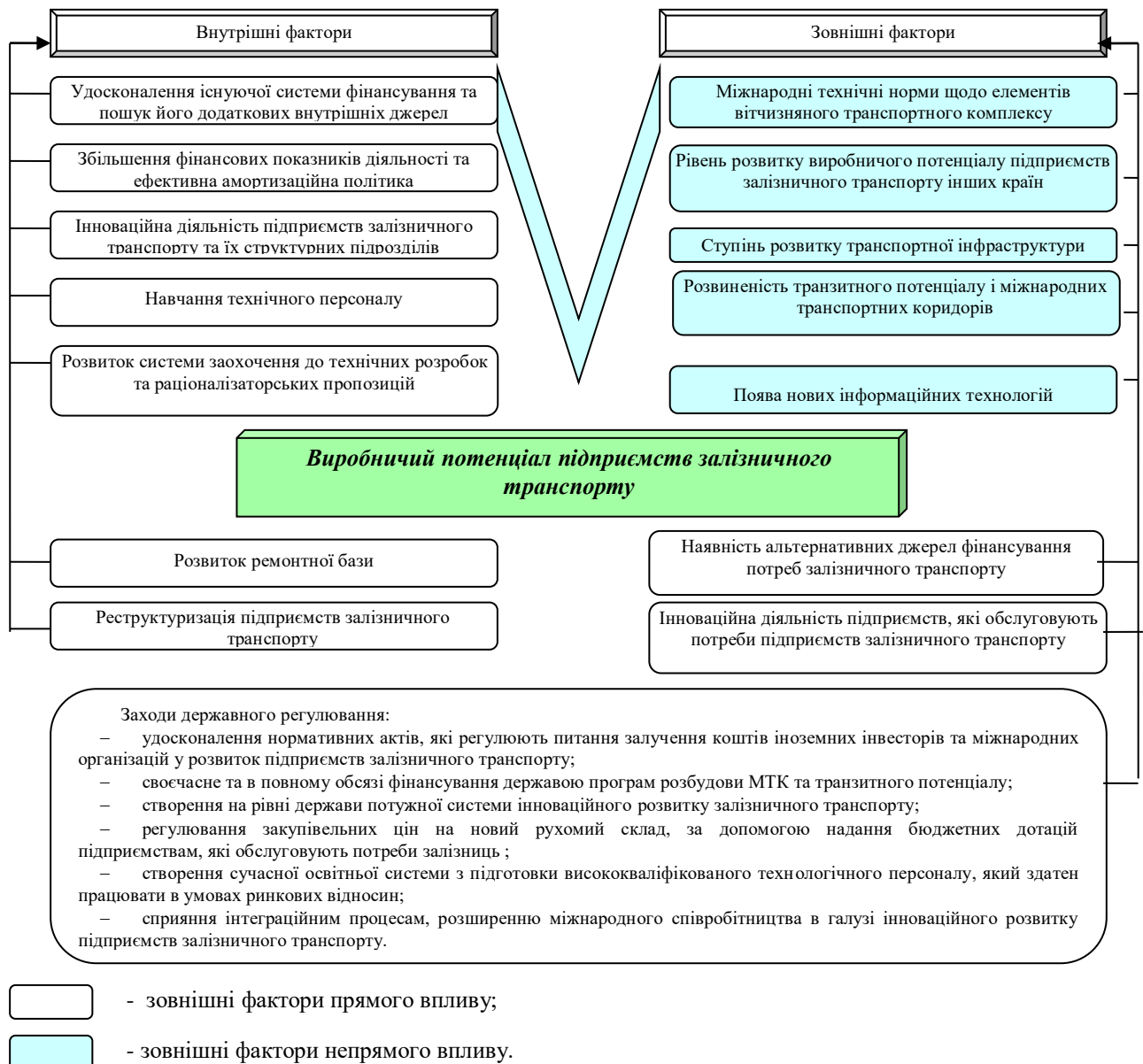


Рис. 1. Фактори, що впливають на виробничий потенціал підприємств залізничного транспорту

Основними напрямками інноваційної діяльності галузі повинно бути не тільки створення нового сучасного рухомого складу, який є головною проблемою розвитку залізниць України, але й створення сучасної ремонтної бази, яка, за умови відсутності достатнього обсягу фінансування, дозволить зекономити кошти і час та залучити вітчизняний модернізований рухомий склад до перевезень у міжнародному сполученні та обслуговуванні транзиту вантажів. Це дозволяє визначити об'єктом управління, з метою підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту, інноваційну діяльність підприємств залізничного транспорту, розглянуту в роботі на прикладі локомотивних депо. Отже це потребує перегляду принципів організації інноваційної діяльності локомотивного господарства, яку слід орієнтувати на створення високотехнологічного, у відповідності зі світовими стандартами, ремонтного господарства, що здатне надати зношеному тяговому рухомому складу друге життя.

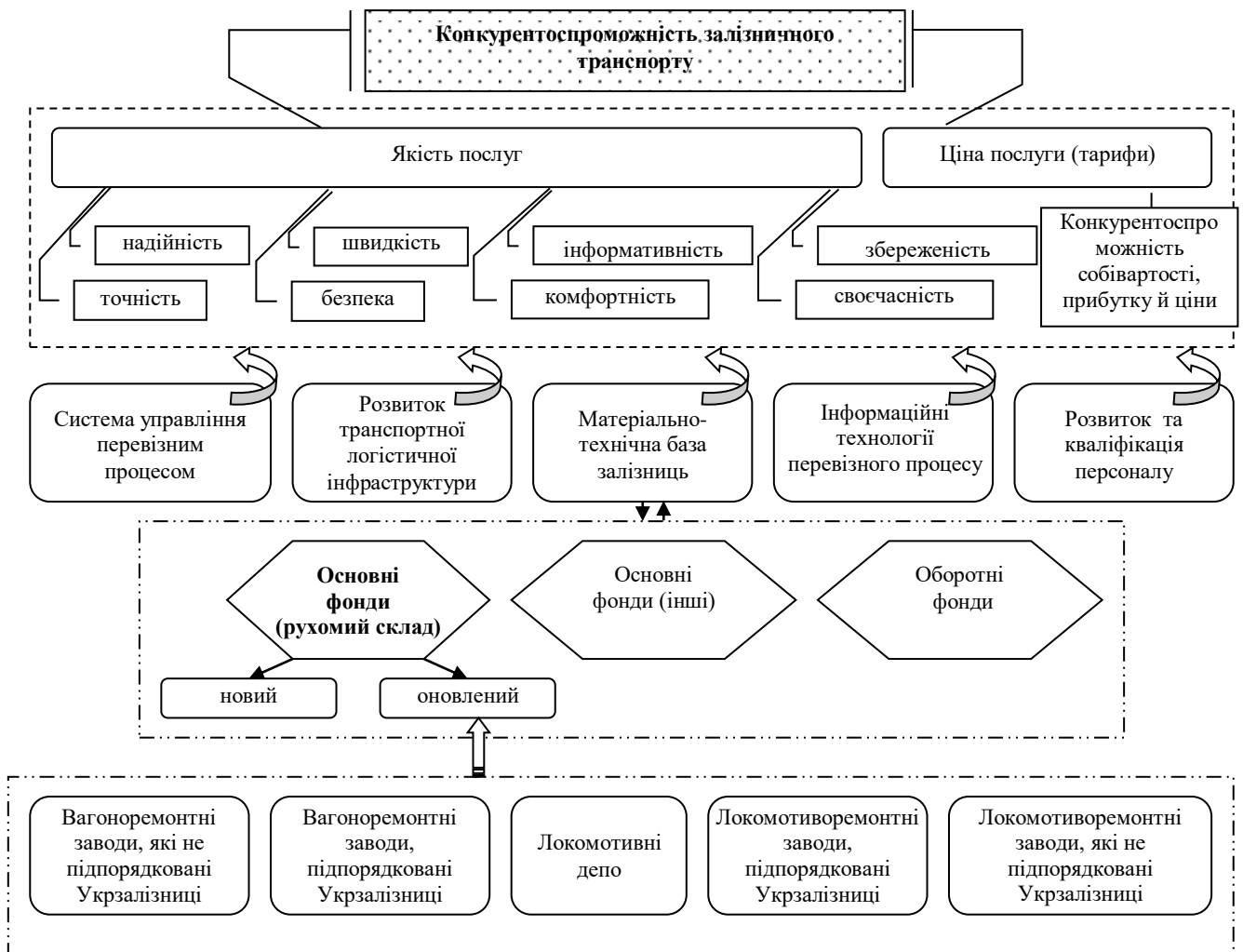


Рис. 2. Складники конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту та фактори, які на них впливають

У другому розділі - *"Теоретико-методологічні аспекти удосконалення інноваційної складової процесу відтворення основних фондів"* – визначено зміст та фактори відтворення основних фондів ПЗТ, розроблено методологічні основи визначення розвиненості інноваційної складової, запропоновано удосконалену модель інноваційного процесу залізничного транспорту.

Доведено, що інновації на залізничному транспорті повинні мати комплексний характер та спиратися на глибокі зміни в організації інноваційної діяльності як на рівні структурних підрозділів «Укрзалізниці», так і залізничного транспорту в цілому.

Запропоновано розглядати процес відтворення основних фондів ПЗТ як сукупність інноваційної, інвестиційної, інституціональної та ресурсної складових (рис. 3). При цьому інноваційна складова визначає можливість генерувати ідеї, навички, знання, уміння та втілювати їх у техніко-технологічні, організаційно-управлінські фактори зростання залізничного транспорту. Інвестиційна складова створює можливість забезпечення процесів простого та розширеного відтворення основних фондів залізничного транспорту сукупністю інвестиційних ресурсів, що формуються з різних джерел, а також фінансову стійкість підприємства в процесі

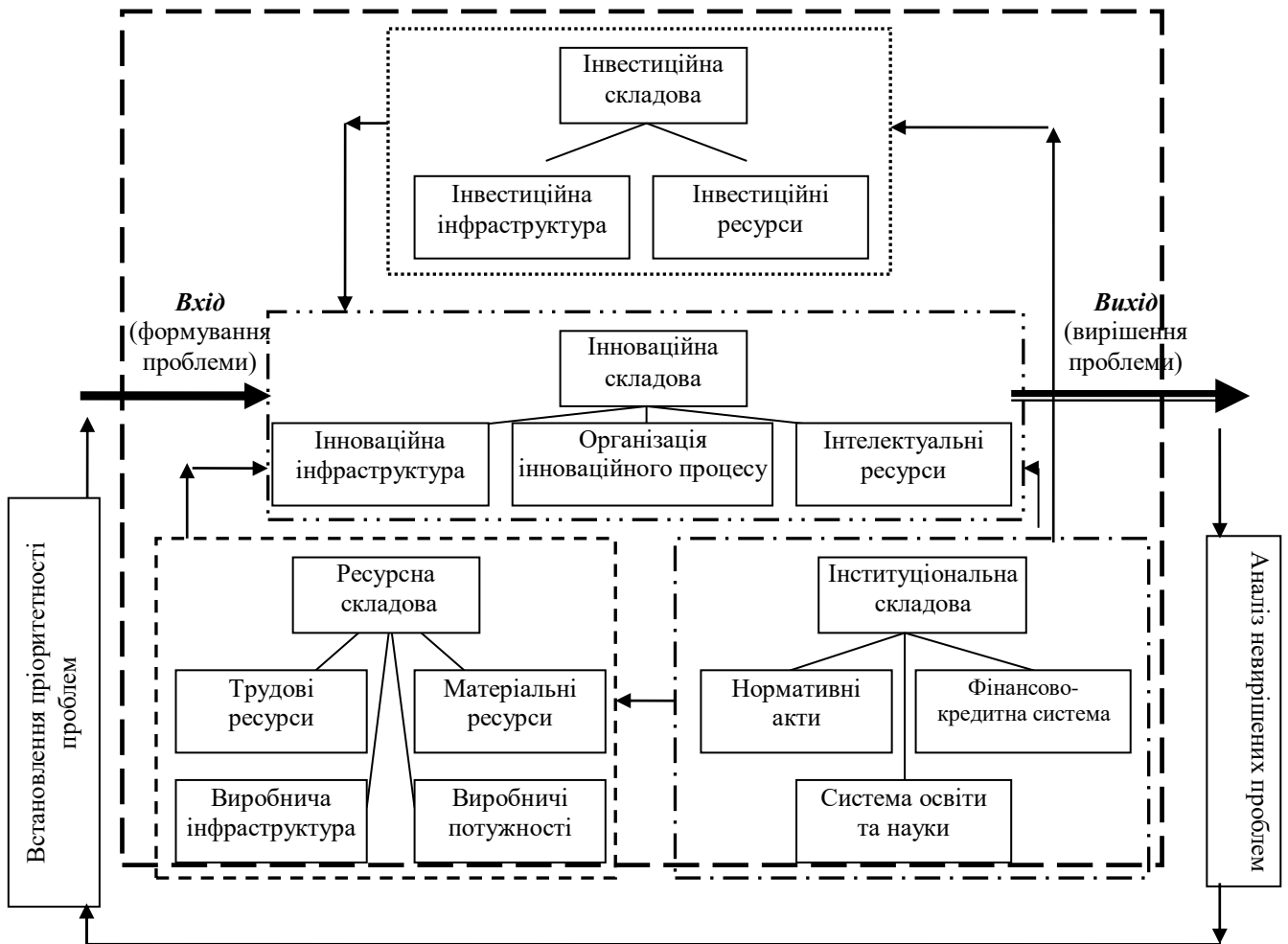


Рис. 3. Складові процесу відтворення основних фондів залізничного транспорту та їх взаємодія

їх використання. Інституціональна складова характеризує наявність сприятливого впливу на процес відтворення основних фондів залізничного транспорту зовнішніх та внутрішніх факторів (законодавчі та адміністративні норми як державного, так і галузевого рівнів управління; стан фінансово-кредитної системи та системи освіти і науки та ін.). Ресурсна складова включає можливість оперативного здійснення процесу відтворення основних фондів залізничного транспорту та компоненти забезпечення відтворення, які мають різне функціональне призначення: матеріально-технічне, інформаційне, фінансове, кадрове та ін.

Враховуючи сучасні особливості інноваційного процесу, запропоновано його модель на рівні залізничного транспорту, що передбачає конкуренцію між ПЗТ за ресурси на впровадження інноваційної ідеї розвитку (рис. 4).

Визначено обмеженість інноваційної діяльності локомотивних депо, що негативно позначається на кількісних та якісних показниках, які характеризують їх діяльність. Для встановлення першочерговості заходів інноваційного розвитку локомотивного господарства та залізниці в цілому, встановлення «вузьких» місць, які стримують цей процес, запропоновано проводити аналіз внутрішніх та зовнішніх потреб з визначенням можливості їх реалізації. Розроблено загальні методологічні основи можливості задоволення потреб у відтворенні основних

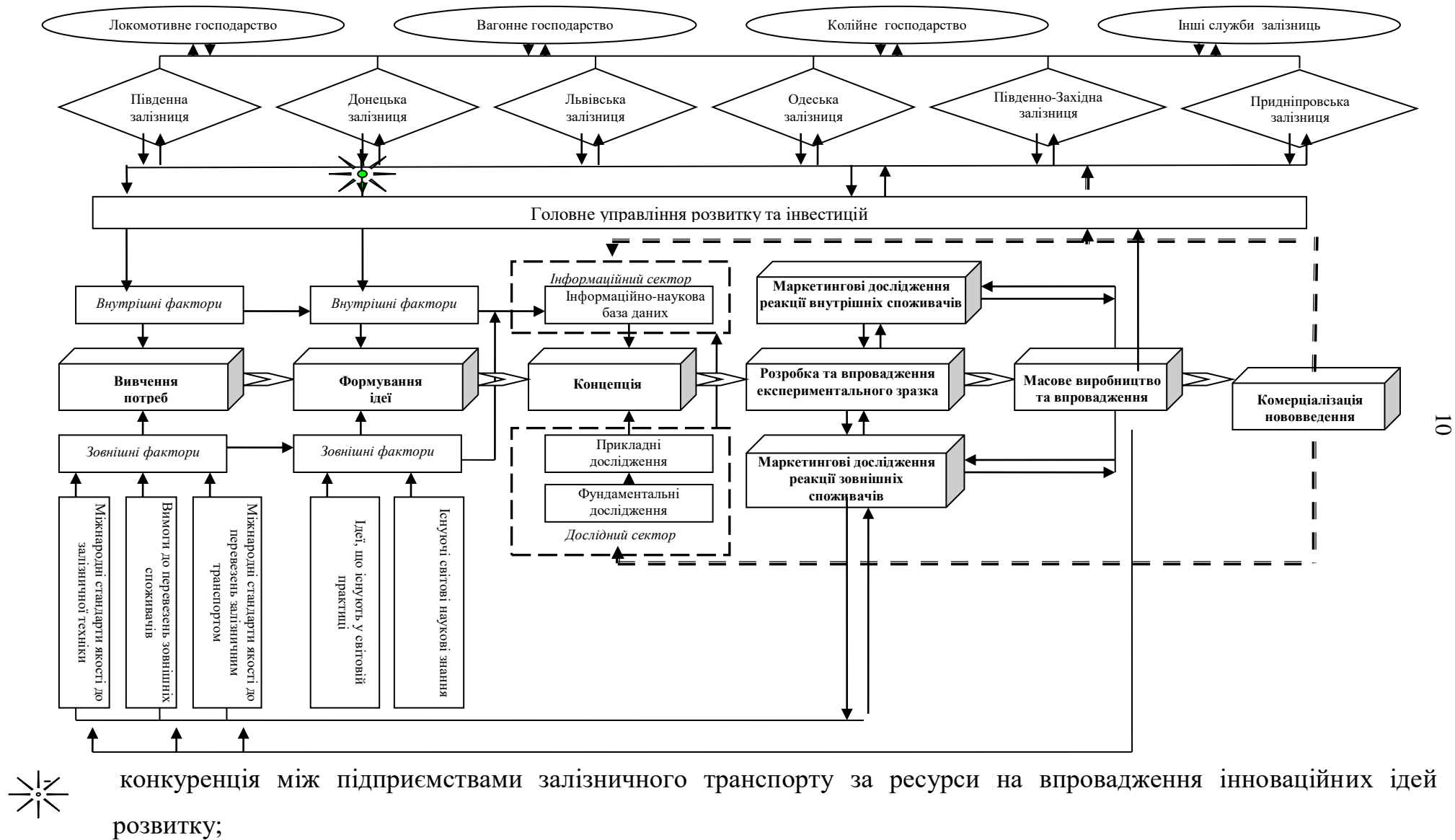


Рис. 4. Модель інноваційного процесу залізничного транспорту

фондів залізничного транспорту та методологічні засади розрахунку комплексного показника розвиненості інноваційної складової процесу відтворення основних фондів ПЗТ (рис. 5)

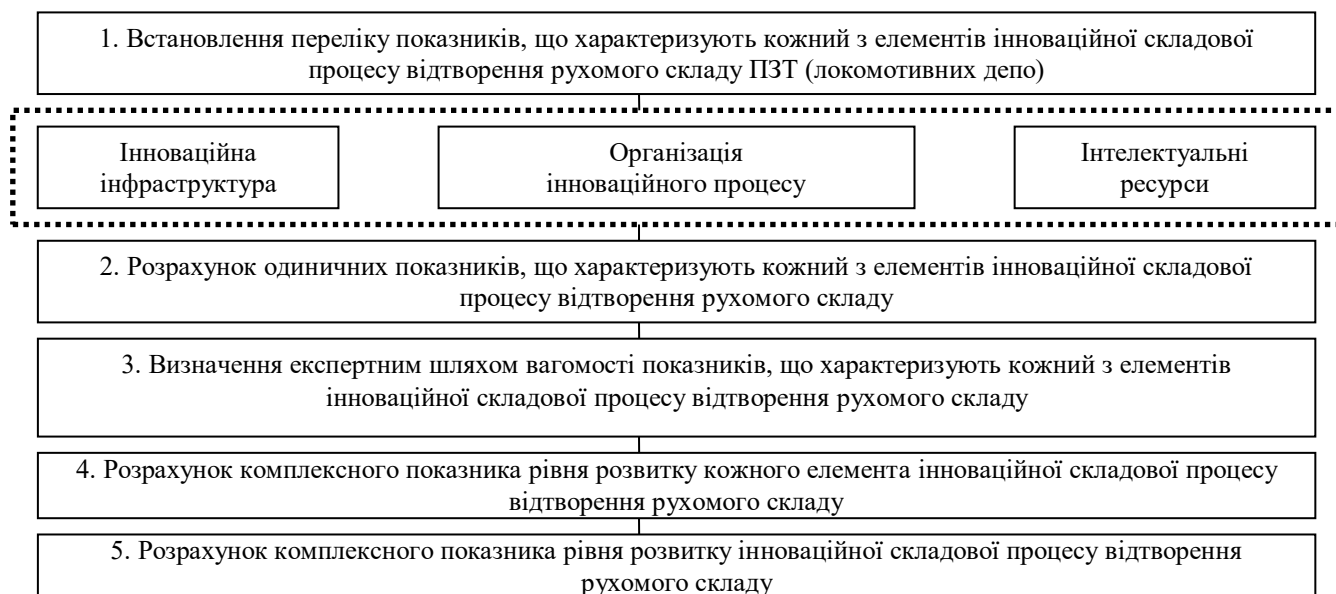


Рис. 5. Послідовність розрахунку комплексного показника розвиненості інноваційної складової процесу відтворення рухомого складу підприємств залізничного транспорту

Встановлено пріоритетність заходів щодо вирішення проблем відтворення основних фондів локомотивного господарства: 1) оновлення рухомого складу; 2) створення умов виконання власних розробок; 3) реалізованість заходів, передбачених у організаційно-технічних планах; 4) вирішення проблем інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності; 5) якісне здійснення та ефективна організація технічної підтримки та модернізації рухомого складу.

У третьому розділі - "Напрями вдосконалення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту для цілей відтворення основних фондів" – розглянуто основи реструктуризації ПЗТ з метою сприяння інноваційному розвитку; запропоновано організаційну структуру управління інноваційною діяльністю ПЗТ та затвердження на галузевому та державному рівнях Програми комплексного розвитку інноваційної системи залізничного транспорту.

Проведено вибір найкращого методу організаційного перетворення ПЗТ з метою його максимального сприяння інноваційному розвитку. Обґрунтовано, що реструктуризація як метод перетворення в умовах низької конкурентоспроможності підприємств та високої швидкості змін з зовнішньому середовищі є найбільш прийнятним. Запропоновано перелік первинних та вторинних цілей, досягнення яких свідчить про підвищення ефективності діяльності ПЗТ в результаті реструктуризації. Первинні (низького порядку): управлінські (налагодження механізму інноваційної діяльності на рівні залізниць, створення структури управління їх інноваційною діяльністю, впровадження

економічних методів управління інноваційною діяльністю), науково-дослідні (створення внутрішніх об'єктів інноваційної інфраструктури залізничного транспорту об'єктів інноваційної інфраструктури; тісна взаємодія з вищими навчальними закладами та науково-дослідними організаціями; організація інформаційної системи інноваційного розвитку залізничного транспорту), інтелектуальні (підвищення кваліфікаційного рівня науково-технічного персоналу, створення навчально-виховної системи «Молодий спеціаліст», налагодження механізму захисту інтелектуальної власності), техніко-технологічні цілі (впровадження прогресивних технологій організації та підвищення темпів технічної підтримки, модернізації та оновлення основних фондів). Реалізація цих цілей є основою досягнення вторинних цілей (вищого порядку): виробничих, фінансових, соціальних та економічних.

Обґрунтовано етапи розробки та реалізації на галузевому та державному рівнях Програми комплексного розвитку інноваційної системи залізничного транспорту, мета якої - формування сектора досліджень і розробок та ефективної інноваційної системи, яка забезпечить техніко-технологічну модернізацію залізничного транспорту, його конкурентоспроможність на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень на основі передових технологій. Її заходи спрямовані на: створення умов техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту відповідно до стандартів європейського залізничного права та залучення інвестиційних ресурсів для науково-дослідної діяльності та впровадження їх результатів; удосконалення міждержавного співробітництва в галузі залізничного транспорту та системи управління залізничним транспортом в умовах його інноваційного розвитку.

Сформульовано тактичну та стратегічну цілі та підцілі Програми (рис.6), визначено етапи проведення Програми та заходи щодо її реалізації в межах кожного з них. Основними результатами реалізації Програми є: відповідність залізничного транспорту України стандартам транс'європейської залізничної мережі; налагодження повноцінного відтворювального процесу основних фондів (рухомого складу) залізничного транспорту; прискорення темпів виробництва інноваційної продукції для залізничного транспорту за європейськими стандартами якості; збільшення кваліфікаційного рівня працівників, забезпечення їх соціального захисту; створення сприятливих умов для залучення інвестицій в залізничний транспорт.

Обґрунтовано рекомендації щодо удосконалення організаційної структури управління та розвитку інноваційної діяльності залізничного транспорту, яка характеризується: розвиненою науково-дослідною діяльністю; наявністю механізму маркетингового забезпечення та інформаційної підтримки інноваційного процесу; взаємодією з вітчизняними та іноземними розробниками нової техніки та технологій; адміністративною та економічною підтримкою інноваційної діяльності структурних підрозділів; конкурентним середовищем інноваційних розробок; системою стимулювання інноваційної активності персоналу.

В роботі доведено необхідність існування Координаційного центра

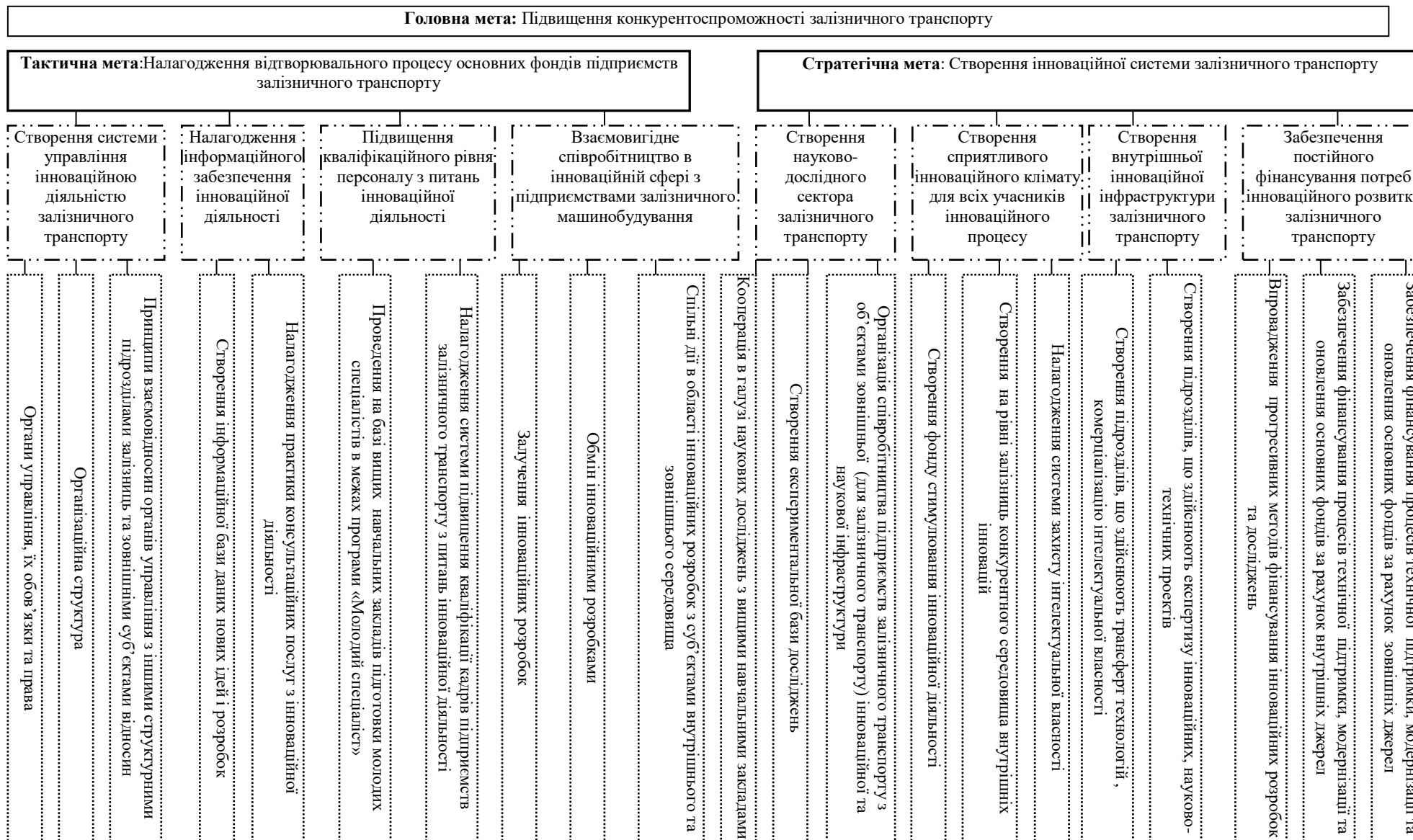


Рис. 6. Перелік цілей та заходів, сукупність яких становить склад та зміст Програми комплексного розвитку інноваційної системи залізничного транспорту

інноваційної діяльності ПЗТ (роль якого виконуватиме Головне управління розвитку та інвестицій). До його функцій рекомендується включити: встановлення пріоритетних напрямків фундаментальних та прикладних наукових досліджень, технологічних розробок відповідно до стратегії розвитку залізничної галузі України; організацію та проведення конкурсів на право виконання фундаментальних і прикладних досліджень; акумулювання інформації щодо необхідності інноваційного розвитку рухомого складу, які потребують здійснення прикладних та фундаментальних досліджень; затвердження щорічної галузевої програми науково-дослідних робіт; координацію діяльності залізниць з питань формування переліку науково-технічних та інноваційних проектів галузевого значення; створення системи підтримки талановитих наукових робітників, які генерують інноваційні прогресивні ідеї; налагодження тісної взаємовигідної співпраці з залізницями інших держав; підписання угод про багатостороннє співробітництво в інноваційній сфері країни та за її межами; залучення іноземних інвестицій, спонсорських коштів на виконання наукових досліджень, технологічних розробок та реалізацію інноваційних проектів; участь у міжнародних конференціях, симпозіумах, з'їздах залізничників, що пов'язані з інноваційним розвитком залізничної галузі, та у виставках прогресивної нової залізничної техніки та технологій.

Встановлено, що в теперішній час деякі напрямки інноваційної діяльності на рівні залізниці здійснюють служби, підпорядковані головному інженеру, а саме: служби електрифікації та електропостачання, будівельно-монтажних робіт, служби технічна, капітальних вкладень, сигналізації та зв'язку, дорожнє конструкторсько-технологічне бюро, дорожній центр стандартизації й метрології, дорожній експертно-технічний центр. Вони забезпечують розробку основних напрямків науково-технічної політики залізниці, планування і впровадження нових технічних засобів техніки, прогресивних технологій, розвитку й удосконалювання процесу перевезень, організують контроль за проведенням науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт. Проте відчувається необхідність системної їх діяльності в галузі впровадження інновацій. З метою підвищення ефективності інноваційної діяльності ПЗТ в дисертації запропоновано створення Служби інноваційного розвитку. Її завданнями є: аналіз та систематизація існуючих рацпропозицій та інноваційних розробок; інформаційне забезпечення інноваційної діяльності; впровадження та поширення інновацій; обмін досвідом інноваційної діяльності зі службами інших ПЗТ; співпрацю з підприємствами залізничного машинобудування; інтелектуальний розвиток персоналу; створення конкурентного середовища інноваційних пропозицій та розробок; стимулювання творчих працівників; надання консультативних послуг персоналу в галузі інноваційної діяльності; налагодження договірних відносин з вищими навчальними закладами з питань організації наукової бази, навчання та підвищення кваліфікації персоналу; створення системи захисту інтелектуальної власності, механізму комерціалізації інтелектуальної власності; розподіл коштів з інноваційного фонду ПЗТ на фінансування пріоритетних напрямків інноваційної діяльності; передача передових досягнень в галузі інноваційних розробок

Головному управлінню розвитку та інвестицій для участі в конкурсі за найкращий реалізований науково-технічний та інноваційний проект, який сприяв збільшенню ефективності діяльності залізничного транспорту; передача до Головного управління розвитку та інвестицій інноваційних пропозицій, що потребують здійснення прикладних та фундаментальних досліджень; виконання рекомендацій Головного управління розвитку та інвестицій стосовно пріоритетних напрямків інноваційної діяльності; контроль за інноваційною діяльністю на рівні структурних підрозділів залізниць.

Заключним етапом запропонованих в дисертації перетворень оргструктури управління інноваційною діяльністю на залізничному транспорті стали розробки і обґрунтування концептуальної схеми його інноваційної системи з метою сприяння відтворенню основних фондів (рис.7).

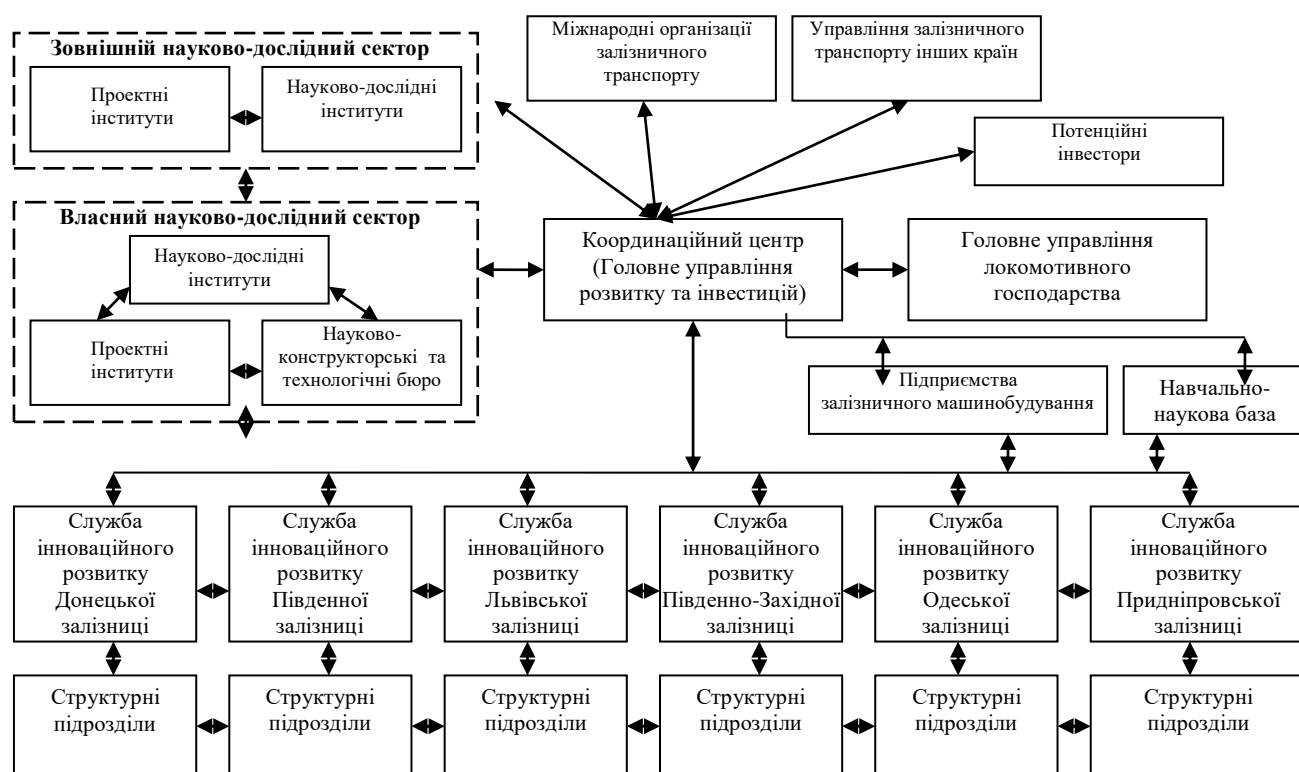


Рис. 7. Схема інноваційної системи залізничного транспорту з метою сприяння відтворенню основних фондів

Запропонована інноваційна система дозволяє комплексно підійти до вирішення проблем інноваційного розвитку, активізує участь ПЗТ у інноваційному процесі. Вона націлена на отримання синергетичного ефекту від взаємодії в інноваційній сфері, стимулює вивчення передового досвіду інноваційних розробок та співпрацю з вищими навчальними закладами та науково-дослідними установами; об'єднує зусилля суб'єктів, що діють на ринку залізничної техніки, та створює вигідні умови взаємодії між ними; дозволяє розглядати ПЗТ як інноваційні з властивими їм характеристиками; надає позитивний ефект у інноваційній, виробничій, соціальній, екологічній, економічній, технічній, інвестиційній сферах; створює передумови підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі вирішено актуальне науково-прикладне завдання щодо організації ефективної інноваційної діяльності залізничного транспорту з метою здійснення відтворення основних фондів (рухомого складу) та підвищення конкурентоспроможності. Основні висновки та результати, одержані в ході дослідження, зводяться до такого:

1. Орієнтирами подальшого розвитку транспортної системи України встановлено: підвищення конкурентоспроможності, транзитного потенціалу; впровадження прогресивних технологій перевезень; розвиток міжнародних транспортних коридорів. Перешкодами на шляху їх досягнення є: старіння основних фондів; низький рівень організації перевізного процесу, транспортного сервісу та інформатизації; наявність технічних та технологічних бар'єрів переміщення вантажів через державний та митний кордони України; недостатні можливості транспортних комунікацій для обслуговування міжнародного транзиту вантажів та темпи інтеграції транспорту України з європейською та світовою транспортними системами; недосконалість галузевого законодавства.

2. Аналіз таких складових конкурентоспроможності залізничного транспорту, як якість та ціна послуги (тариф), дозволив встановити, що вони залежать від: системи управління перевізним процесом, стану транспортної інфраструктури, інформаційних технологій перевізного процесу, розвитку та кваліфікації персоналу, матеріально-технічної бази залізниць. Остання визначається як сукупність матеріальних ресурсів та засобів виробництва (основних фондів), стан яких позначається на виробничому потенціалі.

3. Процес відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту розглядається як поєднання процесів оновлення, модернізації та технічної підтримки. В зв'язку з відсутністю достатнього фінансового забезпечення процесу оновлення рухомого складу принципово важливого значення набуває створення сучасної ремонтної бази галузі для здійснення його модернізації та технологічної підтримки на інноваційній основі. Це зокрема потребує активізації інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, в особливості локомотивних депо.

4. Проведене зіставлення необхідного ступеня розвиненості інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту та процесу відтворення рухомого складу дозволило визначити його складові: інноваційну, інвестиційну, інституціональну, ресурсну та розкрити елементи цих складових. Обґрунтовано необхідність і можливість удосконалення інноваційної діяльності ПЗТ.

5. Узагальнення теоретичних поглядів вчених на моделі інноваційного процесу, у тому числі в умовах залізничного транспорту, врахування недоліків сучасної інноваційної діяльності дозволило запропонувати модель інноваційного процесу, що передбачає як спільну діяльність, так і конкуренцію між ПЗТ за найкращі інноваційні розробки. Вона дозволяє розглядати залізничні підприємства, що мають такі риси: чуттєвість, спроможність до навчання, експериментування, внутрішню комунікабельність, готовність до ризику.

6. Враховуючи потребу у встановленні черговості заходів інноваційного

розвитку та необхідність аналізу розвиненості елементів інноваційної складової процесу відтворення основних фондів ПЗТ, обґрунтовано методичний підхід до визначення показників розвитку інноваційної інфраструктури, організації інноваційного процесу та ступеня розвитку інтелектуальних ресурсів з використанням методу експертних оцінок

Розрахунок комплексного показника розвиненості інноваційної складової процесу відтворення основних фондів виходить з системного підходу і передбачає попередній розрахунок одиничних показників, які характеризують кожний з елементів цієї інноваційної складової.

7. З'ясовано, що можливість запровадження інноваційної системи залізничного транспорту залежить від: створення бази наукових досліджень; організації співробітництва ПЗТ з об'єктами зовнішньої інфраструктури; підтримки зв'язків з іншими підприємствами, які не належать до залізничної галузі; пошуку можливостей фінансування інноваційних розробок в повному обсязі за рахунок власних ресурсів і зовнішніх джерел; розбудови об'єктів інноваційної інфраструктури на галузевому рівні; налагодження взаємодії між структурними підрозділами ПЗТ та їх службами з питань інноваційного характеру; створення системи управління інноваційним розвитком ПЗТ; стимулювання інноваційної активності персоналу; впровадження механізму конкуренції між залізницями за найкращі інноваційні розробки, які реалізовані та дали позитивний результат на рівні окремих господарств, залізниць і залізничної галузі в цілому.

8. Встановлено, що внутрішніми резервами інноваційного розвитку ПЗТ є: створення системи управління, яка б стимулювала до інноваційної діяльності; підвищення зацікавленості працівників у інноваційному розвитку підприємств; створення системи взаємодії між внутрішніми та зовнішніми учасниками інноваційного процесу; обмін інноваційним досвідом з зарубіжними підприємствами залізничного транспорту. Доведено, що вони можуть бути реалізовані в діяльності залізничного транспорту тільки після проведення відповідної реструктуризації управління. Зокрема запропоновано до галузевої організаційної структури управління включити підрозділи, що займаються інноваційним розвитком ПЗТ та здійснюють комплексне управління ним.

9. Враховуючи значення залізничного транспорту для розвитку економіки України, доведена доцільність прийняття на галузевому та державному рівнях Програми комплексного розвитку інноваційної системи залізничного транспорту, що дозволить підвищити його конкурентоспроможність та конкурентоспроможність економіки країни в цілому.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Мищенко С. П. Государственное регулирование в реструктуризации предприятий / С. П. Мищенко // Бизнес-Информ. - 2000. - № 11-12. – С. 39 – 41.
2. Мищенко С. П. Реструктуризация предприятия в условиях социально-ориентированной рыночной экономики / С. П. Мищенко // Вестник международного славянского университета, т. 4: экономика. –2001. - № 3. – С. 27 – 30.
3. Мищенко С. П. Реструктуризация предприятий в условиях становления

рыночной среды и стратегия развития / С. П. Мищенко // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. – 2001. - № 534. – С. 140 – 144.

4. Міщенко С. П. Реструктуризація промислових підприємств залізничного транспорту з метою підвищення їх конкурентоспроможності / С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 21. – С. 106 – 109.

5. Міщенко С. П. Вибір форми перетворення промислових підприємств по випуску продукції для залізничної галузі / С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 23. – С. 18 – 22.

6. Міщенко С. П. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2008. - № 24. – С. 14 - 19.

7. Міщенко С. П. Роль інновацій у процесі відтворення рухомого складу залізничного транспорту / С. П. Міщенко // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. - Випуск 245. Т. 5. - С. 1124-1130.

8. Міщенко С. П. Програмно-цільовий підхід до організації інноваційної системи / С. П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 25. – С. 106 - 110.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

9. Мищенко С. П. Управление инвестиционно-инновационной деятельностью / С. П. Мищенко // Наука і освіта - 2002: V міжнар. наук.-практ. конф., 5-7 березня 2002 р. : тези доп., т. 13: економіка.— Дніпропетровськ, 2002. — С. 21.

10. Міщенко С. П. Про конкурентоспроможність малого бізнесу на залізничному транспорті / С. П. Міщенко // Бар'єри і можливості розвитку малого та середнього бізнесу в Україні: II всеукраїнська міждисциплінарна наук.-практ. конф., 7-8 грудня 2006 р. : тези доп. — Київ, 2006. — С. 97 - 98.

11. Міщенко С. П. Реструктуризація підприємств в сучасних умовах розвитку / С. П. Міщенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : IV міжнар. наук.-практ. конф., 2-7 червня 2008 р. : тези доп. — Коктебель, 2008. — С. 67 – 68.

12. Міщенко С. П. Основи відтворювального процесу основних фондів залізничного транспорту/ С. П. Міщенко // Перспективные разработки науки и техники - 2008: IV міжнар. наук.-практ. конф., 7-15 листопада 2008 р. : тези доп., т. 5: економічні науки. — Пшемисль, 2008. — С. 27 - 29.

13. Міщенко С. П. Оцінка розвиненості інноваційної складової процесу відтворення основних фондів залізничного транспорту/ С. П. Міщенко // Ключевые аспекты научной деятельности: V міжнар. наук.-практ. конф., 7-15 січня 2009 р. : тези доп., т. 3: економічні науки.— Пшемисль, 2009. - С.13-16.

АНОТАЦІЯ

Міщенко С. П. Інноваційне відтворення основних фондів залізничного

транспорту. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2009.

Дисертаційну роботу присвячено поглибленню теоретичних основ організації відтворювального процесу підприємств залізничного транспорту та наданню науково-практичних пропозицій з реалізації їх ефективної інноваційної діяльності.

У дисертаційній роботі побудовано піраміду орієнтирів подальшого розвитку залізничної транспортної системи України та визначено перешкоди на шляху їх досягнення; встановлено складники конкурентоспроможності залізничного транспорту та фактори, які на них впливають; визначено фактори, що впливають на виробничий потенціал ПЗТ; викладено підхід до відтворення рухомого складу, виходячи з особливостей залізничного транспорту; означено складові процесу відтворення рухомого складу ПЗТ; досліджено існуючі моделі інноваційних процесів, удосконалено модель інноваційного процесу залізничного транспорту; розроблено методологічні засади оцінки розвиненості інноваційної складової процесу відтворення рухомого складу ПЗТ; обґрунтовано необхідність створення інноваційної системи залізничного транспорту та розкрито заходи, які уможливають це; обґрунтовано необхідність та означено цілі реструктуризації ПЗТ з метою інноваційного розвитку; удосконалено організаційну структуру управління інноваційною діяльністю ПЗТ та розроблено заходи комплексного розвитку інноваційної системи залізничного транспорту на галузевому та державному рівнях.

Ключові слова: відтворення основних фондів, інноваційна діяльність, інноваційний процес, реструктуризація, конкурентоспроможність, виробничий потенціал.

АННОТАЦІЯ**Мищенко С. П. Инновационное воспроизводство основных фондов железнодорожного транспорта. - Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (за видами экономической деятельности). Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков.

Диссертационная работа посвящена углублению теоретических основ организации воспроизводственного процесса предприятий железнодорожного транспорта (ПЖТ) и обоснованию научно-практических рекомендаций по реализации эффективной инновационной деятельности.

Анализ состояния железнодорожного транспорта позволил определить катастрофический износ основных фондов как фактор, который снижает его конкурентоспособность. Это отрицательно влияет на производственный потенциал

ПЖТ.

Усовершенствовано определение сущности категории «воспроизводство подвижного состава железнодорожного транспорта», под которым понимается осуществление процессов технической поддержки, модернизации и обновления основных фондов, имеющих непрерывный характер, осуществляемых своевременно и направляемых на достижение стратегических целей железнодорожного транспорта в условиях евроинтеграционных процессов. Розкрыты факторы, влияющие на процесс воспроизводства, среди которых особое место принадлежит инновационным факторам. В состав структуры воспроизводственного процесса включены инновационная, ресурсная, инвестиционная и институциональная составляющие.

В ходе исследования обосновано, что инновации на железнодорожном транспорте должны носить комплексный характер и поэтому требуют глубокого изменения в организации инновационной деятельности на уровне структурных подразделений «Укрзалізниці». Для активизации инновационной деятельности необходимо наличие обязательных факторов (интеллектуальное и информационное обеспечение, участники инновационного процесса, материально-техническое, кадровое, организационное, финансовое обеспечение), что позволят рассматривать ПЖТ как инновационные.

При анализе существующих моделей инновационного процесса определены современные требования к нему. На основании этого усовершенствовано модель инновационного процесса железнодорожного транспорта, которая предусматривает конкуренцию ПЖТ за наилучшие инновационные разработки.

Инновационное развитие ПЖТ предусматривает выявление первоочередности мероприятий и узких мест, которые его сдерживают. Поэтому разработан методологический подход к оценке возможности удовлетворения потребностей в воспроизводстве подвижного состава железнодорожного транспорта и расчету комплексного показателя развитости инновационной составляющей процесса воспроизводства подвижного состава ПЖТ.

В условиях низкой конкурентоспособности ПЖТ и высокой скорости изменений во внешней среде реструктуризация выбрана как метод преобразований ПЖТ с целью инновационного развития. Обосновано перечень первичных и вторичных целей реструктуризации, достижение которых позволяет судить о повышении эффективности деятельности ПЖТ.

Внутренними резервами инновационного развития ПЖТ определено: создание системы управления, которая бы стимулировала к инновационной деятельности; повышение заинтересованности работников в инновационном развитии предприятий; создание системы взаимосвязи между внутренними и внешними участниками инновационного процесса; обмен инновационным опытом с зарубежными ПЖТ.

Достижение стратегических целей железнодорожного транспорта формирует объективные предпосылки согласования комплексных решений с возможностями их реализации и инвестиционным обеспечением. Как инструмент решения данной задачи использован программно-целевой подход. Предложено принятие на государственном и отраслевом уровне Программы комплексного развития инновационной системы железнодорожного транспорта, цель которой формирование сектора исследований и разработок, эффективной инновационной системы, которая обеспечит технико-

технологическую модернизацию железнодорожного транспорта и его конкурентоспособность на внутреннем и внешнем рынках перевозок на основе передовых технологий.

Предложена новая организационная структура управления и развития инновационной деятельности ПЖТ, которая отвечает таким требованиям: наличие развитой научно-исследовательской деятельности, механизма маркетингового и информационного обеспечения инновационного процесса; взаимодействие с отечественными и иностранными разработчиками новой техники и технологий; поддержка инновационной деятельности на уровне линейных предприятий, наличие конкурентной среды инновационных разработок и системы стимулирования инновационной активности персонала.

Ключевые слова: воспроизводство основных фондов, инновационная деятельность, инновационный процесс, реструктуризация, конкурентоспособность, производственный потенциал.

ABSTRACT

Mishchenko S.P. Innovative reproduction of capital assets of railway transport.- Manuscript.

The thesis for obtaining the academic grade of candidate in economical sciences in speciality 08.00.04 – economics and management of enterprises (according the forms of economic activities and work). Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2009.

The thesis work is dedicated to getting a deeper development of theoretical principles in reproducing process organization of railway transport enterprises and attaching of scientific and practical propositions with regard to realization of effective innovational activity.

In this thesis work the pyramid of orientation points for further development of railway transport system in Ukraine is built and the obstacles on the way to obtain these points are determined; the components of ability to competition for railway transport and factors having an influence on ones are fixed; the factors that make an influence on producing potential of railway transport enterprises (RTE) are determined; the approach to the reproducing of basic funds on the basis of railway transport peculiarities is represented; the components of reproducing process for basic funds of railway transport enterprises are pointed out; the existing models of innovational processes are investigated; the model of innovational process for railway transport is subjected to improvement; the methodic of the innovational component development state for the basic funds reproducing process of RTE is proposed; the necessity for innovational system creation of railway transport is well grounded and the steps make this possible are highlighted; the necessity is grounded and the aims to restructure RTE with the intentions of innovational development are pointed out; the organizational structure of RTE innovational activities management is improved and the activities for complex development of innovational system in railway transport on the branch and State levels are worked out.

Key words: reproducing of basic funds, innovational activities, innovational process, restructure, ability to competition, producing potential.

Міщенко Сергій Петрович

**ІННОВАЦІЙНЕ ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.С. Каличева

Підписано до друку 27.04.2009 р.
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, пл. Фейербаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, пл.Фейербаха,7