

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНІ СИСТЕМИ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ВИРОБНИЦТВА

*Є.М. Сич, д.е.н., проф.; В.П. Ільчук, к.т.н.,
Київський університет економіки і технологій транспорту*

Зростання економіки країни залежить від відродження і піднесення базових галузей, серед яких залізничний транспорт, як провідна сфера матеріального виробництва, займає особливе місце.

Залізничний транспорт складає основу транспортної системи України, і покликаний забезпечувати потреби підприємств і населення в якісному транспортному обслуговуванні. Сучасний стан залізниць України характеризується значним зносом основних фондів, що істотно знизило їх техніко-технологічні й організаційно-економічні можливості. Технологічне відставання виявляється в низькій експлуатаційній швидкості рухомого складу, низькому недостатньому рівні забезпечення техніки безпеки і безпеки руху, відсутності інформаційного забезпечення і належних умов сервісного обслуговування.

До 80 % пасажирських вагонів, електро- і дизель-поїздів, що обслуговують нині транспортні потреби України, перебувають в експлуатації понад двадцять років. Для забезпечення нормальної роботи залізниць необхідно мати 10 тис. пасажирських вагонів (у наявності близько 8 тис.). Знос рухомого складу, особливо електропоїздів та вантажних вагонів складає 72 %, пасажирських вагонів – 62 % щорічно. Потреба в нових пасажирських вагонах складає 460 одиниць, а потреба в дизельних і електропоїздах – 400 одиниць [3].

Такий незадовільний стан матеріально-технічної бази залізниць потребує кардинальної реконструкції, у першу чергу, рухомого складу, залізничної мережі й інших об'єктів інфраструктури, впровадження нових систем автоматизації і зв'язку, прогресивних технологій перевізного процесу. Ці вимоги посилюються необхідністю інтеграції залізниць України в міжнародну транспортну систему, створення міжнародних транспортних коридорів і забезпечення статусу України як транзитної держави, що висуває жорсткі умови щодо виконання сучасних міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів і власників вантажів.

З іншого боку, на ринку транспортних послуг активізуються інші перевізники – автомобільний транспорт, водний, авіаційний, що нарощують свої виробничі потужності, розширюють техніко-технологічні можливості по наданню транспортних послуг, що складає серйозну конкуренцію залізничному транспорту. У таких умовах роботи залізниці, для утримання своїх конкурентних переваг, повинні впроваджувати сучасні зразки рухомого складу, прогресивні ресурсозберігаючі і екологічно безпечні технології, забезпечувати маркетингові принципи перевізного процесу, високий рівень і якість транспортних і супутніх їм посередницьких послуг.

Особливі вимоги щодо підвищення техніко-технологічних характеристик залізниць викликані необхідністю їхньої адаптації до ринкових умов роботи.

Побудова ринкових відносин із усіма господарюючими суб'єктами на основі взаємних договірних зобов'язань потребує більш чіткої роботи залізниць в умовах конкуренції, що посилюється з боку інших перевізників. Для вирішення актуальних проблем поліпшення якості транспортного обслуговування клієнтів і виходу на міжнародний рівень необхідно виконати такі умови:

- ліквідувати дефіцит рухомого складу і привести транспортну мережу й інші об'єкти інфраструктури у відповідність до вітчизняних і міжнародних стандартів;
- істотно підвищити експлуатаційні характеристики рухомого складу і привести його у відповідність до міжнародних стандартів;
- впровадити в транспортне виробництво нові інформаційні технології, маркетингові принципи транспортного обслуговування і високу якість сервісу.

Попередні розрахунки показують, що необхідні капіталовкладення для вирішення цих проблем складають приблизно 7 млрд. дол. З урахуванням витрат для створення ряду виробничих потужностей по випуску нової залізничної техніки, капітальні витрати можуть істотно зрости.

До інвестиційних резервів або інвестиційного потенціалу належать наявні фінансові ресурси, відпрацьовані методики і механізми їх залучення, що використовуються при реалізації окремих інвестиційних проектів. Наявність резервів створює необхідні і достатні умови для постійного і збалансованого формування *інноваційно-інвестиційних систем* (ІС). Особливість резервів полягає в тому, що вони мають умовний характер; накопичений обсяг інноваційної інформації не завжди може бути достатнім для створення за спеціальними замовленнями певних оригінальних специфічних об'єктів із новими конструктивними елементами або з новими властивостями і зі спеціальними техніко-технологічними характеристиками.

Що стосується інвестиційних резервів, то залучення і зберігання інвестиційних коштів у великих обсягах є, з одного боку, проблематичним, а з іншого – нераціональним. У цьому випадку необхідно ввести іншу характеристику інвестиційного резерву як потенційну готовність реалізувати відпрацьовані механізми залучення коштів на ринку капіталу і володіння ситуацією щодо постачальників інвестиційного капіталу й інформацією щодо інвестиційних можливостей різних категорій інвесторів – від широких верств населення (дрібних інвесторів) і до стратегічних, якими можуть виступати юридичні та фізичні особи.

ІС у процесі інноваційного відновлення залізничного транспорту забезпечують вирішення таких основних завдань:

- матеріалізація інновацій при створенні нового рухомого складу, об'єктів інфраструктури і прогресивних технологій перевізного процесу;
- розробка і впровадження ресурсозберігаючих, екологічно безпечних і інформаційних технологій;
- пошук, залучення, розподіл і раціональне використання коштів на пріоритетних інноваційних напрямках розвитку галузі;

- забезпечення збалансованого і комплексного інноваційного розвитку всіх складових частин залізничного транспорту (рухомого складу, транспортної мережі й інших об'єктів інфраструктури);
- формування відповідно до світових вимог матеріальної бази залізниць для інтеграції залізничного транспорту України зі світовою транспортною системою;
- створення науково-виробничого потенціалу галузі, спрямованого на істотне зростання ефективності транспортного виробництва;
- вирішення соціально-економічних проблем галузі.

Зазначені завдання реалізуються за допомогою *відновлювально-технологічної служби* (ВТС), що є невід'ємною ланкою в ланцюгу складових, які забезпечують інноваційний розвиток залізничного транспорту. ВТС – це сукупність ланок управління підприємств транспортного машинобудування, енергетики, металургійної промисловості, будівельних матеріалів і т.ін., які об'єднані загальною метою відновлення і розвитку основних фондів залізниць та інтегровані в функціональну підсистему управління галузями.

У процесі реалізації зазначених завдань між підприємствами різних галузей встановлюються упорядковані господарські зв'язки, що сприяють формуванню структури ВТС залізничного транспорту. ВТС реалізує інвестиційні пріоритети, що визначаються ПС з урахуванням вимог щодо техніко-технологічного рівня окремих складових матеріальної бази залізниць і обсягів інвестицій, спрямованих на прискорений інноваційний розвиток галузі. У коло завдань ВТС входить не тільки введення в дію інноваційних об'єктів, але і підтримка на належному техніко-технологічному рівні існуючих виробничих потужностей. Проведення ремонтно-відновлювальних робіт є також однією з функцій ВТС, при якій реалізується ідея модернізації й інноваційного відновлення основних фондів залізниць.

Організація за новими схемами і механізмами інноваційно- інвестиційних процесів і їх управління, впровадження нових технічних засобів, що забезпечують подальше проведення автоматизації й інформатизації їх діяльності, дають можливість істотно розширити технологічні можливості ПС. Крім того, процес розвитку ПС стимулюється загальним розвитком науково-технічного прогресу, що сприяє впровадженню в інноваційно-інвестиційний процес останніх досягнень в галузі інформаційних технологій, сучасних засобів і методів пошуку, аналізу, зберігання і передачі інформації, нових комп'ютерних систем, сучасних засобів зв'язку, автоматизації інтелектуальної праці і т.ін. Це показує, що розвитку ПС сприяють чинники зовнішнього середовища, серед яких основними є:

- технологічні чинники (необхідність створення високотехнологічних машин, устаткування і нових технологій);
- комерційні чинники (вимоги споживачів щодо рівня і якості надання транспортних послуг і умови функціонування залізниць у ринковому середовищі);
- науково-технічні (розвиток науково-технічного прогресу і його вплив на всі галузі економіки).

Розвиток ПС стимулюють також і внутрішні чинники, серед яких основними є:

- організаційно-управлінські (удосконалення організації і управління інноваційними й інвестиційними процесами з метою підвищення їхньої ефективності);
- техніко-технологічні (впровадження прогресивних технологій і нових засобів автоматизації, з метою скорочення витрат на інноваційно-інвестиційну діяльність);
- методологічні (застосування нових методів, схем і механізмів при здійсненні інноваційно-інвестиційних процесів з метою їх інтенсифікації і підвищення результативності).

ПС за різноманітними напрямками діяльності (відновлення і розвиток різних складових залізничного транспорту – рухомого складу, транспортної мережі й інших об'єктів інфраструктури) можуть мати відмінність і специфіку в структурі, функціях, зв'язках із ВТС і т.ін., проте тенденція їхнього розвитку зберігається і відповідає таким вимогам:

- автоматизація і інформатизація процесів інноваційної й інвестиційної діяльності;
- впровадження нових методів і методик у здійсненні інноваційно-інвестиційної діяльності;
- удосконалення структури і раціоналізація взаємозв'язків між інноваційною та інвестиційною підсистемами;
- поглиблення й удосконалення зв'язків із ВТС;
- розширення й удосконалення функцій ПС;
- інтенсифікація процесів інноваційної й інвестиційної діяльності;
- спеціалізація на інноваційному відновленні і розвитку різних складових залізничного транспорту;
- послідовність і планомірність розвитку і зростання інноваційного й інвестиційного потенціалів;
- збільшення продуктивності ПС, інноваційно-інвестиційних можливостей розвитку залізничного транспорту.

Слід враховувати те, що залізничний транспорт характеризується просторовою розосередженістю інфраструктури по всій території України і складною системою взаємозв'язків між різноманітними підприємствами, одні з яких виступають споживачами транспортної продукції (переміщення і постачання сировини, матеріалів, напівфабрикатів, комплектуючих виробів і готової продукції), а інші – поряд зі споживанням транспортних послуг обслуговують залізничний транспорт – виробництво рухомого складу, будівництво транспортної мережі й інших об'єктів інфраструктури, а також проведення ремонтно-відновлювальних робіт.

Розвиток і нарощення потужностей ПС дозволяє більш активно залучати в інноваційно-інвестиційний процес щораз більшу кількість підприємств, створюючи разом з ними стійкі і довготривалі економічні, організаційно-технічні і виробничі зв'язки, спрямовані на зростання обсягів робіт з інноваційного відновлення залізничного транспорту.

Інтеграція ПС і ВТК створює передумови для формування нових структурних утворень – *інноваційно-інвестиційних відновлюючих комплексів (ІВК)*, що на певному етапі розвитку інноваційних і інвестиційних процесів формуються як

стійкі організаційно-технологічні структури, які різняться за потужністю, напрямком діяльності і спеціалізацією.

Поняття “інноваційно-інвестиційний відновлюючий комплекс”, як нове структурне утворення, розглядається вперше і дає можливість формалізувати і регламентувати організаційно-економічні, техніко-технологічні і правові відносини, які спрямовані на єдину мету – прискорення відродження й розвитку найважливішої галузі економіки – залізничного транспорту.

Серед множини чинників, що визначають матеріально-технічну базу ПВК, спрямованість, структуру і технологічні можливості, виділяється масштабність, тобто спроможність ПВК реалізувати найбільш потужні проекти на залізничному транспорті. В міру зростання потужності, ПВК можуть охоплювати проекти в межах окремих об’єктів (об’єктна спеціалізація), окремих складових елементів – рухомого складу, транспортної мережі і т.ін. (укрупнена спеціалізація), окремих залізниць (універсалізація відновлювальної діяльності) і галузі в цілому (глобалізація відновлювальних процесів).

Ефективне функціонування ПС і ВТС у ланцюгу відновлення і розвитку залізничного транспорту є гарантом підтримки конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

Список літератури

1. Ільчук В.П. Комплексний підхід до інвестування залізничного транспорту // Зб. наук. праць КІТ. – Т. 4. Економіка і управління. Вип. 1. – 2000. – С. 29-35.
2. Ільчук В.П. Організаційно-економічні аспекти механізму комплексного інвестування залізнично-транспортного комплексу // Зб. наук. праць КІЗТ. – Т. 5. Економіка й управління. Вип. 1. – 2001. – С. 26-29.
3. Ільчук В.П. Основні напрямки інноваційної діяльності на залізничному транспорті // Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації. Тез. доп. міжн. наук. конф. – Дніпропетровськ, 2001. – С. 46.
4. Ільчук В.П., Сич О.Є. Францискевич Н.Г. Принципи фінансового інвестування залізнично-транспортного комплексу // Зб. наук. праць КІТ. – Т. 4. Економіка й управління. Вип. 1. – 2000. – С. 40-43.
5. Кірта Г.М. Основні напрямки поліпшення стану українських залізниць у сучасних умовах // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 4. – С. 2-6.

Сич, Є.М. Інноваційно-інвестиційні системи як основа розвитку матеріально-технічної бази виробництва [Текст] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: зб. наук. праць. - Суми: УАБС НБУ, 2002. - Т. 5. - С. 229-235.