

способности и репликация технологий/ Б. Когут, У. Зандер// Российский журнал менеджмента №2 (1). – С. 121–140.

6. Грант Р. М. К знанию теории фирмы/ Р. М. Грант//Сборник «Управление знаниями». – 2009. – СПб.: Изд-во «Высшая школа менеджмента» –37–65.)

7. Hodgson J. M. 2002. The legal nature of the firm and the myth of the firm-market hybrid/ J. M. Hodgson// International Journal of the Economics of Business. – №9 (1). – P. 37-60.

8. Клейнер Г. Б. Наноэкономика и теория фирмы/ Г. Б. Клейнер// Вестник Воронежского гос. ун-та. – Серия : «Экономика и управление» – 2004. – №2. –С. 99–123.

9. Вернерфельд Б. 2006. Ресурсная трактовка фирмы / Б. Вернерфельд// Вестник С.-Петербургского ун-та. – Серия: «Менеджмент». – №1. – С. 103–118.

10. Conner K. A Resource-based Theory of the Firm: Knowledge versus Opportunism / K. Conner, C. Prahalad // Organization science. – 1996. –Vol. 7. – №5. – P. 477-501.

11. The Use of Knowledge in Society/ F. Hayek //American economic review. – 1945. –Vol. XXXV. № 4. – P. 519-530.

12. Г.Б.Клейнер От теории предприятия к теории стратегического управления / Б. Вернерфельд// Российский журнал менеджмента - 2003.- №1. – с. 31-56.

13. Nooteboom B. Towards a Cognitive Theory of the Firm: Issues and a Logic of Change [Электронный Ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ub.rug.nl/eldoc/som/97B05/97b05.pdf>.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 658.589:625.1

ШЛЯХИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Челядінова Н. Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Роботу присвячено вирішенню актуальних проблем щодо інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України Здійснено оцінку нових форм фінансування інноваційно-інвестиційної діяльності, які дозволяють максимально зберегти темпи реалізації найважливіших інвестиційних проєктів стратегічного розвитку галузі, таких, як впровадження швидкісного пасажирського руху. Удосконалено методи оцінки економічного ефекту на залізничному транспорті, які враховують не тільки внутрішній транспортний ефект, але й позатранспортний ефект від впровадження інноваційно-інвестиційного проєкту.

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

ПУТИ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ

Челядинова Н. Г., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Работа посвящена решению актуальных проблем инновационно-инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта Украины. Осуществлена оценка новых форм финансирования инновационно-инвестиционной деятельности, которые позволяют максимально сохранить темпы реализации важнейших инвестиционных проектов стратегического развития отрасли, таких, как внедрение скоростного пассажирского движения. Усовершенствованы методы оценки экономического эффекта на железнодорожном транспорте, которые учитывают не только внутренний транспортный эффект, но и ветранспортный эффект от внедрения инновационно-инвестиционного проекта.

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

TOWARDS IMPLEMENTATION INNOVATIONNO INVESTMENT PROJECTS ON RAILWAYS OF UKRAINE

Chelyadinova N. G., c.e.n., Associate Professor (UkrSAR)

The deals with the problems of current importance concerning innovation and investment activity of railway transport as an important branch and a substantial component of Ukraine's national economy. There has been performed the analysis which helps to

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

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

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

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

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

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

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

Незважаючи на те, що економічний розвиток залізничної галузі перебуває в стані виходу з кризи, все ж таки, збитковість пасажирських перевезень ускладнює фінансово-економічні відносини і не сприяє розвитку залізничного транспорту. Усе це призводить до зниження темпів розвитку залізничного транспорту. Для нормального розвитку залізничного транспорту України потрібно в 3 рази більше інвестицій, ніж за даних економічних умов галузь може собі дозволити. Основною проблемою залізниць України є старіння активів і дефіцит коштів для їх оновлення, а також недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, низька конкурентоспроможність на зовнішньому і внутрішньому ринку транспортних послуг; низький рівень інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації розвитку залізниць України.

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

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розробку теорії державного регулювання інноваційно-інвестиційної діяльності внесли багато вчених-економістів. Питанням розробки методології інноваційно-інвестиційних процесів в

умовах ринкової економіки присвячені роботи таких учених, як О.Г. Дейнека, Ю.С. Бараш, В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна, Л.О. Позднякова та інші [1,2,3,4,5].

Проте, не знижуючи внеску багатьох учених за певними аспектами, залишаються досі не достатньо вивченими проблеми розробки та запровадження заходів, що сприятиме залученню інвесторів різних форм власності з метою здійснення великомасштабних інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті.

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

Виклад основного матеріалу. Відповідно до поставленої мети були визначені основні аспекти розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності в Україні та розроблені альтернативний механізм фінансування й заходи стимулювання інноваційної діяльності з метою формування інфраструктури європейського рівня, нові підходи та форми здійснення механізму інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті. Були визначені оптимальні форми фінансування і розроблено методіку та систему показників з метою удосконалення підходів до економічної оцінки ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті [1,2,3].

Якщо розглянути розвинені залізниці світу, то важливою відмінністю їх роботи є швидкісні пасажирські перевезення, яких не вистачає українським залізницям. Європейські держави надають першочергову фінансову підтримку саме пасажирським перевезенням. Тому, інноваційно-інвестиційна діяльність повинна бути націлена на реконструкцію й розвиток транспортної інфраструктури України, створення мережі швидкісних залізниць [1,2,6,7].

Існуючий механізм здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті України не відповідає сучасним вимогам за рахунок невідповідності джерел фінансування за обсягом, Тому, з урахуванням складної фінансової ситуації

необхідно створити умови для залучення сторонніх інвесторів, що дозволить залучити необхідні кошти для здійснення нових великомасштабних проєктів [8,9].

Обмеження на залучення інвестицій в існуючі об'єкти інфраструктури також викликано відсутністю єдиного закону, який визначає усі аспекти єдиного процесу інноваційно-інвестиційної діяльності. Однак, деякі кроки у цьому напрямку зроблені: держава створює пільгові умови інвесторам, що здійснюють інвестиційну діяльність у найбільш важливих для задоволення суспільних потреб напрямках; розроблено ряд законів, які сприяють активізації інноваційно-інвестиційної діяльності в Україні [8,9].

Динаміка освоєння капітальних інвестицій, у тому числі інвестицій на капітальне будівництво, на освоєння рухомого складу, на модернізацію, на устаткування показує, що за певний період часу навіть не всі інвестиції були використані. Причина полягає в тому, що вони мають цільове призначення, а кількість виданих коштів недостатня для конкретного заходу. Недоліки в існуючій інноваційно-інвестиційній діяльності полягають у тому, що рівень розвинення та ефективності інноваційно-інвестиційної діяльності залежить від обсягів фінансування та законодавчих аспектів її регулювання [10].

Незважаючи на те, що всі необхідні засади регулюються законами, недоліками законодавчої бази щодо регулювання інноваційно-інвестиційної діяльності та чинниками, що її стримують, є обмеження на залучення інвестицій в існуючі об'єкти інфраструктури. Це викликано тим, що їх основна частина не підлягає передачі в оренду, а продаж або інші операції вимагають спеціального розпорядження. Законодавчі документи зачіпають лише окремі аспекти взаємостосунків приватних інвесторів і Укрзалізниці. Недостатньо чітко розроблена методологічна база участі приватного капіталу в інфраструктурних інвестиційних проєктах, а саме в частині, що стосується власності на об'єкти інфраструктури, управління об'єктами інфраструктури або їх експлуатації.

Недостатня прозорість фінансової діяльності негативно впливає на інвестиційну привабливість. У результаті високого рівня зносу основних фондів необхідним є будівництво нових об'єктів інфраструктури, закупівля нового сучасного рухомого складу, оскільки відновлення й ремонт старого не створюють бажаного ефекту і лише відкладуть нове будівництво та закупку на декілька років. Нове будівництво вимагає крупних капітальних вкладень, а на даному етапі в державі й Укрзалізниці недостатньо коштів для вирішення цієї задачі [1,2,9,10].

Недоліки в чинному механізмі інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту вимагають якнайшвидших змін, у першу чергу, законодавчої бази з метою залучення сторонніх

інвесторів, що буде сприяти здійсненню нових інноваційних проєктів, у тому числі по впровадженню швидкісного пасажирського руху.

Залучення інвесторів різних форм власності обґрунтовано і підтверджено сумарним транспортним ефектом $\sum E$. Він складається з транспортного E_m і позатранспортного E_{nm} ефектів представленого підприємницьким E_n , бюджетним E_b , соціально-економічним E_{ce} і ефектом агломерації E_a . Методика визначення сумарного транспортного ефекту при реалізації інноваційно-інвестиційного проєкту наведена на рисунку 1.

де:

K_t – капітальні вкладення концесіонера, які здійснені в період розробки, будівництва і концесійної експлуатації залізниці, грн.;

N_1, N_2, N_3 – норми дисконту, що використовуються для визначення цінності на дату оцінки, відповідно, капітальних вкладень, експлуатаційних витрат і доходів від експлуатації, частка одиниці (%). Причому $N_1 < N_2 < N_3$;

$\alpha_t(N_t)$ – коефіцієнт дисконтування;

$\beta_t(N_t)$ – коефіцієнт компаундінгу;

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

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

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

T – тривалість договору концесії, років

Важливою складовою є наявність прямого й непрямого ефектів.

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

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

З метою активізації інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту України було пріоритетними напрямками інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту є розвиток швидкісного пасажирського руху, впровадження якого може здійснюється за допомогою сторонніх інвесторів, що дозволяє активізувати механізм фінансування на залізничному транспорті України.

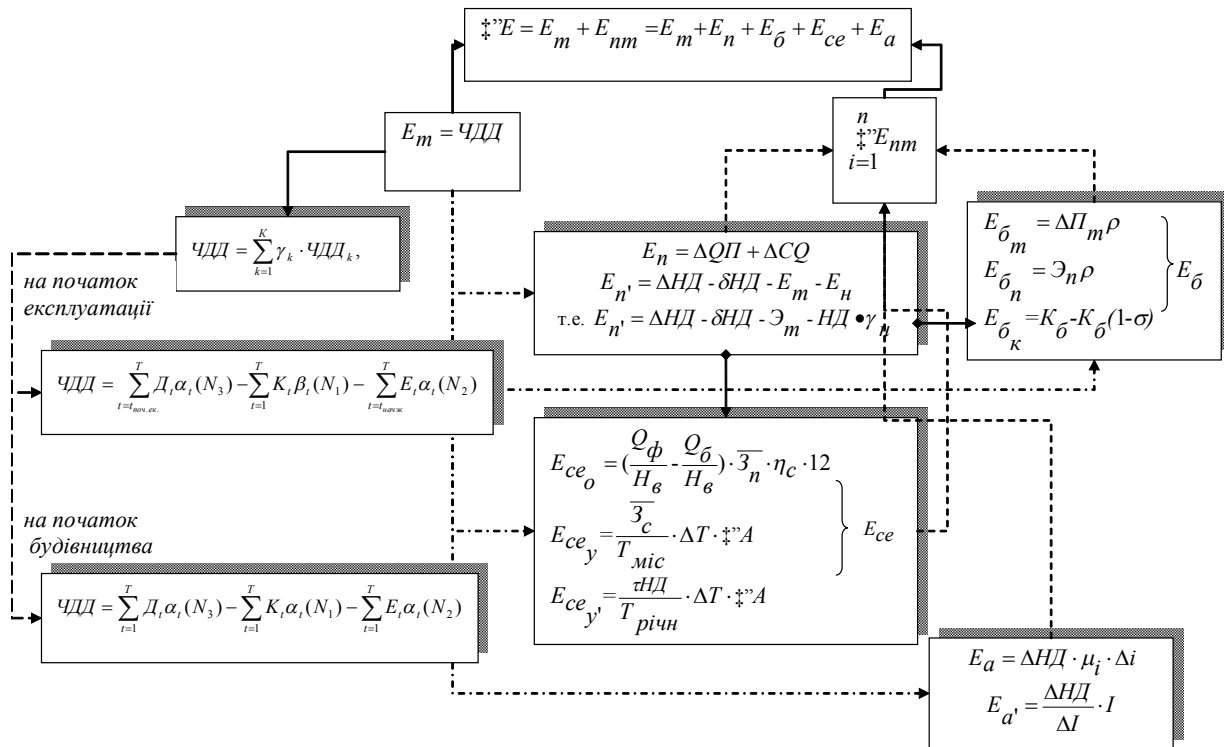


Рис. 1– Методика визначення сумарного транспортного ефекту при реалізації інноваційно-інвестиційного проекту

Таким чином, з метою підвищення соціально-економічної ефективності роботи залізничного транспорту України доцільно використовувати розроблений механізм за участю інвесторів різних форм власності при впровадженні інноваційно-інвестиційних проектів, що підтверджено отриманням сумарного транспортного ефекту при реалізації інноваційно-інвестиційного проекту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст] / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко; Укр. держ. акад. залізн. тр-ту. – Харків : УкрДАЗТ, 2008. – 191 с.
2. Кірдіна, О. Г. Удосконалення методів та принципів організації інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті [Текст] / О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 32. – С. 262-269.
3. Бараш, Ю. С. Вплив підвищення швидкості руху поїздів на витрати, пов'язані із зносом колійної інфраструктури [Текст] / Ю. С. Бараш, М. Б. Курган, І. П. Корженевич // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. тр-ту ім. акад. В. Лазаряна. – 2008. – Вип. 21. – С. 285 - 292.
4. Позднякова, Л.О. Основні напрями розвитку інноваційної діяльності залізниць України [Текст] / Л. О. Позднякова, Н. Г. Челядінова // Проблеми підвищення

ефективності інфраструктури: зб. наук. праць / Національна академія управління. – 2008. – Вип. 18. – С. 169-173.

5. Дейнека, О. Г. Управління інноваційно-інвестиційною діяльністю структурного підрозділу залізниці [Текст] / О. Г. Дейнека, О. М. Синікова, Ю. Б. Нечай // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2010. – № 112. – С. 197-200.

6. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

7. Інвестиційна політика Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/?m=all.structure.today&lng=uk>.

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

9. Про інвестиційну діяльність [Текст] : закон України від 18.09.1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 47. – С. 1447-1458.

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

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Позднякова Л.О.
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*