

УДК 330.341.1:330.322:621

Конащук В.Л., к.е.н., доцент
доцент кафедри економіка підприємства

Ковальова В.Ю.

Запорізька державна інженерна академія
vkovaleva@logic-lab.com

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ

Конащук В.Л., Ковальова В.Ю. Інноваційно-інвестиційний розвиток підприємств транспортного машинобудування. У статті розглядаються сучасний стан інноваційного розвитку підприємств транспортного машинобудування. Досліджено напрями фінансового забезпечення, проведено аналіз основних економічних показників інноваційних процесів на цих підприємствах. Виявлено проблеми інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств транспортного машинобудування.

Конащук В.Л., Ковалёва В.Ю. Инновационно-инвестиционное развитие предприятий транспортного машиностроения. В статье рассматриваются современное состояние инновационного развития предприятий транспортного машиностроения. Рассмотрены направления финансового обеспечения, проведен анализ основных экономических показателей инновационных процессов на этих предприятиях. Выявлено проблемы инновационно-инвестиционного развития предприятий транспортного машиностроения.

Konashchuk V., Kovalyova V. Innovation and investment development of the transport engineering. The article reviews the current state of innovation development of transport machine building and ways of financial support, the analysis of the main economic indicators of innovation processes in enterprises on this companies. This is the problem of innovation and investment development company transport engineering.

Актуальність проблеми. У сучасній економіці інноваційно-інвестиційна діяльність стає визначальним чинником розвитку підприємства, пов'язаним з трансформацією нових наукових знань, ідей у нові або вдосконалені продукти, чи технології.

Інноваційно-інвестиційний розвиток виробництва є головним джерелом економічного та соціального розвитку суспільства в цілому, достатньою умовою зростання ефективності виробництва, підвищення якості продукції, економічного та вигідного використання природних ресурсів, запобігання негативних екологічних наслідків господарської діяльності.

Головним напрямком розвитку сучасних промислових підприємств та підприємств залізничного транспорту є не тільки вибір стратегії, спрямованої на підвищення конкурентоспроможності та забезпечення фінансової стабільності, але й здатність до впровадження прогресивних технологічних

надбань, використання існуючого потужного арсеналу знань, у першу чергу, науково-дослідного потенціалу країни.

Розвиток залізничного транспорту спрямований на забезпечення зростаючих потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів при дотриманні високих стандартів якості в обслуговуванні споживачів. Це можливо на основі ефективного функціонування і модернізації залізничного транспорту, постійного оновлення техніки, впровадження сучасних технологій обслуговування ремонту рухомого складу, передавальних пристроїв та інфраструктури вдосконалення процесів організації праці та управління на залізничному транспорті.

У зв'язку з цим актуалізуються проблеми науково-методичного забезпечення інноваційно - інвестиційної діяльності підприємств транспортного машинобудування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями підвищення ефективності та розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту займаються такі вчені: Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Ільчук В.П., Єлізар'єв Ю.В., Сич Є.М., Філін А.Є. Вони всебічно розглядали питання розвитку транспортного комплексу України, пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування транспортної галузі та її інфраструктури. На думку багатьох вчених – економістів, інноваційний шлях розвитку є єдино можливим для них, проте науково-методичні аспекти розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності потребують подальших досліджень.

Постановка завдання. Метою даної статті є дослідження сучасного стану та проблем розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств транспортного машинобудування.

Виклад основного матеріалу. Головною метою стратегічного розвитку українських підприємств є посилення конкурентних позицій на ринку. Потреба підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств вимагає формування такого типу розвитку економіки, який забезпечить її ефективне функціонування та зростання у майбутньому. Досвід розвинених країн показує, що таким типом розвитку є інноваційний. Економічний розвиток економіки країни залежить від рівня інноваційної діяльності кожного підприємства. Впровадження інновацій є головним рушійним чинником забезпечення ефективної діяльності як окремих підприємств, так і економіки країни в цілому.

На розвиток промисловості безпосередньо впливає впровадження інноваційних розробок. Загалом в інноваційній діяльності в Україні після проголошення незалежності простежуються негативні тенденції. Майже вдвічі менше підприємств використовують інновації, кількість поданих заявок на винаходи зменшилася на 30%, а кількість винаходів, що реалізуються, зменшилася удесятеро, чисельність працівників, що виконують розробки та дослідження у наукових підрозділах промислових підприємств, скоротилася майже на 60%. Серед основних факторів, які перешкоджають інноваційній діяльності підприємств, виділимо такі: нестача власних коштів (80,1% досліджених підприємств), великі витрати на нововведення (55,5%), недостатня фінансова підтримка держави (53,7%), високий економічний ризик (41%),

тривалий термін окупності нововведень (38,7%), відсутність коштів у замовників (33,3%), недосконалість законодавчої бази (40,4%), нестача кваліфікованого персоналу (20%), відсутність можливостей для кооперації з іншими підприємствами та науковими організаціями (19,7%), нестача інформації про ринки збуту (17,4%), нестача інформації про нові технології (17,3%), відсутність попиту на продукцію (16%) [1, с.205-206].

За даними Держкомстату у 2012 р. питома вага тих підприємств, що впроваджували інновації, складає у 2012 – 13,6%, у 2011 – 12,8%, у 2010 – 11,5%, у 2009 – 10,7%, у країнах «великої сімки» таких підприємств 70 – 80%. Але з року в рік спостерігається тенденція до збільшення інновацій на промислових підприємствах на 0,8%.

Згідно з таблицею 1, частка вітчизняних підприємств, що впроваджували нововведення, є незначною. У 2012 р. 1037 підприємствами реалізовано інноваційної продукції на 36,2 млрд. грн., або 3,3% загального обсягу реалізованої промислової продукції (у 2011р. відповідно 42,4 млрд. грн. та 3,8%). Питома вага реалізованої інноваційної продукції в загальному обсязі промислової не перевищує 3,3%, цей показник має негативну тенденцію до зниження з 6,7% у 2007 до 3,3% у 2012 (знизилося в 2 раза) [3]. У Запорізький області цей показник знизився з – 8,3% у 2008 до 2,2% у 2012 рр. [4].

Таблиця 1 - Впровадження інновацій на промислових підприємствах

	Питома вага підприємств, що впроваджували інновації %	Впроваджено нових технологічних процесів,	у т.ч. маловідходні, ресурсозберігаючі	Освоєно виробництво інноваційних видів продукції, найменувань	з них нові види техніки	реалізованої інноваційної продукції в обсязі
2007	11,5	1419	634	2526	881	6,7
2008	10,8	1647	680	2446	758	5,9
2009	10,7	1893	753	2685	641	4,8
2010	11,5	2043	479	2408	663	3,8
2011	12,8	2510	517	3238	897	3,8
2012	13,6	2188	554	3403	942	3,3

Джерело: Державний комітет статистики України [2].

Про деякі позитивні сигнали свідчить підвищення питомої ваги підприємств, що впроваджували інновації упродовж проаналізованого періоду. У результаті інноваційної діяльності було впроваджено найменувань інноваційних видів продукції - 3403, у тому числі нових для ринку – 942, нових

технологічних процесів - 2188, з них 554 маловідходних, ресурсозберігаючих [2, 3].

Зростання маловідходних та ресурсозберігаючих виробництв забезпечує зниження собівартості продукції і, як наслідок, сприяє підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних промислових підприємств як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Україна має потужний науковий потенціал, однак кризові явища призвели до втрати попиту на наукову продукцію на внутрішньому ринку, що пояснюється зниженням загального рівня інвестицій. Сьогодні понад 90 % продукції, що виробляється в Україні, не має відповідного науково-технічного забезпечення. На світовому ринку інновацій частка вітчизняної наукомісткої продукції складає лише 0,1 % [5, с. 17].

Слід зауважити, що кількість підприємств, які займалися інноваційною діяльністю збільшилася з 1679(16,2%) у 2011 до 1758 (17,4%) у 2012 році (майже в 1,1 рази) [2,3]. Це дає нам підставу стверджувати, що інноваційна діяльність здійснюється незначною кількістю підприємств, які мають змогу інвестувати власні кошти та кредитні.

Важко позитивно оцінити ті процеси, що відбуваються у виробничо-технологічній сфері діяльності промислових підприємств. Частка застарілого устаткування в окремих галузях промисловості становить 60–70 %. Вітчизняне машинобудування не забезпечує належних темпів оновлення основних засобів. У промисловості домінують відсталі технології, що призводить до не виправдано високого споживання матеріалів та енергоресурсів, яке є у 4–5 разів вище, ніж у європейських країнах. Зокрема, вкрай повільно оновлюється устаткування у машинобудуванні, яке традиційно покликане бути потужним двигуном інноваційних процесів в усіх галузях національного господарства [6, с.56].

Машинобудування - головна, найбільш комплексна та наукомістка галузь промисловості, що визначає рівень науково-технічного прогресу та зростання продуктивності праці в господарстві загалом, оскільки забезпечує його машинами, устаткуванням, приладами та іншою технікою. У розвинених країнах на машинобудування припадає близько 70 % витрат на НДДКР. Саме продукція машинобудування забезпечила революційні зміни в обсягах виробництва різноманітної продукції, характері праці людини, а також постійно висувала все зростаючі вимоги до її кваліфікації, освіти, культури виробництва. Так, в епоху промислового перевороту головним видом машини, його символом, стала парова машина, яка привела в рух верстати та інші види обладнання, а коли її «поставили» на колеса, то отримали найголовніший вид транспорту періоду індустріалізації - залізничний.

Залізничний транспорт є базовою галуззю національної економіки та основою її транспортної системи, забезпечує понад дві третини загального вантажообігу та пасажирообігу. У подальшому, враховуючи вимоги Європейського Союзу щодо необхідності зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, питома вага залізничних перевезень збільшуватиметься. [7, с.289].

На сучасному етапі стан матеріально-технічної бази залізничного транспорту не відповідає перспективним вантажо- та пасажиропотокам, що не дозволяє забезпечити потреби економічного розвитку країни.

Довготривалий сталий розвиток залізничного транспорту можливий лише з переходом на інноваційно-інвестиційний шлях розвитку, який базується на інвестиційній підтримці інновацій, що забезпечує реалізацію кінцевої мети – інноваційне оновлення матеріально-технічної бази виробництва.

Тому проблема ефективного розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств транспортного машинобудування є актуальною.

Основна увага має бути зосереджена на інноваціях, що являють собою проривні поліпшення в техніці та технологіях, спрямованих на формування нових можливостей залізничного транспорту.

Аналіз кількості інноваційно-активних машинобудівних підприємств свідчить, що протягом 2008-2011 рр. їх кількість поступово збільшується, можемо спостерігати за даними у таблиці 3, що відбувається інноваційний розвиток галузі, а це є досить успішним результатом, враховуючи відсутність належної інноваційної підтримки з боку держави [8, с. 323].

Таблиця 3 – Кількість інноваційно-активних машинобудівних підприємств

Показник	Роки			
	2008	2009	2010	2011
Кількість інноваційно активних машинобудівних підприємств	400	406	417	443

Джерело: Державна служба статистики України [8].

За даними таблиці 4 можемо помітити, що збільшилась частка підприємств машинобудування, які впроваджували інноваційну продукцію, на 1,8%, та впроваджували інноваційні процеси - на 0,9%, водночас частка.

Таблиця 4 - Кількість підприємств, що впроваджували інновації

Кількість підприємств, що впроваджували інновації	Інноваційну продукцію		Інноваційні процеси		Організаційні інновації		Маркетингові інновації	
	2007-2009	2009-2011	2007-2009	2009-2011	2007-2009	2009-2011	2007-2009	2009-2011
Промисловість	10,8	11,4	10,7	11,5	4,2	3,8	4,1	3,7
Машинобудування	20,6	22,4	16,3	17,2	8,1	7,3	7,4	6,5

Джерело: Державна служба статистики України [9].

Таблиця 5 - Кількість промислових підприємств, що реалізовували інноваційну продукцію, за видами діяльності

Кількість підприємств, що реалізовували інноваційну продукцію	Кількість підприємств		продукцію, що є новою для ринку		що є новою тільки для підприємства	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Промисловість	964	1043	270	260	812	882
Машинобудування:	331	351	154	139	240	264
Виробництво машин і устаткування	143	158	68	59	103	122
Виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування	123	123	54	48	92	92
Виробництво транспортних засобів та устаткування	65	70	32	32	45	50

Джерело: Державна служба статистики України [9].

Згідно з таблицею 5, слід зауважити, що кількість підприємств, які реалізовували інноваційну продукцію, збільшилася з 331 підприємства у 2010 році до 351 у 2011 році (майже в 1,06 рази) [9, с. 169].

Кількість підприємств машинобудування, що реалізують інноваційну продукцію в загальному обсязі промисловості складає 33,65%.

Одним із підприємств, що забезпечує потребу залізничного транспорту для Укрзалізниці, є ПАТ «Запорізький механічний завод». Але на відміну від вище сказаного інноваційно-інвестиційна діяльність на цьому підприємстві не здійснюється.

Одним із важливих завдань економічної стратегії на Укрзалізниці є відновлення технічних засобів транспорту, створення та введення в експлуатацію більш сучасних зразків техніки, що забезпечують підвищення продуктивності праці й безпеки руху поїздів, поліпшення якості послуг і зниження витрат на перевезення.

Найголовнішою та складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56%, у тому числі, рухомого складу – 68%; застарілі і недосконалі є засоби та методи ремонту і технічного обслуговування рухомого складу, залізничної колії та інших основних фондів; постійно відчувається необхідність в удосконаленні організації процесу перевезень та системи управління ним. Значна частина колій змонтована на дерев'яних шпалах, що вже стали непридатними. Негайного ремонту потребують 30% колій. Враховуючи те, що попит на перевезення щороку зростає, все це вимагає великих витрат на ремонт рухомого складу [10, с.1].

Про фактичний знос окремих основних фондів залізниць свідчить те, що при проведенні обстеження 12352 вантажних вагонів з метою подовження строку їх служби – 5066 підлягають виключенню з інвентарного парку, по

решті – передбачено проведення капітально-відновлювального ремонту. Майже всі вантажні вагони за своєю конструкцією та фізичним станом не відповідають новим умовам експлуатаційної роботи. Сьогодні на залізницях України до 80% пасажирських вагонів, електро- і дизельпоїздів експлуатуються близько десяти та більше років. [12, с.3].

В останні роки вагонний парк майже не оновлювався. Для забезпечення пасажирських перевезень необхідно 10000 вагонів (СВ, купейних, плацкартних), тоді як в наявності є тільки 8 429 вагонів. З простроченим ресурсом експлуатуються 3363 вагони, що складає 37,3%. У найближчі два роки необхідно буде списати ще 800 вагонів.

У локомотивному парку значна частина електровозів та тепловозів не тільки морально, але й фізично зношені повністю. Це стосується в першу чергу відновлення значної кількості зношеного рухомого складу, зокрема, локомотивів. На сьогодні виробили свій ресурс і підлягають виключенню з інвентарного списку 587 (57%) електровозів постійного струму і 226 (32%) змінного струму. Подальший їх знос та зміна пасажиро- та вантажопотоків з тепловозної на електровозну тягу призводить до зростання потреби в електровозах [12, с.3].

Модернізація залізничного транспорту передбачає збереження і реконструкцію існуючої та будівництво нової залізничної мережі з можливою швидкістю руху до 300 км/год. Такі магістралі спеціалізуватимуться на пасажирських перевезеннях, у тому числі, міжнародних. Дві такі магістралі вже діють в Україні. Першу швидкісну лінію Київ-Харків було введено в експлуатацію 11 липня 2002 року, а другу – Київ-Дніпропетровськ – 1 серпня 2003 року. Поступово модернізуються інфраструктурні об'єкти залізниці: колійне господарство, термінали, вокзали, готелі, пункти зв'язку тощо [10, с.1].

Економічний розвиток залізничного транспорту, його конкурентоспроможність у стратегічному плані залежить значною мірою від ефективного управління інвестиційними ресурсами, вкладеними в інноваційні розробки. [7, с.290].

Одним з першочергових завдань при вирішенні проблем інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту є дослідження інвестиційної сфери і визначення джерел інвестування. Відповідно, основною метою інвестицій у розбудову залізничної галузі є «забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту для своєчасного та якісного задоволення потреб населення всіх галузей народного господарства у необхідних перевезеннях і послугах, підтримки обороноздатності держави, зростання економічного потенціалу країни» [3], що вимагає належного фінансування галузі [11, с.9].

Традиційно джерелами інвестиційних вкладень виступають фонд відшкодування у вигляді амортизаційних відрахувань та прибуток. Зовнішніми джерелами виступають кредити комерційних банків, позики фінансово-інвестиційних структур, кошти від розміщення емісії цінних паперів, бюджетні асигнування та пільгові інвестиційні державні кредити, а також іноземні інвестиції та кошти населення. [11, с.9].

Що стосується обсягів прямих іноземних інвестицій, які вкладались в останні роки у транспорту галузь, то їх величина незначна, що не вирішує проблем технологічного оновлення підприємств транспорту.

Аналіз джерел фінансування капітальних вкладень та напрямків їх використання показує, що в якості основного джерела виступають власні кошти залізниць, обсяг яких з роками збільшується, але залишається недостатнім для задоволення інвестиційних потреб залізниць.

Згідно з аналізом статистичної звітності промислових підприємств за досліджуваний період відслідковується зменшення інвестування в інноваційну діяльність майже у 1,08 рази. За даними Держкомстату, у 2011 р. про інвестовано – 14333,9 млн. грн., а у 2012 р. про інвестовано – 11480,6 млн. грн., із них коштами держбюджету – 224,3 млн. грн. (1,8%), власних коштів – 7335,9 млн. грн. (63,8%), коштів вітчизняних інвесторів – 45,4 млн. грн. (0,4%), коштів іноземних інвесторів – 994,8 млн. грн. (8,6%), іншими джерелами – 2925,6 млн. грн. (25,4%). Можемо спостерігати підвищення від надходження інвестицій з боку іноземних країн з 56,9 млн. грн. у 2011 р. до 994,8 млн. грн. у 2012р. [8, с. 324].

За даними статистики у Запорізькій області загальна сума витрат у впровадження інновації у 2012 склала 243 млн. грн., це у 3,3 рази зменшилися витрати порівняно з попередніми роками. На цю суму припадає: власних коштів – 235426,2 тис. грн., держбюджету – 1105,0 тис. грн., іншими джерелами – 6459,4 тис. грн. [4]. Це свідчить, що зменшилось впровадження інвестицій у наш регіон, як самими підприємствами за допомогою власних коштів, так за сприянням держбюджету.

Наразі, за оцінками фахівців залізничної справи, впродовж 2005–2011 рр. інноваційно-інвестиційні потреби вітчизняних залізниць задовольнялися лише на 30–35%. За рахунок власних коштів забезпечувалося 20–28% цих потреб і ще 10–18% становили залучені кошти [11, с.9].

Оскільки Укрзалізниця є госпрозрахунковою організацією, знаходиться на самофінансуванні та здійснює діяльність за власні зароблені кошти, але в той же час є монополією держави, то джерелами подолання перелічених проблем можуть бути інвестиційні ресурси як внутрішні, так і зовнішні.

Заступник генерального директора Укрзалізниці Анатолій Лашко наголосив, що «Одне з головних завдань, які мають бути вирішені в ході реформування, - збільшення інвестицій у розвиток залізничного транспорту. В першу чергу, це збільшення внутрішніх інвестицій за рахунок відновлення основних фондів залізниць України, а також залучення зовнішніх інвестицій шляхом створення структури, привабливої для інвесторів і прозорості щодо своїх фінансових потоків» [13].

За словами начальника Головного управління розвитку і технічної політики Укрзалізниці Арлікіна Зубка під час роботи Третьої Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2008 для значного оновлення залізничного рухомого складу та об'єктів інфраструктури необхідно протягом 5-7 років

інвестувати у галузь не менше 10 млрд. грн. щорічно, виходячи з цін, що існують на даний момент.

Одним, з об'єктів інвестування має бути і ПАТ «Запорізький механічний завод», для того, щоб оновити номенклатуру та довести випуск продукції до сучасних темпів розвитку та якості.

Висновки. Необхідно відзначити ряд чинників, що характеризують особливу роль інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств транспортного машинобудування для забезпечення ефективної роботи залізничного транспорту.

По-перше, висока фондомісткість залізничного транспорту та значний рівень морального та фізичного зносу матеріально-технічної бази визначає масштаби інноваційного оновлення основних виробничих фондів галузі.

По-друге, скорочення можливості підтримки технічного рівня основних фондів за рахунок капітального ремонту, оскільки більшість ремонтних підприємств має морально та фізично застарілий парк устаткування і технологічне оснащення, орієнтоване на підтримку ресурсу технічних засобів, тоді, як ситуація, що склалася, вимагає наявності сучасних інноваційних технологій по відновленню і продовженню ресурсу техніки.

По-третє, недостатня інвестиційна активність, фінансування якої за рахунок власних джерел галузі практично вичерпано, а масштаби залучення позикових засобів незначні, що посилює значення інноваційної складової в реалізації інвестиційних заходів.

Державне фінансування розвитку залізничного транспорту має відбуватись щонайменше в тому обсязі, в якому вона є власником основних фондів галузі. До того ж на державі залишається функція регулювання інвестиційної сфери, створення сприятливої для інвестиційних процесів нормативно-законодавчої бази.

Основні проблеми, що обмежують ефективне функціонування підприємств транспортного машинобудування та інноваційно-інвестиційний розвиток підприємств:

1. Економічні: відсутність ефективної амортизаційної політики; слабкість банківської системи; обмежені можливості використання інструментів фондового ринку.

2. Політичні й правові: відсутність логічно завершеного системного законодавчого забезпечення інвестиційної діяльності; нестабільність законодавства.

3. Організаційні: відсутність системного інформаційного забезпечення інвестиційної діяльності; нерозвиненість ринкової інфраструктури.

4. Соціальні: корупція й бюрократія при вирішенні питань впровадженної інвестиційної діяльності; безвідповідальність українських підприємств-партнерів.

Список літератури:

1. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010–2020 роки в умовах глобалізаційних викликів [Електронний ресурс] /Авт.-упоряд.:

Г.О.Андрощук, І. Б. Жилияєв, Б. Г. Чижевський, м. м. Шевченко. - К: Парламентське вид-во, 2009. - 632 с.
<http://kno.rada.gov.ua/komosviti/doccatalog/document?id=48722>

2. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

3. Державна служба статистики. Експрес-випуск. Інноваційна діяльність промислових підприємств у 2012 році. 05.04.2013 № 05.3-11/28

4. Головне управління статистики у Запорізькій області. Режим доступу: <http://www.zp.ukrstat.gov.ua>

5. Ніколайчук М.В., Єпіфанова І.Ю. Економічні науки // Вісник Хмельницького національного університету - 2010, - № 6, - Т. 3. - С.16-19.

6. Бабарика О.В.. Економіка та управління підприємствами. Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу - № 2(14) - 2011, - С.54-57.

7. Яковенко В.Г. Інвестиційна та інноваційна діяльність. Вісник економіки транспорту і промисловості - № 40, - 2012, - С.289-290.

8. Статистичний щорічник України за 2011 рік / Державний комітет статистики України. – К.: ТОВ «Август Трейд», 2012. – 559 с.

9. Статистичний збірник Україна у цифрах 2011 / Державний комітет статистики України. – Київ, 2012. – 251 с.

10. Базавлук А.В. Інноваційний розвиток залізничного транспорту України та його Фінансове забезпечення // Наука й економіка / - 2012, - № 3 (27), - С.7-10.

11. Базавлук А.В. Проблеми розвитку підприємств залізничного транспорту України // Наука й економіка / - 2011

12. Давидова Т.В. Сучасні проблеми та напрями розвитку інвестування залізничного транспорту України // Харківський торговельно-економічний інститут КНТЕУ

Ключові слова: інновації, інвестиції, інноваційно-інвестиційний розвиток, розвиток, стратегія, інноваційна діяльність, інвестиційна діяльність, залізнична галузь, залізничний транспорт, модернізація, оновлення.

Ключевые слова: инновации, инвестиции, инновационно-инвестиционное развитие, развитие, стратегия, инновационная деятельность, инвестиционная деятельность, железнодорожная отрасль, железнодорожный транспорт, модернизация, обновление.

Key words: innovation, investment, innovation and investment development, development, strategy, innovation, investment, Train industry, railways, upgrades, updates.

Надійшла до редакції 08.03.2013 р.