

УДК 330.322

В.П. Ільчук, д-р екон. наук, професор

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

Є.В. Талавіра, ст. викладач

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ООНОВЛЕННЯ ВАНТАЖНОГО ВАГОННОГО ПАРКУ

Визначені роль та завдання інноваційного розвитку залізничного транспорту на сучасному етапі ринкових відносин. Виявлені проблеми оновлення парку вантажних вагонів та інших складових процесу перевезень. Запропоновано комплексно-поетапний механізм розвитку швидкісних вантажних перевезень.

Определены роль и задачи инновационного развития железнодорожного транспорта на современном этапе рыночных отношений. Выявлены проблемы обновления парка грузовых вагонов и других составляющих процесса перевозки. Предложен комплексно-поэтапный механизм развития скоростных грузовых перевозок.

The role and tasks of innovation development of rail transport at the present stage of market relations. The problems of renovation of the park freight cars and other components of transportation process. We propose a complex-phased mechanism for development of high-speed freight.

Постановка проблеми. Інтеграція України у світове господарство, розширення торговельно-економічних зв'язків з країнами близького та далекого зарубіжжя, подальший розвиток галузей національної економіки веде до поступового зростання перевізної роботи всього транспортного комплексу, зокрема – залізничного транспорту. Рівень та якість транспортного обслуговування набуває особливого значення в нових умовах функціонування суб'єктів господарювання та є визначальним фактором конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

Залізничний транспорт найбільш капіталомістка підгалузь транспортного сектору економіки і потребує значних інвестицій як для забезпечення високої якості перевізного процесу, так і для інноваційного оновлення основних фондів залізниць.

Витрати на забезпечення перевізного процесу та на відновлення основних фондів залізниць характеризуються значними обсягами та мають досить складну структуру, що створює певні проблеми технологічного переоснащення залізничної галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем фінансового забезпечення інноваційного оновлення основних фондів залізниць та визначенню перспектив розвитку залізничного транспорту України присвятили свої наукові праці відомі вітчизняні та зарубіжні вчені: Абрамов А.П., Аксьонов І.М., Бакаєв О.О., Бараш Ю.С., Богомолова Н.І., Букін В.В., Вовк А.А., Волков Б.А., Галабурда Г.В., Колеснікова Н.М., Кулаєв Ю.Ф., Лапідус Б.М., Макаренко М.В., Орлов А.В., Сич Є.М., Сміхова, Трихунков М.Ф., Цветов Ю. М., Чебанова Н.В., Чорний В.В. та інші, які зробили вагомий внесок у розвиток економічної науки у сфері транспорту.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість досліджень, що стосуються проблем фінансового забезпечення інноваційного оновлення основних фондів залізниць, поки ще залишаються невирішеними завдання пошуку надійних джерел інвестиційних ресурсів, формування ефективних механізмів фінансування інноваційного розвитку залізничного транспорту, що вимагає подальших досліджень теорії і практики процесів інноваційного оновлення транспортної галузі.

Мета статті полягає у дослідженні схем залучення інвестиційних ресурсів та розробки механізму фінансування інноваційного оновлення основних фондів залізниць, зокрема парку вантажних вагонів, за умов обмеженості фінансових ресурсів

Виклад основного матеріалу. У складі основних фондів залізниць експлуатується складне технологічне обладнання, автоматизовані технологічні системи й устаткування, які забезпечують безпеку руху, автоматизацію управління перевезеннями, зв'язок і т. ін., що вимагає відповідного технічного переоснащення на сучасній науково-технологічній

базі та підготовки кадрів для їх обслуговування. Тобто якісні параметри перевізного процесу, що визначають конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних послуг, залежать від інноваційного оновлення основних фондів залізниць.

За умов дефіциту інвестиційних ресурсів інноваційне оновлення та розвиток основних фондів залізниць має здійснюватись за визначеними пріоритетами, що реалізуються за окремими інноваційними проектами, які спрямовані на технологічне оновлення певних складових або об'єктів залізниць, наприклад, інфраструктури (станцій, мостів, терміналів і т. ін.), окремих зразків рухомого складу (електровозів, вантажних та пасажирських вагонів тощо), які створюють певні проблеми у забезпеченні вимог споживачів щодо якості залізничних перевезень. Вибір інноваційних пріоритетів може здійснюватись за такими критеріями:

- привабливість об'єкта для зовнішніх інвесторів (економічна ефективність, термін окупності і т. ін.);
- важливість об'єкта для вирішення техніко-технологічних проблем залізничного транспорту, усунення “вузьких місць” у технологічному процесі перевезень;
- значимість об'єкта як стратегічно важливого для галузі і держави в плані безпеки та обороздатності.

У ринкових умовах господарювання залізничний транспорт як суб'єкт ринку вступає у нові господарчі відносини з усіма виробниками товарної продукції.

Ринок надає додаткові можливості підприємствам залізничного транспорту для накопичення власних інвестиційних ресурсів на інноваційне оновлення основних фондів шляхом нарощування обсягів транспортного обслуговування, диверсифікації транспортних та супутніх їм послуг, підвищення їх якості, активізації комерційної діяльності. Підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень на основі вирішення якісно нових транспортно-економічних проблем потребує розробки сучасних ринкових систем та маркетингових інструментів щодо пошуку і залучення фінансових ресурсів та ефективних механізмів їх раціонального використання.

Інноваційний розвиток залізниць покликаний забезпечити вирішення таких основних завдань:

- матеріалізація новацій під час створення та впровадження нового рухомого складу, об'єктів інфраструктури та прогресивних технологій перевезень;
- розробка та впровадження ресурсозберігаючих та екологічно безпечних технологій;
- забезпечення збалансованого та комплексного інноваційного розвитку всіх складових залізничного транспорту;
- розробка та впровадження техніко-технологічних та організаційно-економічних заходів для інтеграції залізничного транспорту у світову транспортну систему;
- створення науково-виробничого потенціалу галузі, спрямованого на суттєве зростання ефективності транспортного виробництва;
- вирішення соціально-економічних питань галузі.

Підтримка з боку держави інноваційного розвитку залізничного транспорту, що сприяє підвищенню його конкурентоспроможності, забезпечує також і вирішення ряду виробничих, науково-технічних та соціально-економічних проблем деяких суміжних галузей: відтворення виробництва та подальший розвиток техніко-технологічного потенціалу машинобудівних підприємств, науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро, які забезпечують залізниці рухомим складом; активізація будівельної індустрії, яка створює об'єкти транспортної інфраструктури; стимулювання розвитку металургійної галузі, що пов'язана з випуском металопрокату, створенням нових сплавів та матеріалів; посилення виробничої активності електротехнічної галузі, яка розширює

мережу електрифікованих залізничних шляхів і т. ін., що вирішує проблему створення нових робочих місць та реанімує ряд виробництв інших галузей економіки. Конкурентоспроможність залізниць і, відповідно, їх економічне зростання залежать від ефективного використання інноваційного потенціалу галузі.

Інноваційний потенціал охоплює такі складові:

- науково-технологічну інфраструктуру галузі (НДІ та КБ, проектно-конструкторські технологічні бюро, наукові підрозділи вищих навчальних закладів, випробувальні центри та ін.);
- інтелектуальні ресурси (банки та бази даних новацій, методи пошуку та генерації інноваційних ідей, наукові кадри та ін.);
- інноваційну інфраструктуру галузі (інноваційні центри, центри трансферу технологій, інноваційні компанії, інформаційні центри, центри експертизи, інноваційні бізнес-інкубатори, інжинірингові та консалтингові підприємства і т. ін.);
- виробничу інфраструктуру (наявність інноваційних виробничих підприємств по випуску нових машин та обладнання і т. ін.);
- трудові ресурси (наявність професійно навченої робочої сили та інженерно-технічного персоналу).

В останні роки спостерігається певна активізація інноваційних процесів на підприємствах залізничного транспорту. Але слід відзначити недостатній зв'язок інноваційного оновлення основних фондів залізниць з останніми досягненнями науково-технічного прогресу, що проявляється у тиражуванні морально-застарілої техніки та технологій під час нарощування виробничих потужностей та розширенні виробництва.

Конкуренція різних видів транспорту вимагає від залізниць безперервного підвищення якості обслуговування споживачів транспортної продукції, підвищення рівня сервісу, впровадження нових послуг, супутніх транспортним.

Для забезпечення конкурентоспроможності перевезень залізничний транспорт повинен чітко пов'язувати конкретні потреби клієнтів у транспортних послугах зі своїми техніко-технологічними можливостями, причому завжди мати випереджаючу пропозицію щодо рівня та якості транспортного обслуговування.

При обмеженості інвестиційних ресурсів посилюються вимоги щодо визначення пріоритетів інноваційного розвитку залізниць. Визначення інноваційних пріоритетів та прийняття інвестиційних рішень пов'язано з реалізацією державних та галузевих програм науково-технічного та соціально-економічного розвитку залізничної галузі. Складові, що забезпечують технологічний процес перевезень, мають різний рівень технологічного розвитку. Поряд з новим обладнанням працюють фізично та морально зношені машини та устаткування, що створює ряд проблем в забезпеченні належної якості транспортного виробництва.

Техніко-технологічне оновлення основних фондів залізниць вимагає значних обсягів капіталовкладень. За умов обмеженості фінансових ресурсів виникає проблема пошуку доступних інвестиційних джерел, розробки ефективних механізмів інвестування та підвищення ефективності капіталовкладень.

Пропозиції залізниць на ринку транспортних послуг можуть бути конкурентоспроможними за умов доступної ціни, достатньої швидкості перевезень та належного сервісу.

Одна з головних проблем підвищення конкурентоспроможності залізниць – збільшення швидкості перевезень, що пов'язано як з модернізацією залізничних ліній, так і з створенням нового рухомого складу та об'єктів транспортної інфраструктури.

Інноваційне оновлення основних фондів залізничного транспорту можна розглядати в плані здійснення нововведень – організаційно-економічних, техніко-технологічних та інших, спрямованих на підвищення експлуатаційних можливостей залізниць. Суттєво

важливим при цьому є те, в якій послідовності та на яких об'єктах і стадіях технологічного циклу впроваджуються інновації, а також наявність взаємоузгоджених нововведень, які створюють єдиний ланцюг взаємопов'язаних технологій. Все це вимагає нових підходів до формування інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту, розробки нової тактики вирішення загальних проблем інноваційного оновлення залізниць.

Впровадження інновацій суттєво впливає на нарощування техніко-технологічного потенціалу залізниць, підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг. В останні роки розвиток інформаційних та телекомунікаційних технологій дозволив суттєво підвищити рівень організації транспортного процесу. Новітні інформаційно-комп'ютерні технології, з одного боку, дають змогу суттєво поліпшити якість праці, автоматизувати ряд технологічних процесів, підвищити ефективність виробництва, а також оперативність у прийнятті управлінських рішень, а з другого – вийти на новий рівень якості транспортного обслуговування, розширити ринок транспортних послуг.

Стратегічним орієнтиром інноваційного розвитку галузі є досягнення режиму повної і навіть випереджаючої пропозиції транспортних послуг найвищої якості за умов досягнення високої безпеки руху, норм екологічної безпеки, втілення ресурсозберігаючих та безвідходних технологій.

У світлі нових вимог до якості транспортних послуг та пріоритетів розвитку матеріально-технічної бази залізниць має бути сформована нова концепція інноваційного розвитку залізничного транспорту, яка повинна враховувати системний підхід до вирішення нагальних проблем галузі, а саме:

- визначення планових горизонтів якісно нових перспективних інноваційних перетворень матеріально-технічної бази під впливом існуючих техніко-технологічних, організаційно-економічних, екологічних, соціально-політичних та інших чинників;
- вибір цільових орієнтирів інноваційного розвитку з обґрунтуванням пріоритетів для кожної складової залізничної галузі як у визначенні конкретних об'єктів, так і черговості їх інноваційного оновлення;
- використання внутрішніх резервів та пошук нових організаційно-економічних механізмів вирішення проблем інноваційного розвитку залізниць;
- економічне обґрунтування завдань з розробки та впровадження таких нововведень, які спроможні забезпечити перехід залізничних підприємств на новий рівень транспортного обслуговування, і, відповідно, підвищити конкурентоспроможність транспортних послуг залізниць;
- застосування ефективних механізмів управління залізничною галуззю та її структурними підрозділами, які базуються на сучасних інформаційно-комунікаційних технологіях.

Розробці концепції, перш за все, передуює вивчення світових досягнень розвитку транспорту, а також проведення експертизи власних можливостей інноваційного переоснащення галузі, врахування підвищених вимог споживачів транспортних послуг до їх рівня та якості.

Концепція має враховувати потенційні можливості вітчизняної науки, науково-технологічного комплексу, необхідність створення механізмів стимулювання розробки та впровадження інновацій та їх ефективного використання. Слід орієнтуватись і на законодавчу підтримку інноваційної діяльності з боку держави, що сприяє більш швидкому впровадженню та ефективному використанню інновацій.

Ринкова економіка накопичила достатній досвід залучення та акумуляції фінансових ресурсів з метою подальшого цільового використання і має у своєму арсеналі достатньо механізмів пошуку та залучення коштів, цілий ряд нетрадиційних методів, схем та інструментів інвестування, використання яких може знизити гостроту вирішення проблеми дефіциту фінансових ресурсів.

Аналіз техніко-технологічного стану залізничного транспорту показав, що однією з проблем, що стримує нарощування обсягів вантажних перевезень, є значний фізичний і моральний знос вантажних вагонів.

На сьогодні існуючий парк вантажних вагонів залізниць майже повністю відпрацював свій ресурс. Фізичний знос вантажних вагонів інвентарного парку досягає 86 %, у т. ч. думпкарів – 97 %, обкотишовозів – 87 %, критих – 85 %, зерновозів – 82 %, цистерн – 78 %. Внаслідок старіння вантажних вагонів, їх інтенсивної експлуатації, відсутності якісних капітально-відновлюваних ремонтів і належної експлуатації через недопостачання матеріально-технічних ресурсів збільшується кількість несправних вагонів. За даними Головного управління вагонного господарства Укрзалізниці в 2009-2011 роках в інвентарному парку вантажних вагонів Укрзалізниці знаходилося понад 29 тис. вагонів з продовженим понаднормативним терміном служби, що становить 24 % загальної кількості вагонів інвентарного парку. Оновлення парку вантажних вагонів у необхідній кількості гальмується дефіцитом власних фінансових ресурсів. Формування обсягу власних коштів на оновлення парку вантажних вагонів залежить від амортизаційних відрахувань та прибутковості діяльності, які у свою чергу визначаються, відповідно, ціною вагонів і нормою амортизаційних відрахувань, що безпосередньо впливає на величину амортизаційного фонду, та рівнем тарифів за експлуатацію вагонів, що відбиваються на величині прибутку (рис. 1).

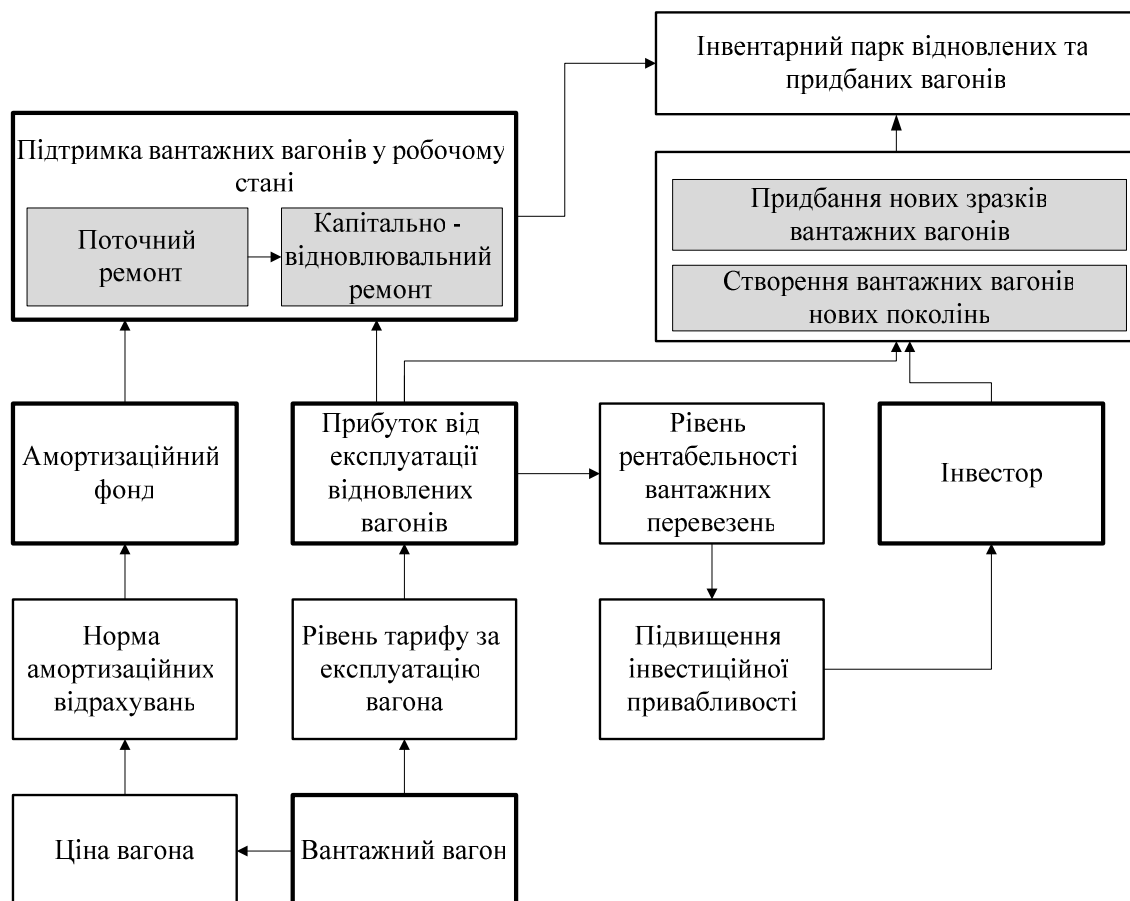


Рис. 1. Джерела формування коштів на оновлення парку вантажних вагонів

Як правило, власних коштів залізниць не вистачає навіть на підтримку існуючого інвентарного парку в належному технічному стані. Що стосується придбання нових зразків вантажних вагонів, то проблема загострюється внаслідок дефіциту фінансових

ресурсів, пошук яких пов'язаний з виходом на зовнішніх інвесторів, умови залучення коштів яких визначаються інвестиційною привабливістю об'єкта інвестування.

Роль вантажних перевезень в Україні щороку зростає. Для потреб споживачів транспортних послуг у забезпеченні зростання обсягів вантажообігу до 2020 року Укрзалізниця необхідно закупити щонайменше 111 тис. нових вантажних вагонів, тобто оновити 39 % всього парку вантажних вагонів (рис. 2.)

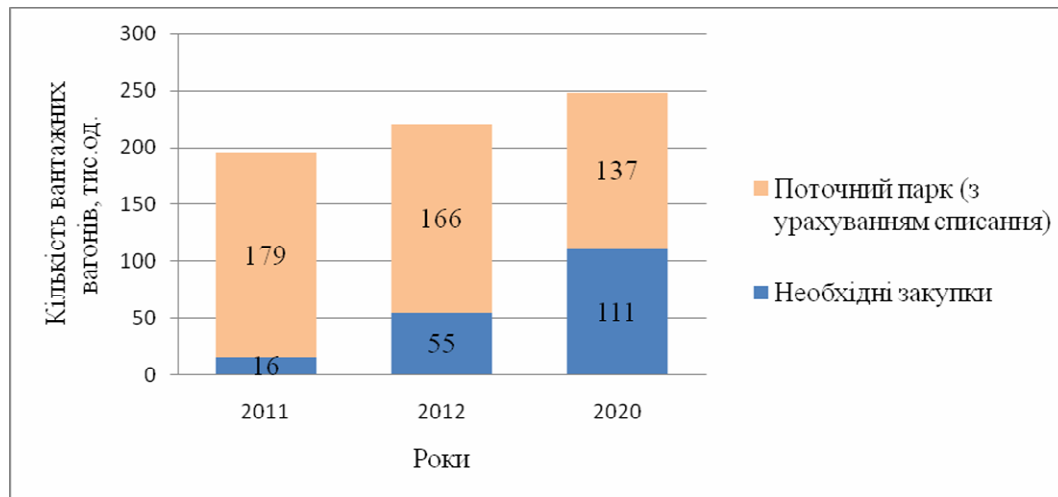


Рис. 2. Динаміка потреб парку вантажних вагонів до 2020 року

Як показує практика експлуатації вантажних вагонів, недофінансування оновлення 10 тис. вагонів, що становить приблизно 5 % парку, призводить до втрати близько 15 млрд. т-км вантажообігу і 1,6 млрд. грн виручки. Вантажні перевезення, що забезпечують прибутковість, повинні стати головним напрямком капіталовкладень як для Укрзалізниця, так і для зовнішніх інвесторів. Для підтримки частки залізничного транспорту в зростанні товарообігу на 3 % щорічно до 2020 року необхідно інвестувати 65 млрд. грн.

Як показали розрахунки спеціалістів галузі, при існуючому рівні власних джерел Укрзалізниця не в змозі реалізувати необхідний обсяг інвестицій. На сьогодні фактичний середньорічний обсяг інвестицій Укрзалізниця становить 8,463 млрд. грн, а необхідний середньорічний на період до 2020 р. – 26, 923 млрд. грн, тобто потреба перевищує наявні можливості більше, ніж у 3 рази.

Виходячи з того, що кожний відтермінований рік щодо реалізації капіталовкладень призводить до суттєвого збільшення необхідних інвестицій у майбутньому, необхідно терміново вирішувати проблему пошуку надійних джерел інвестиційних ресурсів та розробки ефективних схем і механізмів інвестування розвитку галузі. Аналіз основних джерел інвестування розвитку залізничної галузі, зокрема технічного оновлення парку вантажних вагонів, показує, що основним резервом за умов дефіциту власних коштів залізничних підприємств та проблемності отримання державних субсидій залишаються кошти приватних інвесторів (рис. 3).

Враховуючи необхідність реформування залізничної галузі України в результаті зниження конкурентних позицій залізниць на ринку транспортних послуг, значна увага має бути приділена розробці ефективних механізмів інноваційного оновлення активної частини фондів, зокрема вантажних вагонів. Трансформація діючої структури залізничного транспорту України в акціонерне товариство "Укрзалізниця" повинна створити сприятливі умови щодо залучення приватного капіталу для інноваційного оновлення всіх складових залізничного транспорту, використовуючи всі можливі резерви, ринкові механізми та маркетингові інструменти, що надає ринкова економіка в плані нарощування економічного потенціалу залізничної галузі.



Рис. 3. Основні джерела та напрями формування інвестиційних ресурсів для відновлення парку вантажних вагонів

Що стосується відновлення вантажних вагонів та забезпечення швидкісних вантажних перевезень, слід реалізувати комплексний підхід, який забезпечує концентрацію фінансових ресурсів з різних інвестиційних джерел не тільки на відновленні вантажних вагонів, а і локомотивів та залізничних колій, що в сукупності забезпечують вирішення проблеми швидкісних перевезень (рис. 4).



Рис. 4. Комплексний підхід до інвестування розвитку залізничних вантажних перевезень

Для вирішення вказаної проблеми пропонується комплексно-поетапний механізм інвестування, який охоплює всі складові, що забезпечують процес швидкісних вантажних перевезень – вантажні вагони, локомотиви та залізничні колії.

Механізм (рис. 5) має у своєму складі комплексну та інвестиційну складові, які відповідно визначають об'єкти комплексного інвестування та фінансові джерела для технологічного оновлення визначених об'єктів.

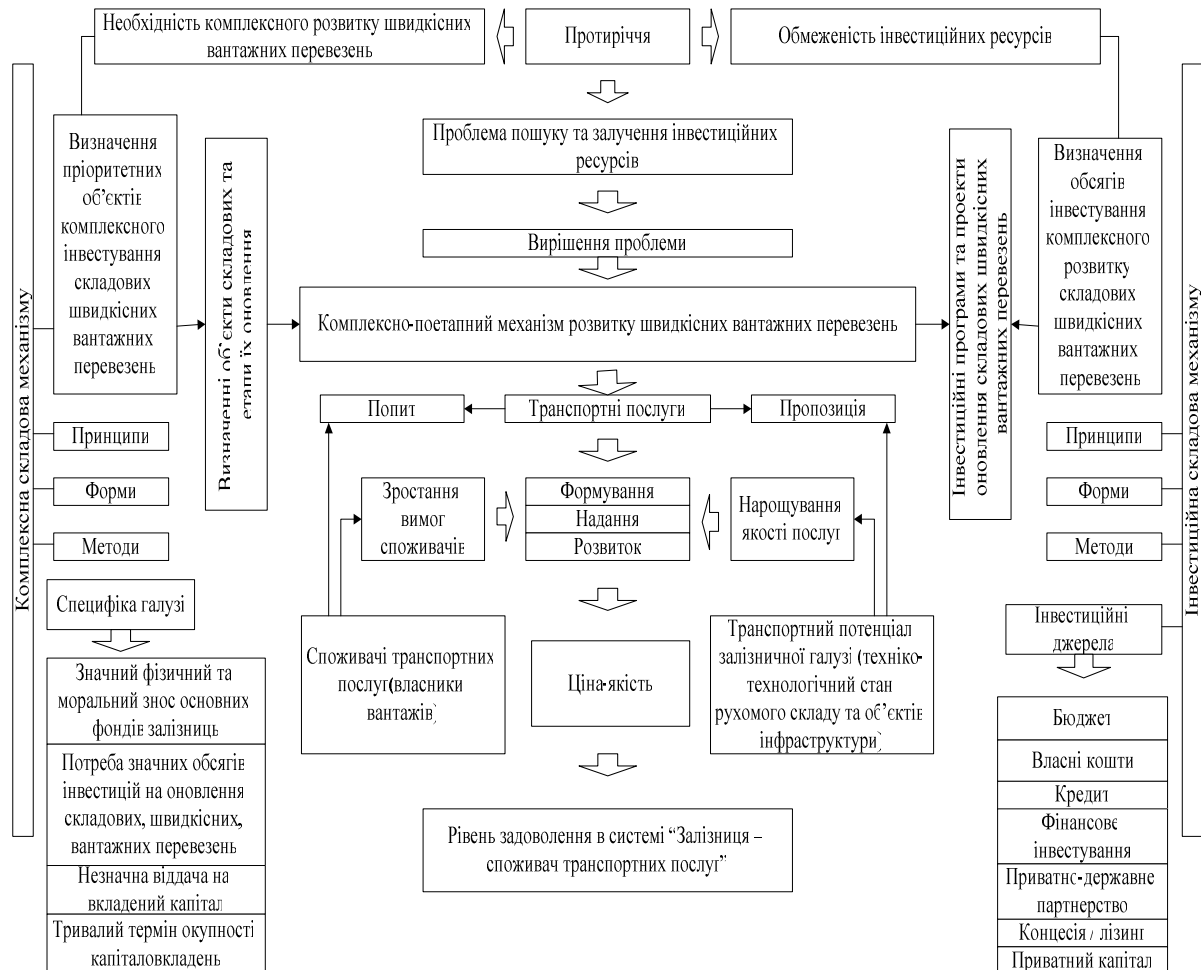


Рис. 5. Комплексно-поетапний механізм розвитку швидкісних вантажних перевезень на залізничному транспорті

Механізм спрямований на вирішення проблеми пошуку та залучення інвестиційних ресурсів для розвитку швидкісних вантажних перевезень. Він реалізує ідею поетапного комплексного оновлення складових тому, що їх тісний технологічний взаємозв'язок вимагає рівнеступеневого інноваційного оновлення, завдяки якому можлива їх ефективна експлуатація в процесі реалізації швидкісних вантажних перевезень.

Приклад застосування поетапного комплексного технологічного оновлення складових швидкісних вантажних перевезень наведений у таблиці 1, де розглянуто два варіанти, перший з яких передбачає етапність відтворення при рівнеступеному фізичному та моральному зносі складових, а другий – при різноступеновому, що відбивається на послідовності реалізації певних форм відтворення, і відповідно, на обсягах фінансування визначених етапів.

Комплексна складова механізму передбачає визначення пріоритетних об'єктів та етапність їх інвестування по кожній складовій вантажних перевезень, що дозволяє зосередити кошти на головних об'єктах, інноваційне оновлення яких вирішує проблеми "вузьких місць" у технологічному процесі швидкісних вантажних перевезень. Комплексна складова

ва механізму у визначенні пріоритетних об'єктів комплексного інвестування керується відповідними принципами, а саме: рівноступеневого технологічного розвитку; економічної доцільності; інвестиційної привабливості; інноваційної спрямованості; технологічної узгодженості. Під час визначення пріоритетних об'єктів використовуються різні методи, які базуються на експертних оцінках, моделюванні, аналітичних розрахунках і т. ін., результати яких можуть бути представлені у різних формах з врахуванням якісних та кількісних характеристик. Враховується також і специфіка галузі, що стосується значного фізичного та морального зносу основних фондів залізниць, потреби залучення на тривалий термін значних обсягів інвестиційних ресурсів, тривалого терміну їх окупності та низької віддачі на вкладений капітал. Інвестиційна складова механізму забезпечує фінансування інвестиційних проектів і програм, які реалізують інноваційні пріоритети, визначені комплексною складовою механізму. Інвестиційна складова механізму, реалізуючи свою функцію фінансування комплексного оновлення складових швидкісних вантажних перевезень, базується на таких принципах: комплексності підходу до технологічного оновлення; гарантованості постачання капіталу; безперервності вдосконалення інвестиційного процесу; контролюваності процесу інвестування; економічної ефективності; гнучкості та керованості інвестиційних потоків. Інвестиційний процес може реалізовуватись у формах як реального, так і фінансового інвестування за різними методами пошуку та залучення коштів з різних інвестиційних джерел. Інноваційне оновлення матеріально-технічної бази швидкісних вантажних перевезень спрямоване на задоволення зростаючих вимог споживачів до якості транспортного обслуговування.

Таблиця 1

Реалізація поетапного комплексного технологічного оновлення складових швидкісних вантажних перевезень

Складові швидкісних вантажних перевезень та форми їх технологічного оновлення		Етапи технологічного оновлення складових швидкісних вантажних перевезень					
Найменування складових	Форми технологічного оновлення	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	6-й
Вантажні вагони	Підтримка вагонів у належному робочому стані	□					
	Заміна окремих важливих вузлів та систем		□				
	Капітально-відновлювальний ремонт		∅	□			
	Модернізація				□		
	Закупівля нових сучасних вагонів			∅		□	
	Створення вантажних вагонів нових поколінь						∅ / □
Локомотиви	Підтримка локомотивів у належному робочому стані	□					
	Заміна окремих важливих вузлів та систем	∅	□				
	Капітально-відновлювальний ремонт			□			
	Модернізація		∅		□		
	Закупівля нових сучасних локомотивів				∅	□	
	Створення локомотивів нових поколінь						∅ / □
Колії	Підтримка колій у належному робочому стані	□					
	Заміна окремих вузлів та систем		□				
	Капітально-відновлювальний ремонт	∅		□			
	Модернізація			∅	□		
	Закупівля та заміна важливих вузлів та конструкцій					∅ / +	
	Створення нових зразків колій						∅ / □

Реалізація певних форм технологічного оновлення складових швидкісних вантажних перевезень

□ – за умов рівноступеневого фізичного та морального зносу складових;

∅ – за умов різноступеневого фізичного та морального зносу складових

Процес формування транспортних послуг високого рівня та якості, вдосконалення технологій їх надання, подальший розвиток транспортних технологій дозволяє за умов оптимального співвідношення параметрів “ціна-якість” задовольнити в повному обсязі зростаючий попит споживачів на всі види транспортного обслуговування.

В якості інвестиційних джерел для фінансування інвестиційних проєктів та програм залізничної галузі передбачаються бюджетні кошти, власні кошти залізниць, залучення коштів за допомогою фінансових інструментів, кошти приватних інвесторів а також нетрадиційні форми інвестування: лізинг, концесія, приватно-державне партнерство і т. ін.

Висновки. Інноваційне оновлення матеріально-технічної бази залізничних перевезень, зокрема вантажних, пов’язано з вирішенням проблем пошуку і залучення інвестиційних ресурсів та розробкою механізмів інвестування з метою раціонального використання фінансових ресурсів і підвищення ефективності капіталовкладень.

Для фінансування програми створення швидкісних вантажних перевезень необхідно застосовувати комплексний підхід, який реалізується комплексно-поетапним механізмом розвитку швидкісних вантажних перевезень, що охоплює комплексну та інвестиційну складові. Механізм передбачає поетапну реалізацію комплексного підходу до інноваційного оновлення всіх складових, що забезпечують процес швидкісних вантажних перевезень.

Інвестиційна складова механізму передбачає залучення всіх доступних фінансових джерел та застосування певних форм та методів інвестування, які надає ринкова економіка. Це стосується використання як власних коштів, так і коштів з інших джерел, які залучаються за різними схемами інвестування, включаючи і нетрадиційні (лізинг, концесія, приватно-державне партнерство і т. ін.).

Застосування комплексно-поетапного механізму розвитку швидкісних вантажних перевезень дозволяє здійснити на інноваційній основі технологічне переоснащення всіх складових, що забезпечують швидкісні вантажні перевезення, підвищити конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних послуг та задовольнити зростаючі вимоги споживачів щодо якості транспортного обслуговування.

Список використаних джерел

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 р. № 1106 (1106-2011-п) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
2. Аксенов И. М. Особенности реструктуризации в современных условиях / И. М. Аксенов, В. В. Пасечник // Залізничний транспорт України. – 2001. – № 1. – С. 11-14.
3. Бараш Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту / Ю. С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
4. Ейтутіс Г. Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов / Г. Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2006. – № 3. – С. 18-21.
5. Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В. П. Ільчук; за ред. д-ра екон. наук, проф. Є. М. Сича. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
6. Кривопишин А. М. Региональная политика железных дорог Украины в период их реформирования / А. М. Кривопишин, Г. Д. Эйтутис // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 1. – С. 44-46.
7. Матеріали науково-практичної конференції викладачів, аспірантів та магістрів ДЕТУТ «Шляхи та напрямки структурної реформи залізничного транспорту України» (м. Київ, 23-24 лютого 2012 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.detut.edu.ua>.
8. Основи управління фінансами залізничного транспорту: навчальний посібник / М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, Н. І. Богомолова, О. В. Андрєєва [та ін.] – К.: ДЕТУТ, 2011. – 342 с.
9. Цветов Ю. М. Проблемы та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / М. Ю. Цветов, М. В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.