

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Чупир Олена Миколаївна

УДК: 624.1:656.078.8

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ БУДІВЕЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Ейтутіс Георгій Дмитрович,
Державне територіально-галузеве об'єднання «Південно-Західна залізниця»,
начальник відділу реформування;

доктор економічних наук, професор
Криворучко Оксана Миколаївна,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри менеджменту;

доктор економічних наук, професор
Мних Ольга Богданівна,
Національний університет «Львівська політехніка», професор кафедри маркетингу і логістики.

Захист відбудеться «25» квітня 2013 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано «22» березня 2013 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Масштабні транспортні інфраструктурні проекти все частіше розглядаються як засіб, який сприяє покращенню соціально-економічного положення в країні. Як свідчить світовий досвід, будівництво високошвидкісних магістралей, міжнародних транспортних коридорів, сучасної транспортно-логістичної інфраструктури сприяє розвитку галузей, наповненню бюджетів, створенню робочих місць, що обумовлює позитивну соціально-економічну динаміку в країні.

Геополітичне розташування України дозволяє їй мати один з найвищих на континенті коефіцієнтів транзитності території. Однак з кожним роком обсяги перевезень транзитних вантажів зменшуються. На залізничному транспорті за період 2007-2012 рр. скорочення транзитопотоку склало майже 40 %. В умовах активних дій з боку сусідніх країн, перш за все Росії, стратегічно важливим стає розвиток залізничних міжнародних транспортних коридорів, у тому числі за рахунок будівництва нових ліній, які забезпечать більш короткий та ефективний шлях руху товаропотоків у напрямках як Сходу, так і Заходу.

Одним із прогресивних напрямків розвитку залізничної транспортної мережі країн світу стало впровадження високошвидкісного та швидкісного пасажирського руху. Україна досягла певних результатів щодо прискорення пасажирських перевезень залізничним транспортом, однак необхідна комплексна робота з будівництва нових високошвидкісних колій і штучних споруд.

Нині власні можливості залізничного транспорту не дозволяють йому реалізовувати масштабні та капіталомісткі будівельні інвестиційно-інноваційні проекти. Структурні підрозділи, що підпорядковуються Головному управлінню будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд Укрзалізниці, в основному виконують будівельно-монтажні роботи з капітального та поточного ремонту об'єктів виробничого й невиробничого призначення, обсяги ж нового будівництва мізерні. Так, на 2013 р. у фінансовому плані залізниць передбачено 6 млрд грн капіталовкладень, що має бути використані на модернізацію близько 200 км колії, при тому що поточні потреби складають 1,2 тис. км. Низька якість капітального будівництва, недостатній рівень фінансування робіт, зменшення прозорості процесів і результатів реалізації будівельних проектів залізничного транспорту у своїй сукупності забезпечує актуалізацію поглибленого вивчення науково-практичної проблеми управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України.

Проблеми ефективності функціонування соціально-економічних систем різних рівнів активно досліджуються економічною наукою. Різним аспектам цієї проблеми присвячено праці закордонних учених Л. Абалкіна, С. Брю, О. Вугальтера, С. Глазьєва, С. Епштейна, Г. Клейнера, К. Макконнеллі, М. Портера, П. Самуельсона, Р. Фатхутдинова, Й. Шумпетера та ін., а також вітчизняних науковців О. Амоші, О. Ареф'євої, В. Геєця, В. Диканя, Я. Жаліла, Ю. Жукова, В. Компанієць, О. Криворучко, В. Крючкової, О. Мних, А. Пилипенка, О. Пушкаря, Л. Української, Л. Федулової, В. Шинкаренка та ін.

Питання управління розвитком потенціалу розглядалися у працях А. Берсуцького, Н. Бушуєвої, Л. Головкової, І. Федулової та ін.

Чинники, механізми та інструменти ефективного функціонування будівельного комплексу країни, регіону розкрито в працях В. Аніна, Н. Бушуєвої, Е. Ванієвої, М. Ковальського, К. Мехнецової, А. Тютченка, З. Штефан та ін.

Різноманітні аспекти проблеми управління розвитком залізничного транспорту України знайшли своє відображення в низці праць вітчизняних дослідників. Серед них Ю. Бараш, М. Гненний, М. Данько, О. Дейнека, В. Дикань, Г. Ейтутіс, В. Ільчук, О. Кірдіна, Ю. Кулаєв, Ю. Пащенко, Л. Позднякова, Є. Сич, Ю. Цветов, Н. Чебанова, Н. Якименко та ін. Економічний аспект розвитку будівництва як ключового виду діяльності вітчизняного залізничного транспорту розглянуто в роботах Ю. Боровика.

Однак відчувається нагальна потреба розроблення цілісної концепції управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України в умовах реформування галузі. У зв'язку з цим необхідно розробити пропозиції щодо вдосконалення організаційної структури управління будівельним комплексом залізничного транспорту України з метою розвитку його будівельного потенціалу. Чекають на своє вирішення проблеми формування та функціонування системи управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту з застосуванням процесного та системно-інтеграційного підходів. Поглибленого теоретичного обґрунтування потребує підхід до формування інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи підприємств з метою практичної реалізації спільних будівельних інвестиційно-інноваційних проектів. Сукупність окреслених питань зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили її логіко-структурну побудову, мету, об'єкт, предмет і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до положень Закону України «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 рр., Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр., Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. Результати дослідження використано при виконанні плану науково-дослідної роботи Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243), де автору належать методичні розробки щодо визначення кількості та місця розташування транспортно-логістичних центрів, будівництво яких планується з метою розвитку логістичної системи України).

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розроблення теоретичних і методологічних засад, обґрунтування практичних рекомендацій з управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України як основи реалізації масштабних будівельних інвестиційно-інноваційних проектів у контексті вирішення стратегічних завдань розвитку галузі.

Реалізація поставленої мети зумовила необхідність вирішення таких

завдань:

- систематизувати чинники економічного зростання та розвитку національної економіки; виявити характер і наслідки впливу процесів функціонування ключових галузей економіки, у тому числі транспорту, на досягнення стійкого розвитку економіки України;
- дослідити проблеми, цілі та принципи розвитку будівельного комплексу залізничного транспорту України відповідно до світового передового досвіду його функціонування;
- з'ясувати сутність і визначити зміст будівельного потенціалу як економічної категорії та встановити особливості управління його розвитком;
- обґрунтувати доцільність застосування системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту;
- розробити методичні рекомендації щодо вдосконалення організаційної структури управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України;
- визначити методологічні основи створення та функціонування системи управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту;
- розробити методичний підхід до оцінки цінності будівельного потенціалу для стейкхолдерів;
- визначити методичний підхід до діагностики будівельного потенціалу залізничного транспорту на основі процесно орієнтованого підходу;
- розкрити механізм вибору стратегії розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту залежно від типу базової стратегії та позиції в бізнес-середовищі;
- розглянути процес формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту для споживачів і персоналу, використовуючи процесний підхід до управління;
- пояснити зміст, особливості реалізації та розкрити склад робіт, які відповідають процесу проектування, формування інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи;
- сформулювати послідовність розроблення та реалізації спільного будівельного інвестиційно-інноваційного проекту на залізничному транспорті;
- запропонувати ефективну схему фінансування будівельних інвестиційно-інноваційних проектів і вдосконалити розрахунок вартості життєвого циклу об'єкта ділянки залізничної колії;
- обґрунтувати ключові чинники забезпечення конкурентоспроможності послуг/продукції залізничного будівельно-монтажного концерну.

Об'єкт дослідження – процес управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні положення, методичні та практичні питання управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України з урахуванням необхідності вирішення стратегічних завдань розвитку галузі та національної економіки.

Методи дослідження. Для досягнення визначеної мети і вирішення поставлених у роботі завдань використано систему загальнонаукових методів і

прийомів дослідження: *процесний підхід* – для функціонально-результативної декомпозиції процесу управління будівельним потенціалом залізничного транспорту і процесу формування цінності реалізованого будівельного потенціалу; *логічно-діалектичний аналіз* – для розкриття теоретичних і концептуальних засад формування та функціонування залізничного будівельно-монтажного концерну; *системний підхід і системний аналіз* – для розроблення теоретичних і методичних основ управління будівельним потенціалом залізничного транспорту, визначення особливостей і проблем будівельного комплексу залізничного транспорту; *системно-інтеграційний підхід* – для обґрунтування авторського підходу й розроблення моделі формування інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи; *порівняльний аналіз та узагальнення* – для розкриття змісту й сутності категорій «будівельний потенціал», «стратегія розвитку», узагальнення чинників економічного зростання та розвитку національної економіки. Серед спеціальних методів дослідження використано такі: *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінки цінності будівельного потенціалу, цінності та вартості учасників для залізничного будівельно-монтажного концерну; *методологія IDEF0* – для опису бізнес-процесу формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту; *економіко-математичного моделювання* – для встановлення взаємозв'язків у межах трисекторної моделі виробничої підсистеми залізничного будівельно-монтажного концерну.

Методологічну основу дисертаційного дослідження складають положення економічної теорії, теорій управління, економічні закони, праці зарубіжних і вітчизняних учених з питань формування, оцінки та управління розвитком економічного потенціалу, стратегічного управління та організації інвестиційно-інноваційної діяльності, власні висновки автора щодо аналізу досліджуваних процесів і явищ. Інформаційну базу дослідження становлять законодавчо-нормативні акти, програмні документи, які регулюють діяльність залізничного транспорту України, статистичні дані Державного комітету статистики України.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

- розроблено організаційно-економічний механізм управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України, в основі якого знаходиться організація залізничного будівельно-монтажного концерну. Це дозволило за результатами визначення ринку послуг, джерел фінансування потреб, структурних складових, організаційної структури управління, принципів діяльності об'єднати встановити конструктивне поєднання економічних інтересів залізничного транспорту та інших суб'єктів національного господарства від участі в діяльності концерну з метою реалізації масштабних будівельних інвестиційно-інноваційних проєктів для вирішення стратегічних завдань розвитку залізничної галузі та національної економіки;

- сформульовано системно-інтеграційний підхід до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом визначення його

організаційного, процесного та ситуаційного аспектів. Це дозволило обґрунтувати доцільність зміни існуючої системи управління розвитком будівельного потенціалу з урахуванням потреб взаємозв'язку функціональних складових потенціалу, забезпечення їх надійності, узгодженості процесів формування, реалізації та розвитку, що дає можливість приймати якісні управлінські рішення залежно від акценту на вирішення стратегічних проблем розвитку залізничного транспорту в умовах змін у внутрішньому та зовнішньому середовищах;

- розкрито теоретичні положення забезпечення цінності будівельного потенціалу залізничного транспорту в аспекті корпоративного навчання та інноваційного консалтингу, що базується на реалізації інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи, етапи якого розкрито шляхом застосування методології IDEFO. Це дозволило визначити взаємозв'язок його результатів з цінністю кожного учасника для групи, запропонувати модель розрахунку їх вартості, а також визначило пропозиції щодо розроблення та реалізації спільних будівельних інвестиційно-інноваційних проектів, які важливі з позиції забезпечення розвитку транзитного потенціалу транспортної системи України;

- визначено та розкрито зміст категорії «будівельний потенціал залізничного транспорту» як здатність і можливість створювати нові або модернізувати існуючі будівельні об'єкти залізничної інфраструктури, що дозволяє удосконалити діяльність залізничного транспорту (у тому числі й за рахунок поліпшення транспортних послуг) і підвищити соціально-економічну ефективність функціонування залізничної галузі. Особливістю підходу до визначення будівельного потенціалу залізничного транспорту стало застосування процесно-пріоритетного підходу, у межах якого виокремлено основні, допоміжні, підтримуючі та управлінські бізнес-процеси будівельного комплексу залізничного транспорту;

удосконалено:

- модель розрахунку вартості життєвого циклу ділянки залізничної колії в аспекті впровадження швидкісних перевезень за рахунок включення в розрахунок таких складових, як вартість життєвого циклу колії, штучних споруд, пристроїв, розподільних пунктів, житлово-цивільних об'єктів. Це дозволяє визначити ефективність проекту з урахуванням величини витрат на експлуатацію, ремонт і утримання;

- класифікацію чинників зовнішнього середовища, які визначають основні зміни в діяльності залізничного транспорту як суспільно орієнтованого суб'єкта національної економіки за рахунок додавання класифікаційних ознак рівня змін, формування та зворотного прояву. Це дозволяє розширити зміст стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, що включає акумулювання інформації щодо вимог і потрібних змін зовнішнього середовища, її трансформацію у стратегічні пріоритети розвитку та управління процесами їх досягнення;

- уявлення щодо загального змісту поняття «управління розвитком

будівельного потенціалу» шляхом розкриття його як синтезу менеджменту, регулювання та процесів самоорганізації. Це склало основу розробленого механізму управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту, що здійснюється на стратегічному і тактичному рівнях управління, який дозволяє акумулювати і реалізувати можливості залізничного транспорту щодо досягнення бажаних змін у процесах створення нових будівельних об'єктів;

набули подальшого розвитку:

- теоретичні основи системи управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту, для чого обґрунтовано її підсистеми та відповідні їм функції (стратегічного планування змін, надійності бізнес-процесів, управління ресурсами розвитку та суспільною цінністю потенціалу), визначено об'єкти управління, у тому числі складові основного бізнес-процесу «Будівництво об'єктів інфраструктури». Запропонована система відрізняється тим, що ґрунтується на управлінні бізнес-процесами та врахуванні суспільної цінності потенціалу;

- концептуальний підхід щодо стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України в контексті формування підґрунтя стійкого розвитку національної економіки, який побудовано на вирішенні таких завдань: стратегічне планування розвитку як суспільно орієнтованого суб'єкта економіки; управління процесами виконання цілей і аналіз ефективності реалізації стратегії розвитку. Це дозволяє проаналізувати й оцінити вплив діяльності та процесів розвитку залізничного транспорту на соціально-економічне становище в країні й обрати його вектор відповідно до пріоритетів національної економічної політики;

- методичний підхід до оцінки рівня розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту, який базується на визначенні його цінності для різних категорій стейкхолдерів і дозволяє отримати загальну оцінку розвитку для суспільства, що є важливим при розробленні стратегії розвитку потенціалу;

- методичний підхід до проведення діагностики будівельного потенціалу залізничного транспорту, яка ґрунтується на використанні процесно орієнтованих підходів і сукупності показників оцінки рівня результативності бізнес-процесів на вході, у процесі здійснення та на виході, які поєднані в середньозваженому показнику результативності будівельного потенціалу. Такий підхід дозволяє своєчасно здійснити оптимізацію проблемних процесів;

- теоретичний підхід до вибору стратегічних альтернатив розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту шляхом розроблення матриці вибору, яка ґрунтується на визначенні вихідної позиції в бізнес-середовищі й типу базової стратегії (спеціалізація, концентрація, інтеграція та квазіінтеграція). Це дає можливість визначити залежність стратегічного вибору від способу інтеграції в бізнес-простір і певної бізнес-позиції;

- систематизація чинників економічного зростання та розвитку національної економіки, які розподілені на групи відповідно до джерела походження (чинники, які визначаються дією економічних законів, державного регулювання, структурної трансформації економіки та духовно-моральної

перебудови суспільства), що дозволяє розвинути положення теорії економічного зростання і визначити цільові орієнтири з метою забезпечення позитивної динаміки національної економіки;

– обґрунтування ролі та визначення проблем будівельного комплексу залізничного транспорту України в процесах забезпечення його розвитку відповідно до світового досвіду, що дозволило внести пропозиції стосовно впровадження сучасних принципів функціонування.

Практичне значення отриманих результатів. Використання результатів дослідження дисертанта суттєво впливає на формування та реалізацію залізничних будівельних інвестиційно-інноваційних проєктів, які визначають позитивні зміни в обсягах перевезень транзитних вантажів і результатах розвитку галузей економіки України.

Розроблені методологічні положення щодо системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту є підґрунтям для розроблення стратегії взаємовідносин з зацікавленими суб'єктами відповідно до змін у стратегічних пріоритетах розвитку галузі та національної економіки.

Самостійного практичного значення набувають підхід до створення, функціонування та розвитку організаційної структури управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України, яка має форму будівельно-монтажного концерну; методичний підхід до оцінки рівня розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту, до проведення його діагностики.

Висновки і рекомендації, що містяться в дисертації, частково використано керівництвом Краснолиманської дирекції залізничних перевезень Донецької залізниці (довідка № ДН-21/08 від 19 вересня 2012 р.), Технічної служби Південної залізниці (довідка № НТО-10/353 від 26 вересня 2012 р.) при оцінюванні результативності будівництва ділянки залізничної колії в аспекті впровадження швидкісних перевезень і в процесі діагностики потенціалу підприємств залізничної галузі. Рекомендації щодо формування інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу об'єднання застосовано ТОВ «Компанія Агротрейд» (акт впровадження № 03/19 від 14 серпня 2012 р.).

Основні наукові і методологічні положення роботи використовуються в навчальному процесі Харківського національного технічного університету будівництва та архітектури при викладанні дисциплін «Теорія організації», «Основи систем і системного аналізу», «Методи прийняття управлінських рішень», «Управління змінами», «Менеджмент організації (будівельний комплекс)» (довідка від 5 вересня 2012 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати дисертаційної роботи, які виносяться на захист, здобуто особисто автором і відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві [3, 10, 29], наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення й отримані

результати досліджень пройшли апробацію на шести конференціях: 73 Міжнародній науково-технічній конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2011 р.), VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Харків, 2012 р.), II Міжнародній науково-практичній конференції «Перспективные разработки науки и техники» (Пржемисль, 2011 р.), VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Наука и образование – 2011/2012» (Прага, 2012 р.), VII Міжнародній науково-практичній конференції «Спецпроект: Аналіз наукових досліджень» (Дніпропетровськ, 2012 р.), Всеукраїнській науково-технічній конференції «Проблеми і перспективи транспорту: технологія, управління, економіка, логістика, право» (Одеса, 2011 р.).

Публікації. Результати дисертаційного дослідження викладено автором у 31 науковій праці, обсягом 32,6 ум.-друк. арк., серед яких: 2 індивідуальні монографії (обсягом 13,8 та 8,8 ум.-друк. арк.); 23 наукові статті у фахових наукових виданнях, з яких 21 написана особисто автором (загальним обсягом 9,75 ум.-друк. арк.); тези доповідей на 6 конференціях.

Обсяг та структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 456 сторінок. Основний обсяг роботи становить 354 сторінки і містить 64 рисунки, з яких 19 займають 20 повних сторінок, 36 таблиць, з яких 12 займають 13 повних сторінок. Список використаних джерел, що містить 331 найменування, викладено на 34 сторінках, 12 додатків - на 35 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів і наведено дані щодо їх апробації та публікацій.

У розділі 1 - "**Загальноекономічні проблеми будівельного, промислового та транспортного комплексів в аспекті реалізації стратегії розбудови вітчизняної економіки**" – розглянуто економічні закони і фактори розвитку національної економіки, запропоновано концептуальний підхід щодо стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України в контексті формування підґрунтя стійкого розвитку національної економіки; розкрито роль будівельного комплексу залізничного транспорту в процесах розвитку галузі відповідно до світових стандартів якості послуг.

Глибина кризи вітчизняної економіки має не тільки зовнішні, але й внутрішні причини, які виходять за межі фінансових проблем та ускладнюють соціально-економічну ситуацію в країні. Серед чинників економічного зростання та розвитку національної економіки мають бути: об'єктивні чинники розвитку, що визначаються дією економічних законів; чинники державного регулювання економіки та духовно-моральної перебудови суспільства; чинники структурної трансформації економіки. Останні включають індустріалізацію; формування

національних транснаціональних компаній, міжгалузевих комплексів; створення наукомістких корпорацій шляхом інтеграції промислових, наукових, фінансових структур; перебудову системи управління інноваційними процесами за рахунок формування горизонтальних зв'язків між НДДКР, виробництвом тощо.

Основа будь-якої економіки складають розвинені промисловий, будівельний і транспортний комплекси країни. Місія держави в галузі транспорту – створення умов для підвищення якості життя і задоволення потреб людини та економіки через доступ до безпечних, економічних і якісних транспортних послуг. Основними соціально-економічними проблемами, на вирішення яких безпосередньо впливає діяльність залізничного транспорту, є мобільність населення, екологічна безпека країни, освоєння нових територій, безпека та захист життя і здоров'я населення, розвиток регіонів, територіальна єдність населення, рівень транзитоспроможності країни, інтегрованість країни в міжнародний простір. З одного боку, залізничний транспорт є індикатором рівня та динаміки розвитку економіки, коли зміни в зовнішньому середовищі позначаються на результатах його діяльності; а з іншого – трансформуючи зовнішні впливи за рахунок сформованої системи стратегічного управління, оперативно адаптується до змін зовнішнього середовища і тим самим підвищує не тільки свою конкурентоспроможність, але й формує необхідне підґрунтя підвищення конкурентоспроможності країни.

Залізничний транспорт України функціонує, відчуваючи вплив сукупності чинників зовнішнього середовища, які формують нові вимоги до послуг, які надаються (швидкість, безпека, якість, екологічність). Їх класифікацію доповнено такими класифікаційними ознаками, як рівні змін, формування та зворотний прояв.

Аспекти стратегічного управління розвитком залізничного транспорту як суспільно орієнтованого суб'єкта національної економіки проявляються, по-перше, в акумулюванні та аналізі інформації про перспективні та ключові напрямки розвитку національної економіки, оцінюванні рівня участі залізничного транспорту в їх реалізації; по-друге, в аналізі існуючих можливостей щодо активної участі залізничного транспорту у вирішенні соціально-економічних проблем суспільства; по-третє, у розробленні та прийнятті до реалізації стратегічних рішень, націлених на стратегічне майбутнє галузі та економіки.

Світові процеси розвитку транспорту розвинених країн визначають вектори трансформацій діяльності залізничного транспорту України. Умови забезпечення реалізації перспективних напрямків розвитку залізничного транспорту наведено на рис. 1. Його майбутнє залежить від результатів розпочатого реформування та впровадження великомасштабних інвестиційно-інноваційних проектів. Найбільш актуальним на сьогодні є організація високошвидкісного пасажирського руху, розбудова міжнародних транспортних коридорів з урахуванням вектора національної політики на Схід-Захід; формування вітчизняної транспортно-логістичної системи, яка ґрунтується на об'єднанні суб'єктів транспортної мережі з метою формування єдиної транспортної системи.

Залізничний транспорт як складний господарюючий суб'єкт здійснює

| НЕОБХІДНІ УМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПЕРСПЕКТИВНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Фінансові | Виробничо-технологічні | Управлінські | Нормативно-правові | Ринкові |
| Достатність власних джерел фінансування | | | | |
| Доступність кредитних ресурсів | | | | |
| Інвестиційна привабливість інвестиційних проєктів галузі | | | | |
| Система державних гарантій і пільг | | | | |
| Застосування сучасних форм і методів фінансування інвестиційних проєктів | | | | |
| Інші | | | | |
| | Наявність власної техніко-технологічної бази виробництва, рівень якої відповідає потребам інтенсивного розвитку галузі | | | |
| | Випереджальний розвиток тих видів діяльності підприємств залізничного транспорту, які здатні забезпечити якісні перетворення в процесах галузі в майбутньому | | | |
| | Затвердження інноваційної моделі розвитку галузі, оновлення виробничих потужностей, їх своєчасне відтворення | | | |
| | Формування супутніх виробничих процесів відповідно до світового передового досвіду | | | |
| | Формування та розвиток існуючого виробничо-промислового сектора залізничного транспорту | | | |
| | Інші | | | |
| | | Стратегічне бачення керівництва залізничного транспорту, зміна пріоритетів стратегічного управління | | |
| | | Інтелектуалізація діяльності залізничного транспорту | | |
| | | Вибір найбільш ефективної моделі управління інвестиційно-інноваційними трансформаціями залізничного транспорту | | |
| | | Відкритість до діалогу та співпраці з метою реалізації стратегічних рішень | | |
| | | Перегляд механізму обміну науковими та інноваційними розробками з зовнішнім середовищем | | |
| | | Підготовка та перепідготовка кадрів з метою реалізації стратегічних інвестиційно-інноваційних проєктів | | |
| | | Інші | | |
| | | | Дотримання законодавчих норм фінансування суб'єктів залізничного транспорту | |
| | | | Розроблення нормативних, законодавчо-правових актів, що регулюють взаємовідносини між державою, залізничним транспортом і третіми особами, їх безумовне дотримання | |
| | | | Удосконалення чинного законодавства щодо запровадження нових механізмів фінансового забезпечення потреб залізничного транспорту | |
| | | | Інші | |
| | | | | Внутрішній попит на послуги залізничного транспорту (у т.ч. удосконалені та інноваційного характеру) |
| | | | | Зацікавленість світової спільноти у використанні виробничих потужностей вітчизняної залізничної мережі |
| | | | | Інші |

Рис. 1. Умови забезпечення реалізації перспективних напрямків розвитку залізничного транспорту України

декілька видів економічної діяльності. Основним видом діяльності для підприємств залізничного транспорту є пасажирські та вантажні перевезення за всіма видами сполучення. Серед інших, однак не менш важливих, – виробництво, ремонт і технічне обслуговування залізничного рухомого складу, додаткові транспортні послуги та допоміжні операції, дослідження і розробки, будівництво.

Визначаючи ключове значення розвитку будівельного комплексу залізничного транспорту України для підвищення рівня ефективності діяльності та конкурентоспроможності, встановлено його основні недоліки: 1) неефективна організаційно-управлінська структура, яка не відповідає сучасним вимогам ринку; 2) недостатній рівень фінансування робіт з будівництва об'єктів (збільшення обсягів незавершеного виробництва); 3) низька якість капітального будівництва; 4) недостатня увага питанням підвищення рівня професійного навчання робітників; 5) тіньові схеми залучення сторонніх суб'єктів до виконання робіт з

будівництва об'єктів тощо. Саме тому сучасними принципами функціонування будівельного комплексу залізничного транспорту мають бути стратегічне бачення проблем галузі та країни, механізмів їх вирішення; повнота задоволення фінансових проблем; радикальність змін фінансового, технічного, організаційного управлінського характеру; прозорість діяльності, відхід від тіньових схем вибору партнерів і контрагентів; максимально можлива орієнтація на власні можливості та ресурсно-матеріальну базу виробництва.

У розділі 2 - **"Теоретико-методологічні аспекти управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту"** – розкрито підхід до потенціалу залізничного транспорту як агрегованого бізнес-процесу, запропоновано визначення поняття «будівельний потенціал залізничного транспорту», визначено теоретико-методологічні аспекти управління розвитком будівельного потенціалу, у т. ч. запропоновано механізм такого управління для підприємств залізничного транспорту.

Розвиток будівельного комплексу залізничного транспорту є основою прогресивної динаміки впровадження швидкісного руху, формування транзитного потенціалу і забезпечення ефективної роботи підприємств галузей економіки. Він залежить від формування, використання та розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту.

Аналіз показав, що в наукових джерелах при визначенні поняття «потенціал» робиться акцент, по-перше, на ресурси, умови та чинники, що визначають величину потенціалу; по-друге, на характер суспільно-економічних відносин; по-третє, на результат використання потенціалу. З методологічної точки зору потенціал поєднує в собі три рівні зв'язків і відносин: відображає минуле, характеризує сьогодення та орієнтує на майбутній розвиток. Тобто рівень потенціалу характеризує наявний стан системи, обумовлений взаємодією всіх трьох характеристик, що і відрізняє його від таких близьких понять, як ресурс і резерв. Результати морфологічної декомпозиції поняття «економічний потенціал» дозволили під потенціалом економічної системи визначити сукупну здатність ресурсів і бізнес-процесів, яка при поєднанні з умовами зовнішнього середовища перетворюється в можливості досягнення цілей системи. Відбувається інтеграція ресурсів, здібностей, можливостей, механізмів, і саме це дозволяє розглядати економічний потенціал як інтегрований ресурс досягнення цілей.

Новим підходом до декомпонування економічного потенціалу став процесно-пріоритетний підхід (розгляд потенціалів бізнес-процесів). Він дозволяє виокремити такі види бізнес-процесів: 1) основні – направлені на зовнішнього споживача (вантажні та пасажирські перевезення, будівництво об'єктів інфраструктури, ремонт рухомого складу тощо); 2) допоміжні (забезпечувальні) – направлені на внутрішнього споживача (матеріально-технічне забезпечення, маркетинг тощо); 3) управлінські – процеси підготовки й ухвалення рішень; 4) підтримуючі – адміністративно-господарський і юридичний відділи, бухгалтерія та ін. Структуризацію економічного потенціалу залізничної галузі, що представлений як агрегований бізнес-процес, наведено на рис. 2. До пріоритетних видів потенціалу віднесено транспортний, будівельний, експлуатаційний,

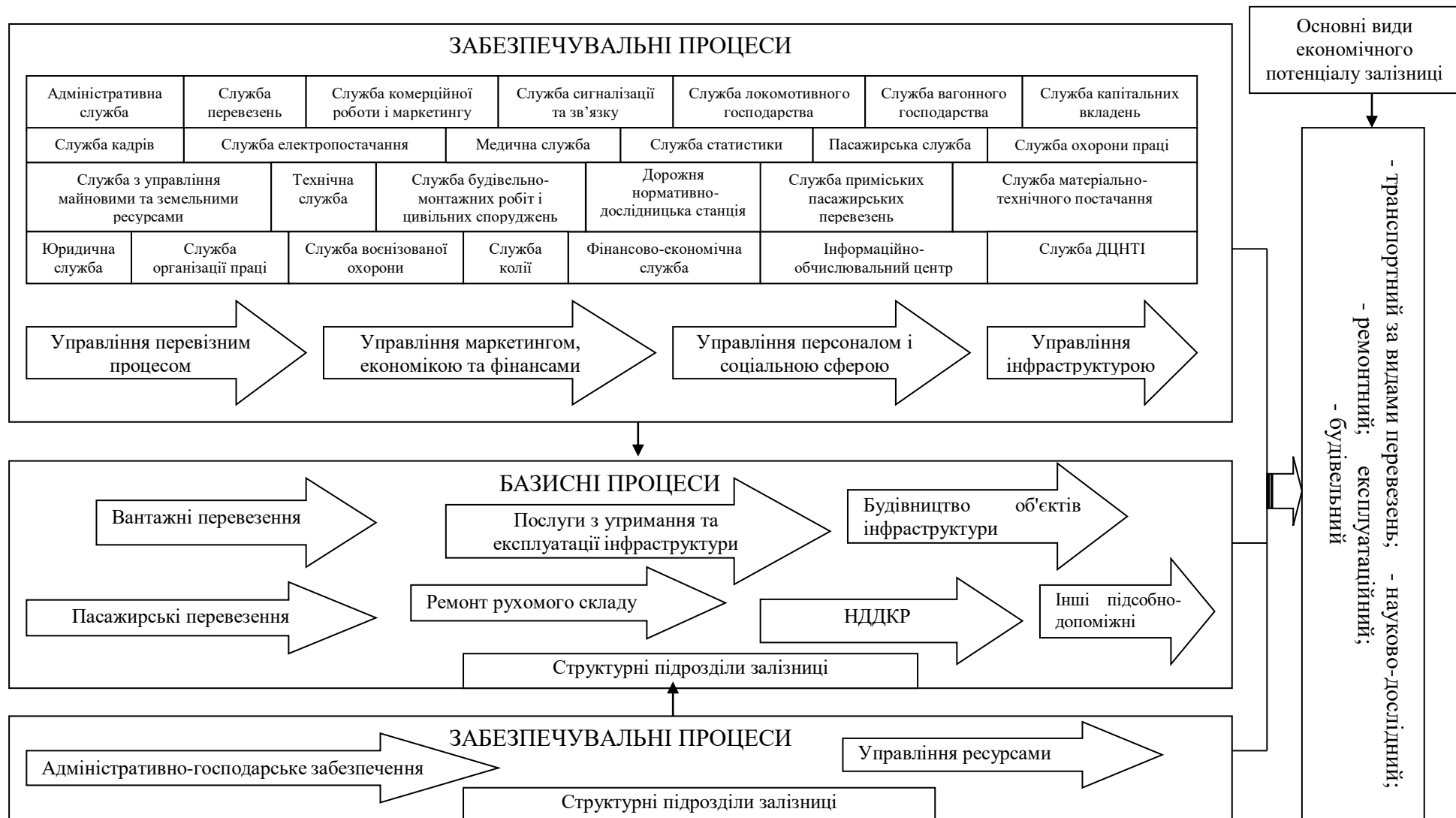


Рис. 2. Структуризація економічного потенціалу залізничного транспорту на основі процесно-пріоритетного підходу

науково-дослідний і ремонтний.

З метою визначення сутності економічної категорії «будівельний потенціал залізничного транспорту» розглянуто зміст залізничного будівництва – галузі матеріального виробництва, де результатом виробничого процесу є створення та реконструкція об'єктів залізничного транспорту з метою збільшення пропускної спроможності залізничної мережі. У сучасному розумінні залізничне будівництво – це не тільки роботи зі створення залізничного полотна, але і повний комплекс з обслуговування, розвитку та модернізації залізниць.

Грунтуючись на проведеному дослідженні сутності потенціалу та залізничного будівництва, під будівельним потенціалом залізничного транспорту розуміється здатність і можливість створювати нові або модернізувати існуючі будівельні об'єкти залізничної інфраструктури, що дозволяє удосконалити діяльність залізничного транспорту (у тому числі й за рахунок поліпшення транспортних послуг) і підвищити соціально-економічну ефективність функціонування залізничної галузі.

Сутність процесу розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту полягає в кількісних і якісних змінах бізнес-процесів, що забезпечують підвищення суспільної цінності потенціалу. Цілями його розвитку є: 1) економічні (накопичення необхідних засобів для розвитку бізнесу; застосування різних форм фінансування будівництва; зниження витрат; збільшення прибутку); 2) організаційні (збільшення частки на ринку підрядних робіт; надання нових послуг; впровадження нових систем управління будівництвом; забезпечення кваліфікованими кадрами; розширення географії ринку); 3) виробничо-технологічні (збільшення обсягів, якості та скорочення термінів будівництва; підвищення технічного рівня будівельних машин, транспортних засобів і устаткування; застосування нових матеріалів, конструкцій; освоєння нових видів продукції); 4) соціально-психологічні (надання робочих місць із справедливою оплатою праці; створення сприятливого психологічного середовища в колективі та умов для підвищення професійної підготовки кадрів). Як пріоритетні цілі розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту визначено розвиток компетенцій у нових видах будівництва (перш за все високошвидкісних магістралей, міжнародних транспортних коридорів, сучасної транспортно-логістичної інфраструктури); вихід на міжнародні ринки та участь у міжнародних проектах будівництва залізничної інфраструктури; розвиток компетенцій у галузі інжинірингу та управління крупними інфраструктурними проектами; освоєння нової техніки і впровадження інноваційних технологій і стандартів будівництва; залучення стратегічних інвесторів для розвитку, оновлення і диверсифікації виробничих потужностей, нарощування компетенцій у галузі управління будівельними проектами, використання передових технологій у будівництві.

Ефективність використання будівельного потенціалу залізничного транспорту визначається результатами управління ним. Під управлінням розвитком будівельного потенціалу розуміється синтез менеджменту, регулювання і процесів самоорганізації (рис. 3). Управління має здійснюватися на



Рис. 3. Схема механізму управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту

стратегічному (оцінка рівня розвитку на основі визначення цінності потенціалу, діагностика потенціалу розвитку, вибір і проектування стратегії розвитку) і тактичному рівнях (розроблення і впровадження заходів організаційного забезпечення реалізації стратегії та реалізації будівельного потенціалу, контроль, координація та регулювання).

У розділі 3 - "Системно-інтеграційний підхід до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України" – розкрито зміст системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту та внесено пропозиції щодо удосконалення організаційної структури управління ним; визначено характерні риси системи та організаційно-економічний механізм управління розвитком будівельного потенціалу.

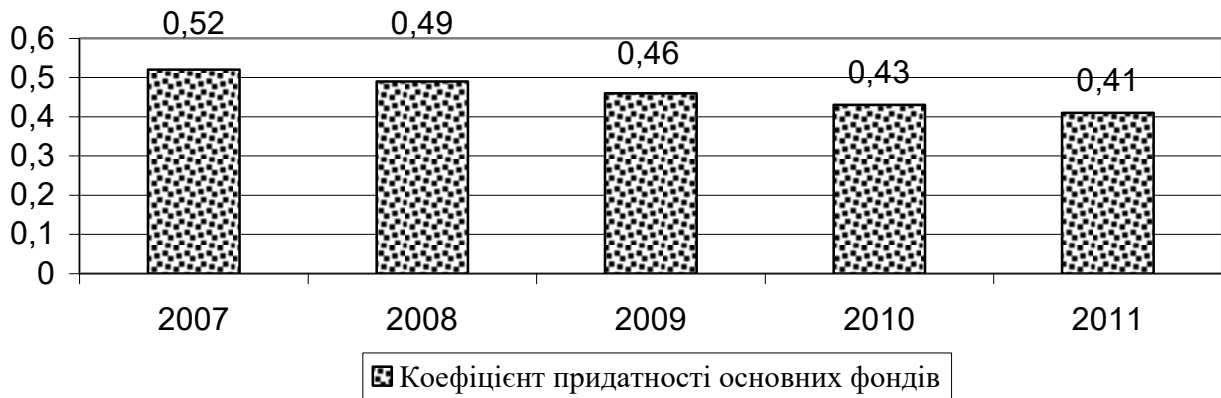
Вивчення теоретичних положень системного та інтеграційного підходів дозволило визначити сутність і доцільність застосування системно-інтеграційного підходу до управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту, який розкривається у трьох аспектах: 1) організаційний аспект - взаємозв'язок складових потенціалу за ресурсною та функціональною ознаками; 2) процесний аспект – узгодженість процесів, які забезпечують формування, реалізацію та розвиток будівельного потенціалу; 3) ситуаційний аспект - збереження надійності функціональних складових потенціалу в ситуації змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі. Отже, системно-інтеграційний підхід до управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України ґрунтується на його розгляді як складної системи, що обумовлюється функціональною різноманітністю суб'єктів, які забезпечують його формування, реалізацію та розвиток.

Історія формування структур управління будівельним потенціалом залізничного транспорту почалася зі створенням Державної адміністрації

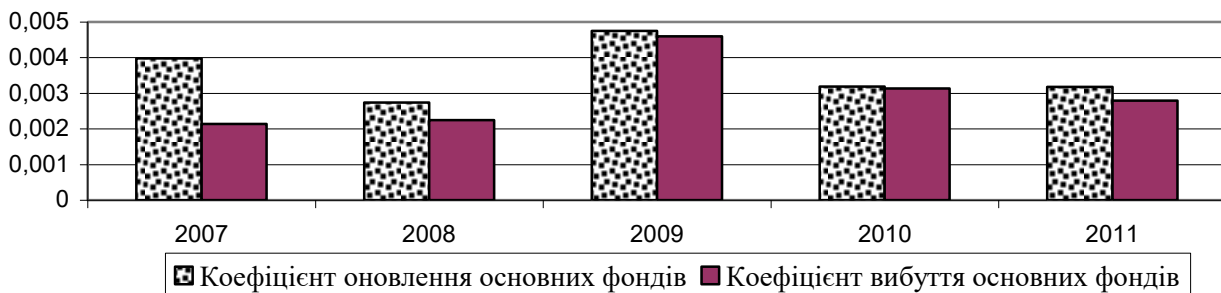
залізничного транспорту Укрзалізниця. У той час будівельні та ремонтно-будівельні підрозділи залізниць - Дорожні будівельно-монтажні трести та Служби цивільних споруд і сантехпристроїв, оперативно підпорядковувались Головному технічному управлінню (ЦТЕХ). У 2000-2001 рр. створено галузеві служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд (БМЕС) у складі Управлінь залізниць шляхом об'єднання господарства цивільних споруд, господарства водопостачання та дорожніх будівельно-монтажних трестів. Враховуючи щорічне зростання обсягів робіт з оновлення вокзальних комплексів і будівництва нових об'єктів створено Головне управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд. Зараз до складу БМЕС входять будівельно-монтажні експлуатаційні управління (БМЕУ), будівельно-монтажні поїзди (БМП), заводи залізобетонних конструкцій, Центр механізації будівельних робіт та інші. До основних видів робіт БМЕУ належать: 1) будівельно-монтажні роботи власними силами; 2) реконструкція будівель і споруд (модернізація); 3) капітальний ремонт на об'єктах власного господарства, на об'єктах інших служб залізниці; 4) підрядні роботи (зовнішній і внутрішній підряд); 5) поточний ремонт будівель і споруд, які знаходяться на балансі підприємств. Основними функціями БМП є будівництво, реконструкція та ремонт об'єктів залізниці та інших замовників, а також виконання будівельно-монтажних робіт з будівництва нових об'єктів виробничого і невиробничого призначення; організаційно-технічна експлуатація службових технічних і виробничих споруд залізниці тощо.

Існуюча організаційна структура управління будівельним потенціалом залізничного транспорту представлена структурами, стан техніко-технологічної бази яких не дозволяє виконувати масштабні будівельні проекти (рис. 4). Їх функціональні обов'язки полягають, в основному, у поточному утриманні, ремонті та модернізації об'єктів виробничого і невиробничого призначення. Підрозділи у складі БМЕС залізниць внаслідок незначних обсягів фінансування, застарілої техніко-технологічної бази виробництва, низьких темпів оновлення основних фондів, сформованого неефективного механізму постачання та розподілу матеріально-технічних ресурсів не відповідають потребам сучасного залізничного будівництва (відповідно до світових стандартів якості), не мають можливостей виконання власними силами масштабних будівельних проектів щодо розвитку міжнародних транспортних коридорів, високошвидкісного руху, об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Існуюча система управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України має низку недоліків: відсутність можливості залучення інвестиційних ресурсів, відсутність зацікавленості підрозділів у результатах діяльності, незбалансованість прав і відповідальності кожного структурного підрозділу, низька гнучкість і адаптивність до змін, несформована корпоративна культура та домінування застарілих методів управління, недостатнє застосування результатів науково-технічного прогресу, складність погодження усіх процесів тощо.

Грунтуючись на закордонному досвіді управління будівельним комплексом залізничного транспорту, що має Росія (формування окремої інтегрованої компанії ВАТ «РЖДстрой» з метою збільшення прозорості витрат на капітальне



а)



б)

Рис. 4. Динаміка показників, які характеризують стан (а) та оновлення (б) основних фондів БМП-655 (відображає загальну тенденцію розвитку техніко-технологічної бази підрозділів у складі Служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд залізниць)

будівництво та ремонт, стабілізації впливу на ринок будівельних послуг для потреб ВАТ «РЖД»), та аналізі існуючої організаційної структури управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України, який довів її недосконалість, що ускладнює гнучкість прийняття і реалізації управлінських рішень, доведено необхідність відокремлення будівництва як конкурентного виду діяльності залізничного транспорту, що супроводжується формуванням вертикально-інтегрованої структури у сфері будівництва та ремонту об'єктів залізничної інфраструктури.

Аналіз основних характеристик існуючих форм об'єднань підприємств, їх недоліків і позитивних рис дозволило обрати форму концерну як таку, яка найбільше відповідає потребам розвитку залізничного будівництва (табл. 1). Умовами формування залізничного будівельно-монтажного концерну (ЗБМК) є, по-перше, внутрішній і зовнішній попит на будівельно-монтажні роботи та продукцію об'єднання; по-друге, готовність і можливість діяльності учасників у складі об'єднання (формування моделі стратегічного партнерства).

Задоволення внутрішнього і зовнішнього попиту на послуги та продукцію ЗБМК залежить від ефективності реалізації таких основних видів діяльності: підготовка будівельної ділянки; розбирання та знесення будівель; здійснення земельних робіт; будівництво будівель і споруд; здійснення

Таблиця 1

Особливості та проблеми будівельного комплексу залізничного транспорту України, які обумовлюють і доводять доцільність створення залізничного будівельно-монтажного концерну

| Загальні особливості та проблеми будівельного комплексу залізничного транспорту | Завдання щодо врахування особливостей і вирішення проблем функціонування будівельного комплексу залізничного транспорту | Аспект проблеми, який вирішується при створенні будівельно-монтажного концерну |
|--|--|---|
| Організаційні | | |
| <p><i>Загальна особливість:</i> різноманітність зв'язків з різними організаціями, які беруть участь у виробництві будівельної продукції</p> <p align="center">↓</p> <p><i>Проблема:</i> недостатня прозорість у взаємозв'язках з контрагентами, складний механізм тендерних операцій, неефективність схем постачання матеріально-технічних ресурсів</p> | <p>Налагодження чіткої організації та координації роботи усіх учасників процесу будівництва; більш ефективної взаємодії з зовнішніми та внутрішніми постачальниками та споживачами</p> | <p>Формування ефективного централізованого управління підприємствами будівельного комплексу</p> |
| <p><i>Загальна особливість:</i> залежність процесу будівництва від зовнішнього середовища, яке формується іншими галузевими комплексами та економікою країни</p> <p align="center">↓</p> <p><i>Проблема:</i> 1) нестабільність розвитку, що є причиною зменшення значення фінансово-економічних показників результативності діяльності підприємств будівельного комплексу залізничного транспорту; 2) необхідність покладання тільки на власні фінансові можливості при реалізації стратегічно важливих будівельних проектів</p> | <p>Формування ефективних методів протидії негативним впливам і механізмів використання позитивних чинників;</p> <p>здійснення стратегічного управління розвитком будівельного комплексу залізничного транспорту в контексті інтенсифікації розвитку галузі</p> | <p>Розроблення та реалізація групової стратегії розвитку з метою збільшення адаптивності групи в цілому та її окремих учасників до зовнішніх змін;</p> <p>аккумуляція можливостей учасників об'єднання як необхідної умови забезпечення стабілізуючого впливу на ринок будівельних послуг для потреб вітчизняного залізничного транспорту</p> |
| Виробничо-технологічні | | |
| <p><i>Загальна особливість:</i> складність продукції будівництва</p> <p align="center">↓</p> <p><i>Проблема:</i> висока вартість послуг з техніко-економічного обґрунтування проекту, складання проектної документації; пошукових робіт; значна залежність від результатів інноваційного процесу</p> | <p>Тісне співробітництво з науково-дослідними, проектно-пошуковими та науковими установами</p> | <p>Формування власного, внутрішньогрупового науково-дослідного сектора, координація зв'язків між виробництвом і наукою</p> |
| <p><i>Загальна особливість:</i> значні терміни виконання будівельних проектів; масштабність будівельних проектів</p> <p align="center">↓</p> <p><i>Проблема:</i> виведення з обороту значних фінансових ресурсів, потреба у інвестиційних коштах</p> | <p>Збільшення інвестиційної привабливості будівельних проектів і виробничої потужності суб'єктів з метою зменшення циклу обертання капіталу</p> | <p>Формування економічних та організаційних умов для залучення зовнішніх інвестиційних ресурсів для розвитку потужностей будівельних організацій і реалізації будівельних проектів; формування внутрішньогрупового механізму фінансування потреб за рахунок використання можливостей фінансових установ об'єднання</p> |
| Кадрові | | |
| <p><i>Загальна особливість:</i> висока кваліфікація спеціалістів, складність умов праці та її високий рівень небезпеки</p> <p align="center">↓</p> <p><i>Проблема:</i> необхідність постійної атестації кадрів, збільшення витрат на підвищення кваліфікації кадрів та охорону праці</p> | <p>Удосконалення системи підготовки спеціалістів різних професій, формування корпоративної культури</p> | <p>Формування загальнокорпоративної системи підготовки та перепідготовки кадрів; реалізація загальнокорпоративної концепції соціальної відповідальності</p> |

загальнобудівельних робіт; будівництво залізничних магістралей, автомобільних шляхів; монтаж інженерного устаткування будівель і споруд; здійснення електромонтажних робіт; здійснення ізоляційних робіт; здійснення санітарно-технічних робіт; оренда будівельних машин та обладнання; проектування виробничих приміщень, включаючи розміщення машин та обладнання, тощо.

Основними блоками будівельно-монтажного концерну є виробничо-промисловий, фінансово-інвестиційний, маркетингово-логістичний і науково-дослідний, що пояснюється: 1) виробничим характером діяльності концерну, головна мета якого – задоволення попиту, у першу чергу залізничного транспорту, на будівельні роботи та об'єкти; 2) орієнтацією на застосування власних джерел концерну для фінансування будівельних проектів за рахунок використання фінансово-економічного механізму акумулювання коштів у межах об'єднання; 3) необхідністю застосування новітніх форм управління постачанням і збутом продукції та послуг концерну, його позиціонуванням на вітчизняному та міжнародному ринках будівельних послуг; 4) необхідністю збільшення техніко-технологічного рівня виробництва, його інноваційності та впровадження наукових основ діяльності суб'єктів концерну.

Склад потенційних учасників ЗБМК зображено на рис. 5.

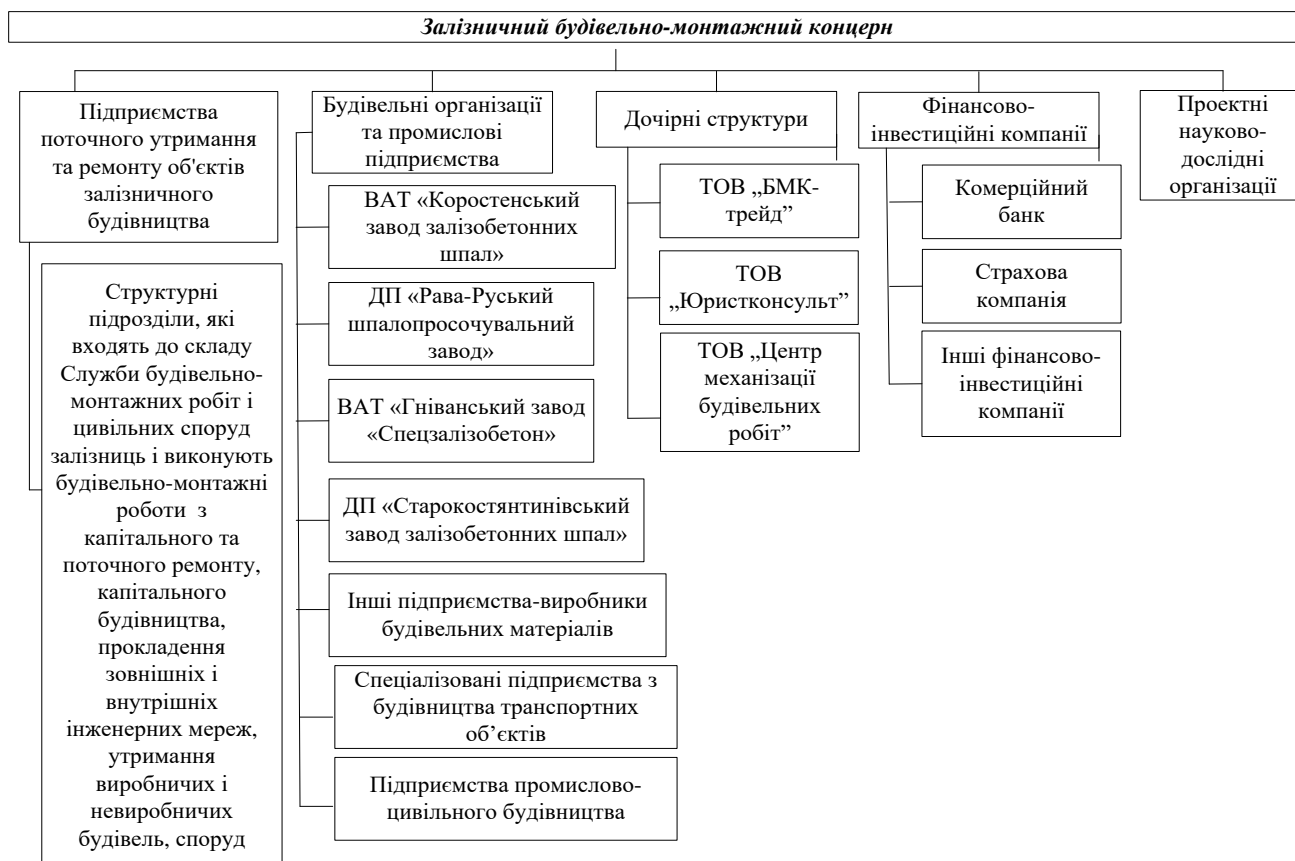


Рис. 5. Потенційні учасники залізничного будівельно-монтажного концерну

До виробничо-промислового блоку ЗБМК мають можливість увійти сторонні підприємства, які здійснюють діяльність у галузі виробництва будівельних матеріалів, у тому числі ті, які спеціалізуються на будівельних

матеріалах для залізничного транспорту. Слід розглянути можливість включення, наприклад, таких товариств, як ВАТ «Коростенський завод залізобетонних шпал», ВАТ «Гніванський завод «Спецзалізобетон», ДП «Рава-Руський шпалопросочувальний завод» і ДП «Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал», реорганізувавши їх в акціонерні товариства. Дочірніми структурами, які належать до маркетингово-логістичного блоку, стануть ТОВ «БМК-трейд» (основна діяльність пов'язана з маркетингом і комерційною діяльністю), ТОВ «Юристконсульт» (надання спектра юридичних послуг учасникам концерну, у т. ч. аналіз майнового та корпоративного стану підприємств, юридичний відбір учасників будівельно-монтажного концерну) і ТОВ «Центр механізації будівельних робіт» (надання у використанні будівельно-монтажної техніки та виконання будівельно-монтажних робіт спеціальною технікою). Фінансово-інвестиційний блок ЗБМК представлений банківськими установами, страховими компаніями та іншими фінансово-інвестиційними установами. Науково-дослідний блок представлений проектними науково-дослідними організаціями, які здатні забезпечити розроблення та супроводження експлуатаційної фази інвестиційного проекту зі спорудження та обслуговування будівельних об'єктів інфраструктури залізничного транспорту.

Система управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту є сукупністю підсистем управління, які за рахунок комплексу взаємопов'язаних організаційно-економічних, фінансово-інвестиційних та інших заходів мають управлінський вплив на формування умов забезпечення надійності та ефективності використання будівельного потенціалу з метою збільшення його суспільної цінності. При цьому надійність будівельного потенціалу залізничного транспорту обумовлюється надійністю бізнес-процесів, які уможливають його формування, використання та розвиток.

Функціями системи управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту є: 1) розроблення стратегії і тактики реалізації цілей і завдань розвитку будівельного потенціалу відповідно до стратегічних напрямків і результатів розвитку залізничної галузі (підсистема стратегічного планування змін); 2) забезпечення відповідності основного бізнес-процесу залізничного транспорту «Будівництво об'єктів інфраструктури» меті ефективної та своєчасної реалізації будівельних інвестиційних проектів галузі, забезпечення надійності бізнес-процесів (підсистема надійності бізнес-процесів); 3) забезпечення інтенсивного розвитку ресурсних складових будівельного потенціалу (підсистема управління ресурсами розвитку); 4) оцінка рівня розвитку будівельного потенціалу в аспекті його суспільної цінності (підсистема управління суспільною цінністю потенціалу) (рис. 6).

В аспекті процесного підходу до управління визначено, що можливість створювати нові або модернізувати існуючі будівельні об'єкти інфраструктури визначається результативністю, ефективністю та надійністю основних, допоміжних і забезпечувальних бізнес-процесів. Основними бізнес-процесами першого рівня – складовими основного бізнес-процесу залізничного транспорту «Будівництво об'єктів інфраструктури» - є ремонт будівельних об'єктів



Рис. 6. Організаційно-економічний механізм управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту

інфраструктури; роботи з будівництва об'єктів інфраструктури (виконання земельних робіт; спорудження штучних споруд і об'єктів; укладання верхньої будови колії; балансування та виправлення колії; будівництво залізничних переїздів; централізація колії та стрілочних переводів; перебудова контактної мережі; прирейкове будівництво); поточне утримання будівельних об'єктів інфраструктури. До числа допоміжних бізнес-процесів першого рівня віднесено консалтинг, отримання та узгодження технічних умов, проектування, здійснення функцій генпідрядника та генпроектувальника, технічне обстеження та експертиза будівельних об'єктів інфраструктури.

У розділі 4 - "**Методичні положення формування стратегії розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту**" – запропоновано методичний підхід до оцінки рівня розвитку будівельного потенціалу на основі визначення його цінності для суспільства; розкрито методичний підхід до діагностики будівельного потенціалу залізничного транспорту на основі процесно орієнтованого підходу; розроблено матрицю стратегічного вибору альтернатив

розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту.

Досліджено підходи щодо оцінки економічного потенціалу та визначено, що найбільше розповсюдження отримали порівняльні вартісні та відносні оцінки, які ґрунтуються на співставленні фактичних значень з нормативними, плановими та ін. При цьому серед сукупності оціночних показників домінують показники ключових факторів успіху, які відображають рівень конкурентоспроможності. Однак використання цього підходу для оцінки рівня розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту ускладнено з погляду на монопольне положення галузі. У зв'язку з цим автор вважає доцільним застосування ціннісного підходу до оцінки реалізованого будівельного потенціалу, який базується на визначенні його цінності для різних категорій стейкхолдерів. Методика оцінки включає: 1) виокремлення основних стейкхолдерів бізнесу та формування системи показників цінності будівельного потенціалу; 2) встановлення вагомості груп показників і показників у групах на основі експертних оцінок, нормування чинників і застосування методу аналізу ієрархій; 3) визначення бальних оцінок показників; 4) формування комплексного показника рівня розвитку будівельного потенціалу. До параметрів, які відображають цінність будівельного потенціалу, віднесено: а) якість будівельних робіт; б) виконання договірних зобов'язань; в) персонал; г) матеріально-технічна база; д) фінансова надійність; е) соціально-екологічна відповідальність; ж) зовнішні економічні ефекти.

Ефективна реалізація будівельного потенціалу залізничного транспорту вимагає поряд з оцінкою його можливостей у зовнішньому середовищі врахування стану внутрішнього середовища, що в сукупності забезпечує реалізацію стратегії розвитку. З цією метою розкрито методичний підхід до діагностики будівельного потенціалу залізничного транспорту, яка ґрунтується на використуванні процесно орієнтованих підходів і проводиться у такій послідовності: 1) визначення важливості бізнес-процесів; 2) формування системи показників для оцінки поточного функціонування бізнес-процесу; 3) проведення оцінювання.

Враховуючи специфіку будівельного потенціалу, для оцінки результативності бізнес-процесів запропоновано використовувати показники:

– на вході – показники забезпеченості ресурсами (рівень забезпеченості кадрами та рівень їх професіоналізму, рівень придатності основних засобів, якості матеріальних ресурсів і співвідношення позикових і власних засобів);

– у процесі – показники якості бізнес-процесу (проблемність, урегульованість, фрагментарність і рівень зрілості бізнес-процесів);

– на виході – показники результативності бізнес-процесу (досягнення цілей, використання витрат, дотримання часу на виконання бізнес-процесу, комплексний показник рівня якості продукції).

Кожну складову представляє зведений показник, що формується на основі рівнозначних часткових показників. Область існування зведених і часткових показників графічно зображено у вигляді трикутної піраміди АОВС у тривимірних декартових координатах, що наведена на рис. 7.

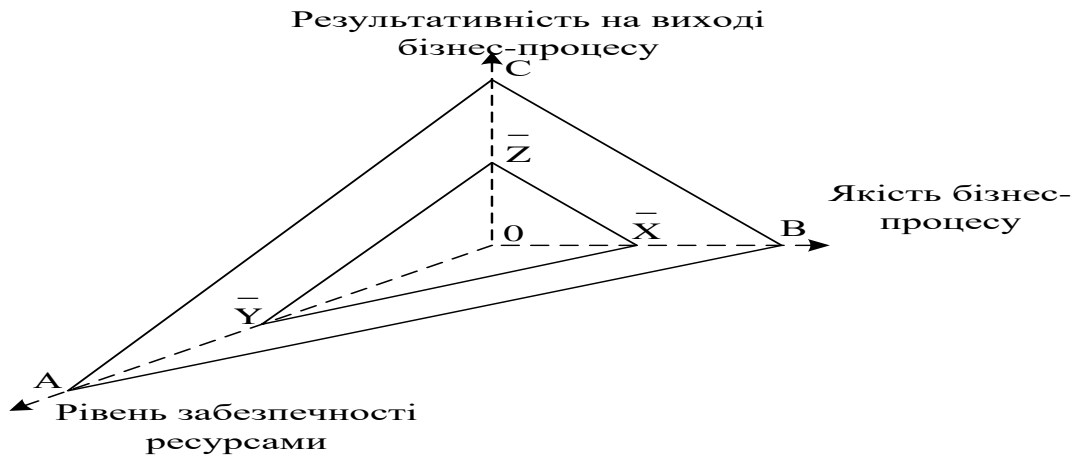


Рис. 7. Область оцінки будівельного потенціалу за процесно орієнтованим підходом

Інтегральний показник результативності бізнес-процесу підприємства (зокрема структурного підрозділу залізничного транспорту) визначається як

$$I_{pbn} = \sqrt[3]{I_b \cdot I_n \cdot I_{vix}}, \quad (1)$$

де I_b – рівень результативності i -го бізнес-процесу на вході;

I_n – рівень результативності i -го бізнес-процесу в процесі;

I_{vix} – рівень результативності i -го бізнес-процесу на виході.

Середньозважене значення рівня результативності будівельного потенціалу з урахуванням різних бізнес-процесів визначається в такий спосіб:

$$IP_{36} = \sum_{i=1}^n I_{pbn_i} \cdot Y_i, \quad (2)$$

де Y_i – важливість i -го бізнес-процесу (характеризує ступінь внеску в досягнення стратегічної мети компанії).

Стратегія розвитку є генеральною програмою дій з постійного підвищення результативності бізнесу на довгостроковий період часу, що забезпечить стійкість позицій підприємства. Стратегія розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту спрямована на підвищення його результативності для різних стейкхолдерів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища. Генеральними стратегіями розвитку будівельного потенціалу є:

- спеціалізація – базується в основному на реалізації специфічних ключових чинників розвитку при незначних масштабах діяльності (зосередження на існуючих видах діяльності в межах свого сегмента ринку);
- концентрація – те саме, але при значних масштабах діяльності (тобто з виходом на нові сегменти цього ж ринку);
- інтеграція – базується на реалізації універсальних ключових чинників

розвитку при незначних масштабах діяльності та забезпечує вихід на нові ринки;
 - квазіінтеграція - базується на реалізації універсальних ключових чинників розвитку при значних масштабах діяльності та забезпечує вихід на кардинально нові ринки.

Основний сценарій розвитку будівельного потенціалу визначається типом глобальної стратегії розвитку, яка відображає стратегічні цілі. При визначенні стратегічних позицій, тобто співвідношення внутрішніх можливостей і зовнішніх сил і обставин, необхідно враховувати цінність бізнесу та його внутрішню результативність. На основі цього визначено три типи вихідних позицій для розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту: 1) низький рівень цінності та внутрішньої результативності – позиція захисту; 2) середній рівень – наступальна позиція; 3) високий рівень – позиція утвердження.

Визначення стратегічних альтернатив розвитку відбувається шляхом співвідношення позицій і генеральних стратегій розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту (рис. 8).

Тип базової стратегії

| | | | |
|------------------------|--|---|---|
| Квазіінтеграція | Реформування діяльності на основі розвитку інтеграційних процесів і бізнес-комунікацій | Вихід на нові масштаби діяльності | Закріплення статусу лідера, вихід на глобальний масштаб |
| Інтеграція | Реорганізація та розвиток співпраці | Розвиток ринку | Утвердження переваг на нових ринках |
| Концентрація | Нарощування компетенцій | Вибіркова експансія на галузевому ринку | Повна експансія на галузевому ринку |
| Спеціалізація | Мінімізація ризику | Підвищення якості | Підвищення результативності |
| | Захисту | Наступальна | Утвердження |

Позиція в бізнес-середовищі

Рис. 8. Матриця вибору стратегічних альтернатив розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту

Стратегічний вибір альтернатив розвитку включає такі етапи: 1) аналіз внутрішнього та зовнішнього середовища; 2) визначення стратегічної позиції; 3) формування стратегічних альтернатив; 4) вибір стратегій і формування стратегічного набору.

У розділі 5 - "**Організаційно-економічні механізми реалізації стратегії розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту України**" – розроблено підхід до забезпечення цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту в аспекті корпоративного навчання та

інноваційного консалтингу; визначено методологічні положення інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу в межах ЗБМК; визначено можливості та специфіку концепції життєвого циклу при реалізації проектів будівництва швидкісних магістралей; розглянуто трисекторну модель виробничої підсистеми ЗБМК в аспекті забезпечення його конкурентоспроможності.

В основі забезпечення цінності реалізованого будівельного потенціалу знаходяться знання, джерелом формування яких є система корпоративної освіти і консалтингова діяльність. Вона є засобом підвищення ефективності підготовки та результативності реалізації інвестиційно-інноваційних будівельних проектів залізничного транспорту. Оскільки вони безпосередньо впливають на головний ресурс розвитку будь-якого підприємства - інтелектуальний потенціал, то управління ними повинно розглядатися в межах єдиної системи. При цьому, враховуючи те, що розвиток будівельного потенціалу відбувається в межах інтеграційного об'єднання, необхідним визначено створення групової системи забезпечення цінності будівельного потенціалу за рахунок впровадження інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи.

В основі формування цінності будівельного потенціалу залізничного транспорту знаходиться управління внутрішніми трансформаційними процесами групи. Їх взаємозв'язок показано на основі методології IDEFO шляхом побудови контекстної та декомпозиційних діаграм (рис. 9). Контекстна діаграма моделі формування цінності будівельного потенціалу залізничного транспорту включає такі елементи: 1) «вхід» - інформація з корпоративної бази даних, інформація по проектах та перебігу їх реалізації; 2) «вихід» - організований інтегрований інноваційний процес, інтеграція виробничих та управлінських підсистем учасників групи, комплект організаційно-управлінської документації та цінність будівельного інвестиційно-інноваційного проекту; 3) «управління» - статутні документи, нормативно-правова база та регламентуюча документація у вигляді програм інвестиційно-інноваційних проектів за пріоритетами реалізації; 4) «механізм» - керівництво ЗБМК, керівник проекту, учасники групи, інноваційний консалтинг і корпоративне навчання. Все це дозволяє визначити такі характерні риси процесу формування цінності будівельного потенціалу залізничного транспорту:

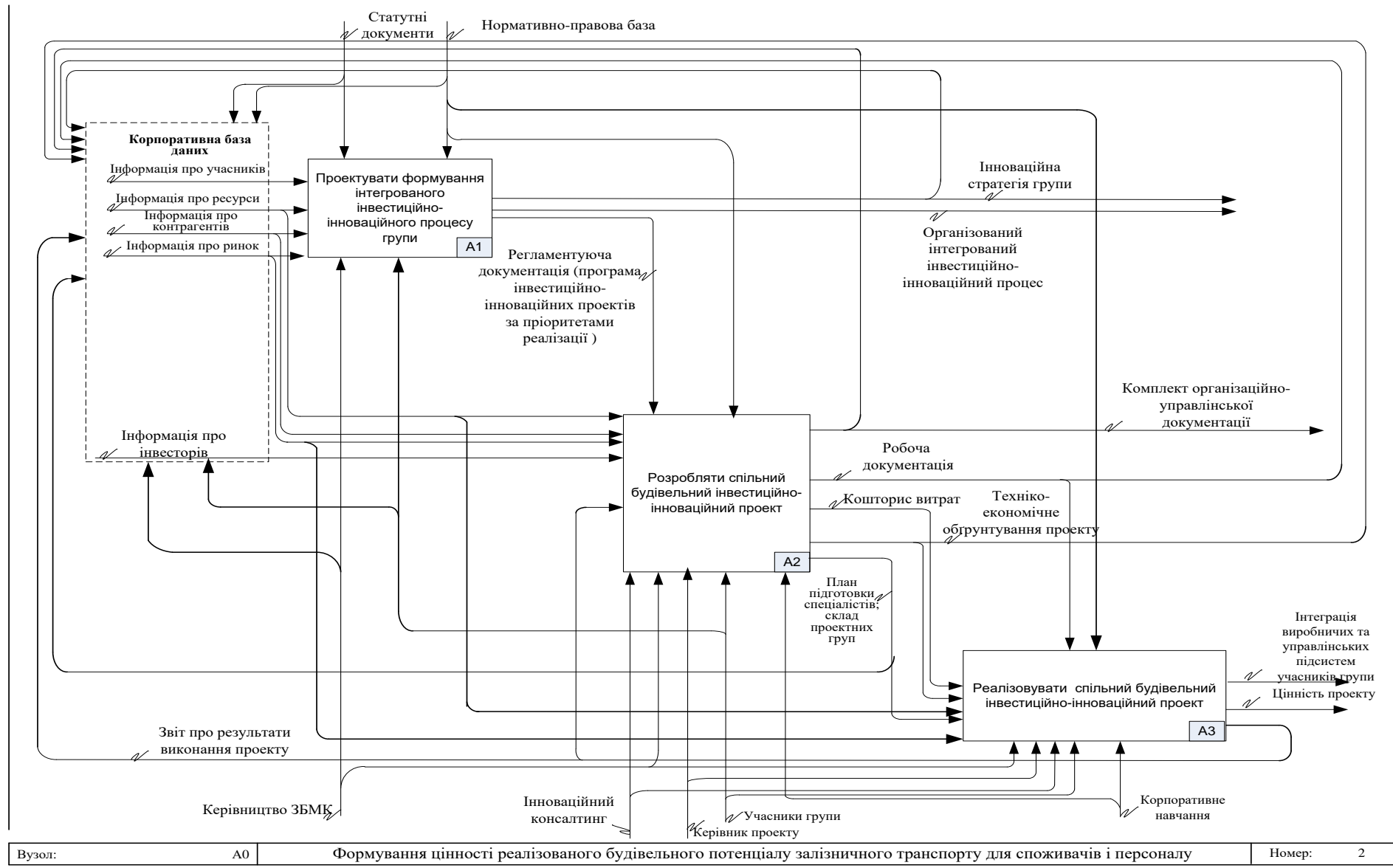
а) процес складається з трьох основних бізнес-процесів, обрання яких у якості складових материнського бізнес-процесу пояснюється, по-перше, доцільністю взаємодії суб'єктів для реалізації будівельного потенціалу; по-друге, встановленням можливості формування цінності потенціалу внаслідок реалізації будівельних інвестиційно-інноваційних проектів;

б) об'єднання та акумуляція вхідних і вихідних інформаційних потоків у межах корпоративної бази даних;

в) встановлення об'єктів управління: інноваційний процес у межах групи, інвестиційно-інноваційні проекти та персонал учасників групи;

г) визначення в якості ключових механізмів формування цінності будівельного потенціалу інноваційного консалтингу та корпоративного навчання.

Визначено, що інтегрований інвестиційно-інноваційний процес (ІнІП) є



Вузол: A0 | Формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту для споживачів і персоналу | Номер: 2

Рис. 9. Декомпозиційна діаграма процесу формування цінності будівельного потенціалу залізничного транспорту

таким, який планується, організується та контролюється учасниками групи підприємств, що об'єднують технічні, технологічні, організаційні, ресурсні, інформаційні та інші можливості та компетенції заради спільної реалізації інвестиційно-інноваційних проектів з обов'язковим налагодженням зв'язків з зовнішнім середовищем проекту. Функціональними блоками процесу проектування формування ІнПП групи визначено: 1) закріплення необхідності спільних дій в інвестиційно-інноваційній діяльності учасників групи (A11); 2) стратегічне планування спільних дій і механізмів реалізації ІнПП (A12); 3) практична реалізація ІнПП (A13). Можливий склад робіт у межах кожного блока наведено в табл. 2.

Таблиця 2

Склад робіт, які відповідають процесу проектування формування ІнПП групи

| Етап | Склад робіт етапу |
|------|---|
| A11 | A111 – визначення складу учасників ІнПП групи; A112 – попередня оцінка доцільності формування ІнПП групи для кожного з учасників, групи в цілому, споживачів інноваційного продукту та персоналу підприємств-учасників; A113 – затвердження документації щодо спільного здійснення інвестиційно-інноваційної діяльності |
| A12 | A121 – розроблення стратегії спільної діяльності учасників групи при організації ІнПП; A122 – встановлення механізмів ресурсного та організаційного забезпечення ІнПП; A123 – затвердження порядку та механізмів визначення пріоритетності напрямків інвестиційно-інноваційної діяльності групи |
| A13 | A131 – впровадження сучасних механізмів реалізації та координації ІнПП; A132 – розроблення програми будівельних інвестиційно-інноваційних проектів за пріоритетами реалізації; A133 – оцінка якості та ефективності підпроцесів ІнПП |

Останнім підпроцесом формування та виконання ІнПП групи визначено оцінку його якості та ефективності, яку пропонується здійснювати в межах методики ефективності управління знаннями групи. Результати ІнПП визначаються цінністю кожного учасника групи, який бере в ньому участь:

$$Ц_{sj} = \frac{P_j(Y_j - C_j)}{(1+i)^j}, \quad (3)$$

де S - підприємство-учасник ІнПП;

j - період, за який здійснюється розрахунок (оскільки цінність учасника можна оцінити тільки за результатами діяльності, то початковим роком розрахунку є

перший);

P_j - вірогідність участі S -го учасника в j -му році реалізації ІнПП;

Y_j - річний дохід учасника від участі в організації та реалізації ІнПП;

C_j - витрати учасника на обслуговування організації та реалізації ІнПП;

i - ставка дисконтування.

Вартість кожного учасника для групи визначається різницею між цінністю його участі в ІнПП за період $[2; \infty]$ і його первісною цінністю в перший рік участі у ІнПП, що характеризує важливість учасника для групи.

Ефективність організації інвестиційно-інноваційного процесу в межах будівельно-монтажного концерну та забезпечення взаємозв'язку його результативності з процесами корпоративного навчання, розвитку людського капіталу та інноваційного консалтингу простежується на діаграмі процесу реалізації спільного будівельного інвестиційно-інноваційного проекту (рис. 10). Серед етапів цього бізнес-процесу: оцінка рівня розвитку людського капіталу учасників інвестиційно-інноваційного проекту; реалізація заходів щодо розвитку їхнього людського капіталу; реалізація механізму збільшення лояльності персоналу учасників проекту; організація потокових процесів між учасниками та зовнішнім середовищем; виробнича діяльність у межах проекту; комерціалізація результатів як окремих етапів інвестиційно-інноваційного проекту, так і його результатів; розроблення методичного підходу щодо визначення цінності будівельного інвестиційно-інноваційного проекту для стейкхолдерів та розроблення системи моніторингу процесу його реалізації; оцінка комерційної, бюджетної ефективності проекту; підготовка необхідної документації.

Реалізація великомасштабних проектів залізничного будівництва потребує інвестиційно-фінансового забезпечення, що розглянуто відповідно до моделі життєвого циклу. Зважаючи на те, що основними залізничними будівельними проектами мають стати будівництво швидкісних магістралей, розглянуто можливості та специфіку концепції життєвого циклу при їх реалізації.

Аналіз витрат на будівництво залізничних колій показує, що загальна вартість такого проекту складається з певних елементів. У вартість ділянки входить сукупність об'єктів, які можуть розглядатися окремо, а також мають різний термін життєвого циклу. У зв'язку з цим необхідно вартість життєвого циклу ділянки залізничної колії визначати у такий спосіб:

$$Вжц = a \cdot \sum Kki \cdot Вжци, \quad (4)$$

де a – коефіцієнт дисконтування;

Kki – коефіцієнт коригування терміну життєвого циклу i -го об'єкта по відношенню до терміну життєвого циклу колії;

$Вжци$ – вартість життєвого циклу i -го об'єкта ділянки залізничної колії.

Загальна вартість життєвого циклу розраховується як

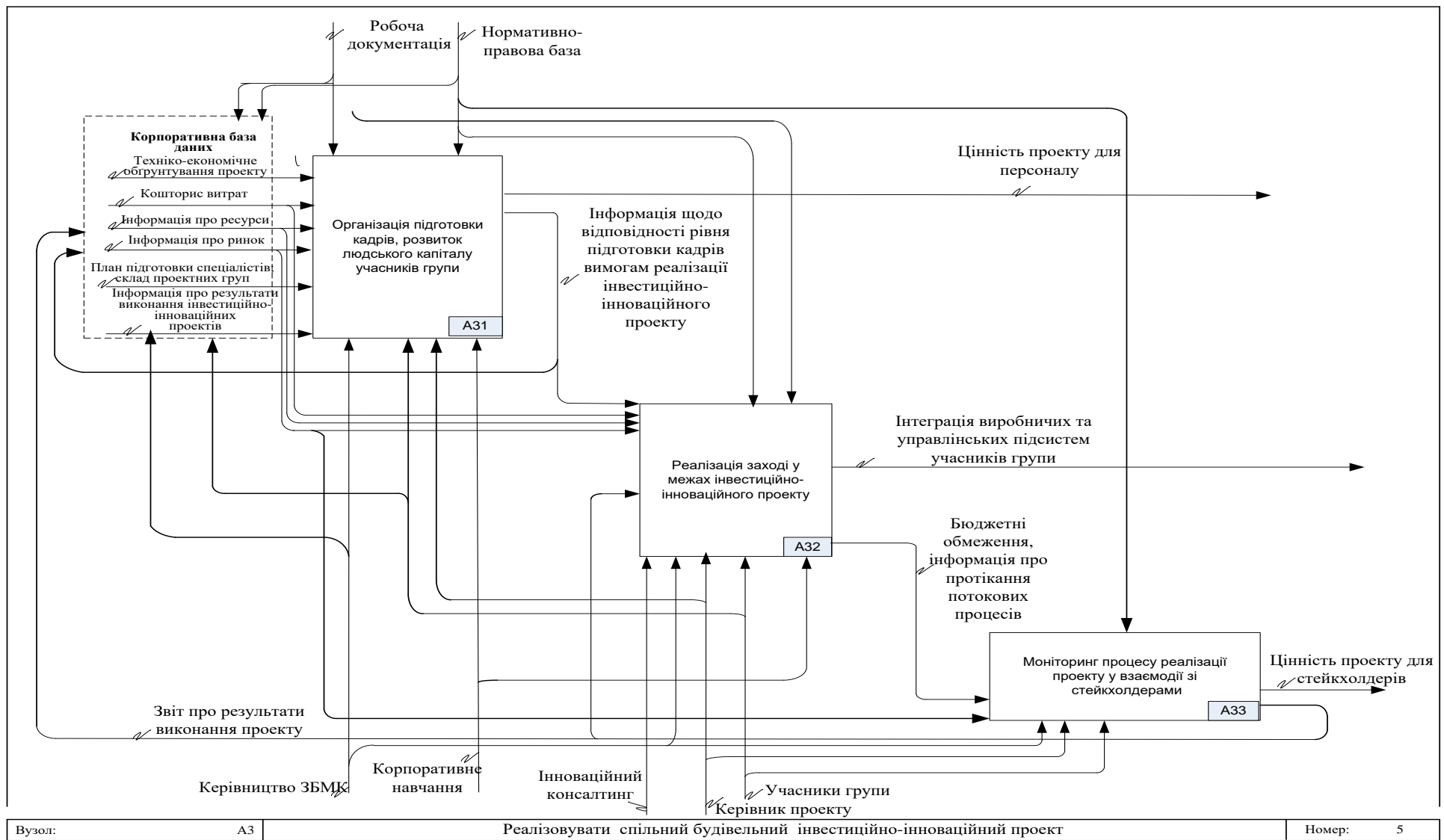


Рис. 10. Діаграма процесу реалізації спільного будівельного інвестиційно-інноваційного проекту

$$Вжці = Вжц к + Вжц шс + Вжц п + Вжц рп + Вжцо, \quad (5)$$

де $Вжц к$ – вартість життєвого циклу колії;

$Вжц шс$ – вартість життєвого циклу штучних споруд;

$Вжц п$ – вартість життєвого циклу пристроїв;

$Вжц рп$ – вартість життєвого циклу розподільних пунктів;

$Вжцо$ – вартість життєвого циклу житлово–цивільних об'єктів.

Визначення вартості життєвого циклу проекту є доцільним при розрахунку їх ефективності, оскільки дозволяє врахувати розмір витрат при експлуатації, на ремонт і поточне утримання.

У цілому послідовність реалізації стратегії фінансування будівельних інвестиційно-інноваційних проектів включає: формування переліку основних економічних показників проекту; визначення і класифікацію абсолютних і відносних чинників проекту; систематизацію існуючих джерел фінансування; визначення граничних значень абсолютних і відносних чинників; відбір доступних джерел фінансування на підставі рейтингу фінансових інструментів.

Основним критерієм існування конкурентної переваги ЗБМК є збільшення кількості і вартості замовлень, що можливо в результаті забезпечення конкурентоспроможності послуг і продукції. Найбільш вагомими чинниками, які впливатимуть на конкурентоспроможність послуг, є їх якість, ціна та швидкість подачі на ринок. Окрім зазначеного, перспективи співпраці з замовниками залежать від можливості задоволення продукцією певної потреби споживачів, вартості її повного життєвого циклу. Таким чином, критеріями конкурентоспроможності ЗБМК можуть бути як конкурентоспроможність продукції та послуг, так і конкурентоспроможність процесів його діяльності. Оскільки ЗБМК є формою об'єднання учасників, то конкурентоспроможність кожного з них позначається на конкурентоспроможності послуг і продукції концерну та є результатом їх співпраці. Внутрішніми чинниками забезпечення конкурентоспроможності продукції/послуг групи визначаємо: 1) розподіл праці та інвестицій між секторами групи; 2) рівень скоординованості дій учасників; 3) ефективність інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу; 4) модель управління знаннями групи. Важливим для групи є формування механізму оптимального розподілу інвестиційних ресурсів між секторами виробничої підсистеми ЗБМК, серед яких матеріальний сектор з виробництва предметів праці (виробництво будівельних матеріалів, напівфабрикатів, комплектуючих тощо); фондостворюючий – з виробництва засобів праці (виробниче будівництво, будівництво об'єктів залізничної інфраструктури, будівництво штучних споруд тощо); споживчий – з виробництва предметів споживання (цивільне будівництво).

ВИСНОВКИ

Результати дослідження є підставою для таких висновків:

1. В економіці України посилюється дисбаланс між стратегічними завданнями соціально-економічного розвитку та можливостями їх вирішення, що

супроводжується скороченням ресурсної бази економічного зростання, зменшенням інвестиційної активності та норм накопичення. Усунення обмежень економічного зростання визначається сукупністю чинників, серед яких домінують об'єктивні чинники розвитку, що визначаються дією економічних законів; чинники державного регулювання економіки, структурної трансформації та духовно-моральної перебудови суспільства. Зростає актуальність розроблення наукових підходів до реалізації ефективної політики розвитку вітчизняного промислового, транспортного та будівельного комплексів, що обумовлює стійкий розвиток економіки та збільшення конкурентоспроможності країни.

2. Впливаючи на вирішення соціально-економічних проблем суспільства, залізничний транспорт здатний вирішити такі з них, як мобільність населення, розвиток територій, територіальна єдність населення тощо. Це залежить від рівня розвитку його будівельного комплексу, що створює нові та удосконалює існуючі об'єкти інфраструктури. Проблеми, які ускладнюють його функціонування, мають організаційну, управлінську, виробничо-технологічну та ресурсно-забезпечуючу природу, що визначає необхідність реформування будівельного комплексу з метою виведення в конкурентний сектор діяльності шляхом формування вертикально-інтегрованих структур галузі.

3. Проведений аналіз сутності потенціалу та підходів до його декомпонування визначив застосування процесно-пріоритетного підходу при вивченні будівельного потенціалу залізничної галузі, що дозволило виокремити його як базисний для підприємств галузі та визначити основні складові, що в майбутньому забезпечить ефективне управління його розвитком. Концепція такого управління визначає методологію, технологію управління розвитком і особливою тим, що методичний інструментарій представлено як синтез методів регулювання, менеджменту та самоорганізації.

4. Поєднуючи риси системного та інтеграційного підходів до управління розвитком, системно-інтеграційний підхід розкривається в організаційному, процесному та ситуаційному аспектах і ґрунтується на розгляді будівельного потенціалу залізничного транспорту як складної системи. Враховуючи недосконалість існуючої організаційної структури управління будівельним потенціалом, яка не дозволяє якісно реалізовувати напрямки розвитку галузі, внесено пропозиції щодо доцільності формування вертикально-інтегрованої структури у сфері галузевого будівництва та реалізації будівельних інвестиційно-інноваційних проектів.

5. Врахування позитивного досвіду залізничного транспорту Росії дозволило визначити необхідність створення будівельно-монтажного концерну залізничного транспорту України. Поєднання процесів функціонування його учасників здатне організувати ефективне централізоване управління підприємствами будівельного комплексу, розробити та реалізувати групову стратегію розвитку з метою збільшення адаптивності групи в цілому та її окремих учасників до зовнішніх змін; сформувані економічні та організаційні умови залучення зовнішніх інвестиційних ресурсів для розвитку потужностей будівельних організацій і реалізації будівельних проектів; створити

внутрішньогруповий механізм фінансування потреб за рахунок використання можливостей фінансових установ об'єднання тощо.

6. Система управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту є цілеспрямованою системою, взаємозв'язок складових якої визначено загальною метою функціонування. До складових такої системи належать, крім входу і виходу, цілі та завдання, функції та інструменти, методи і принципи управління. Відмінністю авторського підходу є визначення підсистеми життєздатності бізнес-процесів, яка спирається на управління бізнес-процесами та врахування суспільної цінності потенціалу. Реалізація розробленого організаційно-економічного механізму управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту дає можливість досягти збільшення його рівня і забезпечити заплановану результативність діяльності галузі.

7. Оскільки будівельний потенціал розглядається як агрегований бізнес-процес, рівень розвитку якого визначається суспільною цінністю, то використання запропонованого методичного підходу до оцінки його цінності для різних категорій стейкхолдерів дозволяє встановити рівень розвитку будівельного потенціалу для суспільства.

8. Ефективне використання будівельного потенціалу залізничного транспорту ґрунтується на результатах оцінки можливостей як зовнішнього середовища, так і внутрішнього стану, що складає основу забезпечення реалізації стратегії розвитку. Враховуючи зазначене, розроблений методичний підхід до діагностики будівельного потенціалу залізничного транспорту на основі процесно орієнтованого підходу використовує три види показників (входу, процесу, виходу) і дозволяє отримати середньозважене значення рівня результативності будівельного потенціалу з урахуванням різних бізнес-процесів.

9. Специфіка внутрішнього та зовнішнього середовища реалізації будівельного потенціалу визначила необхідність розроблення матриці вибору стратегічних альтернатив його розвитку, в основі якої знаходиться співвідношення позицій і генеральних стратегій розвитку. Тобто стратегічний вибір залежить від способу інтеграції в бізнес-простір і від конкретної бізнес-позиції. У будь-якому випадку це буде взаємодія з бізнесом, що знаходиться в сусідній бізнес-позиції, або перехід в інші більш перспективні бізнес-позиції.

10. В умовах економіки знань важливим для суб'єктів економічної діяльності стає формування та реалізація методології забезпечення цінності діяльності для персоналу та споживачів. Для системи розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту її реалізація пов'язана з формуванням системи управління знаннями в межах будівельно-монтажного концерну. Методологічні аспекти їх впливу на забезпечення цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту визначено за допомогою системно-кібернетичних схем.

11. Розроблено теоретичні положення реалізації інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи: розкрито його зміст, етапи реалізації та склад робіт кожного етапу; запропоновано модель визначення результативності інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу в аспекті розрахунку цінності

та вартості кожного учасника групи. Це дозволить підвищити ефективність організації інвестиційно-інноваційного процесу в межах будівельно-монтажного концерну та забезпечити взаємозв'язок його результативності з процесами корпоративного навчання, розвитку людського капіталу та інноваційного консалтингу.

12. Організаційна структура будівельно-монтажного концерну робить можливим реалізацію спільних будівельних інвестиційно-інноваційних проектів. Їх переваги визначаються у збільшенні ресурсних, технічних, технологічних, організаційних можливостей. Проектний характер управління реалізацією проектів характеризує гнучкість і швидкість адаптації до зміни умов зовнішнього та внутрішнього середовища групи.

13. Визначаючи ключовою проблемою розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту обмеженість фінансового забезпечення реалізації будівельних інвестиційно-інноваційних проектів, встановлено доцільність врахування життєвого циклу в процесі їх техніко-економічного обґрунтування. Це завдання вирішується за допомогою використання моделі розрахунку вартості життєвого циклу ділянки залізничної колії в аспекті впровадження швидкісних перевезень, яка включає вартість життєвого циклу колії, штучних споруд, пристроїв, розподільних пунктів, житлово-цивільних об'єктів.

14. Розгляд внутрішніх чинників забезпечення конкурентоспроможності послуг/продукції будівельно-монтажного концерну встановив, що вони об'єднують чинники забезпечення конкурентоспроможності продукції/послуг, процесів окремих учасників групи та групи в цілому. Останні пов'язані з розподілом праці та інвестицій між секторами групи; рівнем скоординованості дій учасників; ефективністю інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу та моделлю управління знаннями групи.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Чупир О. М. Будівельний потенціал залізничного транспорту в контексті формування підґрунтя стійкого розвитку національної економіки: монографія / О. М. Чупир. — Харків : УкрДАЗТ, 2012. — 258 с.
2. Чупир О. М. Методологічні аспекти управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України: монографія / О. М. Чупир. — Харків : УкрДАЗТ, 2012. — 391 с.

Статті в наукових фахових виданнях

3. Чупир О. М. Основні елементи процесу стратегічного управління розвитком підприємства з урахуванням потенціалу підприємства та мінливих факторів макро- та мікросередовища / О. М. Чупир, Я. А. Ямантаєва // Науковий вісник будівництва : зб. наук. праць / Хар. держ. техн. ун-т буд-ва і арх-ри. —

Харків, 2009. — Вип. 53. — С. 286–294. (*Особистий внесок автора: запропоновано модель процесу стратегічного управління розвитком підприємства на основі діагностики потенціалу підприємства.*)

4. Чупир О. М. Планування витрат на соціальний розвиток колективу підприємства згідно кількісного визначення соціальних пріоритетів / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2009. — № 28. — С. 232–234.

5. Чупир О. М. Дослідження системи управління соціальними процесами на підприємстві та стратегії управління соціальним розвитком його колективу / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2010. — Вип. 29. — С. 418–421.

6. Чупир О. М. Кваліметрична оцінка діяльності управлінського персоналу будівельної організації / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2011. — Вип. 33. — С. 321–325.

7. Чупир О. М. Роль будівельного комплексу в процесах інтеграції України до світового господарства / О. М. Чупир // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць / Одес. нац. мор. ун-т. — Одеса, 2011. — № 37(4). — С. 227–235.

8. Чупир О. М. Напрямки підвищення ефективності функціонування будівельного комплексу України в посткризовий період / О. М. Чупир // Вісн. Хмельницьк. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. — Хмельницький, 2011. — № 5, т. 4. — С. 239–242.

9. Чупир О. М. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю будівельних компаній / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2011. — № 35. — С. 186–190.

10. Чупир О. М. Фактори економічного зростання та розвитку національної економіки / В. Л. Дикань, О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2011. — № 36. — С. 15–22. (*Особистий внесок автора: систематизовано фактори економічного зростання та розвитку національної економіки.*)

11. Чупир О. М. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2012. — № 37. — С. 165–169.

12. Чупир О. М. Інтегрований інвестиційно-інноваційний процес групи підприємств: сутність та послідовність реалізації / О. М. Чупир // Маркетинг і менеджмент інновацій. — Суми, 2012. — № 1. — С. 215–219.

13. Чупир О. М. Сутнісно-змістова характеристики будівельного потенціалу підприємств залізничної галузі / О. М. Чупир // Економічний простір : зб. наук. праць / Придніпр. держ. акад. буд-ва та архіт. — Дніпропетровськ, 2012. — № 57. — С. 253–257.

14. Чупир О. М. Структуризація потенціалу підприємств залізничної

галузі: новий підхід / О. М. Чупир // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. — Хмельницький, 2012. — № 2, т. 1. — С. 25–29.

15. Чупир О. М. Дослідження сутності розвитку будівельного потенціалу підприємств / О. М. Чупир // Комунальне госп-во міст. Сер. Економічні науки : наук.-техн. зб. — Харків, 2012. — № 102–106.

16. Чупир О. М. Управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту з позиції системно-інтеграційного підходу / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2012. — № 38. — С. 332–336.

17. Чупир О. М. Методичний підхід до оцінки рівня розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту / О. М. Чупир // Економічний простір : зб. наук. праць / Придніпр. держ. акад. буд-ва та архіт. — Дніпропетровськ, 2012. — № 61. — С. 220–225.

18. Чупир О. М. Теоретичні положення забезпечення цінності будівельного потенціалу залізничного транспорту / О. М. Чупир // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. — Хмельницький, 2012. — № 4, Т. 1. — С. 82–87.

19. Чупир О. М. Вибір стратегічних альтернатив розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту / О. М. Чупир // Маркетинг і менеджмент інновацій. — Суми, 2012. — № 2. — С. 220–226.

20. Чупир О. М. Концепція управління будівельним потенціалом залізничного транспорту України / О. М. Чупир // Залізничний транспорт. — Київ, 2012. — № 3–4. — С. 90–93.

21. Чупир О. М. Інвестиційно-фінансове забезпечення будівництва об'єктів залізничної інфраструктури [Електронний ресурс] / О. М. Чупир // Ефективна економіка. — 2012. — № 5. — Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1147>.

22. Чупир О. М. Проблеми та нові принципи функціонування будівельної сфери залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / О. М. Чупир // Ефективна економіка. — 2012. — № 7. — Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1264>.

23. Чупир О. М. Система та організаційно-економічний механізм управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України / О. М. Чупир // Зб. наук. праць Держ. екон.-технол. ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. — Київ, 2012. — Вип. 20. — С. 252–260.

24. Чупир О. М. Управління розвитком будівельного потенціалу / О. М. Чупир // Економічний простір : зб. наук. праць / Придніпр. держ. акад. буд-ва та архіт. — Дніпропетровськ, 2012. — № 64. — С. 281–286.

25. Чупир О. М. Розробка стратегії розвитку будівельного потенціалу підприємств залізничного транспорту / О. М. Чупир // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. статей / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Харків, 2012. — № 39. — С. 287–292.

Матеріали конференцій і тези доповідей

26. Чупир О. М. Перспективи розвитку швидкісних та високошвидкісних

ліній в Україні / О. М. Чупир // Програма роботи 73 Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та спец-ів залізн. трансп. і підпр-в (12–13 квіт. 2011 р., Харків). — Харків, 2011. — С. 47.

27. Чупир О. М. Міжгалузевий підхід до розвитку національного господарства / О. М. Чупир // Перспективні разработки науки и техники : материалы II Междунар. науч.-практ. конф. (7-15 ноября 2011 г., Przemysl). — Przemysl, 2011. — С. 44–46.

28. Чупир О. М. Стратегічні цілі розвитку залізничного транспорту як суспільно орієнтованого суб'єкта / О. М. Чупир // Наука и образование – 2011/2012 : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (27 декабря 2011 г. – 5 января 2012 г., Прага). — Прага, 2011. — С. 57–58.

29. Чупир О. М. Управління розвитком інтелектуального капіталу підприємств транспорту / О. М. Чупир, Л. А. Левун // Проблеми і перспективи морського транспорту: технологія, управління, економіка, логістика, право : тези доп. 65 Всеукр. наук.-техн. конф. (3–6 квіт. 2012 р., Одеса). — Одеса, 2012. — С. 8–10. (*Особистий внесок автора: встановлено роль соціально відповідального бізнесу в механізмі розвитку складових інтелектуального капіталу.*)

30. Чупир О. М. Цінність реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту / О. М. Чупир // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (5–8 черв. 2012 р., Харків). — Харків, 2012. — С. 105–106.

31. Чупир О. М. Забезпечення конкурентоспроможності будівельно-монтажного концерну залізничного транспорту України / О. М. Чупир // Спецпроект: Аналіз наукових досліджень : тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (14-15 червня 2012 р., Дніпропетровськ). — Дніпропетровськ, 2012. — Т. 6. — С. 104–105.

АНОТАЦІЯ

Чупир О.М. Управління розвитком будівельного потенціалу залізничного транспорту України. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. - Українська державна академія залізничного транспорту МОН України, Харків, 2013.

Дисертацію присвячено розробленню теоретичних і методологічних засад, обґрунтуванню практичних рекомендацій з управління будівельним потенціалом залізничного транспорту (БПЗТ) України як основи реалізації масштабних будівельних інвестиційно-інноваційних проектів у контексті вирішення стратегічних завдань розвитку галузі.

У дисертації розроблено організаційно-економічний механізм управління БПЗТ України, в основі якого знаходиться організація залізничного будівельно-монтажного концерну; сформульовано системно-інтеграційний підхід до управління розвитком БПЗТ шляхом визначення його організаційного,

процесного та ситуаційного аспектів; розкрито теоретичні положення забезпечення цінності БПЗТ в аспекті корпоративного навчання та інноваційного консалтингу; визначено та розкрито зміст категорії «будівельний потенціал залізничного транспорту». Удосконалено модель розрахунку вартості життєвого циклу ділянки залізничної колії в аспекті впровадження швидкісних перевезень; класифікацію чинників зовнішнього середовища, які визначають основні зміни в діяльності залізничного транспорту як суспільно-орієнтованого суб'єкта національної економіки; уявлення щодо загального змісту поняття «управління розвитком будівельного потенціалу». Розвинено теоретичні положення щодо системи управління розвитком БПЗТ; методичних підходів до оцінки рівня розвитку БПЗТ та проведення його діагностики; вибору стратегічних альтернатив розвитку БПЗТ шляхом розроблення матриці вибору; ролі та визначення проблем будівельного комплексу залізничного транспорту України в процесах забезпечення його розвитку відповідно до світового досвіду.

Ключові слова: потенціал, стійкість, діагностика, управління, системно-інтеграційний підхід, цінність, розвиток, стратегія, будівельний комплекс, залізничний транспорт.

АННОТАЦІЯ

Чупырь Е.Н. Управление развитием строительного потенциала железнодорожного транспорта Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОН Украины, Харьков, 2013.

Диссертация посвящена разработке теоретических и методологических основ, обоснованию практических рекомендаций по управлению строительным потенциалом железнодорожного транспорта (СПЖТ) Украины как основы реализации масштабных строительных инвестиционно-инновационных проектов в контексте решения стратегических заданий развития отрасли.

Систематизированы факторы экономического роста и развития национальной экономики, которые распределены на группы в соответствии с источником происхождения (факторы, которые определяются действием экономических законов, государственного регулирования, структурной трансформации экономики и духовно-моральной перестройки общества).

Усовершенствована классификация факторов внешней среды, которые определяют основные изменения в деятельности железнодорожного транспорта как общественно-ориентированного субъекта национальной экономики за счет добавления классификационных признаков уровня изменений, формирования и обратной связи.

Обоснована роль и определены проблемы строительного комплекса железнодорожного транспорта Украины в процессах обеспечения его развития соответственно мировому опыту, что позволило внести предложения относительно внедрения современных принципов функционирования.

Определено содержание категории «строительный потенциал железнодорожного транспорта» как способность и возможность создавать новые или модернизировать существующие строительные объекты железнодорожной инфраструктуры, что позволяет усовершенствовать деятельность железнодорожного транспорта (в том числе за счет улучшения транспортных услуг) и повысить социально-экономическую эффективность функционирования железнодорожной отрасли. Особенностью подхода к определению СПЖТ стало применение процессно-приоритетного подхода, в пределах которого выделены основные, вспомогательные, поддерживающие и управленческие бизнес-процессы строительного комплекса железнодорожного транспорта.

Сформулирован системно-интеграционный подход к управлению развитием СПЖТ путем определения его организационного, процессного и ситуационного аспектов. Обоснована целесообразность изменения существующей системы управления развитием строительного потенциала с учетом потребностей взаимосвязи функциональных составляющих потенциала, обеспечения их надежности, согласованности процессов формирования, реализации и развития.

Разработан организационно-экономический механизм управления СПЖТ Украины, в основе которого находится организация железнодорожного строительного-монтажного концерна. В результате определения рынка услуг, источников финансирования потребностей, структурных составляющих, организационной структуры управления, принципов деятельности объединения установлено конструктивное сочетание экономических интересов железнодорожного транспорта и других субъектов национального хозяйства от участия в деятельности концерна с целью реализации масштабных строительных инвестиционно-инновационных проектов для решения стратегических заданий развития железнодорожной отрасли и национальной экономики.

Раскрыты теоретические положения обеспечения ценности СПЖТ в аспекте корпоративного обучения и инновационного консалтинга, что базируется на реализации интегрированного инвестиционно-инновационного процесса группы. Определена взаимосвязь его результатов с ценностью каждого участника для группы, предложена модель расчета их стоимости, а также раскрыты предложения относительно разработки и реализации общих строительных инвестиционно-инновационных проектов.

Усовершенствована модель расчета стоимости жизненного цикла участка железнодорожного пути в аспекте внедрения скоростных перевозок за счет включения в расчет таких слагаемых, как стоимость жизненного цикла пути, искусственных сооружений, устройств, распределительных пунктов, жилищно-гражданских объектов.

Раскрыто содержание понятия «управления развитием строительного потенциала» путем представления его как синтеза менеджмента, регуляции и процессов самоорганизации. Разработан механизм управления развитием СПЖТ на стратегическом и тактическом уровнях управления.

Рассмотрены теоретические основы системы управления развитием СПЖТ, для чего обосновано ее подсистемы и соответствующие им функции (стратегического планирования изменений, надежности бизнес-процессов,

управления ресурсами развития и общественной ценностью потенциала), определены объекты управления, в том числе составляющие основного бизнес-процесса «Строительство объектов инфраструктуры».

Усовершенствован методический подход к оценке уровня развития СПЖТ, который основывается на определении его ценности для разных категорий стейкхолдеров и позволяет получить общую оценку развития для общества, что является важным при разработке стратегии развития потенциала.

Усовершенствован методический подход к проведению диагностики СПЖТ, которая основывается на использовании процессно ориентированных подходов и совокупности показателей оценки уровня результативности бизнес-процессов на входе, в процессе осуществления и на выходе.

Ключевые слова: потенциал, устойчивость, диагностика, управление, системно-интеграционный подход, ценность, развитие, стратегия, строительный комплекс, железнодорожный транспорт.

ANNOTATION

Chupyr E.N. Development management of the construction potential at the railway transport of Ukraine. – Manuscript copyright.

The thesis for the degree of the Doctor of Economics under specialization 08.00.03 – Economics and National economy management. – Ukrainian State Academy of Railway Transport of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2013.

The thesis is devoted to the development of pure and methodological bases, justification of practical suggestions as to the management of construction potential of the railway transport (CPRT) of Ukraine as the foundation to implement large-scale construction investment innovative projects aimed at solving strategic issues of the industry development.

The thesis develops business organization mechanism for CPRT management in Ukraine, basing on the incorporation of a railway construction and installation concern; formulates system and integration approach to the CPRT development management by determination of its organizational, process and location aspects; considers pure provisions of ensuring CPRT value in corporate training and innovation consulting; identifies and studies the content of category «railway transport construction potential». The research allowed to improve the model of estimating the life cycle of the railway section provided introduction of high-speed transportation; classification of environmental factors, determining essential changes in the railway transport activities as a socially-oriented unit of the national economy; overview of the general contents of the concept of «construction potential development management». The paper elaborates theoretical provisions of the CPRT development management system; procedural approaches to estimating the level of CPRT development and its diagnostics; selection of strategic alternatives of the CPRT development by creating a selection matrix; role and identification of problems of the railway infrastructure construction in Ukraine in securing its development following available international experience.

Key words: potential, sustainability, diagnostics, management, system and integration approach, value, development, strategy, construction, railway transport.

Чупир Олена Миколаївна

**УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ БУДІВЕЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку . .2013 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, пл.Фейєрбаха,7