

УДК: 629.477.4:658.7

КІРДІНА О.Г., канд. екон. наук,

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## ІННОВАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА РІВНІ ЇХ КОРИСНОСТІ

*Анотація.* На основі аналізу підходів до поняття «інновація» сформовано визначення поняття «інновація на залізничному транспорті». Встановлено, що, розкриваючи результат від впровадження інновацій, варто визначати не ефект, а їх корисність. Внаслідок цього розкрито види корисності, приділено увагу ланцюгу формування корисності інновацій на залізничному транспорті, визначено три етапи процесу її формування, розроблено схему забезпечуючого, формуючого та оцінюючого середовища локальної та глобальної корисності інновацій на залізничному транспорті.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, інновація, корисність інновацій, рівні корисності, ланцюг формування корисності інновацій на залізничному транспорті.

KIRDINA O., Cand., Econ. Sc.,

*Ukrainian State Academy of Railway Transport*

## INNOVATIONS IN RAILWAY TRANSPORTATION AND LEVELS OF THEIR USEFULNESS

*Abstract.* The concept of railway transport innovation has been defined by analyzing the approaches to the concept of innovation. It has been proved that it is necessary to determine not the effect but the usefulness of innovations when estimating the result of their implementation. As the result, the types of usefulness have been defined, the chain of forming the innovation usefulness of the railway transport has been considered and three stages of its formation have been identified; the scheme of supporting, forming and estimating environment of local and global innovation usefulness of railway transport has been developed.

*Key words:* railway transport, innovation, innovation usefulness, levels of usefulness, chain of forming the innovation usefulness of the railway transport.

**Постановка проблеми.** Впровадження інноваційної моделі економіки України вимагає інноваційного розвитку базових та інфраструктурних галузей. Тільки за цієї умови можливий вихід вітчизняних підприємств та їх продукції (послуг) на світовий конкурентоспроможний рівень. На жаль, до теперішнього часу така інфраструктурна галузь як залізничний транспорт функціонує не ефективно, що пояснюється цілою низкою техніко-технологічних, кадрових, організаційних, фінансових проблем. В основі їх вирі-

шення дуже часто науковці пропонують ефективну інноваційну діяльність. Саме тому подальші дослідження проблеми інноваційної діяльності залізничного транспорту є актуальними.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Останнім часом з'являється багато наукових публікацій, матеріал яких присвячений: збільшенню інноваційної активності залізниць, впровадженню інноваційної моделі на залізничному транспорті, розвитку інноваційної системи тощо. Ці питання цікавлять: Аксьонова І. М., Гудкова О. М., Диканя В. Л., Зубенко В. О., Євсєєва С. В., Кірпу Г. М., Ільчука В. П., Ковзеля М. О., Костюка М. Д., Ланкового Н., Яновського П. О. [1-10].

Проблематика інноваційного розвитку підприємств знаходиться в переліку тих, що найбільш часто вивчаються. Так, загальнотеоретичні основи інновацій розробляє: Бланк І. А., Геєць В. М., Дорофієнко В. В., Жаліло Я. А., Базилюк Я. Б., Сидорова А., Фатхудинов Р. А. та ін. [11-14]. Досить часто у своїх дослідженнях вчені розглядають різні аспекти проблеми інноваційного розвитку об'єктів, а тому їх погляди різняться навіть стосовно визначення поняття «інновація».

Різноманітність поглядів науковців стосується й результатів впровадження інновацій. Найчастіше такими визначають економічний, соціальний, науково-технічний або інші види ефекту.

**Мета статті.** Сформулювати сутність поняття «інновації на залізничному транспорті», розкрити її види, розглянути корисність інновацій на залізничному транспорті, рівні, а також формуюче, забезпечуюче та оцінююче її середовище.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Перш ніж надати власне визначення поняття «інновації на залізничному транспорті» розглянемо питання результату впровадження інновацій. Найчастіше в економічній літературі він вимірюється отриманим ефектом. Ефект – це результат, що має місце у певний час та характеризує рівень позитивних надбань. Для інновацій на залізничному транспорті більш доречно застосовувати термін «корисність», як не тільки позитивний результат, але і сприятливі наслідки для подальшої діяльності не тільки самого інноватора (локальна корисність), але й інших суб'єктів економічної діяльності (глобальна корисність).

Корисність інновацій може бути оцінена відповідно до вимог, які висуваються внутрішнім та зовнішнім середовищем залізнично-

го транспорту, а її забезпечення відбуватися під впливом сукупності факторів, серед яких: нормативно-правове забезпечення; наявність та розвиненість інноваційної інфраструктури; наявність та рівень кваліфікації наукових та творчих кадрів; ефективність матеріально-технічного забезпечення та інформаційної системи; управління інноваційною діяльністю. Корисність інновацій на залізничному транспорті оцінюється суб'єктами внутрішнього та зовнішнього середовища, загальний перелік яких наведено на рисунку.

Локальна та глобальна корисність інновацій на залізничному транспорті визначається: 1) фінансово-економічною корисністю – позитивний фінансовий результат та сприяння сукупності позитивних економічних змін на рівні галузі та держави (збільшення прибутку, зменшення собівартості, збільшення якості та обсягів виробництва, розширення асортименту та ринку збуту продукції (послуг) та ін.); 2) соціальною корисністю – позитивні соціальні зміни у внутрішньому та зовнішньому середовищі залізничного транспорту та сприятливий вплив на подальше покращення показників соціально-економічного розвитку держави; 3) екологічною корисністю – позитивні екологічні зміни у внутрішньому та зовнішньому середовищі залізничного транспорту та сприятливий вплив на подальшу екологізацію економіки держави; 4) інтеграційною корисністю – позитивні зміни рівня інноваційності галузі та економіки у цілому та сприяння інноваційній інтеграції на галузевому та міжгалузевому рівнях.

Процеси формування корисності інновацій на залізничному транспорті включають декілька етапів: 1) визначення вимог та забезпечення умов формування корисності; 2) формування корисності; 3) оцінювання корисності. Перші два етапи включають стадії інноваційного процесу. Проте висновок про корисність інновацій можна зробити тільки на останньому етапі, коли визначається рівень досягнутої корисності.

Пропонується розрізняти три рівні досягнутої корисності інновацій на залізничному транспорті: *нижчий* – позитивний результат інноватора та сприятливі наслідки для подальшої діяльності інноватора; *середній* – позитивний результат та сприятливі наслідки для подальшої діяльності інноватора та внутрішніх користувачів інновацій на залізничному транспорті; *вищий* – позитивний результат та сприятливі наслідки для подальшої діяльності інноватора, внутрішніх та зовнішніх користувачів інновацій на залізничному транспорті.

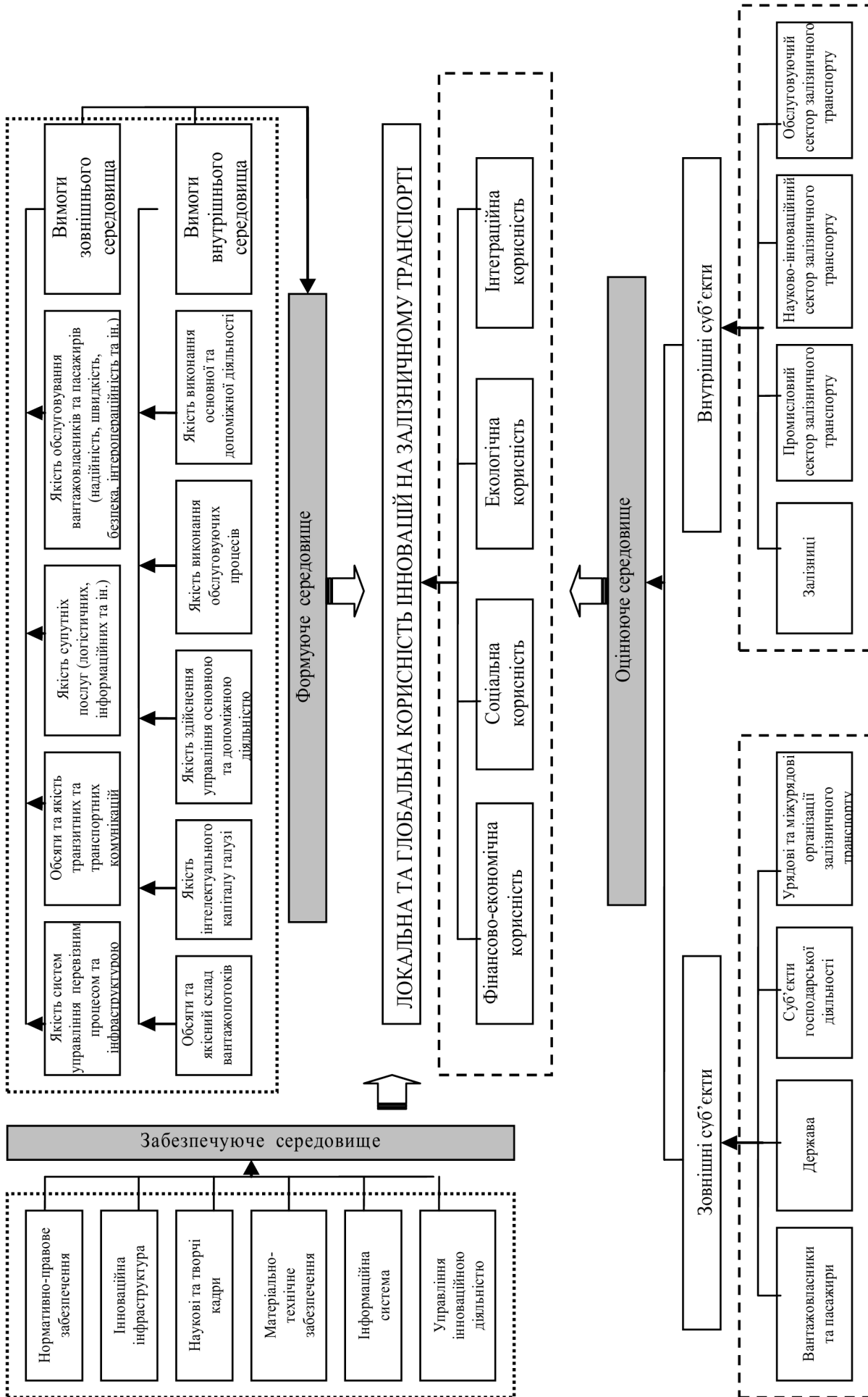


Схема забезпечуючого, формуючого та оцінюючого середовища локальної та глобальної корисності інновацій на залізничному транспорті

Інноватором вважається підприємство залізничного транспорту. Внутрішніми користувачами інновацій на залізничному транспорті вважаються 6 підприємств залізничного транспорту та структурні підрозділи, що входять до їх складу, а також інші суб'єкти, що входять до складу залізничного транспорту країни. Зовнішніми користувачами інновацій на залізничному транспорті вважаються підприємства інших видів діяльності, ефективність діяльності яких залежить від інноваційних трансформацій на залізничному транспорті країни.

Таким чином, *інновацію на залізничному транспорті* пропонується розглядати як реалізований пріоритетний напрямок розвитку залізничної галузі, що є результатом науково-творчого пошуку суб'єктів галузі, який призводить до отримання принципово нових (відсутніх раніше) результатів різного характеру (технічних, організаційних, технологічних, фінансових та ін.) та корисності внаслідок використання.

**Висновок.** Таким чином, розкрито сутність поняття «інновація на залізничному транспорті». Доведено, що результат впровадження інновацій необхідно розглядати через їх корисність. Встановлено види, рівні корисності, етапи її формування. Напрямами подальших наукових досліджень є встановлення особливостей інноваційного процесу на підприємствах залізничного транспорту, що реалізується в умовах поєднання зусиль як внутрішніх, так і зовнішніх елементів залізничного транспорту.

### Література

1. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
2. Гудков О. М. Організаційно-економічні проблеми приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом / О. М. Гудков // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2007: II міжнар. наук.-практ. конф., 19-22 червня 2007: тези доп. – Судак, 2007. – С. 109–110.
3. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
4. Евсеев С. В. Проблемы развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон.

наук: спец. 08.00.01 «Экономическая теория» / С. В. Евсеев. – Самара, 2006. – 18 с.

5. Залізничі світу в ХХІ столітті: монографія / Кірпа Г. М., Корнієнко В. В., Пшинько О. М. та ін.; за заг. ред. Г. М. Кірпи. – Д.: Вид-во Дніпропетровського ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.

6. Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В. П. Ільчук. – К. : Логос, 2004. – 381 с.

7. Ковзель М. О. Соціально-економічна ефективність експорту транспортних послуг України: монографія / М. О. Ковзель. – К.: Книжне вид-во НАУ, 2008. – 308 с.

8. Костюк М. Д. Техніко-технологічне забезпечення інтермодальних та інтерооперабельних перевезень / М. Д. Костюк, Ю. В. Дьомін // Залізничний транспорт. – 2009. – № 3. – С. 3-7.

9. Ланковой Н. «ТрансРоссия-2009»: пути выхода из кризиса / Н. Ланковой // Магистраль. – 2009. – № 32(1409). – С. 3.

10. Яновський П. О. Сучасні вимоги до перспективних технологій перевезень // П. О. Яновський // Залізничний транспорт. – 2009. – № 3. – С. 23–26.

11. Геєць В. Інновативно-інноваційний шлях розвитку – модернізаційний проект розвитку української економіки і суспільства початку ХХІ століття / В. Геєць // Банківська справа. – 2003. – № 4. – С. 3–32.

12. Проблеми та пріоритети формування інноваційної моделі розвитку економіки України / Жаліло Я. А., Архієреєв С. І., Базиліук Я. Б. та ін.: за заг. ред. Я. А. Жаліло. – К.: НІСД, 2006. – 120 с.

13. Сидорова А. Направления инновационного развития в промышленности Украины / А. Сидорова, А. Анисимова // Экономика Украины. – 2009. – № 3 (560). – С. 19–26.

14. Фатхудинов Р. А. Инновационный менеджмент: учебник / Р. А. Фатхудинов. – С.Пб.: Питер, 2002. – 400 с.

**Рецензент:** В. Л. Дикань, проф., докт. екон. наук, Українська державна академія залізничного транспорту.

**Стаття надійшла до редакції** 26.02.10 р.