

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В.ЛАЗАРЯНА



СІНГАЄВСЬКА МАРИНА ПАВЛІВНА

УДК 656.2:[658.14+658.152]

**ЕКОНОМІКО-ІННОВАЦІЙНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВІДТВОРЮВАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

(на прикладі колійного спеціалізованого рухомого складу)

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

Автореферат  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2016

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна Міністерства освіти і науки України

**Науковий керівник** - доктор економічних наук, професор  
**Міщенко Максим Іванович**,  
Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна,  
професор кафедри економіки та менеджменту.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Дикань Володимир Леонідович**,  
Український державний університет залізничного  
транспорту, м. Харків,  
завідувач кафедри економіки та управління  
виробничим і комерційним бізнесом;

кандидат економічних наук, доцент  
**Вовк Ольга Миколаївна**,  
Національний авіаційний університет, м. Київ,  
доцент кафедри економіки.

Захист відбудеться « 02 » грудня 2016 р. о 15.30 год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262.

Автореферат розісланий « 31 » жовтня 2016 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради



Т.В. Полішко

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Діяльність залізничного транспорту забезпечує економічні зв'язки між вантажоутворюючими підприємствами та споживачами продукції, як у внутрішньому, так і у зовнішньоекономічному сполученні.

Залізничний транспорт України має одну з найбільш розвинених у Європі мережу залізниць. Її експлуатаційна довжина складає понад 22 тис. км. За густотою вона наближається до показників розвинутих європейських країн.

Колійна інфраструктура має забезпечувати необхідний рівень пропускної спроможності для реалізації експлуатаційної діяльності залізничного транспорту щодо перевезення пасажирів, вантажу, пошти та багажу у заданих напрямках та з встановленою швидкістю.

Верхня будова колії є основним засобом, який забезпечує ефективність господарської діяльності у колійному господарстві, від її стану залежить можливість здійснення залізничних сполучень. Але для реалізації в повному обсязі вимог з боку перевізників щодо стану колії, необхідно мати цілий комплекс основних засобів колійного господарства, які забезпечували б своєчасне виконання планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт. Теперішній стан основних засобів колійного господарства характеризується високим рівнем фізичного та морального зносу через систематичне недофінансування відтворювальних процесів, нераціональний розподіл коштів на відтворення основних засобів, без врахування перспектив розвитку колійної інфраструктури та залізничного транспорту в цілому.

Через таку ситуацію у найближчі роки Укрзалізниця не зможе задовольнити попит на вантажні та пасажирські перевезення. Знизиться якість, надійність залізничних сполучень, що може привести до втрати конкурентоспроможності залізничного транспорту та створити реальну загрозу економічній безпеці держави.

Саме тому в сучасних умовах стає актуальною необхідність нового економіко-інноваційного методичного підходу щодо відтворення основних виробничих засобів колійного господарства з урахуванням перспектив розвитку залізничного транспортного ринку та реформування галузі.

Окремі завдання проблеми розвитку відтворювальних процесів та інноваційної діяльності в різні періоди вирішували російські та українські вчені та практики: Аксьонов І. М., Асмолова Г. Б., Бакай В. Й., Бараш Ю. С., Белікова Н. В., Борисенко М. А., Ваніна Н. Н., Васильєв О. Л., Віноградова К. О., Вовк О. М., Галабурда В. Г., Геєць В. М., Гненний О. М., Голосков В. Н., Григорова З. В., Григор'єва А. А., Даніленко Е. І., Дикань В. Л., Заволока С. М., Ільчук В. П., Кленін О. В., Колесникова Н. М., Кондаков Н. П., Кулаєв Ю. Ф., Макаренко М. В., Міщенко С. П., Осипа Н. В., Пасічник В. І., Підлісний П. І., Рибкін В. В., Рошило В. І., Светуньков М. Г., Сівашенко Т. В., Сич Є. М., Швець Н. В., Шинкаренко В. Г., Цветов Ю. М., Thompson L. та інш.

Задачею, яка потребує вирішення є врахування інноваційних особливостей організаційно-економічного механізму відтворення основних засобів об'єктів колійної інфраструктури, специфіки протікання фінансово-економічних процесів розподілення коштів, за умови відповідності стану колійної інфраструктури вимогам перевізників та з перспективою забезпечення ефективної повної вертикальної інтеграції в напрямі реформування залізничного транспорту та покращення його конкурентоспроможності.

Актуальність цих питань, їх недостатнє теоретичне, методологічне й практичне опрацювання визначили вибір теми дисертації та напрямків дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконана відповідно до положень таких програмних документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Постанови Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2012 року № 970 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо програм економічного і соціального розвитку»; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174; Закону України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 року № 40; Закону України від 23.02.2012р. № 4442-VI "Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування"; Закону України від 23.02.2012 № 4443-VI «Про внесення змін до Закону України "Про залізничний транспорт"»; Указу Президента України від 11.06.98. № 615/98 «Про затвердження Стратегії інтеграції України до ЄС» і т. ін.

Дисертація виконана у відповідності із завданнями, поставленими в науково-дослідних роботах, що проводились у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна: „Розробка методики розрахунку величини збору за користування об'єктами колійної інфраструктури”, 2014 р. (номер держ. реєстр. 0114U006098); „Економічне обґрунтування доцільності експлуатації малодіяльних ділянок залізничного транспорту”, 2014р. (номер держ. реєстр. 0114U002413); комплексна держбюджетна НДР „Розробка наукових основ і техніко-економічне обґрунтування етапів впровадження швидкісного й високошвидкісного руху поїздів в Україні», терміни виконання: початок – січень 2014 року, закінчення – грудень 2016 року (номер держ. реєстр. 0114U002549).

**Мета і завдання дослідження.** *Метою дисертаційної роботи є розробка та обґрунтування економічних засад і практичних рекомендацій щодо економіко-інноваційної ефективності відтворювальних процесів основних засобів колійного господарства залізничного транспорту в сучасних умовах.*

**Мета дослідження** зумовила розв'язання таких завдань:

- провести аналіз еволюції наукової думки, існуючих науково-теоретичних та методологічних підходів з проблем відтворювальних процесів основних засобів транспортного виробництва;
- визначити показники стану та руху виробничих засобів колійного господарства;
- дослідити основні фактори, що найбільш суттєво впливають на економіко-інноваційну ефективність відтворювальних заходів залізничного транспорту;
- обґрунтувати специфічні особливості вартості життєвого циклу спеціалізованого рухомого складу як умовних модулів виробничого потенціалу колійної інфраструктури;
- виявити напрями деталізації інформації щодо економіко-інноваційної ефективності відтворення основних засобів колійного господарства залізничного транспорту;
- розробити економіко-математичну модель управління вартістю життєвого циклу спеціалізованого рухомого складу;
- виявити необхідність комплексного інвестування інноваційного розвитку колійного господарства та визначити основні критерії його оцінки.

**Об'єкт дослідження** – процеси відтворення об'єктів колійної інфраструктури залізничного транспорту України.

**Предмет дослідження** – теоретичні, методичні та прикладні засади економіко-інноваційної ефективності відтворення об'єктів колійного господарства в умовах повної вертикальної інтеграції.

**Методи дослідження.** Для вирішення поставлених завдань використовувався комплексний підхід та такі загальнонаукові методи:

- логічний та історичний – для виявлення тенденцій розвитку залізничного транспорту;
- аналогії – для прогнозування обсягів залізничних перевезень на базі соціально-демографічних факторів;
- моделювання – для побудови аналогової та математичної моделі прогнозування попиту на залізничні перевезення та вартості життєвого циклу основних засобів колійного господарства;
- прийняття рішень та планування – для проведення наукових досліджень стосовно визначення раціонального розподілення фінансових ресурсів на відтворювальні процеси колійної інфраструктури з урахування перспектив розвитку;
- аналізу і синтезу – для обробки статистичних даних та визначення закономірностей роботи колійної інфраструктури залізничного транспорту на протязі обраного ретроспективного періоду.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в теоретичному та методичному обґрунтуванні економіко-інноваційної ефективності відтворення основних засобів колійного господарства в умовах сучасного ринку, а саме:

*удосконалено:*

- теоретично обґрунтовано та розроблено основні економіко-організаційні принципи управління ефективністю відтворювальних процесів колійного господарства, що базується на інноваційних положеннях. Його впровадження дозволить значно підвищити ефективність відтворювальних заходів та знайти взаємодію між ринковими засадами та організаційно-економічною значимістю таких процесів;

- методичну основу економічного забезпечення реалізації інноваційного процесу відтворення основних засобів колійного господарства, що заснована на визначенні вартості життєвого циклу. Це розширює теоретичне підґрунтя для поглибленого аналізу та обґрунтування ефективних напрямів відтворення об'єктів колійної інфраструктури залізниць країни;

- методичні засади створення економіко-аналітичної системи управління колійним господарством, що з інноваційної точки зору дозволить реалізувати адаптовану стратегію ремонтів технічних засобів, що заснована не на обсязі робіт, що виконуються машиною з урахуванням її фактичного стану, а на фактичному стані машини важкого типу на основі його моніторингу та системи контролінга рівня експлуатаційної надійності;

- методичні основи визначення прогнозованої величини капітальних вкладень у економіко-інноваційне відтворення об'єктів колійної інфраструктури шляхом врахування результативності діяльності спеціалізованого рухомого складу в умовах ризикованості інвестиційної діяльності та невизначеності оточуючого середовища. Це дозволить підвищити потенційну привабливість вкладень із зовнішніх джерел в економіко-інноваційне відтворення об'єктів колійної інфраструктури.

*набуло подальшого розвитку:*

- науковий підхід щодо прогнозування обсягів експлуатаційної діяльності, який додатково враховує фактори впливу стану національної економіки на обсяги роботи вантажоутворюючих галузей, що дозволяє більш точно визначити перспективні обсяги ремонтно-колійних робіт для визначення необхідної кількості спеціалізованого рухомого складу;

- характеристика типів відтворювального розвитку виробничого потенціалу підприємств з точки зору оновлення засобів праці в межах нормального відтворення й показники управління процесами та підходи до застосування механізму контролінгу в площині відтворення основного капіталу, що на відміну від існуючого являє собою динамічне, постійне та безперервне оновлення об'єктів колійної інфраструктури під впливом впровадження сучасних видів рухомого складу, інформаційних систем, ремонтної бази;

- визначення сутності ефективності процесу інвестування відтворювальних процесів у колійному господарстві з урахуванням

нерівномірності фізичного та морального зносу об'єктів, що дозволяє більш точно визначити дефіцит спеціалізованого рухомого складу та запропонувати заходи щодо його погашення. Комплексна реалізація цього процесу сприяє підвищенню ефективності відтворювальної діяльності та адаптації підприємств залізничного транспорту до сучасних умов господарювання.

**Практичне значення одержаних результатів.** Отримані результати дисертаційного дослідження та обґрунтовані рекомендації мають практичне значення та знайшли впровадження на підприємствах залізничного транспорту України. Зокрема, модель реалізації завдання оптимізації грошових потоків, що супроводжують процеси закупівлі рухомого складу, доставку до місця постановки на баланс, зборку, пуско-налагоджувальні роботи, виконання всього обсягу регламентованих видів ремонтів та обслуговування, демонтаж та ліквідація, з цільовою функцією мінімізації витрат, з елементами управління у вигляді рішень: продовжувати експлуатацію, чи виконувати ремонти, виходячи з відповідних нормативів, що діють у колійному господарстві залізничного транспорту на теперішній час дозволяє вирішити задачу про знаходження оптимальної схеми реалізації відтворювальних робіт - використання розробленої економіко-математичної моделі в діяльності Департаменту колії та штучних споруд дозволило раціонально мінімізувати витрати за весь період життєвого циклу колійних машин важкого типу окремих моделей та отримати значні економічний, технічний і технологічний ефекти (Додаток В - акт впровадження).

Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Відкритого міжнародного університету розвитку людини «Україна» при викладанні дисципліни: «Економіка підприємств».

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо прогнозування та відтворення технічних засобів колійного господарства. З наукових праць, що виконані у співавторстві, у дисертації виконані тільки ті положення та ідеї, які є результатом власної роботи здобувача.

У наукових працях, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора наведено нижче.

**Апробація результатів.** Основні положення дисертаційної роботи доповідалися: на науково-практичній конференції: «Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України», м. Київ, ДЕТУТ, 2012 р. Шостій міжнародній науково-практичній конференції: «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології», м.Київ, ДЕТУТ, 2013 р.; Дев'ятій міжнародній науково-практичній конференції: «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте», м.Київ, ДЕТУТ, 2014 р.; Дванадцятій міжнародній науково-практичній конференції: «Проблеми економіки транспорту», м. Дніпропетровськ, ДНУЗТ,

2014р.; Тринадцятій міжнародній науково-практичній конференції: «Проблеми економіки транспорту», м. Дніпропетровськ, ДНУЗТ, 2015 р.

**Публікації.** Результати дисертаційних досліджень опубліковані у 14 наукових працях, у тому числі 7 статей у фахових збірниках наукових праць, 1 стаття у науковому періодичному виданні іншої держави з наряду, з якого підготовлено дисертацію, 1 стаття у інших збірниках наукових праць (у тому числі 1 у співавторстві) та 5 у тезах доповідей наукових конференцій. Загальний обсяг наукових статей – 4,1 ум. друк. арк., з яких особисто автору належить 3,8 ум. друк. арк.

**Обсяг і структура дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи – 224 сторінки, обсяг основного тексту – 193 сторінки, у тому числі 28 таблиць, 29 рисунків. Крім того, вступ на 7 сторінках, висновки на 2 сторінках, список використаних джерел, який включає 185 найменувань, на 25 сторінках та 3 додатки на 31 сторінці.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

**У вступі** обґрунтовано актуальність вибраної теми дисертації, визначено мету і основні завдання, методологічну основу дослідження, відображено наукову новизну та практичне значення одержаних результатів.

**У першому розділі** дисертаційної роботи «**Теоретико-методологічні аспекти відтворювальних процесів у колійній інфраструктурі залізничного транспорту України**» розглянуто методологію економіко-інноваційної оцінки, відтворювальний процес як теоретичну категорію, розкрито її сутність та зміст. Розширене відтворення і технічне переозброєння завжди були невід'ємним елементом розвитку залізничного транспорту та покращення його конкурентоспроможності. Однак, діюча система управління економікою залізничного транспорту до цих пір в повній мірі не забезпечує необхідних темпів, рівня та масштабів технічного відтворення.

Сьогоднішній стан колійного господарства далекий від ідеального, оскільки технічні засоби, основні засоби застаріли і фізично і морально. Тарифна політика залізничного транспорту направлена перш за все на забезпечення його соціальної значущості. В підсумку маємо незбалансовану систему калькулювання собівартості, де витратам на утримання основних засобів колійного господарства, не кажучи про перспективи розвитку, відводиться другорядне значення. Як результат - гальмування реалізації інфраструктурних проектів таких, як шовковий шлях, розвиток швидкісного руху, виділення окремих вантажних та пасажирських ліній, використання більш продуктивної та економічної колійної техніки тощо. Все це призводить до зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту, погіршує можливість залізниць надавати якісну транспортну продукцію вантажоутворюючим галузям національної економіки та пасажирам.

Складний економічний стан загальмовує процеси оновлення спеціалізованого рухомого складу. Це призводить до перевищення нормативних термінів використання колійних машин.

На залізницях експлуатується 1 661 одиниця колійних машин з яких по роках побудови до 10 років – 329 одиниць (20%), від 11 років до 20 років – 193 одиниць (12%), від 21 року до 40 років – 870 одиниць (52%), більше 40 років – 269 одиниць (16%).

Проведений у роботі економічний аналіз стану матеріально-технічної бази колійної інфраструктури Укрзалізниці дозволяє зробити обґрунтовану оцінку необхідності розробки та впровадження економіко-інноваційних заходів з підвищення ефективності відтворювальних процесів у колійному господарстві в умовах гармонізації процесів реформування галузі з вимогами Європейського транспортного законодавства, з метою підвищення ефективного функціонування колійного господарства та більш повного задоволення вантажоутворюючих галузей національної економіки України в продукції залізничного транспорту.

Фінансовий стан залізничного транспорту (недостатність власного капіталу в оборотних активах, значні обсяги кредиторської та дебіторської заборгованості, незадовільні показники поточної платоспроможності) зумовлює дефіцит власних коштів. Недостатня фінансова прозорість галузі та відсутність гарантій недискримінаційних умов господарювання для приватних інвесторів, у свою чергу, обумовлюють відсутність приватних інвестицій. Збільшуються масштаби внутрішньогалузевого перехресного субсидування збиткових видів діяльності за рахунок прибуткових. Протягом останніх десяти років збитковим був лише пасажирський комплекс залізничного транспорту. На сьогодні збитковими стали деякі перевезення вантажів у внутрішньодержавному сполученні, що призвело до зростання масштабів субсидування збиткових перевезень за рахунок доходів від вантажних перевезень у міжнародному сполученні.

В підсумку можна зазначити, що економіко-інноваційна політика залізничного транспорту - його специфічна галузева підсистема грошових відносин, жорстко регламентована державою, пов'язана з формуванням, розподілом, перерозподілом і використанням інвестиційних ресурсів у цілях забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту. Специфікою залізничного транспорту є внутрішньосистемний розподіл інвестиційних ресурсів, який полягає в утворенні і перерозподілі значних централізованих фондів і резервів посиленіх приналежністю Укрзалізниці всіх дохідних рахунків залізниць, на яких концентрується 100% виручки, одержуваної від вантажовласників і пасажирів, централізованим встановленням тарифів на основну діяльність.

Таким чином, дослідження економіко-інноваційної складової комплексних процесів розвитку колійного господарства розкрило гостру нестачу інвестицій на залізничному транспорті. Сформована система підприємств залізничного транспорту, що представляє собою сукупність державних унітарних підприємств, має вкрай низьку привабливість для приватних інвесторів.

У другому розділі роботи **«Покращення ефективності організаційно-економічного управління відтворювальними процесами колійного господарства»** виконано комплексний економіко-інноваційний аналіз показників ефективності відтворювальних процесів у колійному господарстві.

Проведений аналіз показав, що перетворення, які відбуваються на залізничному транспорті потребують модернізації основних засобів і подальшого розвитку матеріальної бази залізниць, що підтверджується суттєвим їх зносом.

На мережі залізниць України планується перебудувати, капітально відремонтувати та привести до норм діючих технічних умов 1086 од. дефектних і слабких штучних споруд, 129 водопропускних труб та малих штучних споруд 504 км земляного полотна з конструктивними дефектами, 772,7 км земляного полотна схильного до деформацій тощо. Наявна в даний час колійна техніка може покрити з реалізацією нових технологій при ремонті і планових попереджувальних робіт на поточному утриманні колії тільки ділянки основних напрямів мережі, що складають 41% протяжності головної колії. Але для повної їх реалізації тільки на основних напрямках мережі машинні комплекси необхідно поповнити значною кількістю одиниць колійної техніки нового покоління.

Головною умовою, що визначає організацію і виконання робіт машинізованими комплексами, а також забезпечує зниження питомих експлуатаційних витрат і підвищення якісних показників колії після проведених ремонтів, є необхідне оснащення підприємств колійного господарства сучасною колійною технікою.

Оснащення колійного господарства спеціалізованим рухомим складом, який реалізує ресурсозберігаючі технології, в основному почалося з 1993 року.

У початковий період переозброєння з 1994 по 1998 роки на залізниці в середньому щорічно поставлялося 68 одиниць колійної техніки. У період 1999 - 2003 роки закупівля колійних машин тривала, але більш низькими темпами, з 1999 по 2001 роки щорічна поставка техніки становила 25 одиниць колійної техніки, а в період з 2002 р. - 2-3 роки - тільки 12-13 одиниць в рік. Насичення парку колійними машинами нового покоління тривало і в 2007 - 2010 роках, але недостатніми темпами, що веде до відповідних втрат, які зростають із збільшенням розмірів руху.

На мережі залізниць України формується генеральна схема розміщення спеціалізованих підприємств з ремонту й експлуатації спеціалізованого рухомого складу. Станом на 2015 рік діяло 12 таких підприємств. Відповідно, значний обсяг роботи із середнього, поточного ремонту спеціалізованого рухомого складу, який не можуть охопити машинобудівні і ремонтні заводи, повинен виконуватися силами колійних підприємств. Однак, незважаючи на значний обсяг фінансових вкладень віддача недостатня. Жодне з підприємств залізничного транспорту в повному обсязі не атестовано на право проведення цих видів ремонту спеціалізованого рухомого складу. Якщо в найближчі кілька років процес освоєння виробництва з відтворення спеціалізованого рухомого складу на

залізницях проводитися не буде, то доведеться виводити з експлуатації значну кількість машин, які не охоплені системою планово-запобіжного ремонту. На наш погляд, доцільно передати ці підрозділи до складу ДП «Український центр механізації колійних робіт» зі створенням єдиного ремонтного комплексу, що враховує ремонтні потреби структурних підрозділів колійного господарства Укрзалізниці.

Програмою реформування залізничного транспорту передбачено виділення зі складу Укрзалізниці підприємств з ремонту спеціалізованого рухомого складу в самостійні або дочірні відкриті акціонерні товариства або у складі холдингової компанії (кілька компаній, які об'єднують підприємства за видами ремонту). Стратегічна мета створення дочірніх товариств - забезпечення потреби національної економіки, підприємств Укрзалізниці в обладнанні, інструменті та іншої продукції для капітального ремонту та поточного утримання колії за помірними цінами, підвищення стійкості роботи залізничного транспорту при стійкому розвитку виробництва, збільшення капіталізації та інвестиційної привабливості, отримання прибутку, поступове розширення збуту транспортної продукції залізничного транспорту.

Як визначалось вище, залізничний транспорт України, стан його основних фондів прямо впливають на ефективність функціонування підприємств національної економіки України, забезпечуючи переміщення готової продукції, сировини, напівфабрикатів. Рівень транспортного тарифу також прямо впливає на ціну готової продукції, оскільки вона не може бути спожита, якщо не переміщення він місця виробництва до місця споживання.

Але так само і діяльність підприємств національної економіки впливає на обсяги роботи залізничного транспорту, формуючи до того потребу в обсягах виконання ремонтних робіт, в тому числі об'єктів колійної інфраструктури.

Таким чином можливо передбачити і обсяг потреби в спеціалізованому рухомому складі різних типів по роках, знаючи який обсяг експлуатаційної діяльності необхідно забезпечити.

Автором виконано прогноз розвитку вантажоутворюючих галузей в умовах впливу фінансово-економічної кризи національної економіки з метою прогнозування обсягів роботи залізничного транспорту та прогнозування потреби у відтворювальних процесах у колійному господарстві.

В результаті виконаного прогнозу отримані дані, що характеризують прогнозні показники обсягу експлуатаційної роботи залізничного транспорту та рівень навантаження на колійну інфраструктуру до 2020 р.

Виходячи з наявного стану об'єктів колійного господарства, можливостей господарства колії, яке їх утримує та ремонтує, перспективних вимог суб'єктів перевізної діяльності, сформувався стійка щорічна потреба у виконанні певного обсягу планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт: модернізація колії – до 850 км (3180 млн. грн.); капітальний ремонт колії – до 1240 км (1187 млн. грн.); середній ремонт – до 1430 км (320 млн. грн.); комплексно-оздоровчий ремонт - до 1420 км (72 млн. грн.); заміна стрілочних переводів на залізобетонних брусах – до

1810 комплектів (911 млн. грн.); ремонт інженерних споруд – на суму 310 млн. грн. у поточних цінах.

Виходячи з поточного стану об'єктів колійного господарства та перспективних вимог перевізників, визначених у попередньому параграфі, запропоновані обсяги виконання планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт до 2020 р.

Виконане економічне обґрунтування завантаження колійної інфраструктури на перспективу показало, що загальна потреба колійного господарства на реалізацію стратегії розвитку колійного господарства до 2020 року складає 215198 млн. грн.

Інвестиційна привабливість залізничного транспорту в теперішньому вигляді невелика, але не з причини незадовільних фінансових результатів роботи галузі, а через фактичну відсутність умов і механізму залучення сторонніх інвестицій.

Необхідна багаторівнева система залучення і використання інвестиційних ресурсів. Ця система повинна об'єднувати позитивні сторони як централізації, так і децентралізації. Бачиться можливим організація систем залучення і використання інвестиційних ресурсів на різних структурних рівнях Укрзалізниці. З одного боку, створення централізованої власної для залізничного транспорту керуючої системи по організації і проведенню запозичення і задоволення потреб в інвестиційних ресурсах. З іншого боку, система по залученню інвестиційних ресурсів підприємств залізничного транспорту, яка базується на комбінації різних факторів.

У третьому розділі роботи **«Методичне забезпечення економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності колійного господарства залізниць»** розроблено організаційний та економічний механізм реалізації інноваційних проектів з відтворення основних засобів колійного господарства.

Життєвий цикл спеціалізованого рухомого складу з економічної точки зору являє собою систему грошових потоків, пов'язаних з існуванням і функціонуванням даного об'єкта основних засобів, розподілених за часовою ознакою. Термін вартість життєвого циклу враховує максимально повний обсяг грошових потоків (притоків та відтоків), що супроводжують процеси закупівлі рухомого складу, доставку до місця постановки на баланс, зборку, пуско-налагоджувальні роботи, виконання всього обсягу регламентованих видів ремонтів та обслуговування, демонтаж та ліквідація.

Строк експлуатації спеціалізованого рухомого складу в практичній діяльності колійного господарства, колійних машинних станцій майже ніколи не відповідає встановленому нормативному терміну. Термін корисного використання спеціалізованого рухомого складу (далі СРС), згідно даних бухгалтерського обліку, слід встановлювати не 20 років, а згідно з нормою періодичності призначення модернізації чи капітального ремонту машини –

виключно з урахуванням фактичного обсягу виконаних робіт та технічного стану на момент оцінки.

На рис. 1. наведено розроблену автором модель функціонування спеціалізованого рухомого складу (СРС) в складі колійної інфраструктури залізниць в умовах реформування галузі.

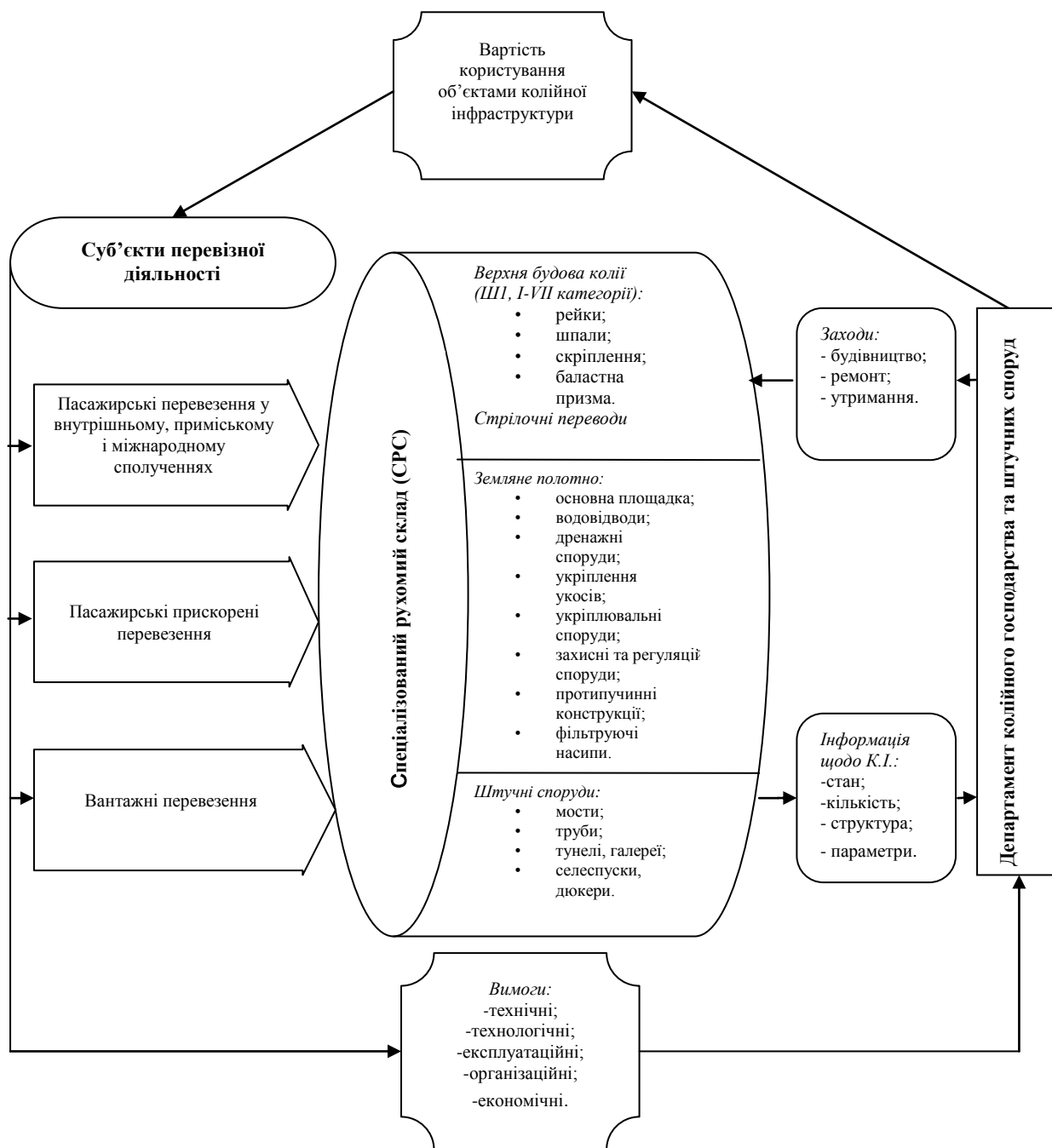


Рис. 1. Модель функціонування спеціалізованого рухомого складу (СРС) в складі колійної інфраструктури залізниць в умовах реформування галузі.

Визначення вартості життєвого циклу за умови наявності модернізації чи іншого поліпшення спеціалізованого рухомого складу в  $t$ -му році, що приведе до

збільшення очікуваних економічних вигод від експлуатації СРС, приймає наступний вигляд (1):

$$B_{\text{жц}}^{\text{пр}} = \alpha_1(I_K + B_{\text{пi}} + B_{\text{pi}}) + \sum_{i=2}^{q-1} \alpha_i(B_{\text{пi}} + B_{\text{pi}}) + \alpha_q(B_{\text{пq}} + B_{\text{pq}} + I_{\text{mq}}) + \sum_{i=q+1}^{t-1} \alpha_i(B_{\text{пi}} + B_{\text{pi}}) + \alpha_t(B_{\text{пт}} + B_{\text{pt}} + B_{\text{bt}}) \quad (1)$$

де  $I_M$  – капітальні інвестиції на модернізацію СРС, грн.;

$q$  – рік проведення модернізації чи іншого поліпшення СРС.

Модернізація чи інше поліпшення може відбуватись більше одного разу.

Величину капітальних інвестицій  $I_M$  враховуємо в  $q$ -му році одноразово. Витрати на виведення з експлуатації мають місце лише на останньому році строку корисного використання, тому  $B_v$  також враховуємо одноразово в  $t$ -му році.

Оцінка економіко-інноваційної ефективності витрат на розробку та впровадження сімейства моделей вітчизняних сучасних колійних машин важкого типу (далі – проект) виконано згідно з Методикою визначення економічної ефективності витрат на наукові дослідження і розробки та їх впровадження у виробництво, що затверджена Наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції та Міністерства фінансів України від 26.09.01 №218/446.

Дана методика відповідає основним сучасним принципам та методам оцінки ефективності економіко-інноваційних проектів.

Економічна ефективність впровадження науково-технічних розробок визначається за допомогою показників: чистий дисконтований дохід, індекс дохідності, період окупності інвестицій, внутрішня норма дохідності.

З урахуванням особливостей та характеристик науково-технічних розробок, що досліджуються, оцінка економіко-інноваційної ефективності виконується за допомогою показника чистий дисконтований дохід (2):

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T \frac{P_t}{(1+d)^t} \quad (2)$$

де  $\text{ЧДД}$  – чистий дисконтований дохід;  
 $t$  – роки реалізації економіко-інноваційного проекту;  
 $P_t$  – чистий грошовий потік у періоді  $t$ ;  
 $d$  – норма дисконту.

Для визначення чистого дисконтованого доходу інноваційного проекту, що розглядається, необхідно визначити різницю в чистому грошовому потоці, що буде формуватися для залізничного транспорту України за рахунок використання вітчизняного СРС замість імпортного. Загальна формула для визначення чистого грошового потоку має такий вигляд (3):

$$\text{ЧГП} = (D - B) \cdot (1 - \gamma) + A \cdot \gamma - KB - \Delta BOK + \Delta ДЗ; \quad (3)$$

де  $\text{ЧГП}$  – чистий грошовий потік;  
 $D$  – операційні доходи без непрямих податків;  
 $B$  – операційні витрати без амортизації;  
 $A$  – амортизаційні відрахування за податковим законодавством;  
 $\gamma$  – ставка податку на прибуток;  
 $KB$  – капітальні вкладення;  
 $\Delta BOK$  – приріст власного оборотного капіталу;  
 $\Delta ДЗ$  – приріст довгострокових зобов'язань.

Можна вважати, що тип СРС безпосередньо не впливає на обсяги перевезень. Тому доходи від перевезень за ситуаціями "з проектом" та "без проекту" змінюватись не будуть. Теж саме можна казати про приріст власного оборотного капіталу та дострокової заборгованості.

Таким чином, чистий грошовий потік проекту, що розглядається, формується за рахунок відмінності у витратах на життєвий цикл вітчизняного СРС та аналога. При цьому, поточні експлуатаційні витрати, пов'язані з СРС, близькі та можуть не включатись до витрат на життєвий цикл. Різниця у витратах формується за рахунок різної ціни СРС та витрат на їх ремонт.

Таким чином, чистий грошовий потік на одиницю спеціалізованого рухомого складу визначається за формулою:

$$\text{ЧГП}_n = -\Delta P \cdot (1 - \gamma) + \Delta A \cdot \gamma - \Delta KB, \quad (4)$$

де  $\text{ЧГП}_n$  – чистий грошовий потік, що забезпечує проект, в розрахунку на один спеціалізований рухомий склад.

Продисконтувавши чисті грошові потоки на один спеціалізований рухомий склад за весь життєвий цикл, можна підрахувати додатковий чистий дисконтований дохід, що забезпечує кожний новий спеціалізований рухомий склад (придбання нового вітчизняного замість імпортного СРС).

Розрахований додатковий ЧДД, що забезпечує придбання кожного нового вітчизняного СРС замість імпортного аналогу становить 24,851 млн. грн.

До грошових потоків необхідно включити витрати на науково-дослідницькі роботи, виготовлення дослідних зразків, освоєння та впровадження у виробництво нового сімейства машин, що становлять 182 млн. 44 тис. грн.

Потреба Укрзалізниці в машинах даного типу – 18 од. Враховуючи прогноз, виконаний у розділі 2 дисертації, розраховано обсяг сумарного ЧДД.

Виходячи з прогнозних обсягів придбання нових колійних машин в таблиці 1 визначається ЧДД інноваційного проекту в цілому:

Таблиця 1.

## Чистий дисконтований дохід проекту, млн. грн.

№ року	Кількість вагонів	Грошовий потік / додатковий ЧДД	Фактор поточної вартості	Поточна вартість	Накопичений ЧДД
-1	–	-182,44	1,1701	-213,5	-213,5
0	2	49,70	1	49,7	-163,8
1	3	74,55	0,85463	63,7	-100,1
2	3	74,55	0,73039	54,5	-45,6
3	3	74,55	0,62421	46,5	0,9
4	2	49,70	0,53347	26,5	27,4
5	2	49,70	0,45592	22,7	50,1

Отриманий ЧДД інноваційного проекту відтворення СРС становить 50,1 млн.грн.

Методом ітерацій визначена внутрішня норма доходу на рівні 44%. Все це свідчить, що витрати на розробку, створення, освоєння виробництва та впровадження сімейства моделей вітчизняного СРС мають високу економіко-інноваційну ефективність.

В умовах ринкової економіки заходом з покращення ефективності економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності є розробка адаптивного інвестиційно-фінансового механізму діяльності залізничного транспорту, що дозволить не тільки вдосконалювати економіко-інноваційне планування, але і поліпшити стан залізничного транспорту на транспортному ринку. Економіко-інноваційний механізм являє собою систему взаємодії економічних і фінансових методів, способів, важелів і виражається в організації, плануванні і стимулюванні ефективного використання інноваційно-інвестиційних ресурсів. В структуру розглянутого механізму входять взаємопов'язані елементи: економічні і фінансові методи і важелі управління інвестиційними потоками. Інноваційно-інвестиційний механізм управління діяльністю залізниці буде ефективним у тому випадку, якщо стане складовою частиною загальної системи вдосконалення управління відтворювальної діяльності колійного господарства залізничного транспорту.

Перспективна цільова модель ринку залізничних послуг України передбачає виокремлення об'єктів інноваційної підсистеми в окремі кампанії та координації їх діяльності на рівні корпоративного центру. Така модель забезпечить концентрування уваги на основній діяльності об'єктів з урахуванням їх спеціалізації. Разом з тим, координація діяльності дозволить досягти ефективного використання ресурсів, скоротити дублювання робіт, забезпечити єдину стратегічну спрямованість інноваційної діяльності.

Інноваційна підсистема повинна забезпечувати ефективне управління інвестиційними потоками на основі фінансового обліку, аналізу та планування. Системним інструментом вирішення виникаючих завдань є система регламентації і узгодження інвестиційних потоків і фінансових результатів, формування наскрізних інвестиційних планів і звітів, їх координація.

Важливим завданням є управління інвестиційними потоками на відтворювальну діяльність всередині галузі, що забезпечує їх оптимізацію. Необхідний щодобовий моніторинг внутрішньогалузевих платежів, їх кліринг, що забезпечує ліквідацію проміжних платежів і прискорює внутрішньогалузевий обіг інвестиційних ресурсів на відтворення та ефективне функціонування.

Сьогодні існування залізничного транспорту, величезного територіально розподіленого промислового комплексу, що відіграє ключову роль в економіці України, як єдиної компанії з ефективно організованим управлінням і «прозорими» для держави і для потенційних інвесторів фінансовими потоками немислимо без корпоративної ERP мережі (Enterprise Resource Management - управління ресурсами підприємства) економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності колійного господарства.

Гостра потреба у контролі та систематизації управління інвестиційними потоками у формуванні економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності колійного господарства довгий час стримувалася неможливістю передавати інформацію на великі відстані, але інформаційні і телекомунікаційні технології зруйнували бар'єр географічної роз'єднаності окремих залізниць, дозволивши по-новому поглянути на проблему об'єднання інвестиційних потоків на відтворення об'єктів колійного господарства.

Розглянуте організаційне забезпечення реалізації економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності є механізмом управління інвестиційними ресурсами, що забезпечує інноваційний розвиток в умовах фінансової прозорості Укрзалізниці для потенційних акціонерів і інвесторів. Інвестиційний центр не тільки реально контролює всі основні інвестиційні потоки на відтворення, але і має оперативну інформацію про тих потоках підрозділів, які проходять в обхід прийнятої схеми здійснення фінансових операцій економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності. Враховуючи, що перед залізничною галуззю досить гостро стоїть проблема відтворення основних засобів, особливо у колійному господарстві, ця роль буде критично важлива для залучення масштабних зовнішніх інвестицій. Від впровадження системи організаційного забезпечення реалізації економіко-інноваційного механізму відтворювальної діяльності очікується підвищення оперативності та достовірності управлінської інформації, а також підвищення її змістовності для тих рівнів управління, де вона використовується. Прискорюється процес прийняття рішення, збільшиться швидкість внутрішніх і частково зовнішніх інвестиційних потоків за рахунок зменшення числа стиків всередині системи управління.

В процесі реформування економічний розвиток залізничного транспорту, його конкурентоспроможність в стратегічному плані залежить значною мірою від ефективного управління інноваційними ресурсами.

Питання ефективного управління інноваційними ресурсами в одному з найважливіших господарств залізничної галузі - колійному господарстві відіграють ключову роль у підвищенні якості перевезень і як, наслідок, конкурентоспроможності залізничного транспорту України.

## ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі, що полягає в розробці теоретичних та методичних підходів щодо економіко-інноваційної ефективності відтворювальних процесів залізничного транспорту в умовах сучасного ринку.

Узагальнення результатів, що отримані під час дослідження, дало змогу зробити наступні висновки.

1. Відтворення та розвиток залізничного транспорту на новій економіко-інноваційній основі сприяє зростанню провідних галузей національної економіки і визначає стратегічний напрямок в інноваційній політиці. Відтворення повинно враховувати економічні пріоритети і передбачати вдосконалення матеріально-технічної бази колійного господарства, що обумовлює тривалий термін її ефективної експлуатації.

2. Проведений аналіз показників стану та руху основних засобів колійного господарства дозволяє встановити низку невирішених організаційно-економічних задач, пов'язаних з високим коефіцієнтом їх зносу, що приводить до виникнення критичних рівнів надійності роботи та прискорення виникнення потреби у відтворенні.

3. Комплексне інвестування це найбільш ефективний метод відтворення та розвитку основних засобів колійного господарства, який забезпечує узгоджене та пропорційне відтворення всіх складових галузі – спеціалізованого рухомого складу, транспортної мережі та інших об'єктів інфраструктури.

4. Для відображення особливостей відтворювальних процесів, які забезпечують стале функціонування залізничного транспорту, введено поняття «модуль виробничого потенціалу» як елемент матеріально-технічної бази колійного господарства.

5. Встановлено, що вартість життєвого циклу спеціалізованого рухомого складу характеризується низкою економіко-інноваційних особливостей, пов'язаних із систематичним проведенням робіт з поліпшення засобів виробництва, що приводять до збільшення очікуваних економічних вигод від їх господарського використання.

6. Визначення типів розвитку виробничого потенціалу підприємств колійного господарства призводить до потреби формалізувати поняття нормального відтворення як такого, що окреслює межі реновації виробничих засобів з урахуванням підтримання ефективно-ринкового становища, що є особливо актуальним в умовах природної монополії та жорсткого державного регулювання.

7. Дослідження відтворювальних процесів на залізничному транспорті дало змогу встановити принципи формування, функціонування та розвитку економіко-інноваційної ефективності відтворювальних процесів, розкрити їх сутність та значення, що сприяє підвищенню рольової участі таких систем у посиленні інноваційних пріоритетів, прискоренню технологічного розвитку

залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоспроможності як базової провідної галузі, де закладаються соціально-політичні основи економічної безпеки та обороноздатності країни.

Таким чином, сукупність отриманих науково-практичних висновків і результатів з відтворення виробничих засобів колійного господарства, його економіко-інноваційного потенціалу має необхідні та достатні передумови для ефективного техніко-технологічного розвитку, що сприяє активізації економічних процесів в усіх сферах, галузях і підрозділах господарського комплексу країни, а також вирішення сучасних комплексних проблем й ефективного функціонування залізничного транспорту України.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### Статті у наукових фахових виданнях:

1. Сінгаєвська М.П. Науково-інноваційне забезпечення розвитку залізничного транспорту / М. П. Сінгаєвська // Економіка й управління: Зб. наук. пр. – Вип. 17. – К.: ДЕДУТ, 2011. – С. 83-88.

2. Сінгаєвська М.П. Оцінка стану патентно-ліцензійної діяльності в Україні / М. П. Сінгаєвська // Економіка й управління: Зб. наук. пр. – Вип. 18. – К.: ДЕДУТ, 2011. – С. 221-228.

3. Сінгаєвська М.П. Економіко-математичні моделі та методи прогнозу в управлінні інтелектуальною власністю підприємств / М. П. Сінгаєвська // Економіка, менеджмент, бізнес: Зб. наук. пр. – Вип. 1 (5), Т2. – К.: ДУІКТ, 2012. – С. 33-36.

4. Сінгаєвська М.П. Економіко-статистичний аналіз вибіркового спостереження інноваційної діяльності підприємств в економіці України / М. П. Сінгаєвська // Економіка й управління: Зб. наук. пр. – Вип. 23-24. – К.: ДЕДУТ, 2013. – С. 346-357.

5. Сінгаєвська М.П., Полішко Т.В. Організаційно-економічні основи планування відтворення основних фондів колійного господарства / М. П. Сінгаєвська, Т.В. Полішко // Проблеми економіки транспорту: Зб. наук. пр. – Вип. 8. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2014. – С. 95-100. *Особистий внесок здобувача: Розроблені інноваційні способи покращення ефективності відтворення основних фондів.*

6. Singaevskaya M.P. Impact of economic and operational condition of the track infrastructure on railway transport haulage enhancement / М. Р. Singaevskaya // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – Вип. 39. – К.: НАУ, 2014. – С. 98-103.

7. Сінгаєвська М.П. Економіко-інноваційна ефективність розподілу інвестиційних ресурсів на відтворення технічних засобів колійного господарства / М. П. Сінгаєвська // Проблеми економіки транспорту: Зб. наук. пр. – Вип. 9. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2015. – С. 45-49.

8.Сінгаєвська М.П. Економіко-інноваційні методи в прогнозуванні потреби у відтворювальних процесах колійного господарства / М. П. Сінгаєвська // Економіка й управління: Зб. наук. пр. – Вип. 32. – К.: ДЕТУТ, 2015. – С. 140-148.

#### **Статті в наукових виданнях інших держав:**

9.Singaevskaya M.P. Development prospects of track infrastructure enterprises in the conditions of industry reforming / M. P. Singaevskaya // Современная экономика: проблемы и решения. – Воронеж, 2015. – Вып. 2 (62). – С. 259–266.

#### **За матеріалами конференцій:**

10. Сінгаєвська М.П. Сучасний стан і перспективи розвитку науково-інноваційного забезпечення залізничного транспорту України / М. П. Сінгаєвська // Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України: Тези доп. наук.-прак. конф. К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 21-23.

11.Сінгаєвська М.П. Шляхи комерціалізації об'єктів інтелектуальної власності / М. П. Сінгаєвська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: Тези доп. шостої наук.-прак. конф. К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 130-132.

12.Сінгаєвська М.П. Процес реформування залізничного транспорту країн світу: особливості та перспективи / М. П. Сінгаєвська // Проблеми економіки транспорту : тези доп. XII Міжнар. наук. конф. / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2014. – С. 114–115.

13.Сінгаєвська М.П. Розробка економіко-математичної моделі оптимізації реалізації планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт / М. П. Сінгаєвська // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. / Гос. экон.-технол. ун-т трансп. – Киев, 2014. – С. 273–275.

14.Сінгаєвська М.П. Економіко-інноваційні методи оптимального розподілу інвестицій у відтворювальні процеси колійного господарства / М. П. Сінгаєвська // Проблеми економіки транспорту : тези доп. XIII Міжнар. наук. конф. / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2015. – С. 77–78.

**Сінгаєвська М.П. Економіко-інноваційна ефективність відтворювальних процесів залізничного транспорту (на прикладі колійного спеціалізованого рухомого складу). – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна Міністерства освіти і науки України, м. Дніпропетровськ, 2016.

Наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі, що полягає в розробці теоретичних та методичних підходів щодо економіко-інноваційної ефективності відтворювальних процесів залізничного транспорту в умовах сучасного ринку.

Виконано аналіз показників стану та руху основних засобів колійного господарства, що дозволяє встановити низку невирішених організаційно-економічних задач, пов'язаних з високим коефіцієнтом їх зносу, що приводить до виникнення критичних рівнів надійності роботи та прискорення виникнення потреби у відтворенні. Досліджено відтворювальні процеси на залізничному транспорті, що дало змогу встановити принципи формування, функціонування та розвитку економіко-інноваційної ефективності відтворювальних процесів, розкрити їх сутність та значення.

Сукупність отриманих науково-практичних висновків і результатів з відтворення виробничих засобів колійного господарства, його економіко-інноваційного потенціалу має необхідні та достатні передумови для ефективного техніко-технологічного розвитку залізничного транспорту України.

*Ключові слова:* економіко-інноваційна ефективність, відтворювальні процеси, залізничний транспорт, колійне господарство, спеціалізований рухомий склад.

**Сингаевская М.П. Экономико-инновационная эффективность воспроизводственных процессов железнодорожного транспорта (на примере путевого специализированного подвижного состава). - Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика предприятий (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В.Лазаряна, г. Днепропетровск, 2016.

Основным направлением исследования является теоретическое обобщение и новое решение научной задачи, которая заключается в разработке теоретических и методических подходов относительно экономико-инновационной эффективности воспроизводственных процессов железнодорожного транспорта в рыночных условиях хозяйствования.

Рассмотрена и раскрыта эволюция научной мысли по проблеме обеспечения эффективного развития путевого хозяйства железнодорожного транспорта, что свидетельствует о целесообразности и необходимости первоочередного использования внутреннего экономического резерва предприятий транспорта, в частности средств амортизационного фонда.

В процессе исследования установлено, что стоимость жизненного цикла специализированного подвижного состава характеризуется рядом экономико-инновационных особенностей, связанных с систематическим выполнением работ по улучшению производственных характеристик средств производства, которые приводят к увеличению ожидаемых экономических благ.

В работе доказано, что развитие воспроизводственных процессов железнодорожного транспорта на новой экономико-инновационной основе оказывает содействие росту ведущих грузообразующих отраслей национальной экономики Украины и определяет стратегическое направление в инновационной политике. Обоснована необходимость учёта экономических приоритетов при реализации процессов усовершенствования материально-технической базы путевого хозяйства, что позволяет значительно повысить период ее эффективной эксплуатации. Выполненный в работе анализ показателей состояния и движения основных средств путевого хозяйства позволяет раскрыть ряд нерешенных организационно-экономических задач, связанных с высоким коэффициентом их износа, который приводит к возникновению критических уровней надежности работы и ускорение возникновения потребности в реализации воспроизводственных мероприятий.

Обосновано использование в качестве важнейших показателей управления воспроизведенными процессами в путевом хозяйстве железных дорог среднего коэффициента стоимостного износа, ускорения процесса возникновения потребности в воспроизводстве, а также коэффициента достаточного уровня амортизационных отчислений для реализации простого воспроизводства объектов транспорта.

Дана характеристика термина «модуль производственного потенциала», с целью отражения особенностей процессов воспроизводства, обеспечивающий бесперебойное функционирование железнодорожного транспорта в условиях реформирования отрасли.

Исследование воспроизведенных процессов на железнодорожном транспорте дало возможность установить принципы формирования, функционирования и развития экономико-инновационной эффективности воспроизведенных процессов, раскрыть их сущность и значение, которые оказывает содействие повышению ролевого участия таких систем в усилении инновационных приоритетов, ускорению технологического развития железнодорожного транспорта, с целью повышения конкурентоспособности как базовой отрасли.

Обоснованы составляющие и сформирована структура типов развития производственного потенциала предприятий путевого хозяйства, что приводит к потребности формализовать понятие нормального воспроизводства как такого, чётко подчёркивающее границы реновации производственных средств с учетом поддержания эффективно-рыночного положения, которое является особенно актуальным в условиях естественной монополии и жесткого государственного регулирования сектора.

Комплексное инвестирование это наиболее эффективный метод воспроизводства и развития основных средств путевого хозяйства, который обеспечивает согласованное и пропорциональное воспроизводство всех компонентов - специализированного подвижного состава, железнодорожной транспортной сети и других объектов инфраструктуры.

Полученная совокупность научно-практических выводов и результатов в процессе реализации воспроизводственных мероприятий путевого хозяйства, его экономико-инновационного потенциала имеет необходимые и достаточные предпосылки для эффективного технико-технологического развития, которое оказывает содействие активизации экономических процессов во всех сферах, отраслях хозяйственного комплекса страны, а также решение современных комплексных проблем и эффективного функционирования железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: экономико-инновационная эффективность, воспроизводственные процессы, железнодорожный транспорт, путевое хозяйство, специализированный подвижной состав.

**Singaevskaia M.P. Economic-innovative efficiency of reproduction processes of railway transport (for example, the track of specialized rolling stock). – Manuscript.**

Thesis for scientific degree of Candidate of Economic Science, Specialty – 08.00.04 – Economics of the enterprises (by economic activities kinds). - Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Dnipropetrovsk, 2016.

Theoretical generalisation and the new decision of a scientific problem which consists in working out of theoretical and methodical approaches concerning economic-innovative efficiency of processes of reproduction on a railway transportation in the conditions of the modern market is presented.

The analysis of indicators of a condition and movement of a fixed capital of travelling facilities is made. It allows to establish a number of the unresolved organizational and economic problems connected with high factor of their deterioration which leads to occurrence of critical levels of reliability of work and acceleration of occurrence of requirement for reproduction. Reproduction processes on a railway transportation that has given the chance to establish principles of formation, functioning and development of economic-innovative efficiency of processes of reproduction are investigated, to open their essence and value.

Set of the received scientifically-practical conclusions and results has necessary and sufficient preconditions for effective tehniko-technological development of a railway transportation of Ukraine.

Key words: Economic-innovative efficiency, reproduction processes, railway transportation, travelling facilities, specialised rolling stock.

**СІНГАЄВСЬКА МАРИНА ПАВЛІВНА**

**ЕКОНОМІКО-ІННОВАЦІЙНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВІДТВОРЮВАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

(на прикладі колійного спеціалізованого рухомого складу)

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

---

Підписано до друку 21.09.2016 р. Формат 60х90/16.

Ум.-друк.арк. 0,9. Обл.вид.арк. 1,0.

Зам. № 927. Наклад 100 прим.

---

Видавництво Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.03

Адреса видавництва і ділянки оперативної поліграфії:  
м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, 49010.  
[www.diitrvv.dp.ua](http://www.diitrvv.dp.ua)