**Писаревський Ілля Матвійович. Теоретико-методологічні основи проектування організації будівництва та реконструкції залізниць: фінансовий, часовий та ресурсний аспекти : Дис... д-ра екон. наук: 08.07.03 / Харківська національна академія міського господарства. — Х., 2006. — 466арк. — Бібліогр.: арк. 429-458**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | Писаревський І. М. Теоретико-методологічні основи проектування організації будівництва та реконструкції залізниць: фінансовий, часовий та ресурсний аспекти. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.07.03 – економіка будівництва. – Харківська національна академія міського господарства, Харків, 2006.  Робота присвячена розробці теоретичних засад проектування організації будівництва та реконструкції залізниць. Досліджено передумови розвитку методології проектування організації будівництва та реконструкції залізниць.  У роботі запропонований та обґрунтований концептуальний базис проектування організації будівництва та реконструкції залізниць. Розглянуто питання проектування рівнів дискретності економічної динаміки в організації будівництва та реконструкції залізниць.  Аналіз чиннику часу здійснено у розрізі обґрунтування управління часовим ресурсом і швидкістю економічних процесів у проектуванні організації будівництва та реконструкції залізниць.  Розроблено методичний апарат проектування фінансово-інвестиційної політики будівництва та реконструкції залізниць.  Загальним результатом проведеного дослідження є розробка системи організаційно-технологічного проектування будівництва та реконструкції залізниць, що включає концептуальний підхід до формування організаційно-технологічних схем проведення реконструктивних заходів. | |
| |  | | --- | | У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової проблеми – комплексного проектування організації будівництва та реконструкції залізниць. Результати дослідження дозволяють сформулювати такі висновки й пропозиції.  1. Проведене дослідження вітчизняних і іноземних теоретико-методологічних підходів до проектування організації будівництва та реконструкції залізниць показало, що головними напрямками приведення системи проектування організації у відповідність до сучасних ринкових механізмів є удосконалення теоретичних засад у частині конкретизації напрямків використання внутрішніх резервів наявного потенціалу, а також залучення до проектування фінансових та часових аспектів. Досягнення змін у структурі і методах управління економікою в цілому та вітчизняним залізничним транспортом зокрема потребує змін концептуальних засад організації управління, перегляду об’єктів формування управлінських впливів, цілей та інструментарію їх реалізації.  2. У роботі запропонований концептуальний підхід до проектування організації будівництва та реконструкції залізниць, що ґрунтується на системній організації використання базових ресурсів: удосконалення управлінського підходу полягає у виділенні базових ресурсів економічного розвитку. Такими в умовах залізничного будівництва визначені: час, фінансові ресурси, виробничі ресурси та механізм їхньої організації.  3. Проведені дослідження сутності використання ресурсів часу на прикладі будівництва та реконструкції залізниць дозволили встановити можливості керування швидкістю протікання економічних процесів, що дає змогу по-новому підійти до питання задоволення попиту в межах окремого інвестиційного проекту. Запропоновані підходи щодо удосконалення механізмів управління наявними базовими ресурсами на прикладі галузі будівництва та реконструкції залізниць дозволяють істотно підвищити ефективність використання та спрямувати їх на прискорення економічного розвитку України.  4. Узагальнення та використання існуючих підходів фінансового менеджменту в рамках запропонованого підходу проектування організації будівництва та реконструкції залізниць дозволило визначити внутрішні джерела підвищення ефективності використання фінансових ресурсів. Визначено резерви істотного скорочення потреби у фінансових ресурсах, як власних, так і позикових, для реалізації проектів. Передумовами цього є максимальна концентрація інвестиційних коштів наприкінці періоду здійснення проектів, визначення черговості інвестування в залежності від пріоритетності заходів, що спрямовані на формування споживчої вартості результатів проекту і другорядності фінансування інфраструктуроутворюючих елементів та ін.  5. Дослідження передумов удосконалення використання машинних парків в проектуванні будівництва та реконструкції залізниць дозволило сформувати комплексний підхід, що ув’язує питання забезпечення ефективності на операційному рівні використання машин (кількість, змінність, робочий орган та ін.), забезпечення ефективності за рахунок концентрації машин і машинокомплектів на окремих проектах (що характеризуються найбільшим попитом і найбільшою прибутковістю), забезпечення найбільш ефективного використання машинного парку на рівні галузі залізничного будівництва за рахунок можливості концентрації за рахунок передислокації або консервації потужностей.  6. Для забезпечення ефективності функціонування та адаптації системи будівництва та реконструкції залізниць України до умов ринкової економіки автором розроблено теоретико-методологічні підходи удосконалення проектування організації будівельних та реконструктивних заходів, що стосуються оптимізації використання машинного парку галузі, оптимізації фінансування реконструктивних заходів, визначення оптимальних термінів будівництва і реконструкції залізниць з урахуванням резервів провізної спроможності та ін.  7. Дослідження напрямків оптимізації використання базових ресурсів проектування організації будівництва і реконструкції залізниць дозволило визначити основи організаційного механізму управління, що має забезпечувати визначення та мобілізацію резервів по всіх базових ресурсах у комплексі. Дослідження показали, що здійснення економічних перетворень неможливе без визначення чіткої стратегії, вибору основних пріоритетів, цілей і напрямів розвитку з урахуванням усіх базових параметрів зовнішнього та внутрішнього середовища і можливих їхніх змін. Проте, формування стратегії функціонування системи будь-якого рівня, в першу чергу, має носити адаптивний характер і відповідати довгостроковим тенденціям потреби в результатах її функціонування (попит на продукт системи чи відповідність певному комплексу критеріїв). Максимальний ефект може бути отриманий на рівні Укрзалізниці в цілому. Конкретними практичними результатами розробленого механізму є можливість істотного скорочення потреби в позикових інвестиційних коштах для здійснення реконструкції залізниць, формування оптимального рівня резервів провізної спроможності ділянок залізниці, оптимізація машинного парку галузі та відповідне скорочення амортизаційних витрат у вартості реконструктивних заходів.  8. Розроблена методика аналізу інвестором конкурентоспроможності будівельних підрядних та спеціалізованих організацій є інструментом ефективного добору виконавців інвестиційних проектів будівництва та реконструкції залізниць.  9. У роботі здійснено процес формування підсистеми та елементів корпоративних структур фінансово-будівельних груп у межах структурної організації галузі будівництва і реконструкції залізниць України, що забезпечують узгодження стратегії будівельних робіт на залізниці за ієрархічними рівнями у відповідності до попиту на перевезення та реалізують адаптивне формування організаційних схем на стратегічному інтервалі часу, створюють апарат гнучкого формування програми галузі залізничного будівництва. Виявлено потребу здійснення реорганізації ФБГ багатоієрархічного типу в складі трьох департаментів. Для даного типу ФБГ розроблено структуру нового підрозділу – управління комерційної та страхової експертизи інвестиційних проектів, яке підпорядковане виключно фінансовій складовій ФБГ. | |