

Е. Г. Кирдина,
кандидат економічних наук,
Українська державна академія залізничного транспорту

МЕТОДОЛОГІЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИНВЕСТИЦИОННО-ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Раскрыто методологические аспекты инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта Украины.

The methodological aspects of investment-innovative development of railway transport of Ukraine are exposed.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, стратегический альянс, развитие, интеграция, потенциал.

Key words: railway transport, strategic alliance, development, integration, potential.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Перераспределение сил в мировой экономике сопровождается выходом на мировую арену новых лидеров, таких как Китай, страны Юго-Восточной Азии. При этом роль Украины в мировом экономическом пространстве с каждым годом уменьшается что и обуславливает необходимость поиска эффективных путей выхода из кризисного состояния и внедрения незамедлительных мероприятий по повышению конкурентного положения на мировом рынке.

Подходя к конкурентоспособности как к экономической категории и раскрывая её сущность, необходимо определить несколько концептуальных положений. Во-первых, место страны в мировом пространстве, прежде всего, определяется наличием собственной ресурсной базы, что позволяет побеждать на мировом рынке с меньшими удельными расходами, тем самым получая конкурентные преимущества сравнительно с товаропроизводителями других стран. Во-вторых, в условиях широкого распространения высоких технологий и перехода экономик государств на инновационный путь развития как ключевой фактор конкурентоспособности рассматривается формирование и постоянное развитие интеллекта нации. В-третьих, наличие мощного национального промышленного комплекса, развитие которого обеспечивается стимулирующей государственной политикой, рассматривается как необходимая предпосылка позиционирования страны в международном экономическом пространстве. В-четвертых, главным индикатором конкурентоспособности национальной экономики необходимо определить социальное развитие общества. Анализ уровня конкурентоспособности национальной экономики определил основные направления её развития, среди которых первоочередное значение принадлежит, во-первых, активизации и расширению программ модернизации промышленного и

транспортного секторов экономики; во-вторых, созданию стимулов и условий для увеличения инновационного уровня её развития.

Инновационное развитие железнодорожного транспорта Украины в последнее время входит в перечень наиболее актуальных проблем, требующих решения в краткосрочном периоде. Это связано с мировыми тенденциями, которые характеризуются ускорением и повышением качества железнодорожных перевозок. Среди отечественных ученых, которые посвятили научные труды инновационному развитию железнодорожной отрасли: Дикань В.Л., Костюк М.Д., Лоза С.П., Сыч М.Д., Цветов Ю.М., Яновський П.О. и др. [1—6]. В тоже время до настоящего времени так и сложился комплексный поход и не определена методология инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта Украины.

ПОСТАНОВКА ЗАДАНИЯ

Исходя из вышеизложенного, целью статьи является раскрытие методологических аспектов инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта Украины.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Одной из таких отраслей, которая жизненно необходима для функционирования страны, которой принадлежит ключевая роль в обеспечении условий экономического роста субъектов национального хозяйства и, кроме того, имеющая важное значение в обеспечении обороноспособности страны, является железнодорожный транспорт. Его значение в экономическом развитии Украины определяется: 1) влиянием на эффективность функционирования субъектов экономической деятельности; 2) созданием пред-

посылок увеличения транзитного потенциала Украины; 3) ролью катализатора инновационного процесса в промышленности; 4) ролью одного из наибольших потребителей результатов производственного и инновационного процесса предприятий других видов деятельности; 5) влиянием на решение экологических и социальных проблем; 6) наибольшей совместимостью с другими видами транспорта, что дает основания утверждать, что именно железнодорожный транспорт необходимо рассматривать в качестве объединяющего звена эффективного функционирования Единой транспортной системы Украины. Изложенное позволило шире рассмотреть функции железнодорожного транспорта, среди которых: перемещение грузов и пассажиров, поддерживающе-стимулирующая, логистически объединяющая, социальная, экологическая, структурообразующая, развивающая, индикативная.

В настоящее время кардинальным образом изменяются задачи железнодорожного комплекса Украины. Такие изменения связаны:

— во-первых, с изменением сущностного аспекта транспортного процесса, когда изменяется его экономическая природа, то есть он рассматривается как интегрированный процесс, который объединяет транспортное производство, транспортное обслуживание и транспортно-логистический сервис;

— во-вторых, с необходимостью учета потребностей рынка — таких как скорость, надежность, комфортность, безопасность, что зависит от внедрения прогрессивных технологий перевозок, которые повышают уровень транспортного обслуживания и уменьшают общественные расходы, способствуют эффективному функционированию железнодорожного транспорта;

— в-третьих, с ориентацией на внедрение инновационной модели экономики Украины. В соответствии с приоритетами инновационного развития украинской экономики необходима: модернизация и развитие железнодорожного транспорта, внедрение на железных дорогах Украины скоростного движения пассажирских поездов, формирование конкурентного рынка услуг железнодорожного транспорта, реформирование железнодорожного транспорта с последующей рыночной трансформацией с целью снижения удельного веса транспортной составляющей в цене товара отечественных производителей, проведение комплексной модернизации и повышения пропускной способности железнодорожных линий по направлениям основных транспортных потоков;

— в-четвертых, с необходимостью реализации перспектив включения в состав европейской транспортной системы, что требует изменения технико-технологических параметров деятельности железнодорожного транспорта, усовершенствование структуры его управления, увеличение экологичности, в соответствии с требованиями Директив ЕС. Таким образом, ускорение процессов евроинтеграции железнодорожного транспортного Украины в значительной степени определяется успехами в инновационных трансформациях, которые основываются на совокупности экзогенных и эндогенных факторов.

Инвестиционно-инновационное развитие железнодорожного транспорта необходимо рассматривать как процесс, целью которого является качественное изменение бизнес-процессов субъектов, что происходит при активизации и усовершенствовании механизмов осуществления инновационной и инвестиционной деятельности. Инвестиционно-инновационное развитие железнодорожного комплекса связано не только с реакцией на потребности внешней среды. Его основной целью являются внутренние потребности железнодорожного комплекса, удовлетворение которых связано с созданием и качественным усовершенствованием производственных, управленческих, маркетинговых,

логистических и других процессов, которые входят в его компетенции и компетенции его организационных структур.

Как сложная система железнодорожный комплекс имеет не только иерархичность структуры, но и иерархичность целей. Используя декомпозиционный подход, цели инвестиционно-инновационного развития железнодорожного комплекса можно представить в виде дерева целей. Совокупность структурных элементов и подсистем железнодорожного комплекса для выполнения целей инвестиционно-инновационного развития предлагается распределить на такие условные подсистемы: производственная, маркетинговая, управленческая, научная, ресурсная. Каждая из отмеченных подсистем принимает участие в решении определенной составной отдельной цели, при этом также имеет место иерархическое построение, которое определяется общей иерархической вертикалью управления. Таким образом, процесс достижения целей инвестиционно-инновационного развития железнодорожного комплекса имеет полииерархическую структуру.

Цели инвестиционно-инновационного развития на уровнях структурных подразделений и дорог основываются на общеотраслевых целях. Но существует и обратная связь, когда отраслевая политика в вопросах инвестиционно-инновационного развития должна учитывать стратегические внутренние и внешние задачи и цели научно-технического, экономического развития подразделений. Двусторонняя связь существует и в вопросах формирования инвестиционно-инновационного потенциала отрасли, когда основой инновационного потенциала железной дороги является совокупный инновационный потенциал структурных подразделений.

Оценивая результаты реализации мероприятий, которые задекларированы в нормативно-законодательных актах Украины, концепциях и программах развития железнодорожного транспорта как инновационные, в целом, следует отметить, что они не способствовали созданию эффективной инновационной системы железнодорожного транспорта, которая бы имела достаточный управленческий, производственный, научный, ресурсный и другие виды потенциалов для усиления роли науки, технологий и инноваций в экономическом развитии отрасли.

Становление инновационной модели развития железнодорожного комплекса актуализирует проблемы увеличения инвестиционно-инновационного потенциала, что представляет собой совокупность реальных и потенциальных возможностей железнодорожного транспорта, необходимых для реализации инновационного развития, и возможностей их финансирования за счет инвестиционных ресурсов, полученных из разных источников. Его структурированность проявляется в объединении индивидуальных инновационных потенциалов работников с другими его видами, что усиливается эффектом синергии и организационным механизмом целенаправленной государственной и отраслевой политики. Модель управления инвестиционно-инновационным развитием железнодорожного транспорта и его инвестиционно-инновационным потенциалом должна учитывать изменения принципов его деятельности, которые обусловлены: во-первых, новыми методами и инструментами конкурентной борьбы на рынке транспортных услуг, в основе которых находятся инновационные мероприятия; во-вторых, необходимостью быстрой адаптации и реагирования на изменения не только внешней, но и внутренней среды; в-третьих, необходимостью внедрения мероприятий борьбы с кризисными явлениями. Исходя из этого, новыми аксиомами функционирования и менеджмента железнодорожного транспорта, становятся: 1) первоочередность человеческого фактора как основы инновационного развития; 2) инновационность железнодорожного транспорта рассматривается не только относительно продукции или услуг, но и

всех бизнес-процессов; 3) изменение характера взаимоотношений с конкурентами, объединение усилий с ними в вопросах удовлетворения потребителей и развития отечественного транспортного рынка; 4) внедрение системы менеджмента качества. Результатом такого управления должно стать повышение гибкости инвестиционно-инновационного потенциала, которая характеризуется: во-первых, готовностью к изменениям; во-вторых, возможностью изменений; в-третьих, способностью быстро реагировать на постоянные внешние изменения и влияния за счет потенциала внутриструктурного взаимодействия управляющей и управляемой подсистем и потенциала внешнего взаимодействия в пределах стратегического, тактического и оперативного контуров.

Определить главные цели инновационной деятельности железнодорожного комплекса и основные пути их достижения призвана отраслевая инновационная политика, которая основывается, с одной стороны, на государственной инновационной политике, учитывает общегосударственные тенденции экономического развития, динамику экономического роста стран мира и бизнес-среды, а с другой — учитывает внутриотраслевые потребности в целом. Это позволяет определить инновационную политику как такую, которая: имеет стратегический характер, формируется с применением системного подхода, характеризуется непрерывностью инновационной деятельности всех субъектов отрасли, неразрывной с научно-техническим прогрессом, направленной и цели которой обуславливаются рыночной ситуацией. Среди принципов отраслевой инновационной политики, такие как: свобода научного и научно-технического творчества; правовая защита интеллектуальной собственности; интеграция научно-технической деятельности и образования; концентрация ресурсов на приоритетных направлениях научного развития; стимулирование деловой активности в научной, научно-технической и инновационной деятельности; комплексность подхода к разработке инноваций; непрерывность инновационных процессов и их постоянное совершенствование; развитие межотраслевого и международного сотрудничества. Стратегической целью инновационной политики железнодорожного комплекса является качественная трансформация технико-технологического уровня производства в соответствии с внешним и внутренним требованиям, преодоление существенного технико-технологического отставания от железных дорог развитых стран, что будет способствовать увеличению уровня его привлекения к обслуживанию международных пассажиро- и грузопотоков.

Концентрация, а не распыление усилий руководства железнодорожного транспорта относительно инвестиционно-инновационного развития требует определения приоритетности направлений инвестиционно-инновационной деятельности. Ключевую роль при этом отведено Главному управлению развития и технической политики, Инвестиционному комитету и хозрасчетному предприятию, которое необходимо создать с целью проведения технико-экономического обоснования инновационных проектов. Такое предприятие выполняло бы экспертизу инвестиционно-инновационных проектов в соответствии международным стандартам, предоставляло рекомендации по их применению, механизму привлечения средств, осуществляло сопровождение проектов, их внешний аудит. Предприятие должно вовлечь в работу в качестве экспертов ведущих специалистов высших учебных и научных заведений отрасли, которые имеют большой опыт в разработке, анализе и внедрении инвестиционно-инновационных проектов и владеют авторскими методиками.

Необходимым условием эффективности отраслевой инновационной политики является соблюдение избранной стратегии инвестиционно-инновационного развития. Учитывая требования к стратегии инвестиционно-инновационно-

го развития железнодорожного транспорта, беря во внимание его цели, результаты анализа причин, которые осложняют реализацию инновационных модели отрасли, последовательность формирования стратегии будет включать: 1) составление перечня ограничений инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта; 2) оценку инвестиционно-инновационного потенциала железнодорожного транспорта, что обуславливает его возможности к инвестиционно-инновационному развитию; 3) формирование стратегии инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта, исходя из полученных результатов оценки каждой составляющей потенциала; 4) определение организационно-экономических механизмов реализации мероприятий стратегии инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта. Таким образом, ограничениями инвестиционно-инновационного развития определены: организационно-управленческие, кадровые, рыночные, технико-технологические и финансово-экономические.

Исследование целей и проблем инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта подтверждает, что самостоятельно он не способен решить большую их часть. Поэтому целесообразно рассмотреть возможность достижения целей инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта при объединении усилий с другими субъектами экономической деятельности. При этом в ракурсе инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта статический аспект интеграции необходимо рассматривать как степень связанности, во-первых, субъектов внутренней среды железнодорожного транспорта по поводу реализации стратегии инвестиционно-инновационного развития; во-вторых, субъектов внутренней среды железнодорожного транспорта с внешними. Динамический аспект интеграции проявляется в формировании механизма взаимодействия субъектов, что позволяет установить баланс их интересов, оптимизировать движение ресурсов и полученных результатов, то есть организовать процесс, приводящий к самодостаточности элементов группы относительно реализации собственных амбиций инвестиционно-инновационного развития.

Определить задачи управления группой предприятий предлагаем через очерчивание заданий интегрированного управления инвестиционно-инновационным развитием железнодорожного транспорта, которое является управлением на основе объединения экономических ресурсов, процессов и знаний, направленным на выявление и максимально полное использование возможностей субъектов группы относительно обеспечения инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта при одновременном обеспечении соответствия между их потребностями и степенью их удовлетворенности.

В основе формирования системы интегрированного управления инвестиционно-инновационным развитием железнодорожного транспорта должны преобладать отношения сотрудничества и взаимодействия, так как в противоположном случае целесообразность существования такой системы отсутствует. Её формирование инициируется субъектами железнодорожного транспорта, поэтому ее субъектами являются предприятия железнодорожного транспорта, промышленные предприятия железнодорожного транспорта, предприятия научно-исследовательского сектора железнодорожного транспорта. Последовательность формирования системы интегрированного управления включает этап выбора участников объединения и формирования модели связей между ними, что проводится на основании рейтингового метода в соответствии с определенными критериями. Другим методом отбора потенциальных участников группы является метод игр с переменным составом участников, который предусматривает формирование такого их набо-

ра, реализация инвестиционных проектов которыми будет наиболее эффективной.

Наиболее острой проблемой, актуальность решения которой растет с каждым годом, является организация железными дорогами Украины скоростных пассажирских перевозок и увеличение скорости грузовых. Основная цель развития высокоскоростного железнодорожного транспорта — создание условий для ускоренного социально-экономического развития стран. Среди других целей необходимо отметить внедрение инновационных технологий в транспортную отрасль и отраслях, которые обеспечивают ее функционирование, внедрение перспективных систем управления, улучшение инженерно-технологической инфраструктуры территорий.

Строительство высокоскоростных магистралей должно рассматриваться в тесной взаимосвязи технических, нормативно-правовых, коммерческих, транспортно-стратегических составляющих. Так, для организации высокоскоростного движения пассажирских поездов в Украине необходимо решить следующие задания:

1) создать нормативно-правовую базу для проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей и обеспечить участие государства в осуществлении проекта;

2) обеспечить техническое и технологическое сопровождение создания высокоскоростного железнодорожного пассажирского транспорта.

Внедрение высокоскоростных пассажирских и грузовых перевозок позволяет за счет применения инновационных решений относительно увеличения скорости перевозок получить: экономию времени и оборотных средств, уменьшить длительность производственного цикла (процесс перевозок) и увеличить производительность железнодорожного транспорта. Доминирующую и определяющую часть процесса перевозок составляет именно процесс перемещения, а поэтому сокращение срока его реализации за счет увеличения скорости является приоритетным направлением инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта.

К решению проблемы организации высокоскоростного движения железными дорогами Украины необходимо подойти с точки зрения научно-производственного межотраслевого подхода, который учитывает взаимозависимость и взаимообусловленность развития отраслей основного производства и отраслей инфраструктуры.

Научно-производственный межотраслевой комплекс в аспекте реализации проекта высокоскоростного движения железными дорогами Украины является формой сочетания отраслевой, академической и университетской науки с производственной, финансовой и другими сферами деятельности субъектов взаимодействия, что нацелено на эффективное взаимодействие их экономических потенциалов с целью содействия ускорению разработки и внедрения в практику новых инновационных идей относительно реализации инвестиционно-инновационного проекта по организации высокоскоростного движения железными дорогами Украины. Принципами, на которых основывается формирование и функционирование научно-производственного межотраслевого комплекса, определены: адаптивность, масштабность, комплексность, приоритетность, комплиментарность, синергичность, функциональность, интеллектуализация процессов, инновационность, социализация процессов.

Формой функционирования научно-производственного межотраслевого комплекса в аспекте реализации проекта организации высокоскоростного движения железными дорогами Украины предлагается определить стратегический альянс. Среди результатов, которые планируется получить в результате деятельности стратегического альянса "Скоростные магистрали": стабилизация производства,

финансовой и научно-исследовательской сферы, увеличения инвестиционной привлекательности, ускорения научно-технического прогресса и обеспечения конкурентоспособности. Получение таких результатов определяется перечнем заданий, которые входят в компетенции стратегического альянса. Среди них: 1) формирование условий и необходимого уровня обеспечения стратегических направлений развития субъектов, которые входят к его составу; 2) комплексная защита субъектов при возникновении угрозы их экономической безопасности; 3) обеспечение загруженности производственных мощностей участников, сохранение и развитие их производственного потенциала; 4) содействие развитию научно-исследовательской сферы участников, сохранение и развитие их научно-исследовательского, человеческого потенциалов; 5) минимизация риска деятельности участников; 6) содействие инновационным процессам и формирование необходимых предпосылок перехода к высшему технологическому укладу; 7) рост мощных субъектов хозяйственной деятельности, способных сформировать стойкие конкурентные преимущества за счет финансовой и ресурсной поддержки, обеспечение возможности трансформаций на инновационной основе; 8) формирование условий генерации и распространения знаний, реализация интеллектуально-ориентированного и социально ориентированного управления участниками.

ВИВОДИ

Таким образом, сформулированные методологические аспекты инвестиционно-инновационного развития железнодорожного транспорта позволили комплексно подойти к проблеме формирования инновационной модели развития отечественного железнодорожного транспорта. Их практическая реализация рассматривается автором статьи как необходимое условие повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины на пути его евроинтеграции.

Литература:

1. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. — Х.: УкрДАЗТ, 2008. — 194 с.
2. Костюк М.Д. Техніко-технологічне забезпечення інтермодальних та інтероперабельних перевезень / М.Д. Костюк, Ю.В. Дьомін // Залізничний транспорт. — 2009. — № 3. — С. 3—7.
3. Лоза С.П. Можливі джерела фінансування інвестицій в залізничний транспорт України / С.П. Лоза // Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект: зб. наук. праць. — 2007. — С. 1442—1451.
4. Сич М.Д. Проблеми управління фінансовим забезпеченням інноваційного розвитку залізничного транспорту / М.Д. Сич, В.П. Ільчук, С.М. Вдовенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. — 2009. — № 35. — Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009_35/index.htm.
5. Цветов Ю.М. Впровадження сучасних інноваційних технологій на транспорті та забезпечення його інтеграції з європейською та світовою транспортними системами / Ю.М. Цветов, М.Ю. Цветов // Проблеми економіки і управління на железнодорожном транспорте: III міжнародна науково-практична конференція, 23—27 июня 2008 г.: матеріали. — Судак, 2008. — С. 62—63.
6. Яновський П.О. Сучасні вимоги до перспективних технологій перевезень // П.О. Яновський // Залізничний транспорт. — 2009. — № 3. — С. 23—26.

Стаття надійшла до редакції 02.01.2011 р.