

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

**Корінь Мирослава Василівна**

УДК: 330.341.1:656.2

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ФОРМУВАННЯ  
ПРОМИСЛОВО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним  
господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки 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  
**Копитко Василь Іванович,**  
Львівська філія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри гуманітарної та соціально-економічної підготовки;

кандидат економічних наук,  
**Позняк Оксана Володимирівна,**  
Національний авіаційний університет, доцент кафедри логістики.

Захист відбудеться «25» квітня 2013 р. о 15<sup>30</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: 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 «    » березня 2013 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

*Актуальність теми дослідження.* Глобалізація світової економіки визначила ключовим фактором конкурентоспроможності та економічної стабільності країн їх готовність до перетворення нових знань у високотехнологічну інноваційну продукцію, здатну забезпечити якісні трансформації базових галузей економіки.

Забезпечити розвиток залізничного транспорту як стратегічного ресурсу підвищення конкурентоспроможності економіки України не можна без вирішення найважливішої проблеми галузі: критичного рівня спрацьованості матеріально-технічної бази залізниць, обумовленої відсутністю ефективної системи її відтворення, у результаті чого страждає не тільки Укрзалізниця, але й підприємства з виробництва продукції для її потреб.

На сьогоднішній день можливість інноваційного розвитку залізничного транспорту визначається здатністю промислових підприємств галузі втілити світові науково-технічні розробки через функціонування різного роду логістичних систем у конкурентоспроможну інноваційну продукцію, спроможну створити підґрунтя для відновлення транзитних потужностей галузі та вивести на якісно новий інноваційний шлях її розвитку. У зв'язку з цим виникає об'єктивна необхідність дослідження питань інноваційного розвитку залізничного транспорту на засадах поєднання наукових досліджень, передового світового досвіду, функцій маркетингу і логістики.

Питання логістики та розбудови логістичних систем досить активно досліджуються світовою економічною наукою. Ученими-науковцями, які висвітлювали окремі їх аспекти, є Б. Анікін, В. Копитко, Р. Ларіна, Ю. Неруш, М. Окландер, О. Перебийніс, О. Позняк, А. Семененко, В. Сергєєв, С. Уварова та інші.

Вагомий внесок у розроблення теоретичних та методичних засад інноваційного розвитку підприємств зробили відомі вітчизняні та закордонні вчені, серед яких В. Геєць, С. Ілляшенко, О. Лапко, П. Харів, О. Собкевич, В. Савенко, Л. Федулова, Р. Фатхутдінов, Н. Чистякова, Й. Шумпетер. Окремі аспекти інноваційного розвитку залізничного транспорту знайшли своє відображення в працях О. Дейнеки, В. Диканя, В. Ільчука, О. Кірдіної, Г. Кірпи, Ю. Пащенко, М. Стасишева, Є. Сича, Н. Якименко та ін.

Незважаючи на неабиякий інтерес науковців до питань інноваційного розвитку залізничного транспорту, залишаються недостатньо обґрунтованими організаційно-методичні засади підвищення ефективності функціонування промислових підприємств залізничного транспорту, що забезпечать покращення технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту, сприятимуть виходу на якісно новий рівень його розвитку. Не приділено належної уваги розробленню організаційно-економічного механізму забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту та оцінці ефективності функціонування об'єктів інноваційної інфраструктури.

Комплекс окреслених проблем у сфері підвищення ефективності функціонування промислових підприємств залізничного транспорту та

забезпечення інноваційного розвитку залізничної галузі в цілому обумовив актуальність обраної теми дисертаційної роботи, зумовив вибір її мети, завдань та основних напрямків дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана у відповідності до Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, Концепції державної програми реформування залізничного транспорту України, а також відповідає цілям та завданням, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України «Шляхом європейської інтеграції на 2004–2015 роки». Результати дослідження використано при виконанні плану науково-дослідної роботи Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (номер державної реєстрації 0109U001183).

**Мета і завдання дослідження.** Обґрунтування теоретичних положень і методичних рекомендацій щодо вирішення проблем функціонування та інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи.

Досягнення зазначеної мети зумовило необхідність постановки і вирішення основних завдань:

- розкрити теоретичні засади формування та функціонування промислово-логістичної системи, встановивши її сутність, суб'єкти, структурні рівні та функції;
- удосконалити класифікацію логістичних систем;
- запропонувати підхід до джерел інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- розробити організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- сформулювати концепцію створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА», визначити його місію, мету, завдання та механізм функціонування;
- розробити теоретичну модель інформаційного забезпечення функціонування та розвитку промислових підприємств залізничного транспорту;
- запропонувати методичний підхід до оцінки ефективності функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА».

**Об'єкт дослідження** – процес інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи.

**Предмет дослідження** – теоретичні положення й методичні підходи щодо забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи.

**Методи дослідження.** Теоретико-методологічною основою дисертаційного дослідження стали сучасні фундаментальні й прикладні положення економічної науки, розкриті в працях вітчизняних та зарубіжних учених-економістів з проблем

забезпечення інноваційного розвитку.

Для досягнення визначеної мети і вирішення поставлених у дисертаційній роботі завдань були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи дослідження: *системного підходу* – для обґрунтування теоретичних положень забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту; *порівняльного аналізу, синтезу й узагальнення* - для розкриття змісту і сутності категорії «інноваційний розвиток залізничного транспорту», поняття «логістика» та визначення «промислово-логістична система»; *статистичного аналізу* – для групування, порівняння, оцінки та інтерпретації сучасного стану промислових підприємств залізничного транспорту й транспортного комплексу економіки України, виявлення впливу процесів глобалізації на їх функціонування; *логічно-діалектичного* – для розкриття теоретичних і концептуальних основ формування та особливостей функціонування промислово-логістичної системи, визначення взаємозв'язків між учасниками системи та її зовнішнім оточенням; *програмно-цільового* – для обґрунтування концепції створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру та подання алгоритму процесу руху ідеї до отримання інноваційного продукту в межах центру. Серед спеціальних методів дослідження було використано: *аналітичний* – для оцінки ефективності функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру; *графічний* – наочного подання теоретичних і практичних положень дисертаційного дослідження; *абстрактно-логічний* – для узагальнення, формулювання висновків і рекомендацій.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі й нормативні акти України з питань інноваційної діяльності, офіційні дані Державного комітету статистики України та звітні дані Державної адміністрації залізничного транспорту України, результати наукових досліджень та матеріали науково-практичних конференцій, публікації зарубіжних і вітчизняних авторів.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в розробленні теоретичних положень і методичних рекомендацій щодо вирішення проблем функціонування та інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

*удосконалено:*

- теоретичні засади формування та функціонування промислово-логістичної системи шляхом уточнення її сутності, суб'єктів, структурних рівнів, функцій. Значення цієї системи полягає у підвищенні ефективності функціонування промислових підприємств залізничного транспорту, продукція яких забезпечить покращення технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту, перехід на якісно новий рівень його розвитку;

- класифікацію логістичних систем, яка доповнена на основі обґрунтування необхідності виділення в окрему класифікаційну ознаку – вид галузевої інтеграції. Це дозволило поряд з транспортно-логістичною системою обґрунтувати доцільність створення промислово-логістичної, яка відрізняється

складом та механізмами взаємодії учасників, функціями і критеріями ефективності діяльності та формується для ефективного функціонування промислових підприємств залізничної галузі, продукція яких забезпечить покращення її технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей;

- організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту, який розкриває взаємозв'язок між основними суб'єктами його забезпечення, ґрунтується на сформованих організаційно-економічних засадах співпраці елементів промислово-логістичної системи та авторському розумінні завдань логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингових центрів, і забезпечує швидке та обґрунтоване прийняття рішень для ефективного функціонування промислових підприємств залізничного транспорту;

- методичний підхід до оцінки ефективності функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру, особливістю якого є використання часткових та узагальнюючих показників за функціональними відділами – конструкторським бюро, логістичним відділом і відділом маркетингу та інтелектуальної власності. Це дозволило запропонувати інтегральний показник оцінки, який доводить значення діяльності центру для ефективності функціонування промислових підприємств залізничного транспорту України та їх ролі в забезпеченні інноваційного розвитку Укрзалізниці;

- підхід до джерел інноваційного розвитку залізничного транспорту України, який, на відміну від існуючих, розкриває залежність розвитку від техніко-технологічних можливостей промислових підприємств залізничного транспорту, масштабів та рівнів використання ними надбань світового науково-технічного прогресу і результатів діяльності суб'єктів галузевої інноваційної інфраструктури, до числа яких належить логістично-інформаційно-інноваційно-маркетинговий центр, що дозволить забезпечити впровадження у виробництво нових видів виробів, зразків техніки й технологій, які в комплексі сприятимуть підвищенню рівня конкурентоспроможності промислових підприємств галузі;

*набули подальшого розвитку:*

- концепція створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА», що розкриває його організаційну структуру, місію, мету, основні завдання, механізм функціонування та сприяє формуванню замкнутого кола промислово-логістичної взаємодії від стадії проведення наукових досліджень, раціональної закупівлі сировини, комплектуючих, вузлів і агрегатів до виробництва та реалізації готової інноваційної продукції, яка буде спрямована на задоволення потреб залізничного комплексу країни;

- теоретична модель інформаційного забезпечення функціонування й розвитку промислових підприємств залізничного транспорту як суб'єктів промислово-логістичної системи, що ґрунтується на уточненні суб'єктів організації та завдань інформаційного забезпечення інноваційної діяльності в межах логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру, формуванні графа інформаційних потоків прямого та зворотного характеру.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у тому, що сформульовані й обґрунтовані у дисертаційному дослідженні теоретичні положення і методичні рекомендації доведено до рівня практичних рекомендацій, які можуть стати основою підвищення ефективності функціонування промислових підприємств залізничного транспорту, продукція яких сприятиме покращенню технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту України, забезпечить перехід на інноваційний шлях розвитку галузі. Окреме практичне значення має концепція створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру як центру генерування інновацій у межах промислово-логістичної системи.

У цілому практичну цінність висвітлених положень дисертації підтверджено частковим використанням висловлених висновків і рекомендацій у діяльності підприємств.

Практичну цінність пропозицій автора щодо формування промислово-логістичної системи як напрямку підвищення ефективності функціонування промислових підприємств залізничного транспорту, продукція яких забезпечить покращення технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту підтверджено довідкою про впровадження результатів дисертаційного дослідження в діяльність Краснолиманської дирекції залізничних перевезень Донецької залізниці № ДН-07/51 від 17 жовтня 2012 року. Позитивну оцінку отримав розроблений автором організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту, який враховано в роботі Технічної служби Південної залізниці (довідка № НТО – 18/124 від 26 грудня 2012р.).

Окремі теоретичні здобутки дисертаційного дослідження застосовуються у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка підприємства», «Економіка і організація інноваційної діяльності», «Стратегія транспортного забезпечення підприємства» (довідка від 21 листопада 2012р.).

**Особистий внесок здобувача.** Ряд положень та висновків дисертаційного дослідження обґрунтовано та отримано автором самостійно на підставі всестороннього вивчення, аналізу та систематизації теоретичних досліджень і практичного досвіду з питань вирішення проблеми розвитку залізничного транспорту на інноваційних засадах. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві [2, 8, 11], наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення та результати дисертаційного дослідження пройшли апробацію (доповідалися й обговорювалися) на 4 міжнародних та 1 всеукраїнській науково-практичних конференціях, детальний перелік яких наведено у списку опублікованих праць автореферату.

**Публікації.** Результати дисертаційного дослідження опубліковано в 15 наукових працях, серед яких 10 статей надруковано в наукових виданнях,

визнаних фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 5,08 друк. арк., з них особисто автору належить 4,27 друк. арк.

**Обсяг і структура роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації складає 223 сторінки, у тому числі основний текст займає 170 сторінок. Матеріали проілюстровано 32 рисунками, 9 таблицями та містять 5 додатків. Список використаних джерел налічує 187 найменувань.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

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

У *першому розділі «Обґрунтування доцільності формування промислово-логістичної системи як основи забезпечення розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту України»* розглянуто сучасні процеси глобалізації та їх вплив на діяльність транспорту і промисловості; проаналізовано становище транспортного комплексу України, зокрема залізничного, окреслено коло проблем та напрямки його інноваційного розвитку; виявлено особливості функціонування промислових підприємств залізничного транспорту; удосконалено класифікацію логістичних систем; запропоновано засади формування промислово-логістичної системи.

Глобалізація світової економіки розширила межі діяльності компаній та обумовила створення єдиного міжнародного транспортного ринку, перехід на логістичні принципи управління вантажопотоками, розвиток комбінованих перевезень, формування єдиної транспортної політики, правових норм, появу міжнародних транспортних перевізників та переорієнтацію їх діяльності в інноваційне русло.

Аналіз стану транспортного комплексу країни дозволив констатувати факт постійного зниження загальних показників його діяльності та погіршення рівня інноваційної активності. З'ясовано, що останнім часом залізничний транспорт втрачає роль основного вантажного перевізника країни, що обумовлено як зниженням рівня попиту з боку вітчизняного виробництва, так і втратою конкурентних позицій на користь автомобільного транспорту. Це у свою чергу відображається на рівні інноваційної активності галузі, обумовлюючи погіршення стану матеріально-технічної бази Укрзалізниці, її невідповідність вимогам науково-технічного прогресу та міжнародним стандартам. На рис. 1 наведено комплекс проблем та напрямки інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

Обґрунтовано, що забезпечити покращення технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту можна за рахунок підвищення ефективності та виходу на новий рівень розвитку промислових підприємств залізничного транспорту шляхом оновлення техніко-технологічної бази їх виробництв, освоєння новітніх технологій та видів продукції, на основі





**Напрямки інноваційного розвитку залізничного транспорту**

<b>Політико-правові</b>	<b>Організаційно-управлінські</b>	<b>Техніко-технологічні</b>	<b>Науково-дослідні</b>	<b>Економічні</b>	<b>Інформаційні</b>	<b>Соціальні</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>Розробка нормативно-правового забезпечення з питань регулювання інноваційної діяльності на залізничному транспорті.</li> <li>Законодавче закріплення питань співпраці з Пром.ПЗТ та організаціями наукової сфери країни.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Створення механізму співпраці в галузі науково-дослідної діяльності.</li> <li>Створення окремих організаційних структур, які б забезпечували інноваційний розвиток залізничного транспорту.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Впровадження новітнього рухомого складу, засобів ремонту та його технічного обслуговування.</li> <li>Перехід на ресурсо- та енергозберігаючі технології.</li> <li>Покращення стану інфраструктури колійного господарства, засобів сигналізації та зв'язку.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Створення експериментальної бази досліджень.</li> <li>Організація ефективної системи співробітництва з науково-дослідною сферою країни та сектором промислового виробництва.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Збільшення рівня державної підтримки відтворення та відновлення транспортних здатностей Укрзалізничії.</li> <li>Розробка прогресивних схем фінансування інноваційного розвитку галузі.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Створення власної інформаційної бази наукових досліджень.</li> <li>Забезпечення всесторонньої інформаційної підтримки інноваційного процесу галузі.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Створення системи підвищення та підготовки працівників для продукування інновацій відповідно до потреб залізничного транспорту.</li> <li>Створення ефективної системи стимулювання раціоналізаторської діяльності.</li> </ol>

Рис. 1. Проблеми та напрямки інноваційного розвитку залізничного транспорту України

формування промислово-логістичної системи. Це дозволило з класифікації логістичних систем за об'єктно-функціональною ознакою виділити галузеві в окрему класифікаційну ознаку – вид галузевої інтеграції. Такі логістичні системи передбачають взаємодію суб'єктів господарювання, які займаються різного роду діяльністю. На основі цього доповнено дану класифікаційну характеристику за рахунок виділення, окрім транспортно-логістичної системи, ще й промислово-логістичної, яка відрізняється складом та механізмами взаємодії учасників, функціями і критеріями ефективності діяльності та формується для ефективного функціонування промислових підприємств залізничної галузі, продукція яких забезпечить покращення її технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей.

Під промислово-логістичною системою (ПЛС) будемо розуміти інтегровану, адаптивну, багатофункціональну систему взаємодії залізничного транспорту з промисловими підприємствами залізничного транспорту (Пром.ПЗТ), зв'язки між якими засновані на інформаційно-інноваційній основі, що проявляється в активному використанні Пром.ПЗТ інформації про світові техніко-технологічні досягнення у сфері залізничного транспорту в процесі власного виробництва продукції та передбачають створення інформаційно-виробничої оболонки для підвищення ефективності функціонування Пром.ПЗТ, продукція яких забезпечить покращення технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту, перехід на якісно новий рівень його розвитку.

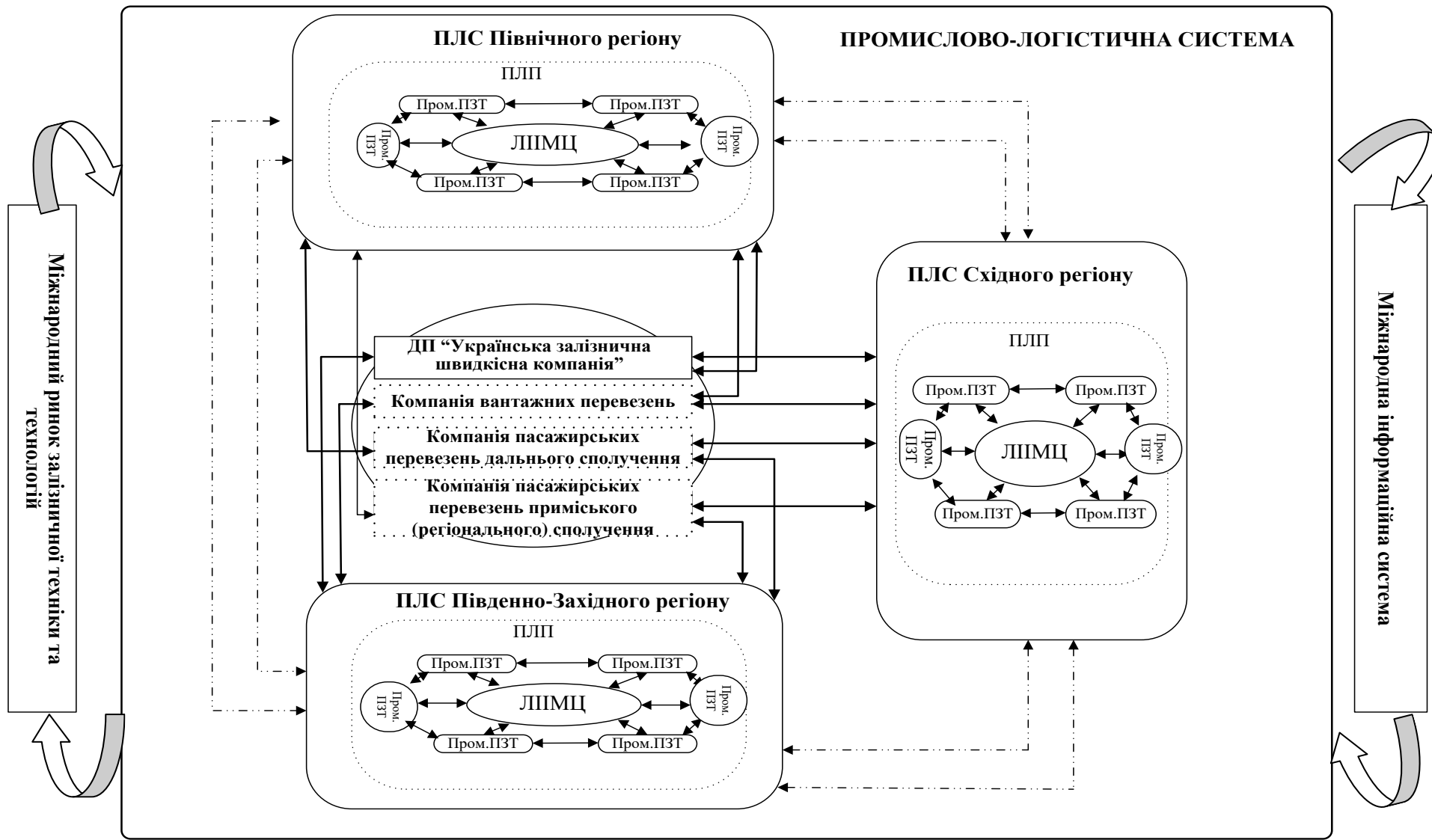
Визначено мету, суб'єкти ПЛС (рис. 2) і встановлено, що її роль та значення реалізуються у функціях, які вона виконує:

*інноваційно-стимулююча* сприяє розширенню меж інформаційного простору для учасників промислово-логістичного об'єднання, завдяки чому кожен з них отримає доступ до новітніх закордонних розробок, упровадження яких на вітчизняних Пром.ПЗТ сприятиме розширенню асортименту, освоєнню нових та вилученню застарілих видів продукції і послуг, підвищенню рівня їх якості та зниженню виробничих витрат, оновленню техніко-технологічної бази підприємств та підвищенню продуктивності праці. Окрім того, ПЛС створить умови для акумулювання власних наукових розробок, сприяючи зростанню інноваційної активності та підвищенню конкурентоспроможності продукції промислових підприємств галузі, яка буде спрямована на задоволення потреб залізничного транспорту в інноваціях;

*товаророзподільча* забезпечує ефективне переміщення високотехнологічної продукції в межах ПЛС та на міжнародний ринок установленого обсягу й визначеної якості, транспортування якої здійснюється за взаємоузгодженими між учасниками системи тарифами на перевезення;

*контролююча* передбачає встановлення оптимального рівня взаємодії всіх учасників системи, відповідність їх дій цілям та напрямам ПЛС;

*координуюча* сприяє дотриманню встановлених у процесі коопераційної взаємодії домовленостей між учасниками ПЛС у повному обсязі та посиленню конкурентних позицій кожного з них як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.



- ↔ обмін техніко-технологічними розробками, знаннями та інформацією про виробничі можливості;
- ↔ взаємозв'язок між компаніями-споживачами та ПЛП, що проявляється в їх потребі у техніко-технологічних розробках і у зворотному напрямку – виготовлена продукція.

Рис. 2. Структура промислово-логістичної системи

У роботі підкреслено, що участь у ПЛС суб'єктів, які здійснюють різні види діяльності, однак тісно взаємопов'язані між собою, сприяє підвищенню ефективності функціонування кожного з них, а результат їх кооперації синергетично забезпечує зростання і суміжних галузей економіки України (рис. 3). Це дозволило розкрити теоретико-методичні підходи до інноваційного розвитку залізничного транспорту в умовах її функціонування.

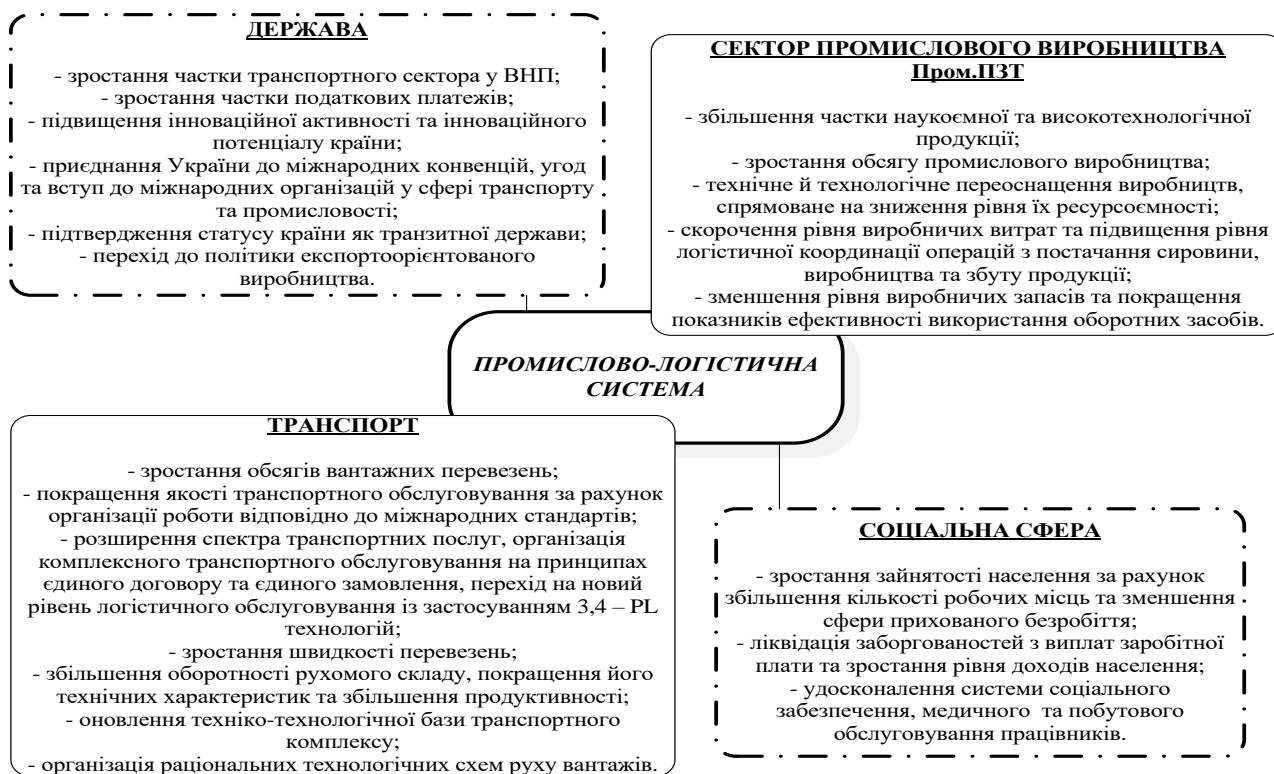


Рис. 3. Схема впливу функціонування промислово-логістичної системи на різні сфери економіки України

У другому розділі «Теоретико-методичні підходи до інноваційного розвитку залізничного транспорту в умовах функціонування промислово-логістичної системи» проведено аналіз наукових підходів до інноваційного розвитку; розглянуто авторський підхід до інноваційного розвитку залізничного транспорту; побудовано піраміду пріоритетності інновацій, розроблено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту; окреслено функціональні особливості, завдання, мету й структурні блоки промислово-логістичного парку.

В основі сучасного інноваційного процесу лежить здатність не тільки генерувати наукові ідеї, знання, уміння, але й можливість їх накопичення та використання, перетворення у технології й корисні винаходи, спрямовані на забезпечення власного економічного процвітання та перехід на інноваційний шлях розвитку. Інноваційний розвиток залізничного транспорту - це якісна зміна технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту, досягнута за рахунок тісного взаємозв'язку й співробітництва з Пром.ПЗТ.

З'ясовано, що через відсутність попиту на продукцію виробництва

Пром.ПЗТ України та їх критичне фінансове становище більшість цих промислових підприємств не спроможні забезпечувати як своєчасне оновлення виробничої бази, так і проводити власні наукові дослідження, впроваджувати розробки світового науково-технічного прогресу. І, як результат, рівень інноваційної активності Пром.ПЗТ характеризується як достатньо низький та такий, що не відповідає реальним потребам Укрзалізниці у впровадженні технічних і технологічних інновацій. На основі цього розроблено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту (ОЕМЗІРЗТ) (рис. 4), який розкриває зв'язок між основними суб'єктами його забезпечення, ґрунтується на сформованих організаційно-економічних засадах співпраці елементів ПЛС та визначальній ролі логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингових центрів, і забезпечує швидке та обґрунтоване прийняття рішень для ефективного функціонування Пром.ПЗТ. Основними принципами ОЕМЗІРЗТ визначено: системність, цілісність, адаптивність, науковість та орієнтація на інновації.

Встановлено, що підвищення рівня інноваційної активності підприємств безпосередньо залежить від рівня розвитку інноваційної інфраструктури. Відповідно до цього визначено організаційним елементом підвищення ефективності функціонування Пром.ПЗТ, а відповідно й інноваційного розвитку залізничної галузі, промислово-логістичний парк (ПЛП), сформований у межах ПЛС.

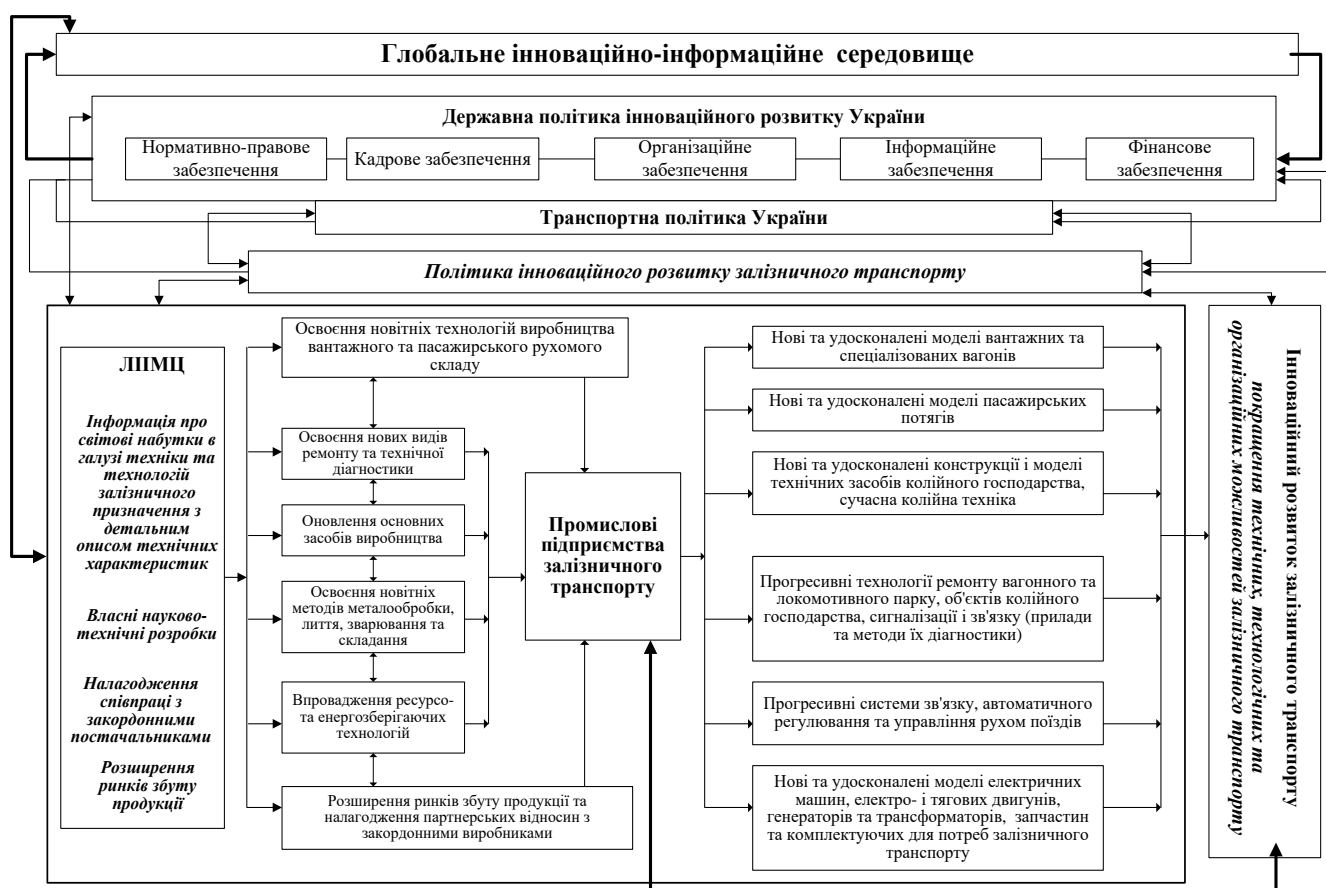


Рис. 4. Організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту

Об'єктивна потреба в його організації зумовлена необхідністю об'єднання в єдиний інформаційно-інноваційний простір найбільших виробників продукції для потреб залізничної галузі.

ПЛП розглядається як стійка, добровільна форма об'єднання логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингових центрів і промислових підприємств з виробництва продукції залізничного призначення, що спрямована на створення максимально сприятливих умов для зростання масштабів та рівня використання Пром.ПЗТ світових науково-технічних розробок у сфері залізничного транспорту. Функціональною структурою ПЛП визначено виробничий блок та логістично-інформаційно-інноваційно-маркетинговий центр, на кожен з яких покладається конкретна функція в підвищенні ефективності Пром.ПЗТ та забезпеченні інноваційного розвитку залізничної галузі. Це дозволило в подальшому розкрити організаційно-економічні умови формування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру.

*У третьому розділі «Організаційно-економічні умови формування та ефективність функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА»»* сформульовано концепцію створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру; розкрито механізм його функціонування та подано алгоритм процесу руху ідеї до отримання інноваційного продукту; розроблено теоретичну модель інформаційного забезпечення функціонування й розвитку Пром.ПЗТ; запропоновано методичний підхід до оцінки ефективності функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру.

Основною формою та структурним елементом ПЛП є логістично-інформаційно-інноваційно-маркетинговий центр (ЛІМЦ) «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА», основна функція якого - генерування інновацій для потреб залізничного транспорту України. Це забезпечується за рахунок координації спільних зусиль конструкторських бюро, Пром.ПЗТ і залізничного транспорту України у підтримці взаємозв'язку та обміні інформацією, генеруванні інноваційної продукції й формуванні каналів її збуту.

ЛІМЦ на основі поєднання наукових досліджень та передового світового досвіду, функцій маркетингу і логістики створює умови для використання набутих світового науково-технічного прогресу в напрямку техніко-технологічного оновлення матеріально-технічної бази Укрзалізниці. Механізм функціонування ЛІМЦ «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА» подано на рис. 5.

Прийняття рішень щодо реалізації інноваційних проектів у межах ЛІМЦ знаходиться в компетенції конструкторів бюро та проводиться за такими критеріями вибору: 1) сприяти покращенню технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей залізничного транспорту; 2) забезпечувати освоєння Пром.ПЗТ нових видів високотехнологічної продукції, наділеної покращеними від існуючих зразків технічними характеристиками; 3) створювати умови для підвищення ефективності функціонування Пром.ПЗТ та посилення їх конкурентних позицій на міжнародному ринку за рахунок якості продукції, цінової політики та методів просування товарів на ринок.

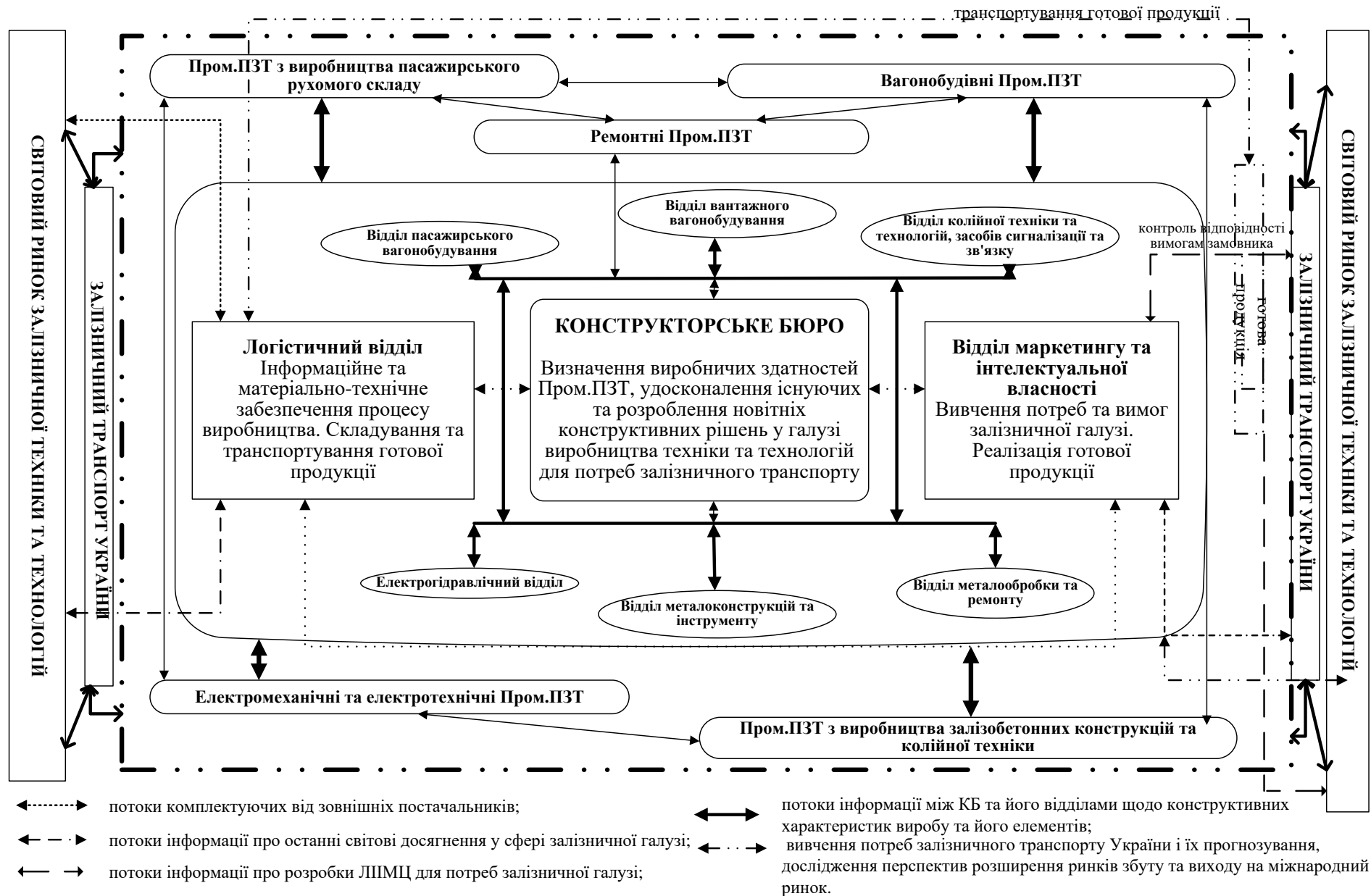


Рис. 5. Механізм функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА»

Відповідно до цього розглянуто алгоритм процесу руху ідеї до отримання інноваційного продукту в межах центру, характерною особливістю якого виступає безперервна здатність ЛПМЦ забезпечувати реалізацію все нових інноваційних проектів, оскільки при послідовному проходженні ідеї на чотирьох етапах її реалізації відбувається або повернення до початкового етапу – збору інформації з формулювання нових конструктивних розробок, або проводиться аналіз причин невідповідності розробки встановленим вихідним конструктивним характеристикам. Це забезпечується за рахунок, по-перше, надання визначальної ролі конструкторським бюро в напрямку створення нових і модернізації діючих конструкцій виробів та, по-друге, залучення до інноваційного процесу сторонніх учасників – логістичного відділу й відділу маркетингу та інтелектуальної власності ЛПМЦ.

Доведено, що важливим фактором перетворення знань і наукових ідей у конкурентоспроможні інноваційні продукти є всебічна інформаційна підтримка інноваційного процесу, що забезпечується через джерела зовнішньої та внутрішньої інформації. Відповідно до цього сформовано граф інформаційних потоків (рис. 6), розроблено архітектуру інформаційної підтримки діяльності ЛПМЦ.

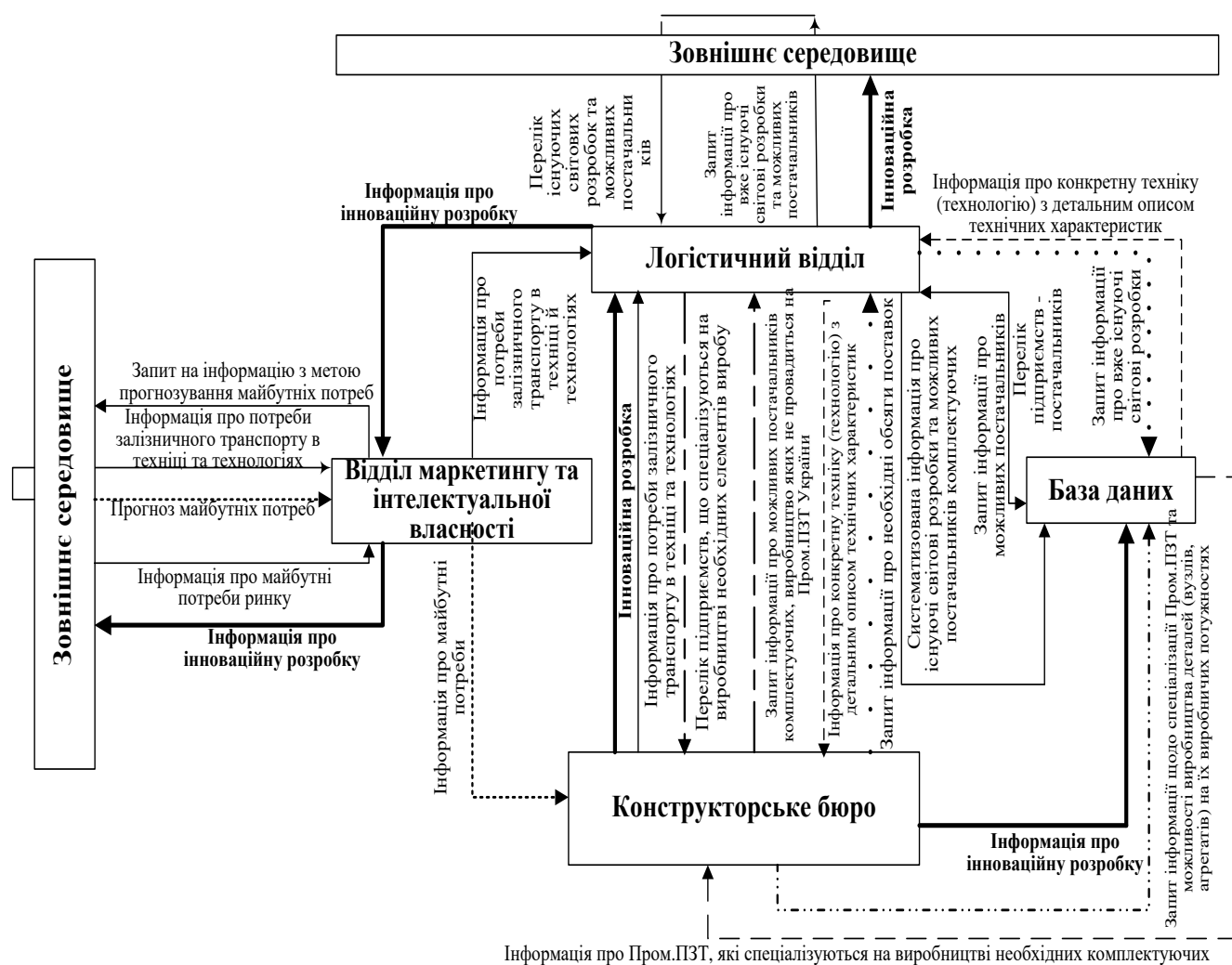


Рис. 6. Граф інформаційних потоків при реалізації інноваційного процесу в межах центру



Вона забезпечує: 1) єдиний інформаційний простір для всіх учасників інноваційного процесу в межах центру та формує інформаційну базу підтримки інноваційної діяльності Пром.ПЗТ; 2) створює можливості для пошуку партнерів у проведенні наукових і науково-технічних досліджень та формування потенційного кола споживачів майбутніх інновацій; 3) гарантує своєчасне отримання достовірної інформації про останні світові наукові й науково-технічні досягнення, дослідження та розробки у сфері техніки й технологій залізничного призначення; 4) дозволяє здійснювати аналіз та визначати потребу в інформації як кожного учасника ЛПМЦ, так і залізничної галузі в цілому.

Оцінку ефективності функціонування ЛПМЦ запропоновано проводити за допомогою розрахунку інтегрального показника, що доводить значення діяльності центру для забезпечення ефективності функціонування Пром.ПЗТ, а відповідно й інноваційного розвитку залізничного транспорту. Особливістю наведеної методики є використання часткових і узагальнюючих показників за функціональними відділами – конструкторським бюро, логістичним відділом і відділом маркетингу та інтелектуальної власності:

$$\int_{E_{ЛВ}}^{E_{ВМмаІВ}} Ie_{ЛПМЦ} = 0,5 * \sin \frac{180^0}{n} * E_{КБ} (E_{ЛВ} + E_{ВМмаІВ}), \quad (1)$$

де  $\int_{E_{ЛВ}}^{E_{ВМмаІВ}} Ie_{ЛПМЦ}$  - інтегральний показник оцінки, що доводить значення діяльності центру для забезпечення ефективності функціонування Пром.ПЗТ, а відповідно й інноваційного розвитку залізничного транспорту;

$n$  – кількість трикутників, що формують утворений трикутник на системі координат (за графічним методом подання узагальнюючих показників);

$E_{КБ}$  - узагальнюючий показник ефективності діяльності конструкторського бюро;

$E_{ЛВ}$  - узагальнюючий показник ефективності діяльності логістичного відділу;

$E_{ВМмаІВ}$  - узагальнюючий показник ефективності діяльності відділу маркетингу та інтелектуальної власності, значення яких розраховується за формулою:

$$E_j = \sum_1^n N_i^j * Z_i^j, \quad (2)$$

де  $E_j$  - узагальнюючий показник  $j$ -го функціонального підрозділу ЛПМЦ (конструкторського бюро, логістичного відділу і відділу маркетингу та інтелектуальної власності);

$n$  - кількість часткових показників;

$N_i^j$  -  $i$ -й частковий показник, що відповідним чином характеризує ефективність діяльності  $j$ -го функціонального підрозділу ЛПМЦ;

$Z_i^j$  - коефіцієнт вагомості  $i$ -го часткового показника, що відповідним чином характеризує ефективність діяльності  $j$ -го функціонального підрозділу ЛПМЦ.

## ВИСНОВКИ

Одержані в дисертаційному дослідженні результати в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання обґрунтування теоретичних положень і методичних рекомендацій щодо вирішення проблем функціонування та інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи. Основні висновки та результати, одержані в ході дослідження, полягають у наступному.

1. Доведено, що вирішити проблему критичного рівня спрацьованості основних фондів залізничного транспорту України й відповідним чином забезпечити використання виробничих потужностей Пром.ПЗТ можливо лише на засадах тісного взаємозв'язку та співробітництва цих двох суб'єктів господарювання, сформованого у вигляді ПЛС. Відповідно до цього розроблено теоретичні засади формування та функціонування ПЛС, основними учасниками якої визначено: суб'єкти промислового виробництва, які спеціалізуються на виробництві залізничної техніки, комплектуючих, запасних частин та іншого обладнання, призначеного для залізниць; підприємства залізничного транспорту (ДП «Українська залізнична швидкісна компанія»), компанія вантажних перевезень та УТЛЦ, компанія пасажирських перевезень дальнього сполучення, компанія приміських (регіональних) пасажирських перевезень), об'єкти логістичної інфраструктури та ЛПМЦ. Визначено її функції та обґрунтовано вплив на різні сфери економіки України.

2. Обґрунтування необхідності співробітництва й тісного взаємозв'язку Пром.ПЗТ із залізничним транспортом України дозволило на основі аналізу класифікації логістичних систем виділити в окрему класифікаційну ознаку – вид галузевої інтеграції та доповнити її, виділивши, окрім транспортно-логістичної, ще й промислово-логістичну.

3. З'ясовано, що Пром.ПЗТ використовують набутки світового науково-технічного прогресу на достатньо низькому рівні і, як результат, продукція їх виробництва характеризується низьким рівнем конкурентоспроможності в порівнянні із закордонними аналогами. На основі цього запропоновано підхід до джерел інноваційного розвитку залізничного транспорту, в основу якого покладено його залежність від масштабів і рівнів використання Пром.ПЗТ, надбань НТП та результатів діяльності суб'єктів галузевої інноваційної інфраструктури.

4. Встановлено, що рівень інноваційної активності Пром.ПЗТ не відповідає реальним потребам залізничної галузі у впровадженні інновацій технічного й технологічного характеру, що обумовлено відсутністю дієвого механізму інноваційного розвитку залізничного транспорту. На основі цього розроблено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту, який ґрунтується на організаційно-економічних засадах співпраці елементів ПЛС та ролі ЛПМЦ і забезпечує швидке та обґрунтоване прийняття рішень для ефективного функціонування Пром.ПЗТ.

5. Розкрито концепцію створення ЛПМЦ «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА», що являє собою таку форму промислово-логістичної взаємодії, яка дозволяє

забезпечити формування замкнутого кола від стадії проведення наукових досліджень, нарощування та закупівлі сировини, комплектуючих, вузлів та агрегатів до виробництва й реалізації готової інноваційної продукції і буде спрямована на задоволення потреб залізничного транспорту в технічних, технологічних та іншого роду інноваціях. Сформовано його місію, мету, розроблено механізм функціонування. Визначено, що основними завданнями ЛПМЦ стануть: техніко-технологічне оновлення матеріально-технічної бази залізничного транспорту та промислових підприємств з виробництва продукції для його потреб; аналіз передового світового досвіду у сфері виробництва техніки, технологій, а також організаційно-технічних рішень для потреб залізничного транспорту; формування бази даних про найновітніші світові зразки техніки, технологій у сфері залізничного транспорту; проведення власних наукових досліджень, вивчення технічних характеристик вузлів, агрегатів, деталей, вироблених іноземними компаніями, що спеціалізуються на виробництві продукції для потреб залізниць, з доведенням їх до стадії проекту власного виробництва; виявлення власних можливостей щодо виробництва тієї чи іншої частини деталі, вузла, агрегату; вивчення попиту на інноваційні розробки; налагодження виробництва та збуту продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках.

6. З'ясовано, що в умовах жорсткої конкурентної боротьби визначальним фактором успішності інновацій є належна інформаційна підтримка інноваційної діяльності. Відповідно до цього розроблено теоретичну модель інформаційного забезпечення функціонування й розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, яка заснована на формуванні архітектури інформаційного забезпечення діяльності ЛПМЦ та побудові графа інформаційних потоків прямого і зворотного характеру. Визначено джерела зовнішньої і внутрішньої інформації.

7. Запропоновано методичний підхід до оцінки ефективності функціонування ЛПМЦ «ПРОМЗАЛІЗІННОВАТИКА», який засновано на розрахунку інтегрального показника, що доводить значення діяльності центру в підвищенні ефективності функціонування Пром.ПЗТ та забезпеченні інноваційного розвитку залізничного транспорту. Інтегральний показник визначається шляхом використання часткових та узагальнюючих показників за функціональними відділами – конструкторським бюро, логістичним відділом і відділом маркетингу та інтелектуальної власності.

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

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

1. Корінь М.В. Проблеми інтеграції України в європейський економічний простір в аспекті промислового виробництва / М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2010. - № 32. – С. 118-121.

2. Корінь М.В. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп.

– Х., 2011. - № 33. – С. 13-19 (*Особистий внесок автора: розкрито техніко-технологічні особливості видів транспорту та охарактеризовано їх стан*).

3. Корінь М.В. Організація високошвидкісного руху як фактор забезпечення конкурентних переваг залізничного транспорту України / М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2011. - № 34. – С. 189-194.

4. Корінь М.В. Логістика та її роль в забезпеченні ефективної діяльності підприємств / М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2011. - № 35. – С. 148-152.

5. Корінь М.В. Промислово-логістична система України як форма інтеграції транспорту та промисловості [Електронний ресурс] / М.В. Корінь // Ефективна економіка: електронне наукове фахове видання. – 2011. - № 12. – Режим доступу до статті: <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=867>.

6. Корінь М.В. Інноваційний шлях розвитку підприємств залізничного транспорту та промисловості України / М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. - № 37. – С. 201-206.

7. Корінь М.В. Економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту / М.В. Корінь // Зб. наук. пр.. Держ. екон.-технол. ун-ту транспорту. Сер. Економіка і управління. – К., 2012. - Вип. 20. – С. 112-117.

8. Корінь М.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. - № 38. – С. 156-162 (*Особистий внесок автора: розкрито теоретичну модель інформаційного забезпечення функціонування та розвитку промислових підприємств залізничного транспорту*).

9. Корінь М.В. Концепція створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІННОВАТИКА» / М.В. Корінь // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. - № 39. – С. 239-245.

10. Корінь М.В. Показник результативності та оцінка економічної ефективності функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру «ПРОМЗАЛІННОВАТИКА» / М.В. Корінь // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. – 2012. - № 6(194), т. 1. – С. 106-112.

### **Матеріали конференцій і тези доповідей**

11. Корінь М.В. Комплексний підхід щодо реалізації інтеграційної політики на залізничному транспорті / О.В. Шраменко, М.В. Корінь // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. (7-12 черв. 2010 р., Коктебель). – Х., 2010. – С. 250-251 (*Особистий внесок автора: розкрито аспекти інтеграції залізничного транспорту з промисловими підприємствами*).

12. Корінь М.В. Пріоритетність створення транспортно-логістичної системи країни на базі формування регіональних ТЛЦ / М.В. Корінь // Проблеми

міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. VII Міжнар. наук.-прак. конф. (30 трав. - 4 черв. 2011 р., Коктебель). – Х., 2011. – С. 22-23.

13. Корінь М.В. Інноваційний напрямок розвитку економіки України / М.В. Корінь // «Дні науки – 2012»: матеріали VIII Міжнар. наук.-прак. конф. (27 берез. – 5 квіт. 2012 р., Прага). - Praha: Publishing House «Educatijn and Science» s.r.o., 2012. – Dil 13. Ekonomické vedy. - С. 76-79.

14. Корінь М.В. Пріоритетність інновацій для забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту / М.В. Корінь // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. VIII Міжнар. наук.-прак. конф. (5 - 8 черв. 2012 р., Харків). – Х., 2012. – С. 30-31.

15. Корінь М.В. Створення промислово-логістичного кластеру / М.В. Корінь // Сучасна економічна наука: теорія і практика: матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф. (15-16 лист. 2012 р., Полтава). – Полтава, 2012. – С. 213-215.

## АНОТАЦІЯ

**Корінь М.В. Забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи.** – На правах рукопису.

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

Дисертаційну роботу присвячено розробленню теоретичних положень і методичних рекомендацій щодо вирішення проблем функціонування та інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи.

Виявлено вплив глобалізаційних процесів на транспортний та промисловий комплекс країн; проаналізовано стан транспортного комплексу України, окреслено напрямки інноваційного розвитку залізничного транспорту й виявлено особливості функціонування промислових підприємств залізничного транспорту; удосконалено класифікацію логістичних систем; розкрито організаційні засади формування ПЛС та з'ясовано її вплив на різні сфери економіки України. Розкрито сутність інноваційного розвитку залізничного транспорту та обґрунтовано підхід до джерел інноваційного розвитку залізничного транспорту; розроблено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту. Сформульовано концепцію створення ЛПМЦ; розкрито теоретичну модель інформаційного забезпечення функціонування та розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, запропоновано методичний підхід до оцінки ефективності функціонування ЛПМЦ.

**Ключові слова:** інновація, інноваційний розвиток, логістика, промислово-логістична система, інформаційне забезпечення, ефективність, промислово-логістичний парк, організаційно-економічний механізм, залізничний транспорт, промислові підприємства залізничного транспорту.

## АННОТАЦИЯ

**Коринь М.В. Обеспечение инновационного развития железнодорожного транспорта на основе формирования промышленно-логистической системы. – На правах рукописи.**

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

Диссертационная работа посвящена разработке теоретических положений и методических рекомендаций относительно решения проблем функционирования и инновационного развития железнодорожного транспорта на основе формирования промышленно-логистической системы.

В работе предложено создание ПЛС, которая основана на тесной взаимосвязи и сотрудничестве Пром.ПЖТ и железных дорог, связи между которыми базируются на информационно-инновационной основе. Главной целью функционирования этой системы определено повышение эффективности функционирования Пром.ПЖТ, продукция которых обеспечит улучшение технических, технологических, организационных и других возможностей железнодорожного транспорта, переход на качественно новый уровень его развития. Основными функциями ПЛС определено: инновационно-стимулирующая, товарораспределительная, контролирующая, координирующая.

Раскрыто сущность инновационного развития железнодорожного транспорта и обосновано подход к источникам инновационного развития железнодорожного транспорта.

В ходе исследования определено, что низкий уровень спроса на продукцию производства Пром.ПЖТ и их критическое финансовое положение не позволяют обеспечивать как своевременное обновление производственной базы, так и осуществлять собственные разработки, использовать достижения НТП. По этой причине разработан организационно-экономический механизм обеспечения инновационного развития Пром.ПЖТ, который базируется на сотрудничестве элементов ПЛС и роли ЛИИМЦ в повышении эффективности функционирования Пром.ПЖТ.

Организационным элементом повышения эффективности функционирования Пром.ПЖТ, а соответственно и инновационного развития железнодорожного транспорта рассмотрено создание ПЛП, функциональную структуру которого составляют промышленный блок и ЛИИМЦ.

Теоретически обосновано концепцию создания ЛИИМЦ с целью генерирования инноваций для потребностей предприятий железнодорожного транспорта, продукция которых обеспечит выход на новый уровень развития железнодорожного транспорта Украины. Участие в ЛИИМЦ субъектов хозяйствования, осуществляющих разные виды деятельности, обусловило необходимость определения основных задач, миссии, целей, а также разработку механизма его функционирования. Рассмотрено алгоритм процесса движения идеи до получения инновационного продукта.

Важным источником инновационных идей является внешняя и внутренняя информация. Поэтому в диссертационной работе представлено теоретическую модель информационного обеспечения функционирования и развития Пром.ПЖТ, которая предполагает формирование определенной архитектуры информационной поддержки деятельности ЛИИМЦ, образующая через систему функциональных компонентов, единую бизнес-среду информационного обеспечения процесса генерирования инноваций. Сформировано граф информационных потоков прямого и обратного характера. Определены источники внешней и внутренней информации.

Предложен методический подход к оценке эффективности функционирования ЛИИМЦ «ПРОМЖЕЛЕЗИННОВАТИКА», особенностью которого является использование частных и обобщающих показателей по функциональным отделам, что позволило предложить интегральный показатель оценки, который доказывает важность центра для эффективности функционирования Пром.ПЖТ и их роль в обеспечении инновационного развития железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** инновация, инновационное развитие, логистика, промышленно-логистическая система, информационное обеспечение, эффективность, промышленно-логистический парк, организационно-экономический механизм, железнодорожный транспорт, промышленные предприятия железнодорожного транспорта.

## ANNOTATION

**Korin M.V. Providing innovative development of railway transport on the basis of the formation of industrial and logistics system.** – Manuscript copyright.

Dissertation for the candidate of economics degree, major 08.00.03 – economics and management of the national economy. - Ukrainian State Academy of Railway Transport of Ministry of education and science of Ukraine, Kharkiv, 2013.

The thesis is devoted to the development of theoretical positions and methodical recommendations on solving the problems of functioning and innovative development of the railway transport on the basis of the formation of industrial-logistics system.

Revealed the influence of globalization processes on transport and industrial complex of the country; the condition of the transport complex of Ukraine, outlined directions of innovative development of railway transport and the peculiarities of functioning of industrial enterprises of railway transport; improved classification of logistics systems; uncovered the foundations of PLC and found its impact on various spheres of economy of Ukraine. The essence of the innovative development of the railway transport and grounded approach to the sources of innovation for the development of railway transport; the organizational-economic mechanism of innovative development of the BS. Formulated the concept of creation of logistic-information-innovation-marketing center; disclosed a theoretical model of information support of functioning and development of the industrial enterprises of railway transport, there is a methodical approach to the assessment of the effectiveness of the functioning of LIIMC.

**Keywords:** innovation, innovative development, logistics, industrial-logistic system, information security, efficiency, industrial-logistic Park, the organizational-economic mechanism, rail transport, the industrial enterprises of railway transportation.

Корінь Мирослава Василівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ФОРМУВАННЯ  
ПРОМИСЛОВО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним  
господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

---

Підписано до друку . .2013 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Друк ризограф.  
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.  
Зам. № . Безкоштовно.

---

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