

УДК 658.589

МЕТОДИКА ОЦІНКИ РІВНЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК СКЛАДОВА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ПРОЦЕСУ ІННОВАЦІЙНОГО РЕФОРМУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Воловельська І.В., асистент (УкрДАЗТ)

Розглянуто різні аспекти оцінки процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту та запропонована розроблена автором методика, котра відрізняється від раніше існуючих.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Розроблена на підприємстві інноваційна стратегія повинна ґрунтуватися на досить компетентній оцінці його інноваційного потенціалу. Специфіка українських підприємств, відсутність методик розрахунку для оцінки його зараз – для прийняття рішень про інноваційну стратегію і послужили основою створення описаної нижче системи показників інноваційного розвитку підприємства, а також механізму інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В економічній літературі недостатньо вивчене питання про показники і методи виміру рівня інноваційного потенціалу.

Ряд вчених [3 - 8] дотримується ресурсного підходу при визначенні інноваційного потенціалу і пропонують для розрахунку інноваційного потенціалу будувати графіки забезпеченості елементів потенціалу ресурсами для кожної його складової. В.А.Верба [1] розраховує інноваційний потенціал за допомогою інтегральних оцінок приватних показників, визначених шляхом експертних оцінок. На думку С.М. Ільяшенко і Ю.С.Шипуліної [2] оцінка інноваційного потенціалу повинна включати ряд складових. Вона повинна складатися із сукупного аналізу кожної складової.

Невирішені складові загальної проблеми.

Проблема полягає у відсутності методик розрахунку інноваційного потенціалу не на перспективу, а для

оцінки його зараз - для прийняття рішень про інноваційну стратегію. До того ж існуючі методики громіздкі й досить складні в застосуванні.

Мета статті полягає в розробці механізму організаційно-економічного процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту за допомогою методики розрахунку інноваційного потенціалу.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Для розробки цього механізму необхідно визначити систему показників, що характеризують рівень інноваційної діяльності.

Ми пропонуємо систему груп показників, яка повністю описує основні якості інноваційного потенціалу підприємства: наукоємності, якісного рівня інноваційної діяльності, конкурентоздатності, оновлюваності.

Існує безліч способів і методів агрегування приватних показників в інтегральний. Для нас оптимальним є використання мультиплікативного згортання по групах показників, тому що в групі ці показники компенсуються.

Виходячи з груп показників, нами запропонований коефіцієнт, що визначає рівень інноваційного потенціалу підприємства на їх мультиплікативній основі. Цей розрахунок необхідний для проведення експрес діагностики інноваційного потенціалу. Крім цього, при розрахунку загального показника частина стратегій не розглядається, що істотно полегшує розрахунки за даною методикою.

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

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,

K – показник, що характеризує інноваційність кадрів підприємства;

K_3 – коефіцієнт, що показує структуру інноваційних досліджень;

K_I – коефіцієнт якісної оцінки інноваційних

досліджень;

K_K – конкурентоспроможність продукції підприємства залізничного транспорту;

K_P – частка ринку продукції підприємства залізничного транспорту;

K_Y – коефіцієнт успішності;

K_{OT} – коефіцієнт технологічної оновлюваності;

K_{OP} – коефіцієнт продуктової оновлюваності;

i_1, i_2, i_3, i_4 – питомі коефіцієнти при відповідній частині показників інноваційного розвитку

підприємства ($i_1 + i_2 + i_3 + i_4 = 1$).

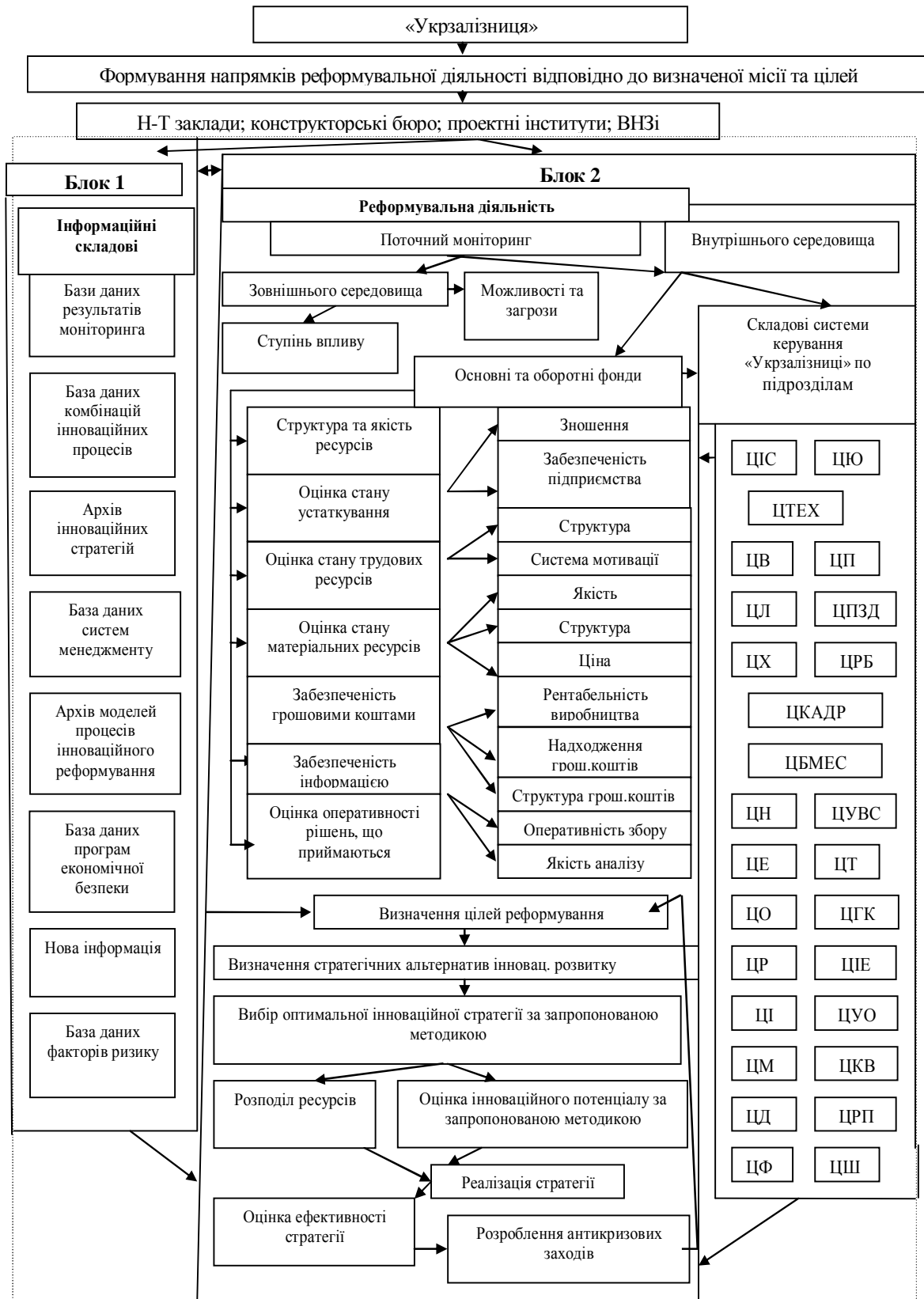


Рисунок 1 - Організаційно-економічний механізм процесу інноваційного реформування підприємств залізничного транспорту

Граничні значення приватних показників розраховані на підставі експертних оцінок, так само як і вагові значення показників.

На рівні підприємства, після оцінки інноваційного рівня, для визначення причин несприятливого положення, поліпшення стану та вибору відповідної стратегії інноваційного розвитку, необхідно проаналізувати кожний з часткових показників. Дана процедура виконується відповідно до запропонованих граничних значень приватних показників, а також розробленим автором [9] інноваційним стратегіям.

Процеси реформувальної інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту складаються з взаємозалежних етапів: аналізу зовнішнього і внутрішнього середовища, розробки стратегії в залежності від умов і поставлених цілей і т.д. Вдалий вибір інноваційної стратегії є запорукою успіху всієї діяльності «Укрзалізниці». Нами розроблено механізм процесу інноваційного реформування підприємства залізничного транспорту в сучасних умовах (рис. 1).

Характерною рисою будь-якої ситуації, зв'язаної з ухваленням рішення, є наявність великого числа можливих варіантів дій. Пророблення кожного з них вимагає значних розумових, грошових і часових витрат. Тому в умовах необхідності ухвалення рішення, пов'язаного з впровадженням інноваційної стратегії, коли потрібно мінімізація усіх витратних зусиль, виникає необхідність створення інформаційної бази (блок 1 на схемі). Зміст інформаційної бази дозволяє багато в чому скоротити витрати на ухвалення ефективного рішення і його реалізацію. Основу такої інформаційної бази складають, набір документів і методів з ідентифікації можливої інноваційної стратегії.

Діяльність, яка здійснюється за допомогою інформаційної бази, може здійснюватися за наступним алгоритмом:

1. Ідентифікація процесів, що відбуваються в зовнішньому середовищі.
2. Визначення їхніх можливих впливів на діяльність підприємства.
3. Виявлення регулярно повторюваних процесів.
4. Ідентифікація процесів, що протікають у системі життєдіяльності підприємства. А саме: розмежування і ієрархізація процесів, які періодично протікають.
5. Класифікація відхилень.
6. Формування каталогу типових рішень.
7. Розробка ідей щодо усунення кожного з відхилень, тестування.

Механізм складається з двох блоків, що взаємопов'язані між собою і з керівництвом «Укрзалізниці», що і приймає остаточне рішення з реалізації інноваційної стратегії реформування.

Стратегічне планування ґрунтується на проведенні численних досліджень, зборі та аналізі даних. Це дозволяє здійснювати постійний контроль ринкових умов, тому що середовище бізнесу постійно змінюється.

Отже, необхідно мати альтернативний набір стратегій, щоб мати можливість зупинитися на більш придатній.

Висновки. Інноваційна стратегія визначає лінію поведінки підприємства в сфері наукових досліджень і розробок, спрямованих на формування інноваційного потенціалу, достатнього для зміни зовнішнього оточення та способів досягнення поставлених підприємством цілей, а також максимально ефективного ведення конкурентної боротьби.

Від стану інноваційного потенціалу залежать вибір і реалізація інноваційної стратегії, тому його оцінка необхідна.

Використання на практиці регулярної процедури оцінювання інноваційного потенціалу дозволяє сфокусувати увагу на недоліках у роботі підприємства й допоможе усунути їх.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Верба В.С. Про підвищення конкурентноздатності залізниць. Залізничний транспорт України. - 2000. №5-6. – С. 47-50.
2. Ільяшенко С.М., Шипулина Ю.С. Складового інноваційного потенціалу суб'єкта господарської діяльності//Вісник СумДУ.- 2002.-№7(40)-С.118
3. Стельмашук А.М. Экономика и организация инновационной деятельности. Тернополь. : Экономична думка, 2001.
4. Лепейко Т.И. Управление формированием стратегического потенциала предприятия/Т.И.Лепейко, А.А.Колесников// Харківського національного економічного університету Сб. Экономика развития. - 2004.-№4(32).
5. Отенко И.П. Методологические основы управления потенциалом предприятия. - Харьков: Изд. ХНЭУ, 2004. С. 250
6. Оценка инновационного потенциала предприятия, А.В.Гринев, проблемы науки. - 2003. №12. С. 57-58
7. Рудик О.В. Инновационный потенциал и оценка его состояния на предприятии//Экономика развития.- Харьков:тд.-2004. №1(29)
8. Косенко А.П. Развитие методологии оценки инновационного потенциала предприятия. - Харьковский нац. экономич. университет Сб.: Экономика развития. - 2006. - №1(37), С. 23-26.
9. Воловельская И.В. Методика выбора оптимальной инновационной стратегии //Экономика транспортного комплекса: Зб. наук. Праць.-Харків: ХНАДУ.- 2006.-Вип.№10.-357-6.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Мельник В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плєтнікова І.Л.*