

УДК 330.332

С. В. Талавіра,
старший викладач кафедри фінансів і кредиту,
Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ВПЛИВУ ТА ПРИНЦИПИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ВІДТВОРЕННЯ ПАРКУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

Проаналізовано сучасний стан залізничного транспорту, окремо виділені аспекти розвитку парку вантажних вагонів. Визначені роль та завдання інноваційного розвитку залізничного транспорту на сучасному етапі ринкових перетворень. Розглянуто основні джерела фінансування та напрями активізації інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Виявлені проблеми оновлення парку вантажних вагонів та інших складових процесу перевезень. Розглянуто організаційно-економічний розвиток залізничного транспорту, як процес поліпшення його складових на основі удосконалення структури та системи управління перевезень. Запропоновано фактори позитивного та негативного впливу щодо формування стійкого організаційно-економічного розвитку підприємств залізничного транспорту. Визначено основні форми інвестування інноваційного оновлення парку вантажних вагонів. Запропоновано перспективні напрямки впровадження інновацій для ефективного задоволення потреб в перевезенні пасажирів та вантажів. Окреслені принципи інвестиційного забезпечення інноваційного оновлення парку вантажних вагонів для ефективного вирішення проблеми інвестиційного забезпечення залізничної галузі в цілому, а також впровадження процесу модернізації та застосування новітніх технологій в оновлення парку вантажних вагонів.

The modern state railways, separately identified aspects of the park wagons. The role and tasks of the innovative development of rail transport in the present stage of market reforms. The main funding sources and directions of investment activity of railway transport. Identified problems renovating the wagons and other components of the process of transportation. Considered organizational and economic development of railway transport, as the process of improving its components based on the improvement of the structure and management traffic. A positive factors and negative effects on the formation of a sustainable organizational and economic development of rail transport. The main forms of investment innovation of the park wagons. Perspective way innovation to effectively meet the needs of passengers and cargo. The proposed investment principles of innovation of the park wagons to effectively address the investment of the railway industry in general, and the implementation process of modernization and application of advanced technologies in the renewal of the fleet of freight cars.

Ключові слова: інвестиція, інновація, фактори, принципи, вагони, перевезення, оновлення.

Keywords: investment, innovation, factors, principles, cars, transportation upgrades.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні і зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення та забезпечення національної безпеки країни. В економіці України ступінь зносу основних засобів протягом 2011-2012 року зріс з 43,7% до 76,4%, в сфері залізничного транспорту: в господарстві електрифікації та електропостачання станом на 1.01.12р. становить 88,3% в господарстві сигналізації і зв'язку 32,2%, в електровозному та тепловодному господарстві – 91%, існуючий парк вантажних вагонів – 88%. Залишок вартість основних засобів залізничного транспорту складає 218 млрд.грн [9].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвитку інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів на Україні присвятили свої праці: Аксьонов І.М., Гурнак В.М., Бакаєв О.О., Богомолова Н.І., Ейтутіс Е.Г., Ільчук В.П., Кулаєв Ю.Ф., Макаренко М.В., Пасічник В.І., Сич Є.М., Цветов Ю.М., Федюшин Ю.М. та інші. Аналіз наукових праць та розробок, результатів досліджень інноваційних та інвестиційних процесів в залізничній галузі показує, що залишаються невирішеними проблеми ефективного відтворення парку вантажних вагонів, не в повному обсязі визначенні теоретичні основи інноваційно-інвестиційних принципів та організаційно-економічні фактори інвестиційного забезпечення.

Формування цілей статті. Основною ціллю статті є удосконалення науково-методичного забезпечення інноваційно-інвестиційного відтворення вагонного парку залізниць державних підприємств-власників вантажного вагонного парку, дослідження їх інвестиційно-інноваційного потенціалу через визначення впливу організаційно-економічних факторів інвестиційної діяльності, а також зазначення основних принципів здійснення інвестиційної діяльності по відновленню вагонного парку.

Вклад основного матеріалу. Транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої – необхідна умова стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення, захисту економічних інтересів України.

Залізничний транспорт є складною виробничо-економічною і соціальною системою зі своєю внутрішньою, тільки їй властивою територіально-виробничою та функціональною структурою. Вона виступає і як самостійна галузь народного господарства, і як галузь матеріального виробництва, що продовжує процес створення вартості товарів у сфері обігу.

На сьогодні, досить повільно вирішуються питання проведення економічних реформ, оновлення рухомого складу, розвитку державно-приватного партнерства, притоку інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі, не задовольняються в повному обсязі соціальні потреби працюючих в галузі.

Залізничному транспорту можуть бути властиві різні типи розвитку: економічний, технічний, технологічний, соціальний. Але найвищою формою кількісно-якісного переходу є організаційно-економічний розвиток, оскільки можливий лише на базі всіх попередніх і враховує їх взаємозв'язок і взаємообумовленість.

Організаційно - економічний розвиток – це процес закономірного поліпшення його складових на основі удосконалення структури та системи управління перевезеннями, механізму конкуренції і невиконаних резервів, що призводять до збільшення попиту на транспортування залізничним транспортом, підвищення ефективності функціонування та досягнення його відповідності вимогам ринку. [12,с.61-62]

Варто виділити фактори, які позитивно та негативно впливають на формування організаційно – економічного розвитку залізничного транспорту.

До числа основних елементів організаційно-економічного розвитку можна віднести:

- прискорення науково-технологічного прогресу;
- підвищення якості обслуговування пасажирів, якості вантажних перевезень;
- удосконалення форм організації праці і технологічних процесів;
- досягнення високого рівня науково-технологічного процесу;
- покращення використання наявного виробничого потенціалу.

Розглянемо фактори, які безпосередньо впливають на формування стійкого організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту (рис. 1).

До чинників, що позитивно впливають та сприяють формуванню стійкого організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту державного рівня, слід віднести: зовнішньоекономічні зв'язки з іншими країнами, експортно-імпортні відносини, транспортну політику країни, наявність потужного науково-технічного потенціалу країни. На галузевому рівні чинниками, що позитивно впливають, є наявність конкурентів, науково-технологічного потенціалу, транзитний потенціал, транспортний потенціал, наявність розвинутої мережі міжнародних транспортних коридорів, транзитоспроможність як МТК, так і країни, соціальна політика галузі. На рівні підприємств чинниками формування стійкого соціально-економічного розвитку можуть виступати науково-технічний, кадровий, інноваційний потенціал, ресурсна забезпеченість, соціальна політика підприємств, ефективність персоналу, рівень освіти, система підвищення кваліфікації. [3,с.35-36]

Однак на формування моделі стійкого організаційно-економічного розвитку залізничного комплексу України впливають і чинники, які мають негативні наслідки (рис.1).

Особливе значення в організаційно-економічному розвитку галузі займають показники якості перевезень. Без урахування якості неможливо правильно оцінити ефективність використання матеріальних і трудових ресурсів, трудомісткість, матеріаломісткість і фондомісткість продукції.

На рівні держави	
Фактори позитивного впливу	Фактори негативного впливу
1. Транспортна політика держави.	1. Загальнополітична ситуація в країні.
2. Науково-технічний потенціал країни	2. Політика уряду щодо розвитку залізничного транспорту країни.
3. Експортно-імпортні відносини.	3. Низький рівень державної підтримки підприємств залізничної галузі.
4. Зовнішньоекономічні зв'язки з іншими країнами	4. Недосконала нормативно-правова база.
5. Підтримка держави, розроблення державних програм у пріоритетних сферах розвитку	
Галузевий рівень	
1. Наявність конкуренції.	1. Недосконалість конкуренції.
2. Розвиток науково-технічного потенціалу.	2. Проведення неефективної інвестиційної та інноваційної політики.
3. Тарифна політика.	3. Моральний та фізичний знос рухомого складу
4. Транзитний потенціал.	4. Низький рівень розвитку швидкісного руху.
5. Транспортний потенціал.	5. Низька якість перевезень
6. Наявність розгалуженої мережі залізниць міжнародних транспортних коридорів.	6. Низька транзитоспроможність національних МТК.
7. Соціальна політика галузі	7. Низька пропускна спроможність певних ділянок транспортної мережі.
	8. Недосконалість системи управління.
	9. Непрозорість фінансово-господарської діяльності залізничного транспорту
На рівні підприємства	
1. Науково-технічний потенціал.	1. Відсутність державної підтримки
2. Кадровий потенціал.	2. Якість продукції, низький рівень обслуговування.
3. Інноваційний потенціал.	3. Відсутність інвестицій.
4. Впровадження логістичного управління.	4. Відсутність надійної, модернізованої інфраструктури.
5. Проведення соціальної політики підприємств залізничного транспорту.	5. Низький рівень ефективності виробництва
6. Ефективність роботи персоналу.	
7. Наявність ресурсів.	

Рис. 1. Фактори формування стійкого організаційно-економічного розвитку підприємств залізничного транспорту

На сьогоднішній день організаційно-економічний розвиток залізничного транспорту неможливий без активізації інвестиційної та інноваційної діяльності. В умовах стрімкого розвитку нових технологій інвестиції виступають найважливішим способом забезпечення прогресивних структурних зрушень в економіці, створенні нових конкурентоспроможних господарських систем, а також масової модернізації і реконструкції тих, що діють, врешті-решт вони є домінуючим чинником економічного зростання.

Від технічного стану залізничної інфраструктури, її достатності та оснащеності залежать розвиток економічних відносин, координація роботи залізничного транспорту та його взаємодія з іншими видами транспорту, швидкість та ефективність переміщення транспортних потоків, вартість і якість перевезень, екологічний стан, соціальні питання. Значна частина наявної інфраструктури і технічних засобів, що забезпечують їх функціонування, експлуатуються поза межами встановлених нормативних строків служби і є морально та фізично застарілими. При невисоких техніко-економічних параметрах, низькій надійності щодо експлуатації вони постійно потребують збільшення витрат на технічне обслуговування та ремонт, що здійснюється переважно за рахунок власних коштів залізниць.

Особливого значення в організаційно-економічному розвитку як залізничного транспорту, так і країни в цілому відіграє модернізація та комплексний

розвиток транспортної мережі, у тому числі мережі транспортних коридорів. Їх функціонування позначається на ефективному розвитку всієї транспортної мережі країни. Це потребує синхронізації їх розвитку, з більшою відповідальністю дотримуватися графіків роботи та доставки вантажів, забезпечувати впровадження європейських стандартів якості перевезень. Міжнародні транспортні коридори слугують передумовою стійкого економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності національної залізничної мережі, їхній розвиток, поза сумнівом, поліпшить інвестиційну привабливість залізничного транспорту та підвищить ефективність інвестиційних процесів. Одним із факторів забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання є розвиток швидкісних перевезень.

Отримання залізничним транспортом ключових позицій на ринку якісних та конкурентоспроможних транспортних послуг, які в повному обсязі задовольняють потреби в вантажних та пасажирських перевезеннях, забезпечуючи найбільший рівень безпечності та екологічності, стає основною метою його інвестиційно-інноваційного розвитку. Реалізація цієї мети вимагає вирішення переліку критичних завдань, які спостерігаються та ускладнюють функціонування залізничного транспорту в теперішній час.

Забезпечення сталої роботи залізничного транспорту залежить від своєчасного та достатнього забезпечення інвестиційними ресурсами.

До основних джерел фінансування інвестицій на залізничному транспорті належать:

- власні кошти залізниць і структурних підрозділів (прибуток, амортизаційні відрахування);
- кошти державного і місцевого бюджетів, які можуть надаватися на зворотній та незворотній основі, а також у вигляді податкового кредиту, дотацій, субсидій або компенсації частки банківського відсотка за наданими кредитами;
- кошти позабюджетних фондів;
- кредити банків та інших фінансових установ;
- облігаційні позики; кошти іноземних інвесторів;
- лізинг.

Використання інших джерел інвестиційних ресурсів сьогодні не набрало потрібного масштабу. Що стосується позикових коштів, то в зв'язку з високою вартістю послуг по наданню та обслуговуванню кредитів, вони в багатьох випадках недоступні для підприємства, а залучення акціонерного капіталу пов'язано з проблемою розвитку інфраструктури галузевого фондового ринку. Як стверджують Сич С.М. та Лячук В.П., фінансове і реальне інвестування складають основу інвестиційного забезпечення інновацій.

Основні форми інвестування інноваційного оновлення парку вантажних вагонів розглянуто на рис. 2.

В сучасних умовах формування інвестиційних джерел певну роль відіграють засоби самих залізничних підприємств, які формуються за рахунок прибутку та амортизаційних відрахувань, тобто із чистого грошового потоку. Важливим інвестиційним джерелом потреб залізничного транспорту є доходи від вантажних перевезень. На жаль, рівень вантажних тарифів не дає тієї рентабельності, яка б дозволяла спрямовувати необхідні фінансові суми на оновлення основних фондів залізничного транспорту.

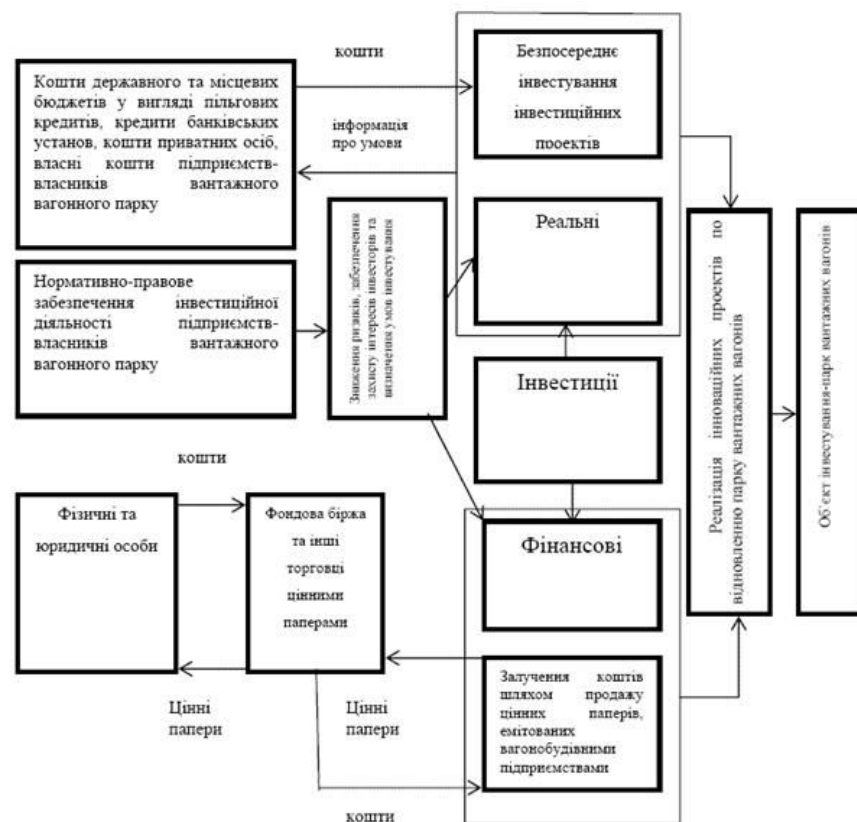


Рис. 2. Форми інвестування інноваційного оновлення парку вантажних вагонів

До перспективних джерел фінансування інвестицій у розвиток залізничного транспорту належить й проектне фінансування, що найчастіше у світовій практиці трактується як такий тип його організації, коли доходи, отримані в результаті реалізації проєкту, є єдиним джерелом погашення боргових зобов'язань.

Для активізації інвестиційних процесів на залізничному транспорті вирішальне значення мають такі заходи [6, с.70]:

- посилення ролі держави у забезпеченні інвестиційного процесу, тобто розвиток механізмів державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення обсягів державних інвестицій;
- концентрація інвестиційних ресурсів (державних та галузевих) та їх раціональне використання на ключових напрямках інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- подальше удосконалення програмних завдань всебічної структурної перебудови економіки галузі на перспективу для чіткої орієнтації потенційних інвесторів у процесах інноваційного відновлення та розвитку транспортних підприємств;
- здійснення координації напрямків діяльності інвесторів та застосування нових ринкових схем та механізмів їхньої участі в інвестуванні інноваційних

програм та проектів галузі;

- створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних та іноземних інвестицій в усіх сферах - податковій, валютній, митному контролю та ін.;
- залучення комерційних банків до участі у фінансуванні тих об'єктів залізниць, які орієнтовані на вирішення нагальних потреб підвищення їхніх експлуатаційних характеристик та безпеки руху;
- активізація роботи комерційних банків по залученню заощаджень населення за рахунок підвищення якості обслуговування та надання низки додаткових кредитних послуг з метою збільшення обсягу фінансових операцій на інвестиційному ринку галузі;
- впровадження схем фінансового інвестування інноваційних проектів та програм галузі шляхом розвитку діяльності фінансово-кредитних установ на ринку корпоративних цінних паперів, участь у підготовці та розміщенні емісій з метою залучення коштів юридичних та фізичних осіб;
- залучення до фінансування інноваційних розробок, орієнтованих на створення перспективних об'єктів залізничного транспорту, впровадницько-інноваційних фірм - фірм ризикового (венчурного капіталу), як нового для галузі джерела інвестиційних ресурсів;
- пошук та розробка нетрадиційних схем та механізмів інвестування інноваційного розвитку (впровадження лізингу, використання інвестиційного податкового кредиту, залучення коштів за договорами концесії та ін.);
- розробка привабливих для потенційних інвесторів інноваційних проектів, впровадження маркетингових підходів до пошуку та залучення інвестиційних ресурсів, створення на рівні галузі додаткових стимулів для учасників інвестиційного процесу.

Таким чином, узагальнюючи вищевикладене, необхідно зазначити, що інноваційна діяльність на залізничному транспорті повинна, перш за все, відбуватися за тими напрямками, які формують його технічний розвиток і які в значній мірі визначають якість роботи та продуктивність праці в галузі. В першу чергу це ті напрямки, де спостерігається технічне відставання вітчизняного транспорту від транспорту закордонних країн. Вирішення задач інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту повинно мати метою сприяння найбільш повному та ефективному задоволенню потреб в перевезенні пасажирів та вантажів та включати наступні напрямки інновацій:

- покращення структури перевезень (підвищення рівня розвитку контейнерних та комбінованих перевезень в змішаному сполученні);
- збільшення пропускної спроможності залізничної транспортної мережі шляхом її реконструкції та розвитку;
- збільшення вантажопідйомності та швидкості рухомого складу;
- удосконалення структури парку та створення нових видів та типів спеціалізованого рухомого складу;
- удосконалення потужних установок та енергетики.

Реалізація цих інновацій потребує конструктивного удосконалення та надійності транспортних засобів, зниження витрат на технічне обслуговування та ремонт. Необхідно збільшити вантажопідйомність, швидкісні характеристики, зменшити вагу на одиницю вантажопідйомності, та витрати палива на одиницю перевізної роботи, знизити трудомісткість технічного обслуговування та ремонту тягового та рухомого складу. Необхідно розвивати практику застосування сучасних систем діагностики технічного стану тягового та рухомого складу. Необхідні зміни в галузі уніфікації та стандартизації.

Підхід з єдиних науково-транспортних позицій дозволяє гармонізувати розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту, умови організації та планування вантажних перевезень. Реалізація даного підходу базується на розробці загальних принципів функціонування залізничного транспорту.

Аналіз літературних джерел з проблем розвитку залізничного транспорту показує, що до теперішнього часу такі принципи не одержали закінченого формулювання, тим більше не дістали свого логічного упорядкування та обґрунтування, тому доцільно буде сформулювати систему принципів, яка б базувалась на загальноприйнятих принципах, але б враховувала специфіку особливостей функціонування парку вантажних вагонів.

Під принципами (лат. principium – база, початок) в загальнонауковому значенні розуміються особливості, які покладені в основу здійснення будь-якої діяльності, вихідні положення встановлення закономірностей, у відповідності з якими протікають ті чи інші процеси або описуються притаманні об'єкту дослідження властивості.[2,с.6]

Таким чином, принципи – це науково-обґрунтовані погляди або основні правила, що відображають загальні (універсальні) закони та закономірності і є базою для оцінки різноманітних сторін життєдіяльності будь-яких об'єктів.[2, с.6]

Сформульовані принципи розподілені на групи, що визначають поетапність інвестиційного процесу, а саме (рис.3):

- залучення коштів;
- процес інвестування.

В якості залучення коштів (пошуку інвестиційних джерел) визначені наступні принципи:

- багатоваріантність джерел залучення коштів дозволяє залучати будь-які джерела, які мають достатньо фінансових ресурсів і можливість вкладати певні кошти в об'єкти інвестування;
- надійність дозволяє розраховувати на гарантованість і безперебійність постачання необхідного обсягу капіталу за будь-якої зміни кон'юнктури на ринку капіталу;
- доступність передбачає право кожного інвестора спрямовувати свої кошти на фінансування будь-якого інвестиційного об'єкту залежно від його уподобань, визначених цілей та власний інвестиційних можливостей;
- оперативність означає швидкий пошук та аналіз інвестиційних джерел, здатних брати участь в інвестиційному процесі;
- мотивація забезпечується вигідними умовами залучення коштів інвесторів, що стосується майбутніх прибутків, збереження та примноження капіталу, створення привабливого інвестиційного клімату, певними пільгами з боку держави інвесторам;
- економічна доцільність означає залучення певного обсягу капіталу з мінімальною вартістю на прийнятних умовах і у відповідний термін;
- терміновість означає нагальність виконання інвестиційних проектів і програм для вирішення інноваційних проблем розвитку залізничної галузі з метою ліквідації вузьких місць в технологічних ланцюгах виробництва і реалізації послуг;
- гармонізація означає збалансованість портфеля інвестиційних джерел, оптимальне співвідношення обсягів капіталу, що залучається на певні інвестиційні проекти;
- системність передбачає врахування сукупності факторів різного походження, які впливають на прийняття рішення щодо залучення певного джерела до процесу інвестування.

Серед групи принципів щодо процесу інвестування, можна виділити наступні:

- ефективність процесу інвестування означає забезпечення в результаті реалізації інвестиційних проектів економічної, комерційної або бюджетної ефективності, що визначає привабливість інвестиційних процесів;
- комплексність забезпечує ряд підходів, пов'язаних між собою при виборі певного інвестиційного джерела з всебічним урахуванням особливостей та рівня розвитку ринку капіталу та напрацьованих механізмів пошуку та залучення інвестиційних ресурсів;
- інноваційність означає впровадження нових технологій інвестування, нових методів, засобів та механізмів, що дозволяють в умовах обмеженості фінансових ресурсів ефективно реалізувати інноваційні проекти;
- цілеспрямованість передбачає спрямування капіталу на конкретні проекти і програми, що реалізують визначені пріоритети розвитку залізничної галузі;
- гарантованість забезпечує безперебійність надходження необхідного обсягу фінансових ресурсів у визначені терміни для реалізації певних інвестиційних проектів і програм;

- гнучкість та керованість - це спроможність пристосовуватись до змін зовнішнього середовища, правил гри на інвестиційному ринку, швидко реагувати на зміну кон'юнктури шляхом прийняття оперативних управлінських рішень;
 - пріоритетність передбачає першочергове вкладення капіталу в ті об'єкти залізничного транспорту, розвиток яких є пріоритетом при інноваційному оновленні матеріально-технічної бази галузі;
 - соціальна спрямованість означає використання коштів на соціальні проекти і програми;
 - підпорядкованість дозволяє реалізувати державну економічну стратегію.
- Окремі з наведених принципів, в залежності від формулювання основних задач, можуть слугувати основними критеріями при визначенні оптимальних умов роботи підприємства, а також враховувати основні аспекти здійснення процесу інвестиційного забезпечення щодо впровадження інновацій в оновлення парку вантажних вагонів.

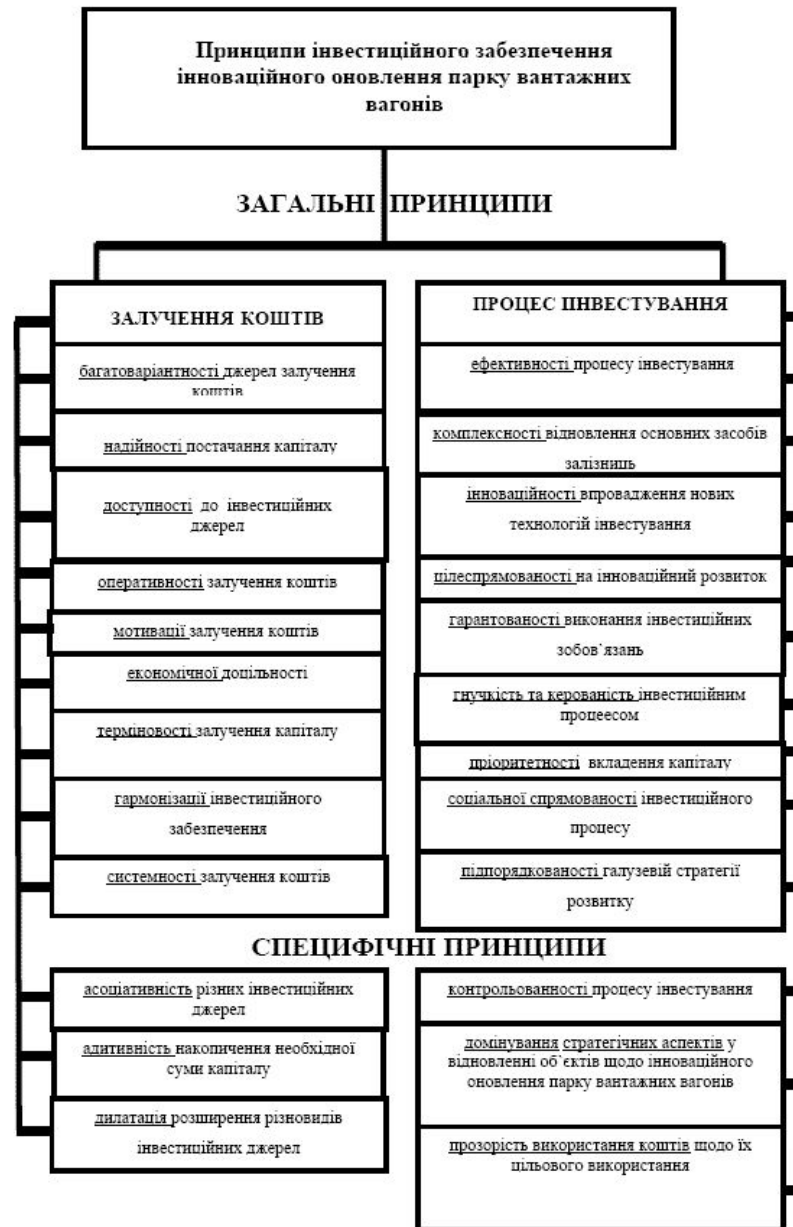


Рис. 3. Основні принципи інвестиційного забезпечення інноваційного оновлення парку вантажних вагонів

Окрім загальних принципів інвестиційного забезпечення та реалізації різноманітних інвестиційних програм на залізничному транспорті, було виділено групу специфічних принципів, які є актуальними щодо здійснення інвестиційно-інноваційного оновлення парку вантажних вагонів і можуть виступати як обов'язкові щодо впровадження нових умов господарювання. До таких принципів, а саме до групи «залучення коштів» можна віднести:

- асоціативність передбачає взаємну доповненість та узгодженість різних інвестиційних джерел та прийнятих умов їх залучення та використання;
- адитивність накопичення необхідної суми капіталу шляхом залучення коштів різних інвестиційних джерел, різних інвесторів на реалізацію певного проекту або програми;
- дилатація – це розширення різновидів інвестиційних джерел, максимальне охоплення та залучення всіх видів, в тому числі нетрадиційних.

Процес інвестування щодо специфічних принципів здійснюється за допомогою наступних принципів:

- контрольованість процесу інвестування – означає постійний моніторинг державних контролюючих органів щодо раціональності, ефективності та цільового використання державних коштів при інвестуванні об'єктів залізничного транспорту;
- домінування стратегічних аспектів зумовлюється перспективою інноваційного оновлення вагонного парку, залучення до інвестиційного процесу дрібних інвесторів і грошових коштів стратегічних інвесторів для реалізації інвестиційних проектів на підприємствах залізничного транспорту;
- прозорість використання коштів передбачає надання необхідної інформації щодо їх цільового спрямування на визначених пріоритетах розвитку

інвестиційного забезпечення інноваційного оновлення парку вантажних вагонів.

Висновки.

Реалізація вказаних принципів на етапах пошуку інвестиційних джерел, визначення умов залучення капіталу та безпосередньо здійснення процесу інвестування, дозволить більш ефективно вирішити проблему інвестиційного забезпечення залізничної галузі в цілому, а також впровадження процесу модернізації та застосування новітніх технологій в оновлення парку вантажних вагонів.

Дослідження організаційно-економічних факторів інвестиційної діяльності на залізничному транспорті та у вагонному парку, виявила цілу низку актуальних проблем, вирішення яких потребує забезпечення інноваційного розвитку галузі. Сучасний підхід до забезпечення відтворення вантажних вагонів повинен враховувати застосування моделі інноваційного розвитку, що є єдиним шляхом до їх ефективного технологічного переоснащення, яке дозволить суттєво підвищити конкурентоспроможність надання послуг щодо вантажних перевезень на вітчизняному та світовому ринках .

Література:

1. Боллобин С.П. Инфраструктура и тяга всегда останутся структурными подразделениями материнской компании /С.П. Боллобин //Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. – Х: Подвижной состав, 2012, № 5 (62). – С. 18-19.
2. Економіка вагонного господарства: Навч. Посібник для студентів вищ.навч.закл. / Є.М. Сич, Н.І. Богомолова, В.П. Гудкова, В.М. Кислий. – К.: Логос, 2007. – 327 с.
3. Зоріна О.І. Методологічні аспекти формування моделі стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України: [Монографія]. / О.І.Зоріна – Х: УкрДАЗТ, 2012. – 316 с.
4. Ільчук В.П. Проблеми фінансового забезпечення інноваційного оновлення вантажного вагонного парку / В.П.Ільчук, Є.В.Талавіра// Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»: науковий збірник. – 2012. - № 2(58). – С. 78-87.
5. Кірдіна О.Г. Інвестиційно-інноваційний розвиток залізничного комплексу як основа конкурентоспроможності економіки України: [Монографія] / О.Г. Кірдіна – Х:УкрДАЗТ, 2010. – 248с.
6. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: [Монографія]. / О.Г.Кірдіна - Х:УкрДАЗТ, 2011-с. 311-312.
7. Організація ремонту вантажних вагонів: погляд ізсередини /Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. – Х: Подвижной состав, 2012, № 1. – С. 4-7.
8. Основи управління фінансами залізничного транспорту: Навчальний посібник / [М.В.Макаренко, Н.М.Колесникова, Н.І. Богомолова, О.В. Андрєєва О.В., О.О.Кравченко, Т.С.Рябчун, В.В.Чорний, Є.В.Талавіра, Ю.П.Труханов].:К.: -ДЕТУТ, 2011. – 342с.
9. Офіційний сайт Державного комітету статистики України: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Сергиєнко Н.И. Подвижной состав железных дорог Украины: состояние и перспективы /Н.И. Сергиєнко //Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. – Х: Подвижной состав, 2011, № 6. – С. 11-22.
11. Сергиєнко Н.И. Состояние и перспективы развития вагонного хозяйства Укрзалізничці /Н.И. Сергиєнко //Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. – Х: Подвижной состав, 2011, № 9. – С. 4-11.
12. Сич Є.М. Економіка розвитку залізничного холодотранспорту: [Монографія]. / Є.М.Сич Є.М., Н.І. Богомолова – К.: «Видавництво» «Аспект-Поліграф», 2003. – 224 с.
13. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку: [Монографія] / Є.М. Сич, В.П.Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с. – Бібліогр.: с. 189-203.
14. Снитко Н.П. Развитие конкурентных преимуществ транспортно-дорожной инфраструктуры Украины /Н.П. Снитко //Вагонный парк: международный информационный научно-технический журнал. – Х: Подвижной состав, 2011, № 8. – С. 4-18.

Стаття надійшла до редакції 19.02.2013 р.