

Воловельська Ірина Валеріївна

**ВИБІР ОПТИМАЛЬНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ  
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

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

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку 2008р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.  
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.  
Зам. № . Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 112 від 06.07.2000 р.  
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку України

Науковий керівник                    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  
**Яковлев Анатолій Іванович,**  
Національний технічний університет  
«Харківський політехнічний інститут»,  
завідувач кафедри економіки та маркетингу;

кандидат економічних наук, доцент  
**Щербак Валерія Геннадіївна,**  
Харківський національний економічний університет,  
доцент кафедри економіки та маркетингу.

Захист відбудеться «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2009 р. о \_\_\_\_\_ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розісланий "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 2008 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради \_\_\_\_\_ І.В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність дослідження.** В умовах глобалізації і стрімкого формування нового суспільства ключовою стратегією державної політики стає перехід до інноваційного шляху розвитку країни на основі обраних пріоритетів. Інновації є єдиним ефективним засобом забезпечення конкурентоспроможності будь-якого підприємства в умовах ринку незалежно від форми його власності та галузевої належності.

Розвиток залізничного транспорту тісно пов'язаний з розвитком інших галузей економіки. Характер рухливості населення, рівень розвитку виробництва і торгівлі визначають попит на його послуги. Разом з тим, залізничний транспорт, впливаючи на рівень життя і розвиток продуктивних сил, є системоутворюючим фактором. Геополітичне положення України і країн пострадянського простору, мультимодальна специфіка високотехнологічного перевізного процесу створюють об'єктивні передумови реалізації ідеї створення єдиного транспортного простору на євроазіатському континенті. У цих умовах найбільшої актуальності для залізничного транспорту України набувають питання активізації інноваційної діяльності.

Варто відзначити той факт, що в Україні розвиток економіки відбувається за рахунок відновлення старої технічної бази і завантаження вільних виробничих потужностей. Як тільки потенціал такого роду буде вичерпаний, що саме зараз відбувається на залізничному транспорті, економіка країни зіткнеться з погрозою чергової економічної кризи. У цій ситуації вивести економіку на шлях стабільного розвитку можуть тільки інновації.

Виявлена ситуація висуває нові вимоги до системи інноваційної діяльності в країні, які б стали адекватними сучасним завданням, що стоять перед підприємствами залізничного транспорту, промисловими підприємствами, а також транспортним і промисловим комплексом країни в цілому.

Все це зумовлює актуальність обраної теми дисертаційного дослідження.

Питання розвитку інноваційних процесів, інноваційних стратегій, а також питання, що стосуються інноваційного потенціалу, при достатньому висвітленні їх у наукових дослідженнях закордонних і вітчизняних вчених, мають деякі аспекти, що лишаються маловивченими. Необхідно відзначити внесок у вирішення поставленої проблеми таких вчених, як: З.О.Адаманова, І.Ансофф, Н.П. Бутко, В.А.Верба, С.Г.Галуза, В.І.Герасимчук, Г.Я.Гольдштейн, О.Г.Дейнека, В.Л.Дикань, А.А.Динкін, П.Друкер, П.В. Завлін, А.М.Золотарьов, О.С.Іванілов., В.П.Ільчук, М.Кастельс, Ю.Ф. Кулаєв, Б.М. Лapidус, І.Нонакі, Л.О.Позднякова, Є.М.Сич, Є.Тоффлер, Л.О.Українська, Р.А.Фатхутдінов, В.Г.Шинкаренко, В.Т. Шишмаков, Й.Шумпетер, В.Г.Щербак, А.І.Яковлев , та ін.

Основну увагу дослідники приділяли питанням структури інновацій та інноваційного процесу, організації та управління інноваційною діяльністю, а також питанням, пов'язаним з управлінням знаннями. Водночас існуючі механізми формування і методики оцінки інноваційного потенціалу не повною мірою досліджені, поза увагою лишаються багато важливих аспектів, що

знижує ефективність інноваційної діяльності транспортного підприємства.

У сучасній теорії інноваційного розвитку інноваційні стратегії не розглядаються в більшому масштабі, ніж на рівні функціональних стратегій. А це, у свою чергу, не дозволяє розглядати інноваційний потенціал транспортного підприємства як головний конкурентний ресурс і найважливіший фактор розвитку окремих підприємств транспорту та промисловості, а також економіки в цілому в існуючих умовах господарювання. Разом з тим ряд специфічних питань інноваційного розвитку залізничного транспорту, пов'язаних з особливостями формування будь-яких ресурсів, організаційної та управлінської політики, залучення інвестицій, форми власності тощо, які відповідають потребам сучасних ринкових відносин, потребують додаткових досліджень.

У зв'язку з цим актуальним стає завдання розробки механізму оцінки, формування і реалізації інноваційного потенціалу підприємства залізничного транспорту, а також інноваційних стратегій, вибір яких здійснюється за допомогою запропонованої методики оцінки його інноваційного потенціалу.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконана у відповідності з планом науково-дослідних робіт на кафедрі економіки, організації та управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту згідно до Концепції державної програми реформування залізничного транспорту, Закону України «Про пріоритетні напрямки інноваційної діяльності в Україні» №433- IV від 16.02.2003р. та Концепції Державної цільової економічної програми «Створення в Україні інноваційної інфраструктури на 2008-2012рр» (схвалена розпорядженням КМУ від 6 червня 2007р. №381-р). Робота відповідає цілям та завданням, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України «Шляхом Європейської інтеграції» на 2004-2015рр (затверджена указом Президента України від 28.04.2004р. №493).

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є теоретичне обґрунтування шляхів підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на основі оцінки його інноваційного потенціалу та розробка рекомендацій щодо вибору оптимальної інноваційної стратегії.

Мета дослідження зумовила необхідність постановки та вирішення таких завдань:

- дослідити існуючі визначення понять «інновація», «інноваційна діяльність», «інноваційний процес», їх класифікацію на транспорті та фактори впливу для доповнення ознак класифікації і класифікаційних груп;
- розробити прогресивні форми і методи організації і стимулювання інноваційної діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту на основі аналізу сучасного стану інноваційної діяльності у світі та в Україні; визначити роль інновацій в умовах міжнародної конкуренції;
- проаналізувати сучасні тенденції розвитку залізничного транспорту України та реформи, що відбуваються на залізничному транспорті в інших країнах світу;
- проаналізувати передумови проведення реформ на залізничному транспорті України з метою надання методичних рекомендацій щодо їх

проведення;

- дослідити існуючі поняття та класифікації інноваційних стратегій з метою уточнення і доповнення існуючої класифікаційної системи;
- дослідити існуючі методи оцінки інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту та розробити методіку оцінки інноваційного потенціалу і механізм вибору найбільш ефективної інноваційної стратегії.

**Об'єктом дослідження** є інноваційна діяльність підприємств залізничного транспорту в умовах сформованої економічної ситуації.

Під підприємствами залізничного транспорту розуміються залізниці, а також промислові підприємства, що належать до відомства «Укрзалізниця».

**Предметом дослідження** є сукупність теоретичних та методичних основ підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на підставі вибору оптимальної інноваційної стратегії.

**Методи дослідження.** Теоретичною і методологічною базою дослідження є праці вітчизняних і закордонних науковців в галузі інноваційної діяльності, системного аналізу економіки, визначення шляхів підвищення ефективності інноваційної діяльності на залізничному транспорті. У процесі дослідження використані методи порівняльного, системного, статистичного аналізу для дослідження стану інноваційного середовища на залізничному транспорті та в країні; економіко-математичні методи та методи експертних оцінок - для оцінки інноваційного потенціалу; абстрактно-логічний метод – для теоретичного узагальнення та формування висновків; графічний метод – для оформлення результатів проведених досліджень; діалектичний метод – для здійснення ретроспективного огляду процесів становлення та розвитку теорії інновацій.

#### **Наукова новизна отриманих результатів:**

*вперше:*

запропоновано методичний підхід щодо вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту, що базується на системі критеріїв часткових показників рівня його інноваційного потенціалу та конкурентному становищу підприємства на ринку;

*удосконалено:*

методіку оцінки інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, що, на відміну від інших, базується на чотирьох факторах: конкурентоспроможності продукту на ринку транспортних послуг, якісному рівні інноваційних досліджень, технологічному та продуктовому оновленні та наукоємності продукту;

класифікацію факторів, що впливають на інноваційну діяльність підприємств залізничного транспорту, яка на відміну від існуючих дає можливість відокремити фактори та нейтралізувати негативні;

організаційно-економічний механізм процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту, в межах якого застосовується методичний підхід щодо вибору оптимальної стратегії;

*дістали подальшого розвитку:*

шляхи управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту на основі її стимулювання за рахунок податкових пільг, податкових знижок при інвестиціях у нове устаткування, пільгове кредитування інноваційних проектів, підтримка малого інноваційного бізнесу тощо;

розробка рекомендацій щодо можливих шляхів виходу з кризи підприємств залізничного транспорту, які полягають в необхідності проведення переоцінки основних фондів, коригуванні правового забезпечення; розподілі методів управління в залежності від виду перевезень; залученні інвестицій на підставі концесії, створенні єдиної інформаційної мережі тощо.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в розробці рекомендацій щодо вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту на основі оцінки його інноваційного потенціалу, що дозволить підвищити конкурентоспроможність галузі.

Запропонований організаційно-економічний механізм процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту сприятиме прийняттю обґрунтованих рішень щодо вирішення стратегічних питань інноваційної діяльності.

Результати дисертаційного дослідження впроваджені в навчальний процес Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів та використовуються при підготовці магістрів та спеціалістів за спеціальностями: «Економіка підприємства», «Менеджмент організацій», «Управління процесами перевезень» (30.07.08. №2/30) та у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні лекцій, проведенні практичних занять для студентів денної й заочної форм навчання з дисциплін: «Економіка підприємства», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємства», «Потенціал підприємства», «Економіка міжнародних транспортних перевезень», «Економіка і організація інноваційної діяльності» (29.08.08. №14/1).

Запропоновані шляхи підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на основі оцінки його інноваційного потенціалу та вибору оптимальної інноваційної стратегії використовуються і враховуються при визначенні основних стратегічних напрямків інноваційної діяльності Південної залізниці (17.07.08 №017/8-I).

**Апробація результатів роботи.** Основні положення і результати дисертаційного дослідження доповідалися на: X міжнар. наук-практ. конф. «Управління організацією: регіональні аспекти» (12-13 квітня 2002р., Чернігів-Київ); II міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» (16-17 травня 2002р., Дніпропетровськ); I міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів і єдиної транспортної системи України» (3-5 червня 2004р., Коктебель-Харків); II міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів і єдиної транспортної системи України» (7-11 червня 2006р., Коктебель-Харків); III міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів і єдиної транспортної системи України» (4-10 червня 2007, Коктебель-Харків); IV міжнар. наук.-

практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів і єдиної транспортної системи України» (2-7 червня 2008, Коктебель-Харків).

**Особистий внесок здобувача.** Висновки і результати дисертаційного дослідження отримані автором самостійно. В статті [10], опублікованій у співавторстві, здобувачем запропоновано методику оцінки інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту.

**Публікації.** Результати дослідження опубліковані в 16 працях, з яких 10 наукових статей надруковані в наукових виданнях, визначених ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій становить 4,77 друк.арк., з них особисто автору належить 4,65 друк.арк.

**Структура та обсяг роботи.** Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків.

Робота виконана на 210 сторінках тексту, містить 6 рисунків, 20 таблиць, 3 додатка, список використаних джерел налічує 173 найменування.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

**У вступі** розкрита актуальність теми дисертації, визначені її мета, завдання, об'єкт, предмет, теоретичні і методологічні основи дослідження, вказані наукова новизна і практичне значення, наведена інформація щодо апробації роботи, публікації і впровадження результатів дослідження.

**У першому розділі дисертації «Роль і місце інноваційних процесів у діяльності підприємств залізничного транспорту. Теоретичний аспект»** розкрито зміст понять «інновація», «інноваційна діяльність», «інноваційний процес» та визначено їх роль у діяльності підприємств залізничного транспорту, промисловості та економіки країни в цілому.

На сьогоднішній день ключовим фактором розвитку економіки будь-якої країни є інноваційний шлях. Аналіз досвіду розвинених країн показує, що інновації забезпечують фінансову ефективність і стійкість економіки не тільки у динамічному секторі високих технологій, але й в усіх галузях економіки країни. Суттєво, що ефективний процес застосування інновацій можливий лише у випадку існування в країні цілісної і комплексної інноваційної системи, участі держави в активному захисті інноваційної діяльності є ключовою.

Однією з найбільш важливих галузей економіки, де необхідне застосування інноваційних методів в управлінні і розвитку діяльності, є залізничний транспорт.

Аналіз існуючих підходів до класифікацій напрямів інноваційної діяльності дозволяє визначити узагальнену класифікацію для підприємств залізничного транспорту (таблиця 1). Вона дозволяє порівнювати можливості та обмеження кожного напрямку, оцінювати його значення в загальній масі, що актуально як для залізничного транспорту, так й для інших сфер економіки. Крім того виявляється динаміка і тенденції інноваційної діяльності у різні періоди розвитку. Це дозволяє будувати прогнози щодо розвитку інноваційної діяльності як на окремому підприємстві залізничного транспорту, так і більш масштабно.

Класифікація напрямів інноваційної діяльності підприємств  
залізничного транспорту

Класифікаційні ознаки	Напрями інноваційної діяльності		
За метою:	Відкриваючі Заміщаючі Ретро	Зворотні Поліпшуючі	Псевдо Скасовуючі
За типом:	Організаційно-управлінські Соціальні, що включають економічні, екологічні, юридичні, політичні, освітні і змішані Виробничі: процес виробництва послуги (перевезення, ремонт ) Продуктово-технологічні		
За ступенем інтенсивності дії:	Слабкий ступінь Масовий ступінь	Середній ступінь Надмасовий ступінь	
За сферами охоплення:	Макроекономічні Мікроекономічні Внутрішнього середовища		Незалежні
З джерел виникнення :	Несподіваний випадок Зміна структури ринку або галузі потреб В наслідок нагромадження наукових знань		Потреби НТП Зміна в
Щодо часу настання ефекту:	Терміновий (до 1 року) Поточний (1-3роки) Перспективний (4 і понад років)		
За ступенем новизни:	Нові для підприємства залізничного транспорту Нові для галузі залізничного транспорту Нові для транспортної галузі в країні Нові для транспортної галузі у світі Нові для галузі залізничного транспорту в світі		
За рівнем ефективності:	Низький	Середній	Високий

Ефективність здійснення будь-якого процесу на підприємствах залізничного транспорту, у тому числі інноваційного, залежить від міри врахування закономірностей при ухваленні будь-якого рішення.

Аналіз підходів до визначення поняття «інноваційний процес», а також моделей і структур дозволяє визначити його як *процес якісного відновлення або перетворення елементів системи, що веде до появи нововведення*.

В результаті цього аналізу та на підставі теорії життєвого циклу визначена послідовність етапів інноваційного процесу. Оцінка середовища, в якому існують підприємства залізничного транспорту, стала основою для розробки системи класифікаційних факторів, що позитивно чи негативно впливають на його інноваційну діяльність та розрізняються за групами: економічні, політичні,



законодавчі, соціально-психологічні тощо.

Визначення факторів дозволяє згодом розробити діагностику, результати якої необхідні при постановці та вирішенні інноваційних завдань.

**У другому розділі «Оцінка стану та особливостей розвитку інноваційного середовища підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах»** проаналізовано основні напрямки активізації і підтримки інноваційної діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту, виявлено причини кризи та можливі шляхи реформ на залізничному транспорті.

У зв'язку з цим важливе значення має аналіз і використання досвіду різних країн світу як відносно підтримки інноваційної діяльності, так і реформ на залізничному транспорті. В результаті аналізу виявлено пріоритетні форми державного стимулювання і підтримки інноваційної діяльності за кордоном та в Україні, запропоновано рекомендації щодо можливостей зміни політики підтримки інноваційної діяльності в країні (таблиця 2). Сучасний розвиток інноваційних процесів в Україні, у тому числі на залізничному транспорті, перебуває на досить низькому рівні, про що свідчить аналіз інноваційної діяльності.

Розглянувши різні методики і моделі інноваційного розвитку, а також спираючись на статистичний аналіз інноваційної діяльності в Україні, виділені наступні причини недостатньо ефективного інноваційного розвитку.

1. Недосконала політика держави щодо регулювання інноваційних процесів.
2. Попадання малих підприємств України до групи інноваційних аутсайдерів. Проте вони, разом з дуже великими підприємствами є найбільш активними в інноваційному плані.
3. Ліберально-бюрократична система державного управління економікою.
4. Неповне використання державою інтелектуальної власності, що їй належить.
5. Низька законодавча активність і правова культура влади.
6. Відсутність в Україні сформованої ринкової інфраструктури. Наприклад, відсутній ринок інноваційних посередників.
7. Невиконання державою своїх фінансових зобов'язань.
8. Відмова підприємств України створювати унікальну пропозицію через нестабільність попиту на неї.

Визначення причини кризового функціонування вітчизняного інноваційного сектора дозволило сформулювати напрямки удосконалення державної інноваційної політики. Найбільш важливими принципами реорганізації системи управління інноваційним розвитком в країні є наступні:

1. Забезпечення інформаційної підтримки інноваційних структур урядом країни.
2. Побудова регіональних інноваційних мереж з метою стимулювання розвитку вітчизняного інноваційного ринку. Це дозволить зняти проблеми, пов'язані з конкуренцією і поділом сфер впливу за допомогою домовленостей про специфіку і номенклатуру виробництва підприємств, що входять до регіональної мережі.
3. Коригування адміністративного і карного права в бік більш жорсткої

відповідальності за порушення прав інтелектуальної власності.

4. Відмова від повного державного контролю над інтелектуальною власністю (крім ноу-хау оборонного значення).

Таблиця 2

Стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту

У світі	В Україні	Пропозиції
<p>1. Відстрочка податкових платежів.                  2. Надання податкового кредиту.                  3. Пільгове оподаткування дивідендів інноваційних організацій.                  4. Ієрархічне надання пільг з урахуванням пріоритетності виконуваних розробок.                  5. Зниження ставок податку на прибуток, спрямований на замовлені і спільні НДДКР.                  6. Пільгове оподаткування при використанні інтелектуальної власності підприємства.                  7. Пільгове оподаткування прибутку внесків у благодійні фонди по фінансуванню інновацій.                  8. Допомога в організації рахунків підприємств, що займаються інноваційною діяльністю, з метою пільгового оподаткування частини прибутку.                  9. Зменшення оподаткованого прибутку на суму вартості устаткування, переданого інноваційним організаціям.                  10. Державне пряме фінансування.                  11. Підтримка малого інноваційного бізнесу.                  13. Прискорена амортизація (списання вартості в 1-й рік дії).                  14. Дотації.                  15. Зниження державних зборів на індивідуальні винаходи.                  16. Надання безвідсоткових позик.</p>	<p>1. Безвідсоткове кредитування.                  2. Компенсація відсотків за кредитування інноваційних проектів.                  3. Державні гарантії банкам по кредитуванню інноваційних проектів.                  4. Майнове страхування інноваційних проектів.                  5. Підтримка інноваційної діяльності на конкурсній основі.                  6. Створення спеціалізованих державних небанківських інноваційних фінансово-кредитних організацій для здійснення фінансової підтримки інноваційної діяльності.                  7. Створення технопарків та їх:                  - безвідсоткове або 50-відсоткове кредитування;                  - цільові субсидії;                  - субсидія як сума податку на прибуток (суми означених вище податків нараховуються не в бюджет, а на спеціальні рахунки технопарків);                  - прискорена амортизація (щорічна 20% норма прискореної амортизації).</p>	<p>1. Податкові пільги:                  - пільгове оподаткування замовлених і спільних НДДКР.;                  - відрахування з прибутку внесків у благодійні інноваційні фонди;                  - допомога в організації рахунків і фондів підприємств, що займаються інноваціями, з метою наступного пільгового оподаткування частини прибутку;                  - податкові знижки при інвестиціях у нове устаткування (вступають в дію при запровадженні).                  2. Пряме фінансування: створити науково-технічні комплекси, інноваційні центри (об'єднання НДІ з ВНЗ і підприємствами).                  3. Контрактне фінансування:                  - фінансування держ. замовлень і спільних проектів;                  - гранти.                  4. Пільгове кредитування: безвідсоткові пільги по кредитах під інноваційні розробки.                  5. Побудова нової законодавчої бази.                  6. Підтримка малого інноваційного бізнесу.                  7. Пільгове оподаткування дивідендів юридичних і фізичних осіб, отриманих по акціях інноваційних організацій.</p>

5. Коригування адміністративного і кримінального права в бік більш жорсткої відповідальності за порушення прав інтелектуальної власності.

6. Відмова від повного державного контролю над інтелектуальною власністю (крім ноу-хау оборонного значення).

7. Коригування методів антимонопольного регулювання з урахуванням інноваційного фактора промислової динаміки (на підставі системи розрахунків з урахуванням різних технологічних можливостей вітчизняних галузей промисловості).

## 8. Підвищення інноваційної культури в країні .

Оцінка існуючого становища на залізничному транспорті свідчить, що він залишається основним на ринку транспортних послуг України. Його характеризує висока провізна спроможність, досить низька собівартість, а також незалежність від кліматичних умов та незначний негативний вплив на навколишнє середовище.

Але необхідно відзначити, що за період з 1992р. по теперішній час спрацювання основних виробничих фондів зросло з 38% до 77,6%. Знос тепловозів складає 91,9%, електровозів - 80,5%, пасажирських вагонів – 82,9%, вантажних вагонів – 70,7%. Таким чином, на залізницях експлуатується рухомий склад, який давно перевищів встановлений нормативами термін служби, що веде до нагромадження морально і фізично застарілої техніки, погіршує умови безпеки тощо. Аналогічне положення спостерігається у колійних господарствах дороги та в інших підрозділах інфраструктури. У 2006 р. «Укрзалізницею» освоєно капітальних інвестицій на суму 3851,6 млн.грн., з них 14,2% - за рахунок залучених коштів.

Але це лише третина потреб залізничного транспорту. Отримані кошти не дозволяють зупинити критичний знос основних фондів, що продовжує збільшуватися. Крім цього, галузь практично не фінансується державою. Негативним є і той факт, що залізничний транспорт покриває збитки від пасажирських перевезень за рахунок рентабельних вантажних (збитки склали 3,3 млрд.грн., що на 50% більше, ніж у 2005р., а з 4,6 млрд. грн. прибутку від перевезень вантажів понад 80% спрямовано на покриття збитків).

Не зважаючи на підвищення заробітної плати за останні роки, залізничний транспорт за рівнем середньомісячної заробітної плати по Україні серед базових галузей економіки займає лише 9 місце. Як результат спостерігається тенденція відтоку висококваліфікованих фахівців з галузі.

Розгляд причин кризового стану вітчизняних залізниць дозволив запропонувати можливі шляхи виходу з нього (таблиця 3).

На основі аналізу існуючих реформ на залізничному транспорті за кордоном, зроблено висновок, що однозначно характеризувати результати реформ, які там відбуваються важко, оскільки кожна країна має свої специфічні особливості, проте використовувати їх досвід необхідно.

Що ж до України, то відповідно до концепції державної програми реформування залізничного транспорту запропоновано реформування вертикально інтегрованим шляхом, для чого є достатні умови.

Передумовами для проведення даної реформи є позитивні та негативні процеси, які відбуваються на залізничному транспорті України .

При проведенні реформ з метою залучення стороннього капіталу доцільно застосувати механізм концесії, що має такі переваги: держава залишає за собою право розпорядження власністю, передаючи концесіонеру лише права володіння і користування об'єктом власності в межах концесійного договору; відносини між сторонами концесійного договору мають довгостроковий характер, що дозволяє здійснювати перспективне планування; у держави є достатньо законодавчих і правових важелів для впливу на концесіонера в разі

потреби.

Таблиця 3

Причини кризового стану підприємств «Укрзалізниці»  
та можливі шляхи виходу з нього

Причини кризового стану галузі	Можливі шляхи виходу з кризи
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Високий ступінь зносу основних фондів.</li><li>2. Відставання балансової вартості ОФ від реальної понад 4 рази, скорочення амортизаційних відрахувань тощо.</li><li>3. Інвестиційні потреби задовольняються на третину.</li><li>4. Наявність перехресного субсидування.</li><li>5. Невідповідність тарифів на вантажні і пасажирські перевезення існуючим економічним умовам.</li><li>6. Скорочення частки залізничного транспорту на ринках транспортних послуг.</li><li>7. Відтік кваліфікованих кадрів.</li><li>8. Невідповідність рівня якості та асортименту послуг залізничного транспорту вимогам ринку.</li><li>9. Поєднання господарської діяльності і державного регулювання в одному органі управління.</li><li>10. Невідповідність законодавства економічній ситуації в Україні та у світі.</li><li>11. Практично повна неможливість проведення реконструкцій та введення інноваційних видів перевезень.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Проведення реформ на залізничному транспорті.</li><li>2. Правове забезпечення реформ.</li><li>3. Проведення переоцінки основних фондів.</li><li>4. Залучення інвестицій як приватного капіталу за допомогою механізму концесії.</li><li>5. Створення єдиної інформаційної мережі.</li><li>6. Інтеграція залізничного транспорту України до світової транспортної системи.</li><li>7. Удосконалення системи тарифів.</li><li>8. Збільшення обсягу та якості реклами.</li><li>9. Підвищення комфорту, якості і безпеки пасажирських та вантажних перевезень.</li><li>10. Максимальне задоволення попиту.</li><li>11. Поетапне припинення перехресного субсидування.</li><li>12. Поділ методів управління в залежності від виду перевезень (пасажирські і вантажні), далекості перевезень (далекі і приміські): вони мають різні характеристики попиту, конкуренції тощо.</li></ol>

Концесійні угоди дозволяють: збільшити приплив додаткових інвестицій; створити додаткові робочі місця; повернути у власність держави модернізований об'єкт концесійного договору; підвищити ефективність витрат тощо.

Концесія дозволить без змін у формі власності перейти до нової форми відносин: держава - приватний капітал, при тому що капітал може бути іноземним, а контроль над власністю зберігається за державою.

У третьому розділі «Економічні механізми стратегічної інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту» проведено аналіз існуючих понять «інноваційний потенціал», методик його оцінки та вибору інноваційної стратегії; запропоновано методик вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємства залізничного транспорту.

На підставі аналізу існуючих класифікацій інноваційних стратегій підприємства залізничного транспорту визначено класифікацію, що базується на двох факторах:

- конкурентному становищі на ринку;
- рівні інноваційного потенціалу (таблиця 4).

Користуючись запропонованою класифікацією інноваційних стратегій, доцільно розглядати стан підприємства залізничного транспорту в двох аспектах, а саме: його конкурентною позицією на ринку та оцінкою його інноваційного потенціалу.

Таблиця 4.

Класифікація інноваційних стратегій підприємств «Укрзалізниці»

Назва стратегії	Сутність стратегії	Результат, що очікується	Рівень інноваційного потенціалу	Конкурентна позиція на ринку
Імітаційна стратегія	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Запозичення технологій</li> <li>• Придбання ліцензій</li> <li>• Придбання технологій</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Мах результат</li> <li>• Мін терміни</li> <li>• Мін витрати</li> </ul>	Низький Середній	Висока
Стратегія ковшання	Виводить продукт на ринок після апробації у конкурентів	Стабільне становище на ринку	Низький Середній	Висока
Стратегія переваги	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Мах рентабельність продукції</li> <li>• Мобільне виробництво</li> <li>• Великий асортимент продукції</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Мах прибутки</li> <li>• Лідерне становище на ринку</li> </ul>	Високий	Висока
Стратегія відкриття	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Проведення інтенс. досліджень</li> <li>• Високий ризик</li> <li>• Великі фінансові витрати</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Радикально новий продукт</li> <li>• Мах прибутки</li> <li>• Лідер на ринку</li> </ul>	Високий	Низька (молода фірма)
Стратегія відтворення	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Попит на застарілу продукцію</li> <li>• Вдосконалення технологій</li> </ul>	Стабільне становище на ринку	Низький	Середня
Стратегія якості	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Підвищення якості товарів</li> <li>• Стабільний попит на продукцію</li> </ul>	Стабільне становище на ринку	Низький Середній	Середня
Стратегія зручного випадку	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Модернізація продукції, що випускається</li> <li>• Мін витрати</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Стабільне становище на ринку</li> <li>• Лідер по асортименту</li> </ul>	Середній	Висока
Стратегія опозиції	Об'єднання підприємств на будь-яких стадіях НДДКР для протистояння конкурентам	Стабільне становище на ринку	Низький Середній	Низька
Стратегія виробнич. заміності	Випуск понад 50% продукції за суміжною або зв'язаною технологією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Вихід на новий ринок</li> <li>• Зниження собівартості</li> <li>• Підвищення прибутків</li> </ul>	Високий Середній	Низька
Стратегія макс.випередження	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Випередження в розробках</li> <li>• Постійні інвестиції в НДДКР</li> <li>• Високий ризик</li> </ul>	Довготривале перебування на передових позиціях в галузі наукових розробок	Високий	Висока Середня
Стратегія пошуку власної ніші	Пошук власної ніші (вузька спеціалізація)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Позбавлення конкурентів</li> <li>• Монополіст у власній ніші</li> </ul>	Середній Високий	Висока Середня
Стратегія відстоювання	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Залишитися на ринку</li> <li>• Зупинити натиск конкурентів</li> <li>• Не може використовуватися в довгостроковому аспекті</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Зберегти становище на ринку</li> <li>• Не відстати від конкурентів</li> </ul>	Низький	Середня

Специфіка українських підприємств залізничного транспорту, а також

практична відсутність методик розрахунку інноваційного потенціалу на даний момент викликали необхідність створення методики оцінки інноваційного потенціалу.

Для її розробки визначено систему показників, що характеризують рівень інноваційної діяльності. Запропонована система груп показників повністю описує основні якості інноваційного потенціалу підприємства, необхідні для вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємства:

- наукоємності;
- якісного рівня інноваційної діяльності;
- конкурентоспроможності;
- оновлюваності.

Виходячи з цих показників запропоновано коефіцієнт, що визначає рівень інноваційного потенціалу підприємства на мультиплікативній основі:

$$I = (K_H * K_E * i_1) + (K * K_3 * K_1 * i_2) + (K_K * K_P * K_U * i_3) + (K_{OT} * K_{OP} * i_4), \quad (1)$$

де  $I$  – коефіцієнт, що визначає рівень інноваційного потенціалу підприємства;

$K_H$  – коефіцієнт наукоємності, показує питому вагу витрат на НДДКР;

$K_E$  – показник ефективності роботи підприємства, дозволяє робити висновок, яка частка доходу від реалізованої продукції припадає на одного зайнятого НДДКР;

$K$  – показник, що характеризує інноваційність кадрів підприємства;

$K_3$  – коефіцієнт, що показує структуру інноваційних досліджень на підприємстві;

$K_1$  – коефіцієнт якісної оцінки інноваційних досліджень;

$K_K$  – конкурентоспроможність продукції підприємства залізничного транспорту;

$K_P$  – частка ринку продукції підприємства залізничного транспорту;

$K_U$  – коефіцієнт успішності;

$K_{OT}$  – коефіцієнт технологічної оновлювальності;

$K_{OP}$  – коефіцієнт продуктової оновлювальності;

$i_1, i_2, i_3, i_4$  – питомі коефіцієнти при відповідній частині показників інноваційного розвитку підприємства ( $i_1 + i_2 + i_3 + i_4 = 1$ ).

Слід зазначити, що існує безліч способів і методів агрегування часткових показників в інтегральний: аддитивна «згортка», середньозважена складових та ін. Для нас найкращим є використання мультиплікативної «згортки» за групами показників, оскільки в групі ці показники компенсуються, а в цілому, з урахуванням питомої ваги значимості показника, знаходяться в наступних межах:

$I < 1$  – низький інноваційний потенціал;

$I = 1$  – середній інноваційний потенціал;

$I > 1$  – високий інноваційний потенціал.

Цей коефіцієнт як показник рівня здатності підприємства залізничного транспорту до інноваційного розвитку може застосовуватися для попередньої оцінки, аналізу і прийняття рішень щодо вибору його стратегії, а також:

- для великих транспортних концернів або структур, що передбачають

загальну роботу декількох підприємств або великих відділів, дана методика може бути застосована для порівняння роботи цих підрозділів і розрахунку інноваційного потенціалу як окремого підрозділу, так і об'єднання в цілому;

- для комерційних банків та інвесторів для перевірки підприємств залізничного транспорту за програмами кредитування відносно інноваційних проектів;
- на рівні підприємства залізничного транспорту, після оцінки його інноваційного рівня, для визначення причин несприятливого становища.

Можливі стратегічні інноваційні напрямки діяльності підприємства при різних сполученнях конкурентного становища на ринку підприємства та інноваційного потенціалу відображені у таблиці 5.

Таблиця 5

Вибір інноваційної стратегії підприємства залізничного транспорту

		ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ		
		високий	середній	низький
П О З И Ц І Я	висока	<i>Стратегія</i> ринкової переваги.  <i>Стратегія</i> максимального випередження.  <i>Стратегія</i> пошуку власної ніші.	<i>Імітаційна</i> стратегія.  <i>Стратегія</i> ковзання.  <i>Стратегія</i> пошуку власної ніші.  <i>Стратегія</i> зручн. випадку.	<i>Імітаційна</i> стратегія.  <i>Стратегія</i> ковзання.
	середня	<i>Стратегія</i> максимального випередження.  <i>Стратегія</i> пошуку власної ніші.	<i>Стратегія</i> якості.  <i>Стратегія</i> пошуку власної ніші.  <i>Стратегія</i> зручн. випадку.	<i>Стратегія</i> відтворення.  <i>Стратегія</i> якості.  <i>Стратегія</i> відстоювання.
	низька	<i>Стратегія</i> виробничої заміності.  <i>Стратегія</i> відкриття.	<i>Стратегія</i> опозиції.  <i>Стратегія</i> виробничої заміності.	<i>Стратегія</i> опозиції.

Процеси інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту складаються з взаємозалежних етапів: аналізу зовнішнього і внутрішнього середовища, розробки стратегії в залежності від умов і поставлених цілей та інш. Вдалих вибір інноваційної стратегії є запорукою успіху всієї діяльності «Укрзалізниці».

Запропоновано механізм інноваційної діяльності підприємства залізничного транспорту в сучасних умовах, в межах якого застосовується методичний підхід щодо вибору оптимальної стратегії (рис. 1). Він складається з двох блоків та дозволяє приймати остаточне рішення з реалізації інноваційної стратегії реформування.

На основі запропонованої методики проведено розрахунок інноваційного

потенціалу підприємства залізничного транспорту, а саме «Укрзалізниця».

Результат розрахунків, який дорівнює 0,486, дозволив обрати і запропонувати оптимальну інноваційну стратегію, якою є імітаційна стратегія.

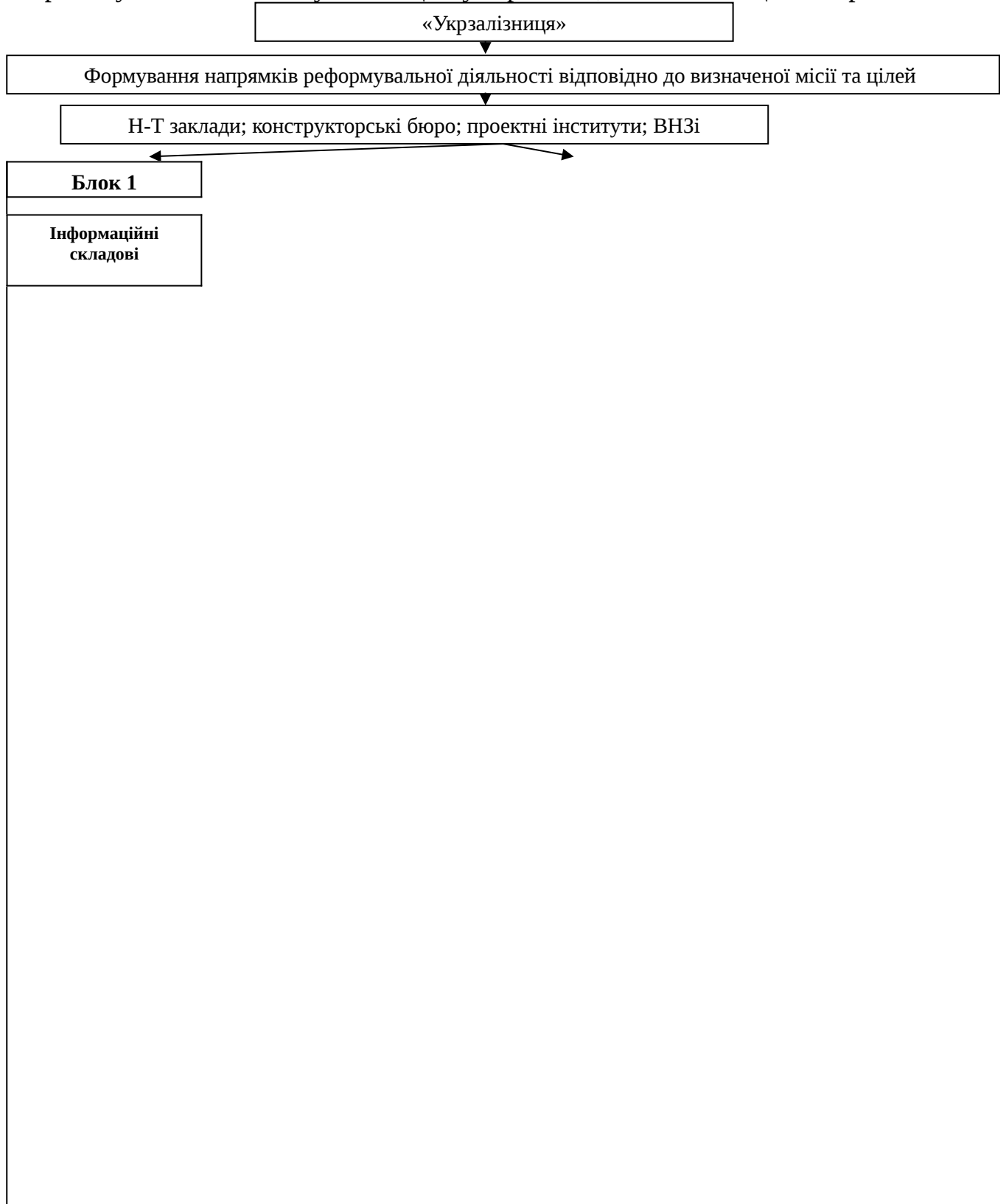
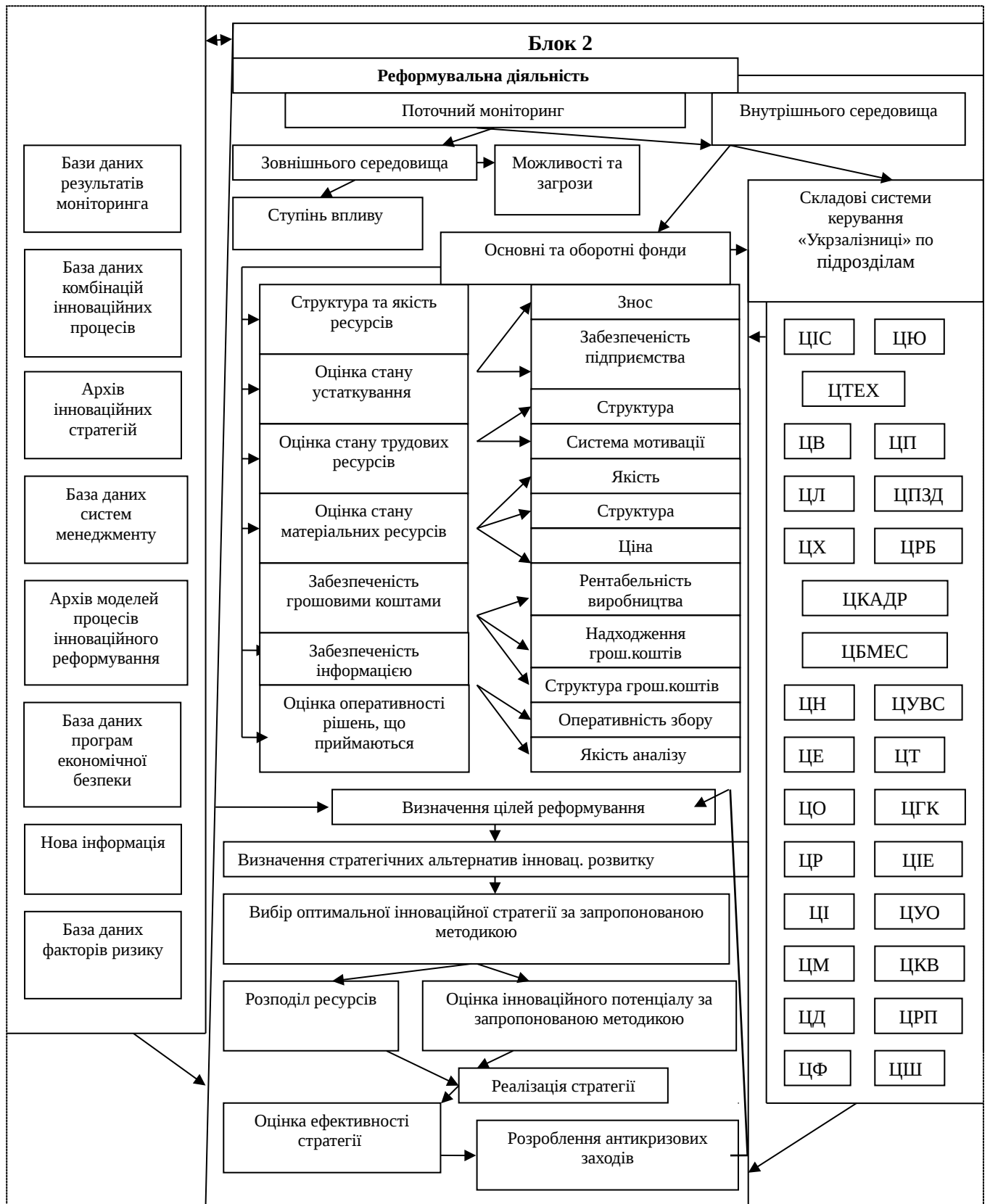


Рис.1 Організаційно-економічний механізм процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту





## ВИСНОВКИ

У дисертації сформульована і вирішена низка актуальних завдань, пов'язаних з розробкою механізмів та інструментів формування і реалізації стратегічного інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту. Вони дозволяють в умовах нестабільної економіки і посилення міжнародної

конкуренції ефективно реалізовувати конкурентні переваги. Основні висновки роботи полягають у наступному:

1. На підставі дослідження факторів, що впливають на інноваційну діяльність підприємства залізничного транспорту, виділено фактори, що блокують його інноваційну діяльність, а також розроблено класифікацію факторів, які впливають на інноваційний процес. Це дозволяє в подальшому розробити діагностику факторів інноваційного процесу, що є необхідним при постановці і вирішенні інноваційних завдань.

2. На підставі аналізу світового і вітчизняного інноваційного середовища виявлено причини інноваційної кризи в Україні і надано рекомендації щодо виходу з неї за рахунок стимулювання інноваційної діяльності як на макро-, так і на мікрорівні.

3. На підставі аналізу існуючого становища на залізничному транспорті України та аналізу світової практики проведення реформ запропоновано шляхи подолання нинішнього несприятливого становища.

4. На основі проведених досліджень вироблено класифікацію інноваційних стратегій підприємств залізничного транспорту на основі оцінки його інноваційного потенціалу і конкурентного становища на ринку.

5. Розроблено організаційно-економічний механізм процесу інноваційного реформування «Укрзалізниці», який дає можливість максимально ефективно використовувати усі наявні можливості та резерви для найбільш повного досягнення поставлених перед залізничним підприємством цілей.

6. Визначено систему показників оцінки інноваційного потенціалу підприємства залізничного транспорту, на основі якої запропоновано мультиплікативний коефіцієнт, що дозволяє оцінити інноваційний потенціал у цілому, а також система критеріїв часткових показників оцінки інноваційного потенціалу, для визначення оптимальної інноваційної стратегії.

Запропоновані в дисертаційному дослідженні пропозиції дозволяють більш ефективно використовувати інноваційні ресурси, а також можливості інноваційного потенціалу не тільки транспортного підприємства, але галузі і країни в цілому.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у фахових наукових виданнях:**

1. Воловельская И.В. Новые подходы к реструктуризации предприятий/ И.В. Воловельская // Вестник МСУ.-Харьков:МСУ-2002.-№2.-С.15-17.

2. Воловельская И.В. Транспортная система как элемент системы обеспечения экономической безопасности страны/ И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.- 2002.-№1.-С.73-77.

3. Воловельская И.В. Управление рисками как основа экономической безопасности предприятия / И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2003.- №3.-С.6-9.

4. Воловельская И.В. Экономическая безопасность предприятия в

умовлях кризисного розвитку / И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2005.-№9-10.-С.25-28.

5. Воловельская И.В. Обеспечение экономической безопасности предприятия в условиях конкуренции. Информационные потоки / И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2005.-№11.-С.32-34.

6. Воловельская И.В. Стимулирование инновационной деятельности предприятия / И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості. -2005.-№12.-С.182-186.

7. Воловельская И.В. Методика выбора оптимальной инновационной стратегии / И.В.Воловельская // Економіка транспортного комплексу «ХНАДУ».-2006.-№10.-С57-65.

8. Воловельская И.В. Причины инновационного кризиса в Украине и пути совершенствования управления инновационной деятельностью / И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2006.-№15-16.-С.194-498.

9. Воловельская И.В. Анализ состояния инновационной среды Украины // Вісник економіки транспорту та промисловості/ И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2006.-№15-16.-С.187-194.

10. Дикань В.Л. Выбор инновационной стратегии предприятия на основе расчета его инновационного потенциала /В.Л.Дикань, И.В.Воловельская // Вісник економіки транспорту і промисловості.-2008.-№21.-С.11-15.

### **Тези конференцій:**

11. Воловельская И.В. Моделирование управления предприятием /И.В.Воловельская //Управління організацією: регіональні аспекти: матеріали Х міжнар. наук.-практ. конф.,12-13 квітня 2002р., Чернігів-Київ. -К.: «Політехніка», 2002.-С.51-52.

12. Воловельская И.В. Управление транспортными рисками предприятия в составе производственных рисков /И.В.Воловельская //Проблеми економіки транспорту: матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., 16-17 травня, Дніпропетровськ. - Дніпропетровськ, 2002.-С.71-72.

13. Воловельская И.В. Железные дороги Украины. Международные транспортные коридоры /И.В.Воловельская //Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали I міжнар. наук.-практ. конф., 3-5 червня 2004р., с.м.т. Коктебель./М-во транспорту та зв'язку України, Укр..держ.акад.зал.тр. – Х. : УкрДАЗТ.-2004.-№7.-С.7-8.

14. Воловельская И.В. Проблематика выбора оптимальной инновационной стратегии предприятия /И.В.Воловельская // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., 7-11 червня 2006р., с.м.т. Коктебель./М-во транспорту та зв'язку України, Укр.держ.акад.зал.тр. – Х. : УкрДАЗТ.-2006.-№14.-С.90.

15. Воловельская И.В. Инновации на железнодорожном транспорте. Причины инновационного кризиса и пути их преодоления /И.В.Воловельская // Проблемы міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали I міжнар. наук.-практ. конф., 4-10 червня 2007р., с.м.т. Коктебель./М-во транспорту та зв'язку України, Укр.держ.акад.зал.тр. – Х. : УкрДАЗТ.-2007.-С.97-98

16. Воловельская И.В. Методика оценки инновационного потенциала предприятия железнодорожного транспорта /И.В.Воловельская // Проблемы міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали I міжнар. наук.-практ. конф., 3-5 червня 2004р., с.м.т. Коктебель./М-во транспорту та зв'язку України, Укр.держ.акад.зал.тр. – Х. : УкрДАЗТ.-2008.- №22.-С.51-52.

## АНОТАЦІЯ

**Воловельська І.В. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 - економіка та управління підприємствами за видами економічної діяльності". Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2008.

Дисертаційна робота присвячена теоретичному обґрунтуванню шляхів підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на основі оцінки його інноваційного потенціалу та розробці рекомендацій щодо вибору оптимальної інноваційної стратегії.

Обґрунтовано, що в основі розробки і впровадження будь-якого нововведення завжди знаходиться безперервний інноваційний процес. Виявлені фактори, що впливають на інноваційну діяльність підприємства і запропонована їх класифікація, яка дозволяє проводити діагностику інноваційного процесу.

Удосконалено методику оцінки інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, що на відміну від інших базується на чотирьох факторах: конкурентоспроможності продукту на ринку транспортних послуг, якісному рівні інноваційних досліджень, технологічному та продуктовому оновленні та наукоємності продукту.

Розроблено організаційно-економічний механізм процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту, що дозволяє отримати максимальний ефект від його діяльності загалом.

Вперше запропоновано методичний підхід вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємства залізничного транспорту на основі системи показників оцінки його інноваційного потенціалу. Розроблена система оцінки критерію часткових показників інноваційного потенціалу.

**Ключові слова:** інновація, інноваційний процес, інноваційна діяльність, інноваційний потенціал, інноваційна стратегія.

## АННОТАЦІЯ

**Воловельская И.В. Выбор оптимальной инновационной стратегии предприятий железнодорожного транспорта. -Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями по видам экономической деятельности. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2008.

Диссертационная работа посвящена теоретическому обоснованию путей повышения конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта на основе оценки его инновационного потенциала и разработки рекомендаций относительно выбора оптимальной инновационной стратегии.

Основой обеспечения максимально эффективной деятельности любого предприятия является не наращивание объемов производства, но выход на рынок с новой или улучшенной продукцией или услугами. Особенно актуальным и необходимым применение инновационных методов в управлении и развитии становится на предприятиях железнодорожного транспорта.

Анализ существующих подходов к классификациям направлений инновационной деятельности предприятий позволил определить обобщенную классификацию для предприятий железнодорожного транспорта. С ее помощью возможно производить диагностику каждого направления и выявлять их динамику, а также делать прогнозы относительно инновационной деятельности как на отдельном предприятии, так и более масштабно.

В основе разработки и внедрения любого новшества лежит непрерывный инновационный процесс. Для его характеристики необходим не только анализ его прохождения, но и влияющих на него факторов. На основании проведенного исследования моделей инновационного процесса выделены факторы, влияющие на инновационную деятельность предприятия, и разработана их классификация, которая включает такие группы факторов: экономические, материально-технические, законодательно-политические, социально-психологические, трудовые, информационные, факторы сотрудничества. Их выделение позволяет производить диагностику инновационного процесса.

Проведенный анализ существующих тенденций в мировом сообществе показывает, что в развитых странах постоянно увеличиваются затраты на НИОКР, а также возрастает доля показателей НИОКР в валовом доходе. Эти факторы свидетельствуют о возрастающей роли сектора науки в обеспечении конкурентоспособности экономики стран. В Украине эти показатели находятся на крайне низком уровне. Как выход из сложившейся ситуации предложено усилить стимулирующую функцию государства в поддержке инновационных предприятий, а также принять необходимые законы, обеспечивающие реальные гарантии для инновационного сектора, отечественных и зарубежных инвесторов. Рекомендуется создание региональных сетей различных организационных форм. Такие сети создадут предпосылки для создания гарантированных рынков сбыта. Необходимо также организовать информационную поддержку инновационных предприятий. Особенно актуальными эти рекомендации являются для предприятий железнодорожного

транспорта Украины и касаются не только необходимости модернизировать основные фонды и подвижной состав, но и определенных организационно-управленческих изменений.

Для принятия окончательных решений относительно реализации инновационной стратегии, нами предложена схема организационно-экономического механизма процесса инновационного реформирования предприятий железнодорожного транспорта.

Активная инновационная деятельность предприятий железнодорожного транспорта позволит Украине занять достойное место не только на рынке международных перевозок, но и даст толчок развитию всей экономики страны. Для инвестиционного обеспечения их инновационной деятельности предлагается использовать механизм концессии, позволяющий осуществить партнерство частного и государственного капитала.

Инновационная стратегия определяет линию поведения предприятия в сфере научных исследований и разработок, направленных на формирование инновационного потенциала, достаточного для нейтрализации отрицательного влияния внешней среды и достижения поставленных перед предприятием целей.

Предложено выбирать инновационную стратегию опираясь на 2 фактора: конкурентное положение предприятия на рынке и уровень его инновационного потенциала. Разработаны показатели и система оценочных критериев, позволяющих оценить уровень развития инновационного потенциала предприятия железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** инновация, инновационный процесс, инновационная деятельность, инновационная стратегия, инновационный потенциал.

#### ANNOTATION

**Volovelskaya I.V. Choice of optimal innovation strategy of railway transport enterprise. – Manuscript.**

The dissertation for the scientific degree of candidate of economic sciences on specialty 08.00.04 – economy and management of enterprises on types of economical activity. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkov, 2008.

The thesis covers the studies and development of the methodical approach for selecting the optimal innovation strategy for railway transport on the base of the system of calculation indices of its innovational potential.

There has been designed the classification of innovation activity, with their maximally complete identification, enabling the comparing of the effects of those in various spheres of vital activity, the revealing of their dynamics and tendencies within different periods of development and on this base the analyzing as well as forecasting.

It has been stipulated that in the base of development and introduction of any novelty there is always innovation process. The factors affecting innovation activity of

enterprise are emphasized and their classification enabling the diagnosis of the innovation process is proposed.

The mechanism details of innovation process of railway transport enterprise, allowing the maximum effect obtaining from its activity in a whole were designed.

For the first time the methodical approach of selection of optimal innovation strategy of railway transport enterprise with basing on the system of assessment indices of its innovation potential has been proposed. The assessment system for the criteria of particular indices of innovation potential was developed.

**Key words:** innovation, innovational process, innovation activity, innovation strategy, innovation potential.