

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Кірдіна Олена Григорівна

УДК: 658:589:656.2

**МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВОЇ
НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства інфраструктури України.

Науковий консультант:

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
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри менеджменту;

доктор економічних наук, професор
Пащенко Юрій Євгенович,
Міжнародний науково-технічний університет ім. академіка Ю.Бугая,
професор кафедри міжнародної економіки;

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

Захист відбудеться «24» червня 2011 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розіслано «23» травня 2011 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Прискорення соціально-економічного розвитку країни, її конкурентоспроможність обумовлюється ефективним функціонуванням основних та інфраструктурних галузей, що ґрунтується на інноваційних трансформаціях відповідно до глобальних тенденцій. Сучасні завдання збільшення конкурентоспроможності національної економіки вимагають формування інноваційної моделі розвитку, основними суб'єктами якої є інноваційно активні та інтелектуально розвинені галузі, виробничі комплекси, підприємства та окремі працівники.

В умовах становлення суспільства, орієнтованого на знання, якісні аспекти розвитку залізничного комплексу пов'язані з реалізацією на практиці концепції управління інвестиційно-інноваційним потенціалом. Це, як засвідчує досвід розвинених країн, центральний елемент, який визначає успішність та перспективи інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, зокрема, уможлиблює впровадження високошвидкісних перевезень, високопродуктивних технологій транспортування.

З огляду на характер та глибину проблем залізничного транспорту України, враховуючи незадовільний стан та погіршення конкурентних позицій на ринках перевезень, що ускладнює можливість перемоги у боротьбі за розподіл вантажо- та пасажиропотоків, проблема розробки методологічних аспектів інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу є актуальною в науково-дослідницькому і практичному аспектах. Крім того, ця проблема істотно корелюється з потребами системних трансформацій в соціально-економічному середовищі України.

Питання інвестиційно-інноваційного розвитку і управлінських передумов його забезпечення досить інтенсивно досліджуються економічною наукою. Окремі їх аспекти розглядали такі вітчизняні та закордонні вчені, як С.Архієреєв, І.Балабанов, Л.Білоусова, І.Бланк, В.Геєць, В.Глухов, А.Гриньов, В.Гриньова, Г. Гольдштейн, А. Динкін, П. Друкер, Я.Жаліло, А.Золотарьов, С.Ілляшенко, С. Ільєнкова, Б. Кваснюк, О. Князева, О.Лапко, І. Лукінов, Л. Матросова, Н. Рудь, В. Семиноженко, Н. Тарнавська, Л. Українська, Р. Фатхутдінов, Л. Федулова, В. Шинкаренко, Й. Шумпетер, А. Яковлев та ін. Питання формування, використання та розвитку інноваційного потенціалу, ефективності здійснення інноваційного процесу розглядаються у працях Ю.Бажал, І.Бузової, В.Дорофієнко, І.Павленко, А.Пересади, В.Петренка, Н.Чухрай та ін.

Теоретичним, методологічним та практичним проблемам підвищення ефективності функціонування залізничного комплексу України, зокрема інноваційним основам його розвитку, присвячені наукові праці таких вітчизняних вчених: Ю. Бараша, М. Гненного, М. Данька, О. Дейнеки, В. Диканя, В. Ільчука, Ю. Кулаєва, Ю. Пащенко, Л. Позднякової, Є. Сича, Ю. Цветова та ін.

Однак проведені дослідження не повністю вирішили питання теорії та практики інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу. У працях вчених розглядаються лише окремі аспекти, які стосуються формування

інноваційної моделі функціонування галузі, зокрема: необхідність та механізми формування інвестиційно-інноваційної системи залізничного транспорту, управління удосконаленням інноваційного процесу та організацією інноваційної діяльності. Проте не даний час не здійснено досліджень, які б комплексно вирішували проблему інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту як складової національного господарства у його взаємозв'язку та взаємодії з іншими елементами економічної системи країни. Значущість цього питання стає очевидною урахувавши поглиблення процесів глобалізації світогосподарської системи та їх вплив на траєкторію розвитку національної економіки, ключовими складовими якої стають потужні науково-виробничі міжгалузеві комплекси. Потреба в них відчувається з урахуванням необхідності реалізації крупних інвестиційно-інноваційних проектів національного масштабу, що потребує акумулювання наукового, виробничого, інтелектуального та інших потенціалів суб'єктів, що належать до різних сфер економічної діяльності. Вирішення окресленої проблеми супроводжується необхідністю: поглибленої розробки методологічних засад побудови та функціонування системи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу; опрацювання методичних підходів до обґрунтування пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті; формування концептуальних основ інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком, що базується на міжгалузевому підході.

Комплекс зазначених вище та деяких інших актуальних питань, вирішення яких формує передумови інноваційної моделі функціонування залізничного транспорту України, обумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили її логіко-структурну побудову, мету, об'єкт, предмет і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 рр., Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр. Результати дослідження використані при виконанні плану науково-дослідної роботи Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (номер державної реєстрації 0109U001183).

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретико-методологічних положень, методичних засад та практичних рекомендацій щодо забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України в контексті взаємодії та взаємовпливів процесів функціонування суб'єктів економічної системи та їх гнучкості до глобальних змін.

Досягнення зазначеної мети зумовило необхідність постановки та вирішення основних завдань:

- виявити передумови конкурентоспроможності країни і з'ясувати рольове значення залізничного комплексу в економічному житті України;
- проаналізувати стан залізничного комплексу України та окреслити

ендогенні та екзогенні чинники, які забезпечують інноваційні трансформації;

- розкрити сутність та запропонувати теоретичні положення реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту України;

- визначити процеси, які формують корисність інновацій на залізничному транспорті, встановити її види та рівні;

- сформулювати концептуальні основи інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу України;

- розвинути методологію управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу України;

- розкрити принципи та механізм забезпечення гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу України;

- обґрунтувати пропозиції щодо удосконалення галузевої інноваційної політики, у тому числі її складової - технологічної політики;

- розглянути недоліки інноваційного процесу залізничного комплексу та внести пропозиції щодо удосконалення;

- розвинути науково-методичний підхід до вибору пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті;

- запропонувати модель оцінки інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу; визначити склад та організаційно-економічні механізми реалізації корпоративної стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу;

- визначити переваги процесів інтеграції в аспекті реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу та обґрунтувати необхідність та особливості формування інтегрованого управління ним;

- розкрити міжгалузеву науково-виробничу інтеграцію як форму реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України.

Об’єкт дослідження – процес інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу, як важливої складової національного господарства, в умовах формування інноваційної моделі економіки України та зростаючої конкуренції на ринку перевезень.

Предмет дослідження – теоретико-методичні, методологічні основи забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу на засадах міжгалузевої взаємодії з метою реалізації пріоритетних інвестиційно-інноваційних проектів.

Методи дослідження. Досягнення визначеної мети та вирішення поставлених у дисертаційній роботі завдань спиралося на використання системи загальнонаукових методів і прийомів дослідження: *економічного і системного аналізу* – для розробки теоретичних і методичних питань управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу, обґрунтування доцільності формування системи інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком; *порівняльного аналізу та узагальнень* – для розкриття змісту і сутності категорії інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу; *логічно-діалектичного* – для розкриття теоретичних і концептуальних

засад формування та функціонування міжгалузевого науково-виробничого комплексу, визначення зв'язків між явищами і процесами соціально-економічного розвитку держави та її суб'єктами; *програмно-цільового підходу* – для обґрунтування концепцій управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу та розроблення етапів управлінської технології відбору інвестиційно-інноваційних проектів. Серед спеціальних методів дослідження використано: *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінки рівня інвестиційно-інноваційного потенціалу підприємства залізничного транспорту та здійснення ранжирування інвестиційно-інноваційних проектів під час відбору; *метод ігор зі змінним складом учасників* – для відбору потенційних учасників групи; *оптимізації і прийняття рішень* – для узгодження економічних інтересів виробників і споживачів рухомого складу, суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовища залізничного комплексу.

Інформаційною базою дослідження стали: законодавчі та нормативні акти, офіційні статистичні матеріали Державного комітету статистики України, звітні дані Державної адміністрації залізничного транспорту України, результати наукових досліджень, матеріали науково-практичних конференцій, публікації зарубіжних і вітчизняних авторів та інші джерела.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у наступному:

вперше:

– розроблено методичний підхід до вирішення проблеми організації високошвидкісного руху залізницями України з позиції міжгалузевого підходу, шляхом окреслення складу учасників, обґрунтування організаційно-правової форми об'єднання, визначення принципів формування та функціонування, механізму координації дій учасників науково-виробничого міжгалузевого комплексу, що сприятиме реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу;

– теоретично обґрунтовано методологію формування системи інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного комплексу на основі об'єднання економічних ресурсів та процесів суб'єктів групи, що дозволило визначити перспективи участі сторонніх суб'єктів у вирішенні проблем залізничного транспорту та запропонувати критерії їх відбору;

– розроблено методику відбору пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті, яка включає експертизу стратегічних пріоритетів галузевого рівня, попередній відбір, наукове супроводження та техніко-економічне обґрунтування обраних інвестиційно-інноваційних проектів, що здійснюється за участю госпрозрахункового підприємства, яке виконує незалежну оцінку та аудит проектів;

– визначено механізми забезпечення та критерії оцінки гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу України, яка, як комплексна категорія, характеризує: можливості та готовність до змін, спроможність швидко реагувати на постійні зовнішні зміни та впливи за рахунок потенціалу внутрішньоструктурної взаємодії керуючої з керованою підсистемою

та потенціалу зовнішньої взаємодії в межах стратегічного, тактичного та оперативного контурів;

удосконалено:

– методичний підхід до розрахунку ціни на новий рухомий склад, яка б задовольняла вимоги вітчизняних виробників та залізниць, граничний рівень якої визначається економічним ефектом, що отримує споживач за термін експлуатації нового рухомого складу замість базової моделі в частині експлуатаційних і супутніх одноразових витрат, що дозволяє обґрунтовано підійти до обрання постачальників та окреслити управлінські впливи на витратоформуючі напрямки;

– підхід до організації інноваційного процесу на залізничному транспорті, який, на відміну від існуючих, характеризується спільними діями внутрішніх та зовнішніх інноваторів, що дозволяє: оптимізувати витрати на науково-дослідні розробки, маркетингові дослідження; отримати доступ до науково-технічної бази даних партнерів; забезпечити замовленнями науково-дослідний сектор галузі та активізувати її науковий потенціал;

– теоретичні положення формування та функціонування системи управління інвестиційно-інноваційного потенціалом залізничного комплексу за рахунок врахування умов діяльності та необхідності зміни принципів його діяльності, що обумовлено: новими методами та інструментами конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг, потребою у швидкій адаптації та реагуванні на зовнішні та внутрішні впливи, необхідністю впровадження антикризових заходів;

– теоретичні положення оцінки ефективності інновацій, за рахунок застосування категорії «корисність», яка характеризує позитивний результат на локальному та глобальному рівнях, має три етапи формування, постає в умовах забезпечуючого, формуючого та оцінюючого середовищ та оцінюється за трьома рівнями;

набули подальшого розвитку:

– теоретико-методичні основи формування, оцінки й розвитку інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу шляхом визначення сутності, структури, окреслення аспектів взаємовпливу на конкурентоспроможність, визначення критеріїв оцінки, що дозволило розкрити механізм формулювання стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку, визначити стратегічні обмеження та орієнтири, до переліку складових яких додано параметри «тип транспортного виробництва», «рівень технологій», «об'єкт управління»; запропонувати склад та організаційно-економічні механізми реалізації функціональних стратегій;

– визначення нових аксіом функціонування та менеджменту залізничного комплексу, які характеризуються: першочерговістю людського фактора як основи інноваційного розвитку; інноваційністю усіх бізнес-процесів; зміною характеру взаємовідносин з конкурентами; впровадженням системи менеджменту якості, що дозволило обґрунтовано підійти до визначення елементів системи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом;

– обґрунтування рольової участі залізничного комплексу в соціально-

економічній системі України, що дозволило розширити та розкрити зміст його функцій, які, на відміну від існуючої практики, окреслюють його загальнодержавне значення;

– теоретичні основи галузевої інноваційної політики як інструменту інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України шляхом визначення її сутності, призначення, принципів, а також окреслення пріоритетних напрямів технологічної політики, реалізація яких активізує процеси в системі «освіта-наука-виробництво»;

– теоретичні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу за рахунок розкриття його як процесу, послідовність виконання якого характеризується полієрархічною системою цілей та підсистем їх виконання.

Практичне значення отриманих результатів полягає у використанні одержаних результатів для створення ефективних систем управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного комплексу України та формування ефективних механізмів реалізації інвестиційно-інноваційних проектів загальнодержавного масштабу. Теоретичні і практичні рекомендації надають можливість забезпечити конкурентоспроможність залізничного комплексу України у цілому та його суб'єктів зокрема, а також обумовлюють позитивні зміни в процесах життєдіяльності суб'єктів промислової та наукової сфер економіки.

Самостійного практичного значення мають розробки щодо методичних підходів до обґрунтування пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті; змісту та напрямків удосконалення галузевої технологічної політики; визначення граничної ціни на новий рухомий склад; оцінки рівня інвестиційно-інноваційного потенціалу.

Висновки і рекомендації, що містяться в дисертації, частково використанні керівництвом Південно-Західної залізниці (довідка № НДА/08 від 16 січня 2011 р.), Технічною службою Південної та Службою локомотивного господарства Донецької залізниці (довідка № НТО-21/345 від 8 вересня 2010 р. та № Т-14/052 від 21 лютого 2011 р.), при формуванні стратегії взаємовідносин з контрагентами та інноваційної стратегії розвитку галузі, розробці управлінських заходів по забезпеченню впровадження прогресивних технологій транспортування, визначенні напрямків взаємодії підприємств залізничного транспорту з учбовими та науковими організаціями галузі.

Основні наукові і методологічні положення роботи використовуються у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін: «Економіка підприємств», «Стратегічне управління підприємством», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств», «Економіка залізничного транспорту», «Планування діяльності підприємств на залізничному транспорті» (довідка від 10 червня 2010 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати дисертаційної роботи, які виносяться на захист, здобуто особисто автором та відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної

роботи автора. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві [3-10, 12, 27-31], наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення й отримані результати досліджень пройшли апробацію на 13 міжнародних і 1 всеукраїнській науково-практичних конференціях: "Україна наукова" (м. Дніпропетровськ, 2003 р.); "Сучасні наукові дослідження" (м. Дніпропетровськ, 2006 р.); "Современные направления теоретических и прикладных исследований" (м. Одеса, 2006 р.); "Актуальные научные разработки" (м. Софія, 2009 р.); "Перспективные научные исследования" (м. Софія, 2009 р.); "Соціум. Наука. Культура" (м. Київ, 2010 р.); "Современные вопросы мировой науки" (м. Пшемисль, 2010 р.); "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи" (м. Коктебель, 2010 р.); "Ключевые проблемы современной науки" (м. Софія, 2010 р.); "Проблеми економіки транспорту" (м. Дніпропетровськ, 2010 р.); "Наука в інформаційному просторі" (м. Дніпропетровськ, 2010 р.); "Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства" (м. Харків, 2010 р.); "Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте" (м. Яремче, 2010 р.); "Современные научные достижения" (м. Прага, 2011 р.).

Публікації. Результати дисертаційного дослідження викладено автором у 40 наукових працях, обсягом 36,4 ум.-друк. арк., серед яких: 2 індивідуальні монографії (обсягом 10,32 та 11,21 ум.-друк. арк.); 24 наукових статей у фахових наукових виданнях, з яких 15 написано особисто автором (загальним обсягом 13,1 ум.-друк. арк.); тези доповідей на 14 конференціях.

Обсяг та структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 445 сторінок. Основний обсяг роботи становить 326 сторінок і містить 55 рисунків, з яких 22 займають 22 повні сторінки, 32 таблиці, з яких 10 займають 17 повних сторінок. Список використаних джерел, що містить 368 найменувань, викладено на 38 сторінках, 20 додатків - на 41 сторінці.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значимість отриманих результатів та наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У розділі 1 - "**Інвестиційно-інноваційний розвиток економіки як основа забезпечення її конкурентоспроможності**" – узагальнено підходи до сутності та проаналізовано основні чинники конкурентоспроможності країни, розглянуто рольову участь залізничного комплексу в процесах соціально-економічного розвитку України.

Конкурентоспроможність національної економіки розглядається в роботі як здатність створювати та реалізовувати механізм ефективного позиціонування у міжнародному економічному просторі за рахунок поєднання ресурсів, інтелекту

нації та національного виробництва, що за умови сильного інституту політичної влади та стабільної законодавчої бази дозволяє здійснити соціально-економічний розвиток суспільства. Підвищення конкурентоспроможності економіки України зумовлюється розвитком факторів, які забезпечують перехід до інновативного та сталого розвитку.

Ще наприкінці 80-х років Україна входила в елітну групу країн з найвищим рівнем наукомісткості економіки. Витрати на науку складали 3% ВВП та дорівнювалися рівню витрат на науку США, Японії, Німеччини. Країна залишалася індустріально розвиненою, в структурі промисловості якої найбільшу питому вагу мали машинобудування та металообробка. Неefективність державної інноваційної політики за роки незалежності України призвела до зменшення кількості інноваційно активних підприємств. Це одна з причин глибоких структурних деформацій в економіці України, де спостерігається занепад високотехнологічних виробництв і домінування низькотехнологічних сировинних. Нині потрібен системний підхід в управлінні інноваційним розвитком, інформатизацію суспільства, що передбачає ініціювання процесу широкого впровадження інноваційних програм розвитку в усіх галузях, регіонах та підприємствах.

Однією з галузей, яка життєво необхідна для функціонування країни, так як відіграє ключову роль у забезпеченні економічного зростання суб'єктів національного господарства та обороноздатності країни, є залізничний транспорт. Його призначення в економічному розвитку України обумовлюється: 1) впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності 2) забезпеченням передумов збільшення транзитного потенціалу України, що дозволяє ефективно використовувати вигідне економіко-географічне положення, отримувати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях та сформувати інструменти впливу України на світові економічні процеси; 3) роллю прискорювача інноваційного процесу галузей економіки України; 4) соціальною значимістю в економіці; 5) забезпеченням ефективного формування та функціонування Єдиної транспортної системи. Зазначене дозволило визначити його функціями наступні: 1) переміщення вантажів та пасажирів (основна функція) – фізичне переміщення вантажів та пасажирів у просторі; 2) підтримуюче-стимулююча - створення передумов збільшення ефективності роботи та конкурентоспроможності суб'єктів господарювання; 3) логістичнопоєднуюча - взаємодія з іншими видами транспорту з метою формування Єдиної транспортної системи; 4) соціальна - підтримка соціальної сфери економіки країни; 5) екологічна – вирішення проблем екологічної безпеки діяльності транспорту та покращення екологічності навколишнього середовища; 6) структуроутворююча – створення передумов для розширення діяльності, обслуговування коопераційних зв'язків підприємств; 7) розвиваюча – обумовлення напрямів інноваційної діяльності галузей економіки; 8) індикативна – характеристика результатів функціонування економіки країни.

У розділі 2 - "**Аналіз проблем залізничного комплексу та теоретичні основи його інвестиційно-інноваційного розвитку**" – розкрито сутність цілі,

етапи та модель реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку (ІІР) залізничного комплексу (ЗК), визначено сутність, рівні та етапи формування корисності інновацій.

Діяльність ЗК України нині потребує трансформацій на інноваційній основі, обумовлених наступним: зміною сутнісного аспекту транспортного процесу; врахуванням потреб ринку, орієнтацією на впровадження інноваційної моделі економіки України; забезпеченням відповідності правової бази, що регламентує господарську та управлінську діяльність Укрзалізниці, діючим нормативно-правовим актам, а виробничій бази залізниць - вимогам Директиви Ради 91/440/ЕЕС «Про розвиток залізничного сполучення Співтовариства»; необхідністю усунення складності залучення інвестиційних, кредитних ресурсів, покращення кількісного та якісного стану рухомого складу та удосконалення технологій організації перевізної роботи. В основі інноваційних трансформацій знаходиться сукупність ендогенних та екзогенних факторів (останні розглянуто з розбиттям на фактори прямого та непрямого впливу), які визначають зміну виробничих характеристик транспортного процесу, результатом чого є комплексний ефект на мікро- та макрорівнях.

Поняття «інвестиційно-інноваційний розвиток» розглядається як процес, метою якого є якісна зміна бізнес-процесів суб'єктів, що відбувається при активізації та удосконаленні механізмів здійснення інноваційної та інвестиційної діяльності (рис.1). Його головна мета пов'язана з забезпеченням швидкості реагування на потреби зовнішнього та внутрішнього середовища, що потребує якісного удосконалення виробничих, управлінських, маркетингових, логістичних та інших процесів, які входять до компетенцій як ЗК у цілому, так і його організаційних структур. Серед стратегічних цілей: техніко-технологічні (нові та удосконаленні форми обслуговування споживачів, ресурсозберігаючі технології та технології безпеки, основні фонди, засоби ремонту та технічного обслуговування рухомого складу тощо), організаційно-управлінські (нові та удосконаленні методи та форми організації перевізного процесу, мотивування праці працівників, механізми управління інтелектуальним капіталом галузі тощо), фінансово-інвестиційні (підвищення інвестиційного рейтингу галузі, розширення джерел та обсягів фінансування інвестиційних програм, створення конкурентоспроможних проектів розвитку, збільшення доходних надходжень тощо), соціальні (зростання соціальних стандартів праці та життя робітників галузі, збереження морально-психологічного стану пасажирів та вантажовласників, зменшення випадків травмування пасажирів під час руху та на зупинках тощо), економічні (збільшення рентабельності, продуктивності праці, транзитного та транспортного потенціалу, зменшення витратомісткості галузі тощо), інтеграційні (участь у міжнародних організаціях в галузі транспорту, міжгалузевих об'єднаннях та включення до складу європейської транспортної системи тощо).

ЗК необхідно розглядати як складну, багатоступеневу виробничу систему, яка є цілеспрямованою, упорядкованою взаємодією структуровано-організаційних відносин, різного роду ресурсів, які оптимально розвиваються. Як система він є

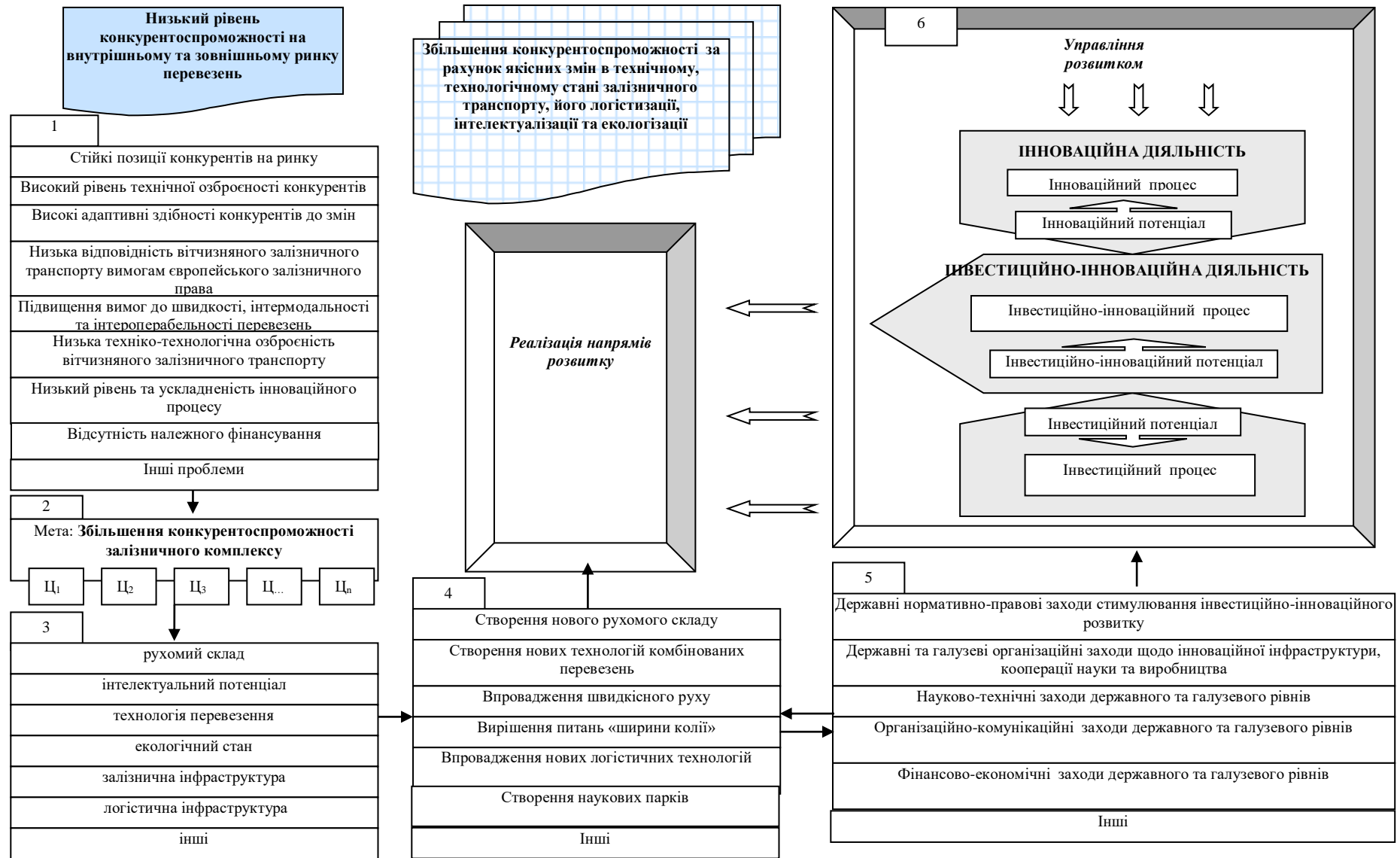


Рис. 1. Схема етапів реалізації процесу інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу

цілісним комплексом взаємопов'язаних елементів вищого ступеня складності зі стохастичним характером поведінки внаслідок як внутрішньої різноманітності та кількості елементів, так різноманітності зв'язків з зовнішнім середовищем. До основних ознак ЗК як виробничої системи належать: складність та відкритість, виробнича, соціально-технічна спрямованість, наявність конкуруючих елементів та багатоцільовий характер. Як складна система ЗК має ієрархічність структури та цілей. Використавши декомпозиційний підхід, цілі ПР ЗК представлено у вигляді дерева цілей, окремі складові яких реалізуються певною сукупністю структурних елементів та підсистем (виробничою, маркетинговою, управлінською, науковою та ресурсною), які мають ієрархічну побудову відповідно вертикалі управління. Це підтвердило поліієрархічність процесу ПР ЗК.

Встановлено, що в більшості випадків результативність впровадження інновацій характеризують отриманим ефектом. На відміну від існуючої практики, запропоновано визначати корисність, як не тільки позитивний результат, але й сприятливі наслідки для подальшої діяльності як самого інноватора (локальна корисність), так інших суб'єктів економічної діяльності (глобальна корисність). Корисність інновацій оцінюється відповідно до вимог суб'єктів внутрішнього (залізничні, промисловий, науково-інноваційний та обслуговуючий сектори ЗК) та зовнішнього середовища ЗК (вантажовласники та пасажери, держава, суб'єкти господарської діяльності, урядові та міжурядові організації залізничного транспорту), а її забезпечення обумовлюється сукупністю факторів: нормативно-правове забезпечення; наявність та розвиненість інноваційної інфраструктури; рівень кваліфікації наукових та творчих кадрів; ефективність матеріально-технічного забезпечення та інформаційної системи; управління інноваційною діяльністю. Локальна та глобальна корисність інновацій ЗК складаються з фінансово-економічної, соціальної, екологічної, інтеграційної корисності, що формуються на трьох етапах (визначення вимог та забезпечення умов формування корисності, власне формування корисності та її оцінювання) та реалізується на трьох рівнях, які залежать від масштабів отриманих результатів.

Враховуючи необхідність активізації інноваційної діяльності ЗК, розглянуто проблему її фінансового забезпечення. Перспективними джерелами фінансування інновацій визначено проектне фінансування, концесію, кошти недержавних пенсійних фондів та компаній-відправників вантажу.

У розділі 3 - **"Методологічні засади управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу"** - розроблено концептуальні основи інвестиційно-інноваційного потенціалу ЗК України та управління ним, сформовано нові аксіоми функціонування та менеджменту ЗК, сформовано концептуальне уявлення про гнучкість інвестиційно-інноваційного потенціалу.

Становлення інноваційної моделі розвитку ЗК актуалізує проблеми збільшення інвестиційно-інноваційного потенціалу (ІП), що визначено як сукупність фінансово забезпечених реальних та потенційних можливостей ЗК для реалізації ПР. Враховуючи особливості ЗК України, структурованість ІП

виявляється у поєднанні індивідуальних інноваційних потенціалів робітників з іншими їх видами, що посилюється ефектом синергії та організаційним механізмом цілеспрямованої державної та галузевої політики, мета якої - сталий економічний розвиток та збільшення конкурентоспроможності транспортної галузі (рис. 2).

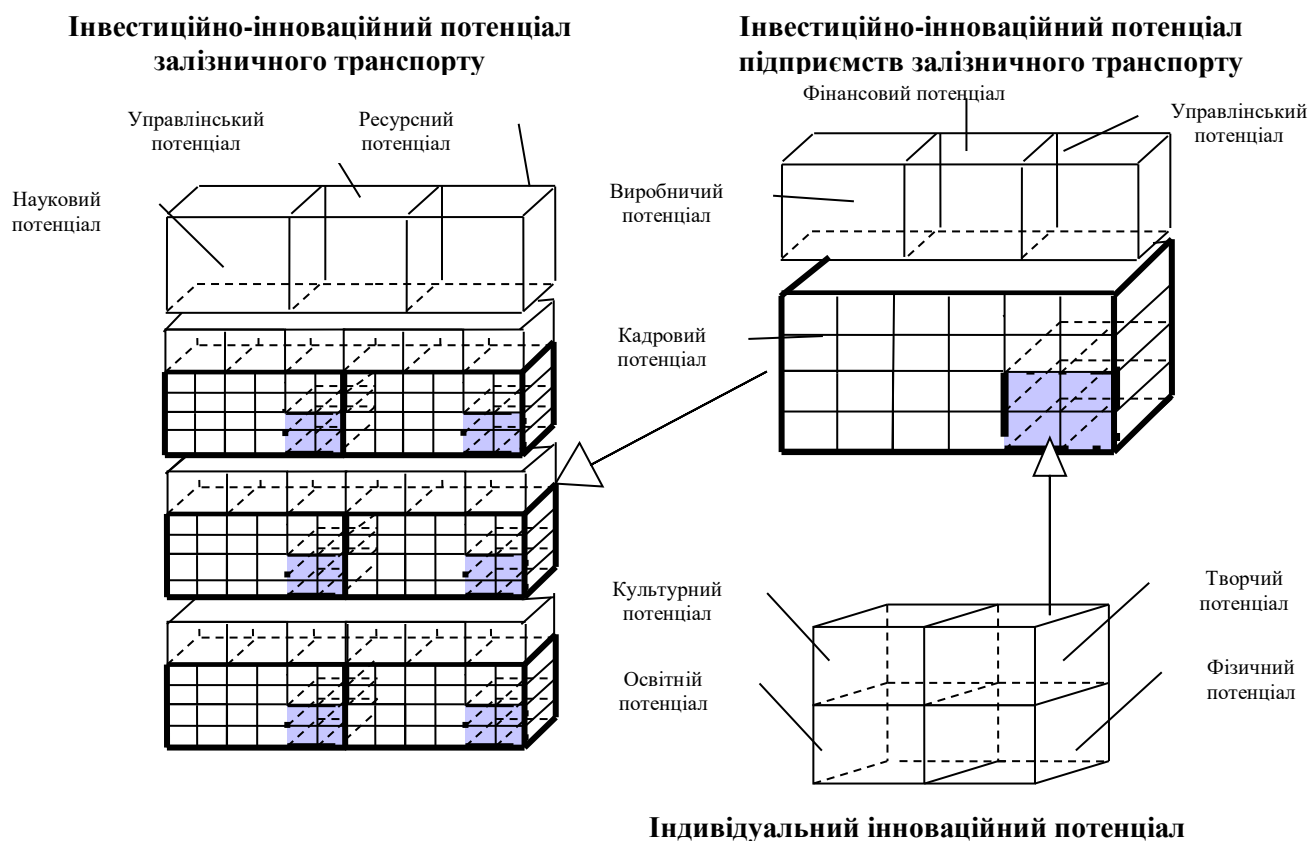


Рис. 2. Модель структури інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного транспорту

Наслідком взаємовпливу ІІП та конкурентоспроможності ЗК на макрорівні є: формування потенційного попиту на транзитні перевезення територією України, розширення кордонів транс'європейської залізничної мережі, задоволення потреб пасажирів у безперешкодному переміщенні у міжнародному сполученні та потреб внутрішнього ринку в якісних послугах, збільшення частки ринку залізничного транспорту як екологічного та безпечного виду транспорту; на мікрорівні - задоволення внутрішніх потреб ЗК в інноваційному розвитку та забезпечення ефективної діяльності, удосконалення якості послуг, забезпечення зростання виробничих потужностей. Забезпечення зростання ІІП та конкурентоспроможності ЗК залежить від результативності функціонування наукової інфраструктури галузі, вищих навчальних закладів, наукових парків; підприємств залізничного транспорту, державних органів влади та підприємств інших галузей економіки.

Результати реалізації заходів, що задекларовані у нормативно-законодавчих актах України, концепціях та програмах розвитку залізничного транспорту як

інноваційні, так і не сформували ефективної інноваційної системи ЗК, яка б мала достатній управлінський, виробничий, науковий, ресурсний та інші види потенціалів для посилення ролі науки, технологій та інновацій у економічному розвитку галузі. Це зумовило доцільність визначення концепції управління ІПП ЗК України як процесу підготовки, прийняття та реалізації рішень по формуванню та максимальному використанню сукупного ІПП з метою стійкого соціально-економічного розвитку ЗК (рис. 3). Методологічну основу запропонованої концепції склали теоретичні положення, принципи та інструменти, які містяться в домінуючих підходах управління ІПП – процесному, системному, стратегічному, інноваційному та інтеграційному. Особливості системи управління ІПП ЗК пов'язані, по-перше, з неоднорідністю складу керуючої підсистеми, коли одночасно деякі суб'єкти, що здійснюють управлінські впливи, розглядаються як керуючі та керовані; по-друге, з характером зворотного зв'язку керованої та керуючої підсистем, що розглядається як реакція на зовнішні впливи та внутрішні зміни, потреби кожної складової інвестиційно-інноваційного потенціалу.

Основні положення запропонованої концепції базуються на нових аксіомах функціонування та менеджменту ЗК: першочерговість людського фактора, інноваційність бізнес-процесів, зміна характеру взаємовідносин з конкурентами, впровадження системи менеджменту якості. Їх розгляд дозволило визначити основні елементи концепції управління ІПП ЗК, а також розкрити сутність та склад інноваційної культури, сформувавши підхід до управління ІПП як елементу запобіжного антикризового управління підприємствами, запропонувати модель соціально-орієнтованого управління ІПП та класифікувати ознаки кризових явищ ЗК України.

Необхідність адаптації ІПП ЗК до швидко змінюваних умов внутрішнього та зовнішнього середовища обумовило звернення до проблеми його гнучкості, що визначена як комплексна категорія, яка надає: оцінку готовності до зовнішніх змін (результати задоволеності вхідних зовнішніх умов); характеризує внутрішні можливості змін (сукупність кількісних та якісних характеристик структурних елементів ІПП, що відповідають вимогам зовнішніх та внутрішніх умов); характеризує потенціал внутрішньоструктурної та зовнішньої взаємодії (результат взаємодії керуючої та керованої підсистем, їх елементів між собою у складі кожної підсистеми, а також керуючої підсистеми з зовнішнім середовищем). Це дозволило розкрити фактори формування гнучкості ІПП, запропонувати критерії її оцінки.

У розділі 4 - **"Обґрунтування шляхів вирішення проблем інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу"** – визначено шляхи підвищення ефективності галузевої інноваційної та технологічної політик ЗК; сформовано пропозиції щодо удосконалення інноваційного процесу ЗК; розроблено методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності; розглянуто процес формування та організаційно-економічні механізми реалізації стратегії інвестиційно-інноваційного розвитку ЗК України.

За роки незалежності України ЗК відхилився від інноваційного шляху

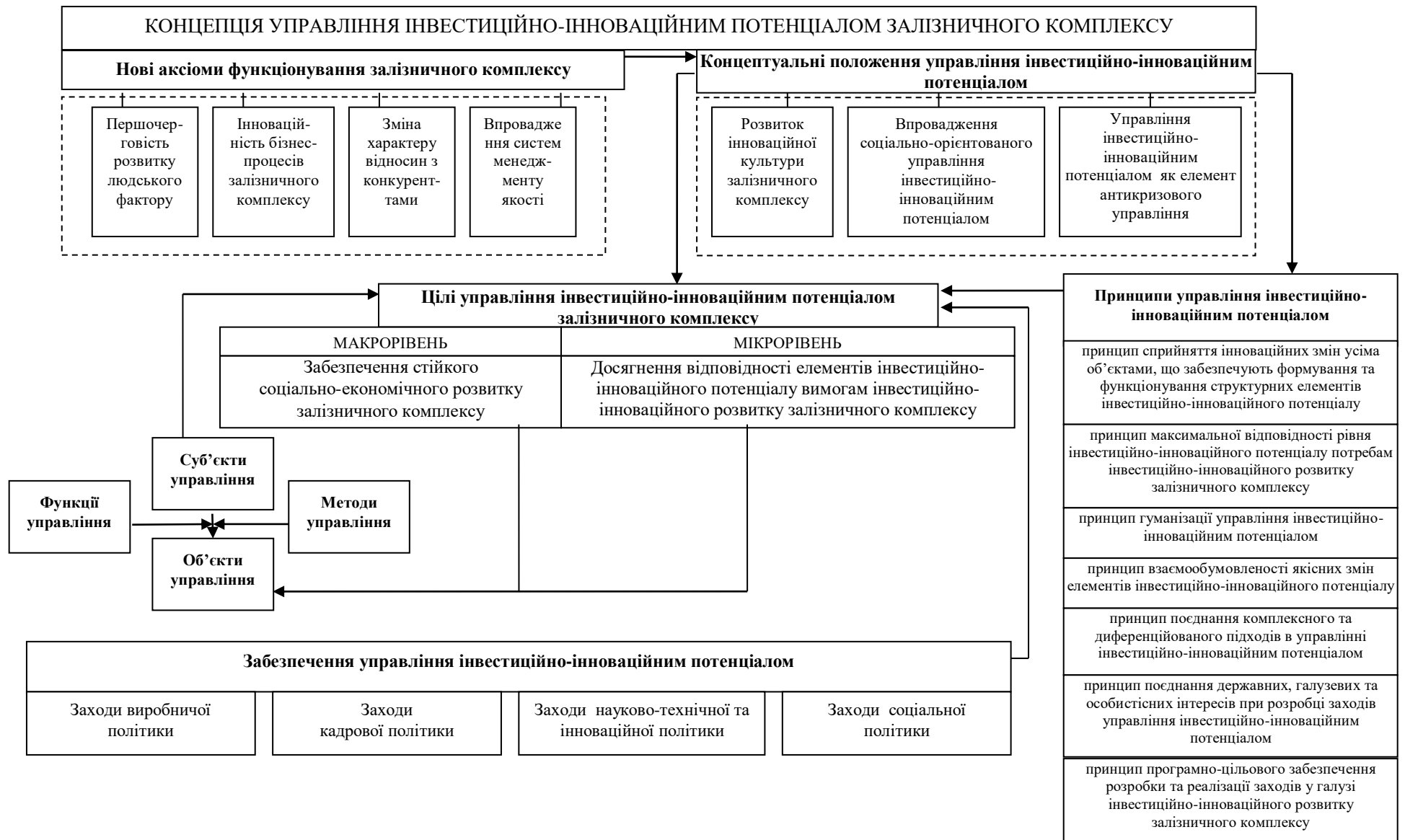


Рис. 3. Концепція управління інвестиційно-інноваційним потенціалом ЗК

розвитку. Економічні процеси галузі набули характеру «відновлення». Зв'язок між основними елементами ІР галузі – освітою, наукою та інноваціями, неефективний, внаслідок чого деформовано галузевий інноваційний процес в бік реалізації суб'єктивних інтересів керівної верхівки галузі, а не об'єктивно необхідних, науково обґрунтованих заходів. Відсутня дієва інноваційна політика (ІІ) ЗК, не сформована Програма його ІР (необхідна умова послідовної реалізації інноваційної моделі); не встановлено обґрунтованих інноваційних пріоритетів, відсутня галузева методика їх відбору. Неефективно розвивається науково-дослідний сектор галузі, відсутні прогресивні форми інноваційної інфраструктури, механізм комерціалізації інноваційних розробок та трансферу технологій. Суттєво зменшена роль освітнього сектору в процесах інноваційного розвитку галузі, недостатньо використовується науковий потенціал вищих навчальних закладів та науково-дослідних установ; сформувався викривлений механізм залучення наукових кадрів до наукових досліджень з проблем галузі, що в більшості випадків має характер «прохання» або «нав'язування» з боку самих науковців. У зв'язку з вищезазначеним сформовано методологічні основи галузевої ІІ, стратегічна мета якої - якісна трансформація техніко-технологічного рівня виробництва відповідно до зовнішніх та внутрішніх вимог, подолання істотного техніко-технологічного відставання від залізниць розвинутих країн. Її виконання обумовлюється реалізацією переліку завдань: визначення пріоритетів ІР ЗК; формування ефективного механізму відбору пріоритетних до виконання інноваційних проектів; розробка та реалізація стимулюючих заходів інноваційної діяльності суб'єктів ЗК; забезпечення розвитку існуючої інноваційної інфраструктури; розробка організаційних схем наукового супроводження інноваційних програм; формування інноваційної культури суб'єктів та персоналу ЗК тощо. Проведений в ході дисертаційної роботи аналіз діючої ІІ ЗК дозволив розглянути склад основних суб'єктів (Інвестиційний комітет з питань інвестиційної діяльності ЗК України, Головні управління Державної адміністрації залізничного транспорту, представники наукових шкіл, науково-дослідних інститутів), об'єктів ІІ (інноваційна інфраструктура, інноваційний процес, інтелектуальний капітал) та обґрунтувати її принципи. Такими мають бути: свобода наукової та науково-технічної творчості; правовий захист інтелектуальної власності; інтеграція науково-технічної діяльності та освіти; концентрація ресурсів на пріоритетних напрямках наукового розвитку; стимулювання ділової активності в науковій, науково-технічній та інноваційній діяльності; сприяння розвитку інноваційної інфраструктури; забезпечення суб'єктів інноваційної діяльності необхідною інформацією; підготовка кадрів у сфері інноваційної діяльності; мінімізація ризиків внутрішньої та зовнішньої природи; ліквідація суб'єктивізму при визначенні пріоритетності інноваційних проектів; адаптивність інвестиційно-інноваційної діяльності до зовнішніх вимог та умов; безперервність інноваційних процесів та їх постійне вдосконалення; розвиток міжгалузевого та міжнародного співробітництва.

Успіхи ІР ЗК пов'язані з наявністю науково-обґрунтованої галузевої технологічної політики. Основні її напрямки включають: 1) забезпечення

випереджувального розвитку науково-дослідного сектору галузі відносно інших сфер соціальної діяльності (розвиток технічної бази наукового сектору галузі, розвиток механізму трансферу та комерціалізації науково-технічних розробок, збільшення кількості та якості науково-дослідної інфраструктури за рахунок сучасних форм тощо); 2) співпрацю з вченими, використання їх розробок з метою переходу до вищого технологічного устрою галузі (зміцнення зв'язків між науковцями, що працюють в академічних та галузевих науково-дослідних інститутах, конструкторських бюро, вищих навчальних закладах; формування бази даних результатів науково-дослідної роботи вищих навчальних та науково-дослідних закладів, наукових шкіл; залучення вчених до вирішення проблем інвестиційно-інноваційного характеру тощо); 3) обґрунтування та вибір перспективних сценаріїв технологічного розвитку галузі (формування нової системи технологічних знань; відновлення науково-дослідної бази на новій технологічній та технічній основі; підготовка висококваліфікованих наукових та виробничих кадрів тощо); 4) формування виробничо-технологічних галузевих виробництв п'ятого технологічного устрою (організація галузевих науково-виробничих об'єднань зі стимулюючою підтримкою їх функціонування; фінансова галузева підтримка, гарантування внутрішньогалузевого попиту на продукцію цих підприємств тощо); 5) удосконалення інформаційного забезпечення технологічного розвитку галузі; 6) формування акцентів на екологічній безпеці діяльності галузі.

Враховуючи недоліки існуючого інноваційного процесу ЗК України, дисертант дійшов висновку щодо доцільності поєднання зусиль залізничного транспорту та інших суб'єктів господарювання в питаннях ІП. Внаслідок цього запропоновано спільні дії в здійсненні інноваційного процесу суб'єктів ЗК та зовнішніх інноваторів (у випадку, коли інноваційні трансформації ЗК обумовлюють початок інвестиційно-інноваційних заходів в суміжних галузях).

Актуальною залишається проблема розробки комплексної методики визначення пріоритетності інвестиційно-інноваційних проектів ЗК. У дисертаційній роботі процес розробки, розгляду та відбору інвестиційно-інноваційних проектів є комплексом заходів, який включає етапи, наведені на (рис. 4). З метою забезпечення зв'язку науки-освіти-виробництва доцільним є організація наукового супроводження обраного пріоритетного напрямку ІП, що сприяє активізації участі галузевої інноваційної інфраструктури в інвестиційному процесі. Враховуючи зменшення обсягів фінансування ННДКР, такий механізм включення установ науково-дослідного сектору та вищих учбових закладів до інноваційного процесу ЗК дозволить забезпечити можливість їх існування та реалізації інтелектуального потенціалу. В зв'язку з тим, що на теперішній час вибір інвестиційних проектів відбувається без попередньої зовнішньої експертизи, запропоновано створення госпрозрахункового підприємства, до функцій якого входить: 1) попереднє техніко-економічне обґрунтування інвестиційно-інноваційних проектів, що обрані як пріоритетні до впровадження на залізничному транспорті; 2) експертиза проектної документації по проектам; 3) розробка та застосування економічно обґрунтованих методик вартісної оцінки

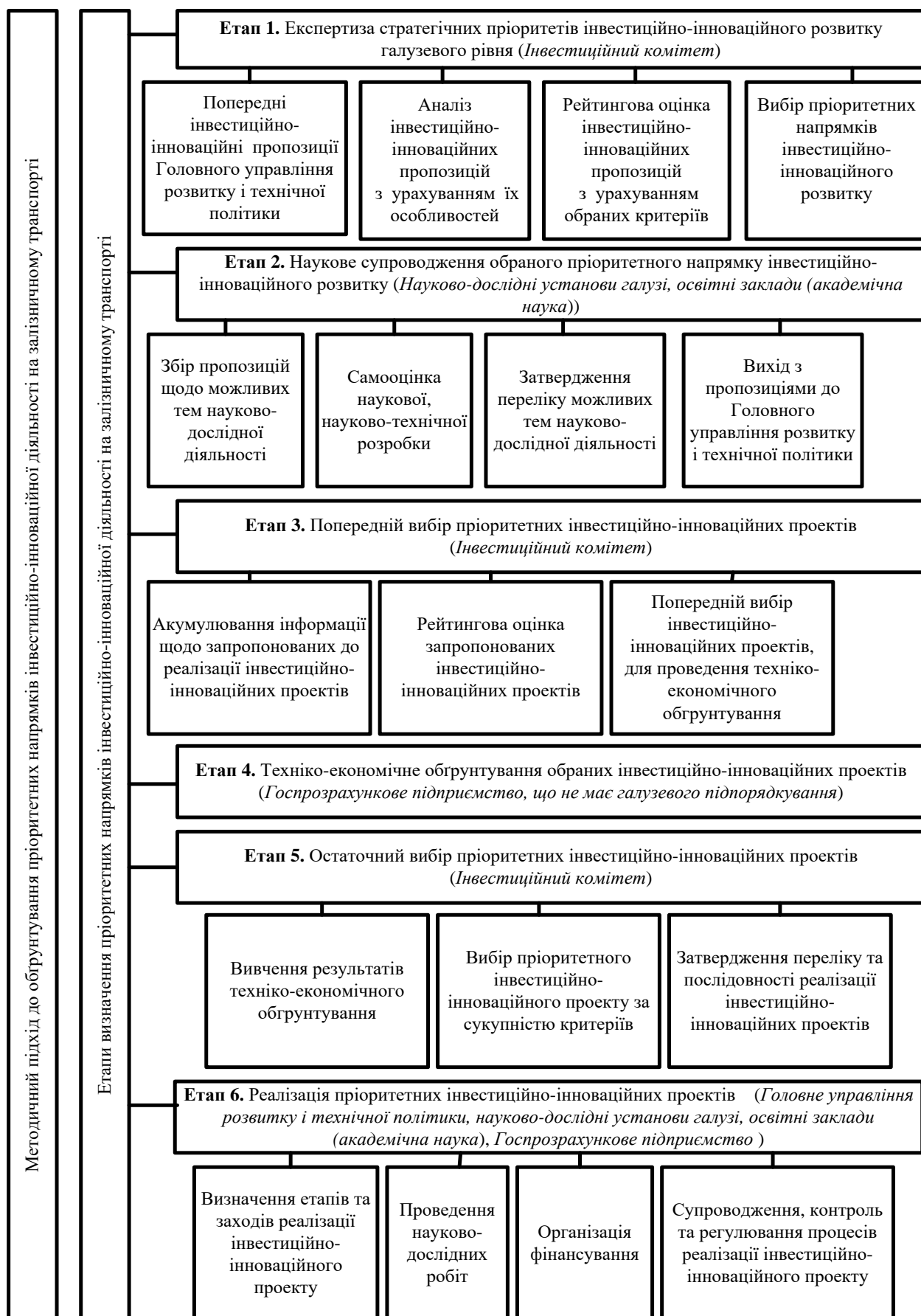


Рис. 4. Етапи проведення відбору інвестиційно-інноваційних проектів

результатів реалізації проектів, методики фінансово-економічних розрахунків, розробки і супроводу інвестиційних проектів; 4) розробка та впровадження автоматизованої системи фінансово-економічних розрахунків інвестиційних проектів на залізничному транспорті; 5) інформаційна та консалтингова діяльність; 6) аудит реалізації інвестиційно-інноваційних проектів; б) консультаційно-методичні послуги по управлінню та експертизі проектів іншим суб'єктам, які не належать до залізничної галузі; 7) наукове супроводження реалізації інвестиційно-інноваційних проектів (на договірній основі) тощо.

Виокремлено проблему узгодженості інтересів ЗК та виробників рухомого складу в частині ціноутворення на рухомий склад, що ускладнює інвестиційно-інноваційний процес. Ціна повинна надавати реальну картину інвестиційним можливостям залізничного транспорту щодо придбання рухомого складу, обґрунтовувати дії керівництва щодо джерела придбання (вітчизняні чи закордонні виробники), а також бути орієнтиром для виробників, які отримують базу оцінки витрат на виробництво, що зумовлює дії по їх оптимізації. Рівень ціни повинен врахувати життєвий цикл нової та базової моделі рухомого складу. Вартість життєвого циклу рухомого складу є сумою витрат на його придбання, введення та власне експлуатацію, ремонт, компенсацію збитків від простоїв, виведення з експлуатації та утилізацію. Узгодження інтересів виробника та споживача ймовірно за умови рівного розподілу отриманого ефекту.

$$\begin{aligned}
 &Ц_p^H - B_p^e = (B_k^b + B_n^b - L^b \cdot \alpha) - (B_k^H + B_n^H - L^H \cdot \alpha) = \\
 &= Ц_p^b + B_p^{зрб} + B_p^{mob} + B_p^{ннб} + B_p^{нкб} + B_p^{Hb} + \\
 &+ B_p^{\delta b} + B_p^{mb} - L^b \cdot \alpha - Ц_p^H - B_p^{зрH} - B_p^{mon} - B_p^{ннH} - B_p^{нкH} - \\
 &- B_p^{Hn} - B_p^{\delta H} - B_p^{mH} + L^H \cdot \alpha
 \end{aligned} \tag{1}$$

де B_k^b, B_k^H - капітальні витрати на придбання рухомого складу (базового та нового);

B_n^b, B_n^H - поточні витрати на використання рухомого складу (базового та нового);

L^b, L^H - ліквідаційна вартість рухомого складу (базового та нового);

α - коефіцієнт дисконтування;

B_p^e - повна собівартість;

$B_p^{зрp}$ - питомі витрати на заводський ремонт;

B_p^{mo} - питомі витрати на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням;

$B_p^{ннH}$ - питомі витрати на підготовку вагонів під навантаження;

$B_p^{нкH}$ - питомі витрати на промивку критих вагонів;

B_p^H - питомі витрати на підготовку вагонів під налив;

B_p^{δ} - питомі витрати на деповський ремонт вантажних вагонів;

B_p^M - питомі витрати на модернізацію;

C_p^n, C_p^{δ} - ціна одиниці нового та базового рухомого складу.

Необхідною умовою ефективності галузевої ІІ є дотримання обраної стратегії ІІР. Розкриття етапів її формування дозволило розглянути методичний підхід до оцінки рівня ІІІ ЗК та його суб'єктів, сформувані стратегічні обмеження та орієнтири, перелік останніх удосконалити параметрами «тип транспортного виробництва», «рівень технологій», «об'єкт управління»; запропонувати склад та організаційно-економічні механізми реалізації функціональних стратегій (виробничої, кадрової, ринкової, організаційно-управлінської та фінансово-інвестиційної) в складі корпоративної стратегії нарощування.

Модель ІІІ ЗК пропонується визначити в такий спосіб:

$$ІІІ^{3m} = НІІ^{3m} + УІІ^{3m} + РІІ^{3m} + \sum_{q=1}^s \sum_{j=1}^m \sum_{i=1}^n V_i \cdot \alpha_i, \quad (2)$$

де $НІІ^{3m}$ - рівень наукового потенціалу ЗК;

$УІІ^{3m}$ - рівень управлінського потенціалу ЗК;

$РІІ^{3m}$ - рівень ресурсного потенціалу ЗК;

V_i - бальна оцінка індикатора, що належить до складових ІІІ (кадрової, управлінської, ресурсної, виробничої);

α_i - вагове значення i -го індикатора;

n - кількість індикаторів у кожній групі складових ІІІ;

m - кількість груп складових ІІІ;

s - кількість підприємств, що оцінюються.

Проведена оцінка ІІІ підприємства залізничного транспорту на прикладі Південної залізниці (отримане розрахункове значення 0,5237), дозволила зробити висновки щодо привалювання екстенсивного шляху розвитку суб'єктів ЗК та частковий перехід до інтенсивного за деякими параметрами (концепція ринку, тип конкуренції, інноваційний процес) (табл.1).

У роботі обґрунтовано, що ключовою метою виробничої стратегії є забезпечення високої якості продукції (послуг) підприємств залізничного транспорту, що в останні роки є найвищим пріоритетом в управлінні підприємствами. Основним критерієм управління якістю та ефективністю транспортного виробництва є інтегральна якість. Ефект від збільшення якості експлуатаційної роботи та транспортної продукції пропонується визначати наступним чином:

$$\pm E_n = \pm E_e \pm E_d - 3_{\text{ев}}, \quad (3)$$

Порівняльна характеристика шляхів розвитку підприємств залізничного транспорту

Характеристика	Шлях розвитку			Стратегічний орієнтир
	Екстенсивний	Інтенсивний	Інвестиційно-інноваційний	
Концепція розвитку	збільшення обсягів виробництва	зменшення питомих витрат	збільшення доходів	Економічна ефективність
Тип транспортного виробництва	масові перевезення	масові перевезення	масові перевезення + перевезення на основі індивідуальних замовлень та логістичних принципів	Ринкове позиціонування
Рівень технологій	базові	прогресивні	інформаційно-інтелектуальні	Якісна складова виробничого процесу
Тип конкуренції	майже відсутня	цінова	якісна	Якісна складова виробничого процесу
Об'єкт управління	ресурси	інформація, людина	знання	Кадровий менеджмент
Підхід до управління	адміністративний	системний	адаптивний	Оптимізація управління
Інноваційний процес	обмежений	частковий	комплексний	Оптимізація управління, кадровий та виробничий менеджмент
Співвідношення динаміки продуктивності праці та зарплати	$T^n < T^{zn}$	$T^n \geq T^{zn}$	$T^n > T^{zn}$	Кадровий менеджмент

де E_e - інтегральний показник якості експлуатаційної роботи (враховує вагу потяга бруто, зміну середньодобового пробігу локомотиву, лінійний пробіг локомотива в вантажному русі, зміну середньодобового пробігу вагонів, кількість навантажених вагонів, зміну порожнього пробігу вагонів, динамічне навантаження вантажного вагону);

E_o - ефект від зменшення термінів доставки вантажів, грн. (враховує відхилення фактичних термінів доставки вантажів від базових, вартість години простою);

Z_{ve} - збиток від втрат і псування вантажу під час перевезення, навантаження, розвантаження, грн. (враховує втрати при доставці та обробки однієї тони вантажу, його розрахункову ціну та загальний обсяг перевезення).

У розділі 5 - "Організаційно-економічний механізм інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного комплексу на принципах інтеграції" – обґрунтовано роль інтеграційних процесів у вирішенні задач ІР ЗК та визначено методологію формування системи інтегрованого управління ним; розроблено критерії оцінки можливих учасників об'єднання щодо реалізації цілей ІР ЗК; розглянуто міжгалузеву науково-виробничу інтеграцію як форму реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України; сформовано концепцію створення стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі».

Дослідження цілей та проблем ІР ЗК довело, що самотужки він неспроможний вирішити більшу їх частину. Це визначило статичний аспект

інтеграції щодо ІР ЗК як ступінь зв'язаності, по-перше, суб'єктів внутрішнього середовища з приводу реалізації стратегії ІР; по-друге, суб'єктів внутрішнього та зовнішнього середовища. Тіснота зв'язку між ними визначається ступінню сприйняття проблеми кожним з них, рівнем відповідальності та відкритістю до змін. Динамічний аспект інтеграції щодо ІР ЗК виявляється у формуванні механізму взаємодії суб'єктів, що дозволяє встановити баланс їх інтересів, оптимізувати рух ресурсів та отриманих результатів, тобто організувати процес, що призводить до самодостатності елементів групи щодо реалізації власних амбіцій ІР. При цьому внутрішній контур інтеграції є областю, де взаємодіють та поєднуються можливості та спроможності суб'єктів ЗК, реалізуючі цілі ІР; зовнішній контур інтеграції – областю, де взаємодіють та поєднуються можливості та спроможності суб'єктів ЗК та зовнішніх суб'єктів.

Визначальною умовою ефективності функціонування інтеграційного утворення є забезпечення відповідності між сформованими потребами учасників та ступенем їх задоволення. При цьому результативність функціонування об'єднання в цілому залежить від частки кожного учасника в справі реалізації його стратегічних цілей, від взаємного доповнення їх діяльності в інтересах більш ефективного використання ресурсів, знань та організації виробничих, інноваційних та інших процесів. Ефективність функціонування об'єднання визначається складом учасників, вибір яких здійснюється відповідно до спроможності кожного відповідати критеріям відбору щодо підтримання концепції розвитку групи в цілому. Враховуючи зазначене, досліджено необхідність формування системи інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного комплексу (СІУІРЗК), що є управлінням на основі об'єднання економічних ресурсів, процесів та знань, спрямованим на виявлення та максимально повне використання можливостей та спроможностей суб'єктів групи щодо забезпечення ІР ЗК при одночасному забезпеченні відповідності між їх потребами та ступінню їх задоволеності. Її завданнями визначено: формування механізму комунікацій суб'єктів групи щодо здійснення спільного інноваційного процесу, єдиного інформаційного простору та бази даних інноваційних проектів; реалізація та супроводження спільних інноваційних проектів; оптимізація розподілу ресурсів на пріоритетні напрямки ІР; організація процесів трансферу, комерціалізації інновацій; моніторинг можливостей суб'єктів щодо самостійності здійснення інноваційного процесу, удосконалення бізнес-процесів суб'єктів групи відповідно до загальної стратегічної мети ІР; розробка групової стратегії ІР та визначення частки кожного учасника у її виконанні.

Враховуючи об'єкти та завдання СІУІРЗК, а також загальні та спеціальні принципи управління, визначена послідовність її формування, яка дозволяє обґрунтовано підійти до перспективи участі сторонніх суб'єктів у вирішенні проблем ЗК та включає такі етапи: визначення стратегічних завдань ІР ЗК; оцінка внутрішнього потенціалу їх реалізації суб'єктами ЗК; окреслення проблемних питань, вирішення яких потребує участі сторонніх суб'єктів; залучення сторонніх суб'єктів на договірній основі; розробка концепції вирішення проблем при формуванні системи СІУІРЗК та механізму залучення сторонніх суб'єктів; вибір

форми та розробка механізму об'єднання підприємств в СІУІРЗК; початок співробітництва.

Можливість участі нового суб'єкту в групі визначається критеріями його відбору, що різняться в залежності від сфери діяльності потенційного учасника. Критеріями оцінки можливості включення організацій науково-дослідної та навчально-наукової сфери в об'єднання з метою ІУІРЗК є такі: забезпеченість науковими кадрами, потенціал виробничої бази досліджень, досвід участі в міжгалузевих та міжнародних проектах, зацікавленість у розвитку партнерських взаємовідносин, унікальність розробок. Для підприємств виробничої сфери критеріями визначено такі: технологічний рівень виробництва, якість продукції та існування системи управління якістю, унікальність технологічних процесів та продукції, рівень оновленості виробничої бази, інноваційна активність; ступінь відкритості до змін; рівень екологічної безпеки виробництва; ефективність та прибутковість діяльності. Кожному критерію надана бальна характеристика за чотирьохбальною системою оцінювання, що дозволяє провести ранжирування усіх можливих потенційних учасників. Іншим методом відбору потенційних учасників об'єднання визначено метод ігор зі змінним складом учасників, що передбачає формування такого їх набору, реалізація інвестиційних проектів якими буде найбільш ефективною. З нормативної точки зору формування групи для реалізації проектів може розглядатися як задача пошуку множинності активних гравців, що забезпечує максимум функціоналу, який характеризує інтереси та переваги учасників:

Неминучість переходу від екстенсивних форм розвитку ЗК до інтенсивних форм відтворення визначається необхідністю підвищення продуктивності економічного розвитку, більш раціональним використанням обмежених ресурсів та вирішенням соціально-економічних проблем. Інтенсифікація ЗК безпосередньо пов'язана з впровадженням у виробничі процеси сучасних технологічних рішень, матеріалів, сучасних форм організації та управління ІР, які спроможні скоротити тривалість відтворювальних циклів та забезпечити його конкурентоспроможність. Домінуючу та визначальну частину процесу перевезень складає процес переміщення, а тому скорочення терміну його реалізації за рахунок збільшення швидкості є пріоритетним шляхом ІР ЗК України.

Найбільш гострою проблемою, актуальність вирішення якої зростає з кожним роком, є запровадження залізницями України швидкісних пасажирських перевезень та пришвидшення вантажних. Гостроту проблеми збільшують тенденції, які відбуваються в світі та які свідчать про відчуження вітчизняного залізничного транспорту від участі в конкурентній боротьбі за обсяги перевезень. Будівництво високошвидкісної залізничної мережі в Україні: відповідає стратегічним, економічним та соціально-політичним інтересам розвитку держави; забезпечить комплексне вирішення транспортних проблем на важливіших напрямках пасажиро- та вантажопотоків; сприятиме підвищенню трудової мобільності населення, ділових та культурних зв'язків між регіонами та країнами; сприятиме залученню країни до передових транспортних технологій, підвищить рівень технологічного прогресу галузі; забезпечить соціально-

економічний розвиток територій тяжіння високошвидкісних магістралей, у т.ч. стимулюватиме піднесення промислового сектору регіонів; сприятиме розвитку конкурентного середовища в транспортній сфері тощо. Для організації високошвидкісного руху пасажирських поїздів в Україні необхідно вирішити першочергові завдання:

1) створити нормативну-правову базу для проектування, будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей та забезпечити участь держави у здійсненні проекту;

2) забезпечити технічне та технологічне супроводження створення високошвидкісного залізничного пасажирського транспорту, що потребує розроблення довгострокової національної програми наукових досліджень з єдиним центром, який би об'єднав галузеву наукову та промислову бази з іншими суб'єктами цих сфер діяльності.

На сьогоднішній час в умовах майже відсутності фінансових можливостей поточного утримання ЗК на рівні, який би відповідав європейським вимогам, він значно знизив активність в реалізації науково-технічних розробок. Як наслідок неспроможність власними силами здійснити реалізацію перспективного інвестиційно-інноваційного проекту організації високошвидкісних перевезень. З іншого боку потенціал промислового сектору економіки України теж зменшується, що підтверджується руйнацією виробничої бази промислових гігантів. Виходячи з того, що саме вони є основними замовниками підприємств науково-дослідного сектору, останні, втрачаючи замовлення, стають фінансово неспроможними, ліквідуються або реорганізуються. Це критичне коло, що охоплює проблеми вітчизняної промисловості, транспорту, науково-виробничої сфери варто розірвати шляхом реалізації крупних інвестиційно-інноваційних проектів державного рівня, до яких належить організація високошвидкісних перевезень вітчизняними залізницями.

Для вирішення окресленої вище проблеми застосовано науково-виробничий міжгалузевий підхід, що враховує взаємозалежність та взаємообумовленість розвитку галузей основного виробництва та галузей інфраструктури. Науково-виробничий міжгалузевий комплекс (НВМК) в аспекті реалізації проекту високошвидкісного руху залізницями України є формою поєднання галузевої, академічної та університетської науки з виробничою, фінансовою та іншими сферами діяльності суб'єктів. Вона спрямована на ефективне використання їх економічних потенціалів з метою сприяння прискоренню розробки та впровадження в практику нових інноваційних ідей щодо реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації високошвидкісного руху залізницями України (рис. 5).

Принципами формування та функціонування НВМК визначено такі: адаптивність, масштабність, комплексність, пріоритетність, компліментарність, синергетичність, функціональність, інноваційність, інтелектуалізація та соціалізація процесів. Організаційно-правовою формою функціонування НВМК обрано стратегічний альянс (рис. 6).

До завдань стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі» належать такі:

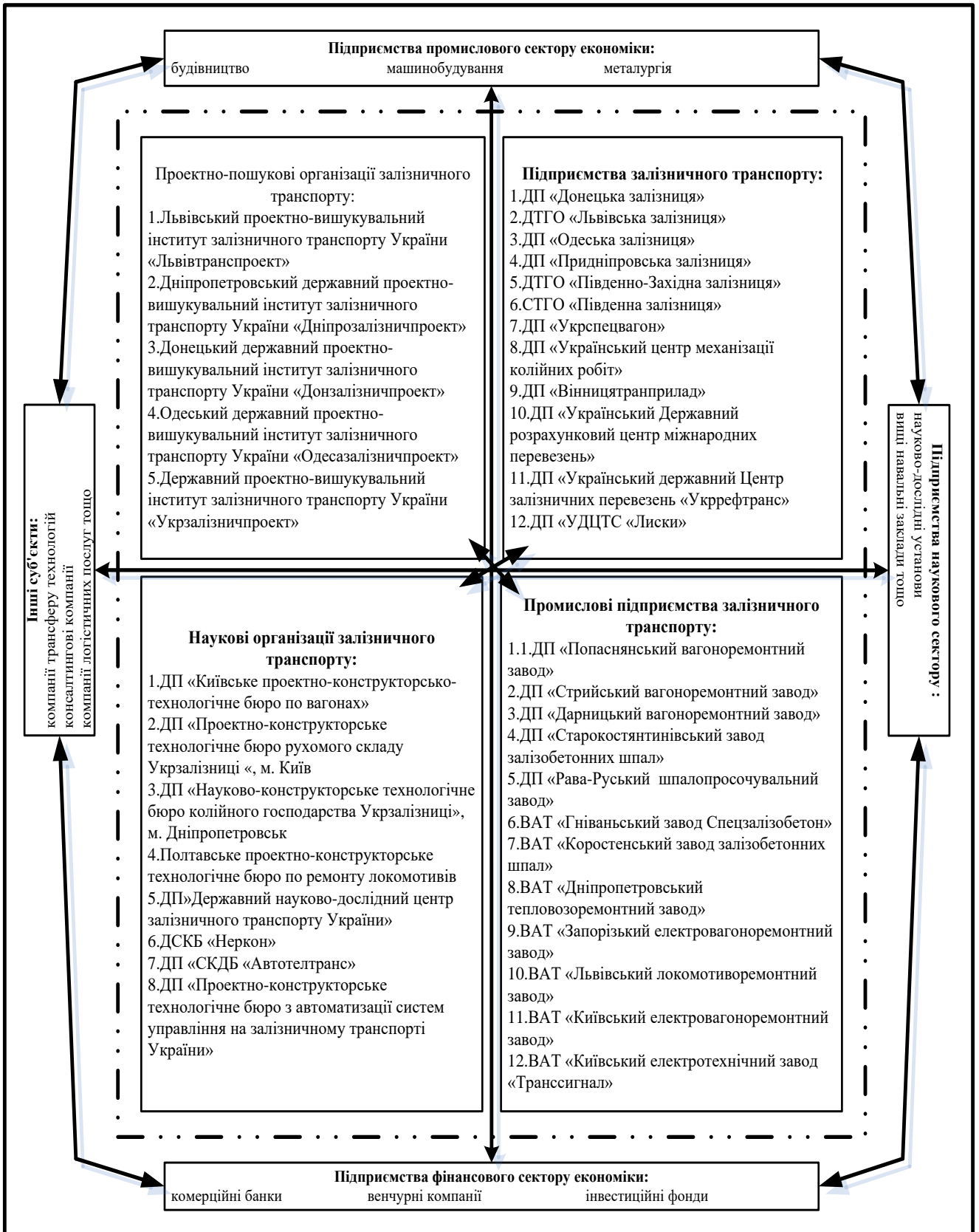


Рис. 5. Науково-виробничий міжгалузевий комплекс в площині реалізації проекту організації високошвидкісного руху залізницями України

**Фактори впливу на розвиток вітчизняної економіки внаслідок створення стратегічного альянсу
„Швидкісні магістралі”**

	Макроекономічний рівень	Галузевий рівень	Мікроекономічний рівень
Стабілізація виробництва	Збільшення обсягу ВВП, розвиток транзитного потенціалу транспортної системи України, покращення соціально-економічних показників	Розвиток високотехнологічних та наукоємних галузей та міжгалузевих комплексів	Завантаження виробничих потужностей, збільшення виробничого потенціалу підприємств, можливості оновлення виробництва
Фінансова стабілізація	Збільшення надходжень в державний бюджет	Збільшення надходжень в місцевий бюджет	Стабілізація розрахунків між підприємствами, покращення фінансових результатів діяльності
Інвестиційна привабливість	Збільшення інвестицій в державний сектор економіки, покращення інвестиційного клімату	Переорієнтація інвестиційних потоків в галузі промислового, транспортного, наукового секторів економіки	Забезпечення інвестиційної привабливості підприємств для вітчизняних та закордонних інвесторів
Стабілізація науково-дослідної сфери	Повернення науково-дослідному сектору економіки статусу головної пришвидшувача інноваційних трансформацій	Припинення занепаду галузевої науки	Збільшення науково-дослідної активності підприємств, активізація університетської науки, збільшення чисельності наукових кадрів
Прискорення науково-технічного прогресу	Сприяння реалізації інноваційної моделі розвитку економіки, створення підґрунтя переходу до вищого технологічного устрою	Забезпечення швидкості розвитку галузей на основі міжгалузеві взаємодії у межах науково-виробничих комплексів	Ефективність та швидкість впровадження інновацій, забезпечення трансферу та комерціалізації інноваційних розробок, зниження ризику впровадження інновацій
Забезпечення конкурентоспроможності	Сприяння збільшенню рейтингу конкурентоспроможності країни в оцінках міжнародних організацій	Конкурентоспроможність галузі в аспекті залучення інвестиційних коштів, збільшення привабливості для організації діяльності суб'єктів господарювання	Конкурентні переваги за рахунок впровадження інновацій, ефективної науково-дослідної діяльності, ефективного ресурсного забезпечення

Рис. 6. Наслідки діяльності стратегічного альянсу «Швидкісні магістралі»

1) формування умов та необхідного рівня забезпечення стратегічних напрямків розвитку суб'єктів, що входять до його складу; 2) комплексний захист суб'єктів при виникненні загрози їх економічній безпеці; 3) забезпечення завантаженості виробничих потужностей учасників, збереження та розвиток їх виробничого

потенціалу; 4) сприяння розвитку науково-дослідної сфери учасників, збереження та розвиток їх наукового-дослідного, людського потенціалів; 5) мінімізація ризику діяльності учасників; 6) сприяння інноваційним процесам та формування необхідних передумов переходу до вищого технологічного устрою; 7) зрощування потужних суб'єктів господарської діяльності, здатних сформувати стійкі конкурентні переваги за рахунок фінансової та ресурсної підтримки, забезпечення можливості трансформацій на інноваційній основі; 8) здійснення діалогу з державними органами влади щодо отримання пільгових умов функціонування, захист інтелектуальної власності; 9) забезпечення внутрішнього ринку збуту продукції промислових підприємств; 10) формування умов генерації та розповсюдження знань, реалізація інтелектуально-орієнтованого та соціально-орієнтованого управління учасниками тощо.

Виключну роль в процесах функціонування стратегічного альянсу надано координаційному центру, що: 1) здійснює моніторинг внутрішнього середовища учасників групи, внутрішнього та зовнішнього середовища групи; відстежує можливі зміни, які потенційно можуть уплинути на стратегію розвитку групи; 2) організує збір і узагальнення інформації щодо чинників розвитку окремих підприємств та групи у цілому; 3) формує структуру та склад групи, оцінює можливості включення в групу додаткових учасників; 4) визначає стратегічні напрямки розвитку групи та узгоджує стратегії її учасників; 5) формулює та доводить до учасників правила внутрішньо організаційної взаємодії тощо. Функціонування координаційного центру як окремої організаційної структури, що створюється на термін вирішення місії стратегічного альянсу, дозволить: забезпечити контроль за виконанням обов'язків учасників перед групою; здійснювати координацію діяльності усіх учасників, збільшуючи при цьому загальні можливості групи.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та представлено авторський підхід до розв'язання наукової проблеми - забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту, як важливої складової національного господарства, в умовах формування інноваційної моделі економіки України та зростаючої конкуренції на ринку перевезень.

Результати дослідження є підставою для таких висновків:

1. Конкурентоспроможність країни обумовлюють три складові: розвинена ресурсна база, потужне національне виробництво та розвинений інтелект нації, ефективність формування, використання та розвитку яких визначається сильним інститутом політичної влади та стабільною законодавчою базою. Сьогодні Україна - опосередкований учасник глобалізаційних процесів, який пристосовується до умов, а не бере активної участі у їх формуванні, тобто не має сформованої моделі цілісного функціонування національної економіки. Перспективи участі України в світогосподарській системі визначаються успіхами в інноваційних трансформаціях галузей, які життєво необхідні для соціально-

економічного розвитку країни. Залізнична галузь належить до їх числа, що і дозволило обґрунтувати значення її інвестиційно-інноваційного розвитку для функціонування економіки України.

2. На підставі аналізу сучасного стану залізничного комплексу України зроблено висновок щодо домінування екстенсивного шляху розвитку суб'єктів залізничного комплексу та частковий перехід до інтенсивного. Суттєва розбіжність між техніко-технологічними можливостями вітчизняних та закордонних залізниць ускладнює їх взаємодію та відсторонює залізничний комплекс України від участі в конкурентній боротьбі за обсяги транзитних перевезень. Тому необхідно усвідомлювати, що позиціонування України в світовому просторі, як країни з високими транзитними можливостями, визначається, перш за все, державною підтримкою інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України.

3. Цілеспрямованість дослідження поставленої проблеми передбачає чітке визначення сутності інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу як процесу, метою якого є якісна зміна бізнес-процесів суб'єктів, що відбувається при активізації та удосконаленні механізмів здійснення інноваційної та інвестиційної діяльності. Його цілі пов'язані зі зміною техніко-технологічних та організаційно-управлінських характеристик процесу перевезень, поширюються на вирішення питань фінансово-інвестиційного, соціального, економічного та інтеграційного характеру. Особливості інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України обумовлені складністю та ієрархічністю системи управління галузі.

4. Впровадження інновацій на залізничному транспорті України має сприятливі наслідки для подальшої діяльності не тільки самого інноватора, але й сторонніх суб'єктів. Це дозволило розглянути сутність, обґрунтувати етапи та рівні реалізації корисності інновацій. При з'ясуванні видів інновацій залізничного комплексу принципово важливим стало включення класифікаційної ознаки корисності, важливої з точки зору визначення масштабів здійснення інновацій та їх результативності.

5. Актуалізація проблеми підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу обумовлена необхідністю формування інноваційної моделі розвитку галузі. Його складноструктурованість характеризується сукупністю інвестиційно-інноваційних потенціалів підприємств залізничного транспорту, наукового, управлінського та ресурсного потенціалів залізничного комплексу в цілому. Розвиненість наукової інфраструктури галузі, збільшення кількості впроваджених науково-дослідних та інноваційних розробок, підвищення кваліфікації наукових кадрів та рівня залучення працівників до інноваційної діяльності, технічна розвиненість виробничої бази інноваційної діяльності та зміцнення інноваційної культури залізничного комплексу безпосередньо створюють передумови для підвищення його конкурентоспроможності.

6. В межах системного підходу до управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу України розглянуто склад керуючої та

керованої підсистем, методи, функції та принципи управління. Одним з положень розробленої концепції управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу стало визначення нових аксіом його функціонування та менеджменту. При цьому управлінські дії мають концентруватися на побудові інноваційної культури залізничного комплексу, формуванні передумов стійкого соціально-економічного розвитку та реалізації запобіжних антикризових заходів.

7. Як показало дослідження, в основі оцінки гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу знаходяться: готовність пропонувати нові механізми задоволення потреб та збільшувати частку ринку; нові механізми вдосконалення діяльності; готовність до збільшення обсягів закупівель сучасних матеріалів, техніки, технологій та залучення висококваліфікованого персоналу. Стратегічну проблему забезпечення гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу сформовано як баланс між потребами зовнішнього та внутрішнього середовища та внутрішніми можливостями їх задоволення. Реалізація сформованого підходу до гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного комплексу та концепція управління ним дає можливість своєчасно реагувати на зовнішні та внутрішні впливи та забезпечувати заплановану результативність діяльності.

8. Головним інструментом управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного комплексу України є галузева інноваційна політика. На сьогоднішній час необхідно констатувати її неефективність та безсистемність, що доводить показну прихильність керівництва держави та галузі до інноваційної моделі розвитку залізничного комплексу при відсутності (за окремими випадками) конкретних кроків її втілення. Серед заходів підвищення її дієвості найбільше значення мають рекомендації щодо послідовного формування стимулюючого середовища, створення альянсів науки, освіти і виробництва; розбудови інноваційної інфраструктури.

9. Інноваційні розробки супроводжуються достатніми обсягами фінансування, значними термінами реалізації та ризиками. Зменшити фінансове навантаження та ризики можливо за рахунок внесення змін в інноваційний процес залізничного комплексу. Вони пов'язані з поєднанням зусиль залізничного комплексу та інших суб'єктів господарювання в питаннях інноваційного розвитку залізничної галузі через взаємоузгодженість їх дій на всіх стадіях інноваційного процесу.

10. Розроблено методику відбору пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті. Її відмінна риса - комплексність, яка вбачається в тому, що вона базується, по-перше, на рейтинговій оцінці передбачуваних напрямків інвестиційно-інноваційного розвитку; по-друге, спирається на техніко-економічне обґрунтування інвестиційно-інноваційних проектів. Етапи відбору інвестиційно-інноваційних проектів дозволили встановити відповідальних виконавців та запропонувати організацію незалежного госпрозрахункового підприємства, функції якого, пов'язані, перш за все, з проведенням незалежної експертизи інвестиційних пропозицій.

11. Стратегія інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу має риси корпоративної стратегії нарощування. В ході її формуванні та реалізації враховуються стратегічні обмеження функціонування залізничного комплексу та визначаються стратегічні орієнтири, які обумовлюють склад функціональних стратегій. Оцінка інвестиційно-інноваційного потенціалу суб'єкта залізничного комплексу, визначивши загальну тенденцію усієї галузі, показала його недостатність, що визначило пропозиції автора щодо розробки організаційно-економічних механізмів реалізації виробничої, кадрової та ринкової стратегій.

12. Дослідження передумов формування ефективного механізму реалізації крупних інвестиційно-інноваційних проектів залізничного комплексу України довело необхідність створення системи інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком, методологічною основою функціонування якої є теорії систем, інтеграції та синергетика. Взаємовідносини елементів системи повинні мати характер співробітництва та взаємодії, а тому має відбуватися ретельний відбір потенційних учасників об'єднання. Для оцінювання потенційних учасників запропоновано критерії вибору за методикою рейтингового аналізу.

13. Інтенсифікація діяльності залізничного комплексу України пов'язана з реалізацією інвестиційно-інноваційного проекту організації високошвидкісного руху залізницями. Показано доцільність його здійснення при формуванні науково-виробничого міжгалузевого комплексу, основним принципом функціонування якого є взаємодоповнюваність, взаємна відповідність учасників, яка визначається їх можливостями та забезпечує зв'язок між ними. Організаційно-правовою формою комплексу обрано стратегічний альянс, результативність функціонування якого обумовлюється сукупністю макро-, мезо- та мікроекономічних ефектів.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України: монографія / О.Г. Кірдіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. -249 с.
2. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія / О. Г. Кірдіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.

Статті у наукових фахових виданнях

3. Кирдина Е. Г. Методология управленческого учета затрат предприятий / Е. Г. Кирдина, И.С. Пакулина // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2002. - № 1. – С. 87-91. *Особистий внесок: визначено фактори зниження витрат підприємств, запропоновано розрахунок показника відносної економії матеріальних витрат.*
4. Кирдина Е. Г. Разработка методики определения эффективности управления

затратами на підприємстві з використанням персонального комп'ютера / Е. Г. Кирдина, И.С. Пакулина // Науч.-техн. сб. «Коммунальное хозяйство городов»: Серия: Экономические науки. – 2003. – Вып. 48. – С. 206-215. *Особистий внесок: запропонована методика розрахунку коефіцієнту ефективності управління витратами, що належить до групи показників ефективності використання ресурсів та характеризує підприємницьку активність керівництва підприємства.*

5. Кірдіна О. Г. Ефективна регіональна соціальна політика та посилення економічної безпеки держави / Кірдіна О. Г., Пакулін С. Л., Топчій О.О. // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2006. – Вып. 219, Т. I. – С. 248-253. *Особистий внесок: розкрито взаємозв'язок між ефективною соціальною політикою та посиленням економічної безпеки держави.*

6. Кірдіна О. Г. Пріоритетні стратегії соціально-економічного розвитку східного економічного району / О. Г. Кірдіна, С. Л. Пакулін // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2006. – Вып. 221, т. II. – С. 597-602. *Особистий внесок: визначено пріоритети стратегії сталого соціально-економічного розвитку Східного економічного району.*

7. Кірдіна О. Г. Формування програми регіонального науково-технічного розвитку та забезпечення взаємодії підприємств і регіону / О. Г. Кірдіна, И.С. Пакулина // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2007. – Вып. 227, Т. II. – С. 484-489. *Особистий внесок: запропоновано формування концепції комплексного механізму стимулювання інноваційної діяльності регіонів України.*

8. Кирдина Е. Г. Методологические подходы к изучению эффективности функционирования социальной сферы / Пакулин С.Л., Топчий А.А., Кирдина Е.Г. // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2008. – Вып. 239, Т. I. – С. 29-36. *Особистий внесок: розглянуто методологічні підходи до вивчення ефективності функціонування соціальної сфери.*

9. Кірдіна О. Г. Вибір ефективності системи управління в умовах нестабільності сфери діяльності організації / Пакулін С.Л., Топчій О.О., Кірдіна О.Г. // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2008. – Вып. 246, Т. IV. – С. 939-943. *Особистий внесок: обґрунтовано підхід до вибору системи управління в умовах нестабільності.*

10. Кірдіна О. Г. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту / Кірдіна О.Г., Пакулін С.Л., Топчій О.О. // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – Вып. 249, Т. I. – С. 32-39. *Особистий внесок: запропоновано методичний підхід до оцінки ефективності функціонування залізничного транспорту з використанням багатofакторного кореляційно-регресійного аналізу.*

11. Кірдіна О. Г. Задачі залізничного комплексу в сучасних умовах господарювання / О. Г. Кірдіна // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – Вып. 257, Т. III. – С. 710-719.

12. Кірдіна О. Г. Сутнісні аспекти конкурентоспроможності національної економіки / В. Л. Дикань, О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2009. – № 28. – С. 13 – 20. *Особистий внесок: удосконалено сутність та зміст поняття «конкурентоспроможність національної економіки».*

13. Кірдіна О. Г. Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку країни / О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 29. –

С. 221 – 226.

14. Кірдіна О. Г. Інноваційний ресурс підвищення конкурентоспроможності національної економіки / О. Г. Кірдіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. - №.1, Т. 1: економічні науки – С. 95-102.

15. Кірдіна О. Г. Поліієрархічність структури цілей та підсистем інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу / О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - № 30. – С. 113 – 119.

16. Кірдіна О. Г. Інновації на залізничному транспорті та рівні їх корисності / О. Г. Кірдіна // Економіка транспортного комплексу. – 2010. - № 15. - С. 122-127.

17. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний потенціал залізничного транспорту та особливості його структури / О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - № 31. – С. 176-180.

18. Кірдіна О. Г. Роль інвестиційно-інноваційного потенціалу залізничного транспорту в підвищенні його конкурентоспроможності / О. Г. Кірдіна // Економіка: проблеми теорії та практики. - 2010. – Вип. 262, Т. VI. - С. 1421-1426.

19. Кірдіна О. Г. Теоретичні основи управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного комплексу України / О. Г. Кірдіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. - №.4, Т.1: економічні науки – С. 161-166.

20. Кірдіна О. Г. Концепція управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту України / О. Г. Кірдіна // Залізничний транспорт України – 2010. - №. 2 – С. 13-17.

21. Кірдіна О. Г. Концептуальні основи управління інвестиціями в розвиток залізничного транспорту / О. Г. Кірдіна // Економіка: проблеми теорії та практики. - 2010. - Вип. 264, Т. I. - С. 67-75.

22. Кірдіна О. Г. Удосконалення методів та принципів організації інвестиційно-інноваційної діяльності на залізничному транспорті / О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - № 32. – С. 262-269.

23. Кірдіна О. Г. Необхідність науково-виробничої інтеграції як форми реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. - № 10. - С. 183-194.

24. Кірдіна О. Г. Концептуальний підхід до створення інтегрованого об'єднання «Швидкісні магістралі» [Електронний ресурс] / О. Г. Кірдіна // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2011. - № 1. – Режим доступу до статті: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=436>.

25. Кірдіна О. Г. Інтеграційні процеси та задачі інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. - № 11. – С. 189-201.

26. Кірдіна О. Г. Пріоритетність інвестиційно-інноваційних проектів на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / О. Г. Кірдіна // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2011. - № 2. Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=467>.

Матеріали конференцій і тези доповідей

27. Кирдина Е. Г. Оценка уровня стратегических капиталовложений предприятия/

Е. Г. Кирдина, И.С. Пакулина // Україна наукова: матеріали Міжн. наук.-практич. конф., Дніпропетровськ-Запоріжжя, 16-20 червня 2003 р. — Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2003. — Т.17. - С. 3-5. *Особистий внесок: запропоновано критерій оцінки майбутнього конкурентного статусу підприємства.*

28. Кирдина Е. Г. Исследование региональных аспектов развития экономики / Е. Г. Кирдина, И.С. Пакулина // Сучасні наукові дослідження: матеріали II Міжн. наук.-практич. конф., Дніпропетровськ, 20-28 лютого 2006 р. — Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2006. — Т.30. - С. 47-49. *Особистий внесок: визначено аспекти класифікації регіонів за рівнем економічного розвитку.*

29. Кірдіна О. Г. Регулювання монопольних процесів і конкурентних відносин / О. Г. Кірдіна, І.С. Пакуліна // Современные направления теоретических и прикладных исследований: материалы Междун. науч.-практ. конф., Одесса, 15-25 апреля 2006 г.— Одесса: Черноморье, 2006. - Т.6. - С. 77-78. *Особистий внесок: визначено основи державного регулювання діяльності залізничного транспорту як природної монополії.*

30. Кирдина Е. Г. Приоритетные направления повышения эффективности инновационного процесса на железнодорожном транспорте / Е. Г. Кирдина, С.Л. Пакулин, Пакулина И.С. // Актуальные научные разработки: материалы V Междун. науч.-практ. конф., София, 17-25 января 2009 г.— София: ООД «Бял ГРАД-БГ», 2009. - С. 42-44. *Особистий внесок: визначено пріоритетні шляхи підвищення ефективності інноваційного процесу на залізничному транспорті.*

31. Кирдина Е. Г. Усовершенствованная схема классификации затрат предприятий железнодорожного транспорта / Е.Г. Кирдина, С.Л. Пакулин // Перспективные научные исследования: материалы V Междун. науч.-практ. конф., София, 17-25 февраля 2009 г.— София: ООД «Бял ГРАД-БГ», 2009. - С. 9-11. *Особистий внесок: обґрунтовано необхідність удосконалення існуючої класифікації витрат на підприємствах залізничного транспорту.*

32. Кірдіна О. Г. Функції залізничного транспорту / О. Г. Кірдіна // Соціум. Наука. Культура : матеріали VI всеукраїнська. наук.-практ. інтернет-конф., 26-28 січня 2010 р. — Київ: ТОВ «ТК Меганом», 2010. - Ч.1. - С. 35-37.

33. Кірдіна О. Г. Фактори інноваційної трансформації на залізничному транспорті / О. Г. Кірдіна // Современные вопросы мировой науки: материалы V Междун. науч.-практ. конф., Przemysl, 7-15 февраля 2010 г., т. 4: эконом. науки.— Przemysl: Sp. z o.o. “Nauka I studia”, 2010. — С.17-20.

34. Кірдіна О. Г. Інтегрований інноваційний процес залізничного транспорту та пріоритетні напрямки інвестиційно-інноваційного розвитку / О. Г. Кірдіна // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф., Коктебель, 7-12 червня 2010 р. — Харків: УкрДАЗТ, 2010. — С. 229.

35. Кірдіна О. Г. Оцінка можливостей змін як характеристики гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу / О. Г. Кірдіна // Ключевые проблемы современной науки: материалы VI Междун. науч.-практ. конф., София, 7-25 апреля 2010 г., т.8: экономика.— м. София: ООД «Бял ГРАД-БГ», 2010. — С.43-45.

36. Кірдіна О. Г. Інвестиційне забезпечення сталої роботи залізничного транспорту України / О. Г. Кірдіна // Проблеми економіки транспорту: матеріали IX Міжнар. наук.

конф., Дніпропетровськ, 22-23 квітня 2010 р. — Дніпропетровськ, 2010. — С. 60.

37. Кірдіна О. Г. Пріоритетні інвестиційно-інноваційні проекти на залізничному транспорті України / О. Г. Кірдіна // Наука в інформаційному просторі : матеріали VI Міжнар. наук. конф., Дніпропетровськ, 16-17 вересня 2010 р., Т 4. — Дніпропетровськ: Видавець Біла К.О., 2010. — С.84-86.

38. Кірдіна О. Г. Інноваційність залізничного транспорту / О. Г. Кірдіна // Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства: Міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 25-26 листопада 2010 р., ч.1. — Харків: ХДТУБА, 2010. — С. 75-76.

39. Кірдіна О. Г. Державно-приватне партнерство у вирішенні проблем залізничної галузі / О. Г. Кірдіна // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте - ЭКУЖТ 2010: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., Яремче, 24-26 листопада 2010 р. — Дніпропетровськ: ДНУЖТ, 2010. — С. 31-32.

40. Кірдіна О. Г. Технологічна політика в аспекті інноваційного розвитку залізничного транспорту України / О.Г. Кірдіна // Современные научные достижения: материалы II Междун. науч.-практ. конф., Прага, 27 января – 05 февраля 2011 г., Т. 5: экономика. — Прага: Publishing House “Education and Science” s.r.o., 2011. — С. 16-19.

АНОТАЦІЯ

Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2011.

У дисертації розроблено теоретико-методологічні положення, методичні засади та практичні рекомендації щодо забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу (ЗК) України в контексті взаємодії та взаємовпливів процесів функціонування суб'єктів економічної системи та їх гнучкості до глобальних змін. Обґрунтовано рольову участі ЗК в соціально-економічній системі України. Встановлено теоретичні основи реалізації інвестиційно-інноваційного розвитку ЗК та удосконалено підхід до організації інноваційної процесу. Обґрунтовано методологію формування системи інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком ЗК. Запропоновано теоретико-методичні основи формування, оцінки й розвитку інвестиційно-інноваційного потенціалу ЗК та сформовано методологічні засади системи управління ним. Удосконалено теоретичні основи галузевої інноваційної політики. Розроблено методичний підхід до механізмів забезпечення та критеріїв оцінки гнучкості інвестиційно-інноваційного потенціалу ЗК України. Сформовано методичний підхід до обґрунтування пріоритетних напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності ЗК. Визначено міжгалузеву науково-виробничу інтеграцію формою та інструментом реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України.

Ключові слова: інвестиційно-інноваційний розвиток, інвестиційно-інноваційний потенціал, інноваційний процес, інвестиційно-інноваційний проект, інтеграція, міжгалузевий комплекс, інноваційна політика галузі, концепція управління, конкурентоспроможність.

АННОТАЦІЯ

Кирдина Е.Г. Методологические аспекты инвестиционно-инновационного развития железнодорожного комплекса Украины как составляющей национального хозяйства. - Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2011.

В диссертации разработаны теоретико-методологические положения, методические основы и практические рекомендации по обеспечению инвестиционно-инновационного развития (ИИР) железнодорожного комплекса (ЖК) Украины в контексте взаимодействия и взаимовлияния процессов функционирования субъектов экономической системы и их гибкости к глобальным изменениям.

Железнодорожный транспорт – отрасль, жизненно необходимая для функционирования страны, так как играет ключевую роль в обеспечении экономического роста субъектов национального хозяйства и обороноспособности страны. Неэффективность процессов его функционирования требует реализации инновационных трансформаций. Рассмотрены теоретические основы реализации инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта как процесса, последовательность выполнения которого характеризуется полииерархической системой целей и подсистем их реализации.

Становление инновационной модели развития ЖК актуализирует проблемы увеличения инвестиционно-инновационного потенциала (ИИП), что определено как совокупность финансово обеспеченных реальных и потенциальных возможностей ЖК для реализации ИИР. Расширено теоретико-методические основы формирования, оценки и развития инвестиционно-инновационного потенциала ЖК путем определения структуры, очерчивания аспектов взаимовлияния на конкурентоспособность, определения критериев оценки, что позволило раскрыть механизм формирования стратегии ИИР, определить стратегические ограничения и ориентиры, предложить состав и организационно-экономические механизмы реализации функциональных стратегий в составе корпоративной.

Разработана концепция управления ИИП ЖК Украины как процесса подготовки, принятия и реализации решений по формированию и максимальному использованию совокупного ИИП с целью устойчивого социально-экономического развития ЖК. Методологическую основу предложенной концепции составили теоретические положения, принципы и инструменты процессного, системного, стратегического, инновационного и интеграционного

подходов к управлению. Основные положения предложенной концепции строятся на новых аксиомах функционирования и менеджмента ЖК, рассмотрение которых позволило определить элементы концепции управления ИИП ЖК, раскрыть сущность и состав инновационной культуры, предложить модель социально-ориентированного управления ИИП и классифицировать признаки кризисных явлений ЖК Украины.

Необходимость адаптации ИИП ЖК к условиям внутренней и внешней среды обусловило раскрытие сущности, факторов формирования гибкости ИИП и критериев ее оценки.

Сформированы методологические основы инновационной политики отрасли, стратегическая цель которой - качественная трансформация технико-технологического уровня производства в соответствии с внешним и внутренним требованиям, преодоление существенного технико-технологического отставания от железных дорог развитых стран. Определена сущность, назначение, принципы инновационной политики ЖК Украины, а также приоритетные направления технологической политики ЖК.

Сделан важный шаг по разработке методического подхода к обоснованию приоритетных направлений инвестиционно-инновационной деятельности на железнодорожном транспорте. Отличительная черта предложенного подхода заключается в его комплексности, которая состоит в том, что он базируется, во-первых, на рейтинговой оценке предполагаемых направлений инвестиционно-инновационного развития; во-вторых, основывается на технико-экономическом обосновании инвестиционно-инновационных проектов. Этапы отбора инвестиционно-инновационных проектов позволили установить ответственных исполнителей и внести предложение по организации независимого хозрасчетного предприятия, в функции которого входит проведение независимой экспертизы инвестиционных предложений.

Исследована необходимость формирования системы интегрированного управления ИИР ЖК, методологическую основу функционирования которой составили теории систем, интеграции и синергетика. Учитывая объекты и задания системы интегрированного управления ИИР ЖК, а также общие и специальные принципы управления, определена последовательность ее формирования, что позволило обосновать критерии отбора потенциальных участников.

Предложено решение проблемы организации высокоскоростного движения железными дорогами Украины с позиции межотраслевого подхода, что позволило очертить состав участников, обосновать организационную правовую форму объединения, определить принципы формирования и функционирования, механизм координации действий участников научно-производственного межотраслевого комплекса, что будет способствовать реализации инвестиционно-инновационного развития ЖК.

Ключевые слова: инвестиционно-инновационное развитие, инвестиционно-инновационный потенциал, инновационный процесс, инвестиционно-инновационный проект, интеграция, межотраслевой комплекс, инновационная политика отрасли, концепция управления,

ANNOTATION**Kirdina O.G. Methodological aspects of investment-innovation development of Ukraine's railway complex as a constituent part of national economy. – Manuscript.**

Dissertation for the Doctor of Science, Economics, speciality 08.00.03 - economics and national economy management. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2011.

It has been developed in the dissertation theoretical-methodological aspects, methodical elements and practical recommendations as to providing investment-innovative development of railway complex of Ukraine in the context of interaction and interplay of economic system subjects functioning and their flexibility up to global changes. In has been substantiated interest simulation of railway complex in national economy. Theoretical basis of implementation of investment-innovative development of Ukraine has been constituted and innovative process has been improved. In has been substantiated the methodology of the complex management system of investment-innovative development of the railway complex forming. It has been proposed theoretical-methodical basis of forming the estimation and development of investment-innovative potential of railway complex and it has been formed methodical elements of their management. Theoretical basis of innovative branch has been improved. Methodical approach for facilitating mechanism and estimating criteria of flexibility of investment-innovative potential of Ukraine's railway complex has been developed. It has been formed methodical approach for basing of trend primary importance of investment-innovative potential of Ukraine's railway complex. It has been determined interbranch research and production integration by form and tool of realization of investment-innovative project of high-speed movement organization on Ukrainian's railways.

Key words: investment-innovative development, investment-innovative potential, innovative process, investment-innovative project, integration, interbranch complex, branch innovative politics, management concept, competitive.

Кірдіна Олена Григорівна

**МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВОЇ
НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.С. Каличева

Підписано до друку . .2011 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

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