

інвестування є: розмір внутрішнього ринку (17%), темпи зростання ринку (16%), наявність постачальників і партнерів (10%), стабільність інвестиційного клімату (8%), наявність висококваліфікованої робочої сили (8%), рівень інфраструктури (6%), дешева робоча сила (5%) [9]. Багато з цих чинників регулюються певними заходами з боку держави. Тому Україні потрібно активізувати свою діяльність із впровадження інвестиційно-інноваційної стратегії, спрямованої на вдосконалення структури національної економіки, а також із підвищення стійкості банківської системи, як найбільшого гравця інвестиційного ринку.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гаврилишин Б.Д. Економічна енциклопедія/ Б.Д. Гаврилишин та ін.: у 2 т. – К.: Академія, 2000. – Т.1. – 863с.
2. Електронний ресурс//Режим доступу: <http://www.weforum.org>

3. Доверие инвесторов к Украине давно не находилось на таком низком уровне, как сей час. // Корреспондент - №40. – 14.10.2011 – С.34-38.

4 Електронний ресурс//Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/press/2010/12/23/263429>

5. Електронний ресурс//Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua>

6 Карчева Г. Основні проблеми розвитку банківської системи України в посткризовий період та шляхи їх вирішення / Г. Карчева // Вісник НБУ. – 2010. - №8. – С.26-32

7. Огляд актуальної наукової дискусії про перспективи розвитку світу в цілому та Україні як його частині/ Інститут демографічних і соціальних досліджень НАН України, Києво-Могилянська бізнес-школа. – К., 2008. – 52с

8. Череп А.В. Інвестиційна політика України в сучасних умовах нестабільності / А.В. Череп, А.Г. Іванова //Економічний простір: збірник наукових праць. – 2011. - №47. – С.133-137

9. Електронний ресурс//Режим доступу: <http://www.unctad.org>

**Аннотация.** В статье рассматривается возможность повышения уровня конкурентоспособности страны путем переориентации экономического развития на инновационных началах, что возможно лишь при условии достаточного финансирования.

**Ключевые слова:** банки, инвестиционный рынок, конкурентоспособность, иностранные инвесторы.

**Summary.** The article contains consideration of the possibility to increase the competitiveness level of the country by means of retargeting of the economic development on the innovative basis that is possible only in case of the sufficient funding.

**Keywords:** banks, investment market, competitiveness, foreign investors, economic development.

*Рецензент. д.е.н., професор ХНУ ім. В.Н.Каразіна Глущенко В.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 330.341.1

## ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Калініченко Л.Л., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)*

*Визначено напрямки інноваційної політики залізничного транспорту України, реалізація яких дозволить наблизити перспективи його інтеграції до світової транспортної системи.*

**Ключові слова:** інноваційна політика, транспортна система, інновація, інноваційний розвиток.

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

В даний час процедури реформування залізничної галузі є частиною загального

безперервного процесу розвитку транспортної системи країни, забезпечуючи відповідність параметрів її функціонування умовам ефективної господарської діяльності як на внутрішньому ринку транспортних послуг, так і за його межами - на ринку міжнародних транспортних перевезень.

Одним з найбільш важливих питань, які стоять перед галуззю на даному етапі структурних перетворень є підвищення ефективності роботи залізничного транспорту при дотриманні вимог стійкості, доступності, безпеки його роботи і якості надаваних послуг, зниження сукупних народно-господарських витрат на перевезення вантажів, а також задоволення зростаючого попиту на послуги, що надаються даним видом транспорту.

Вирішальну роль у цьому процесі має відіграти активізація інноваційної діяльності, що забезпечує освоєння досягнень науково-технічного прогресу шляхом створення і практичної реалізації нововведень, спрямованих на зміну поколінь техніки і технологій, економічне зростання та ефективне використання цих нововведень. Одним з пріоритетних напрямів виконання даного завдання є перехід від пануючого принципу «освоєння капітальних вкладень» до ефективного вкладення фінансових і використання матеріальних ресурсів, а також розширення горизонту управління інноваційною та інвестиційною діяльністю від формування та виконання річної програми до довгострокового управління даними процесами.

Досягнення зазначеної мети потребує перегляду змісту процесу управління науково-технічним і соціально-економічним розвитком залізничного транспорту і відповідного економічного обґрунтування системи управління інноваційними процесами на залізничному транспорті. При цьому організації системи і процесів управління повинні бути орієнтовані, перш за все на створення умов, за яких нововведення зможуть реалізовуватися. Це залежить від ефективної інноваційної політики залізничної галузі.

Визначальним критерієм у світовому залізничному будівництві є створення високошвидкісних залізничних мереж і технологічних пристроїв нового покоління, зокрема, поїздів на магнітній підвісці, заснованих на принципі магнітної левітації, здатних розвивати швидкість, що перевищує 500 км/год. В даному випадку рухомі на магнітній підвісці потяги - це вибудований в просторі принципово новий технопромисловий уклад, де технології здатні претендувати на рушійну силу нового шостого технопромислового укладу, що носить глобальний соціокультурний характер. Для України, поки що, зарано говорити про можливість застосування таких поїздів, хоча певні заходи щодо розвитку високошвидкісного руху вже проводяться. І в цих умовах не обійтися без чіткої координації

інноваційних рішень, які мають прийматися на рівні держави та галузі.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Інноваційний шлях розвитку залізничного транспорту України як пріоритетний визначають Дикань В.Л., Кірдіна О.Г. [2,5]. Інші аспекти проблеми інноваційного розвитку цікавлять Ільчука В.П. (інвестиційне забезпечення інноваційних проектів) [7], Кондратюка М.В. (стратегічне управління інноваційним процесом) [8]. Разом з тим існує доцільність зосередження уваги на пріоритетних аспектах інноваційної політики галузі, що актуально в умовах її реформування.

**Метою статті** є визначення напрямків інноваційної політики залізничного транспорту України, реалізація яких дозволяє наблизити перспективи його інтеграції до світової транспортної системи.

### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Інноваційний шлях розвитку нашої країни є головним пріоритетом сучасної економічної політики. Інновації як основа стратегії розвитку підприємства включає не тільки технічні та технологічні розробки, а й пошук, і використання нових форм бізнесу, нових методів роботи на ринку, нових товарів і послуг. Вони характеризуються більш високим технологічним рівнем, більш високими споживчими якостями в порівнянні з попереднім продуктом.

У зв'язку з реформуванням залізничного транспорту, створенням компаній-операторів, експедиторських організацій різко зросла конкуренція, як всередині залізничного транспорту, так і між іншими видами транспорту. Тому необхідно зосередити увагу на пошуку нових рішень і конкретних шляхів, спрямованих на формування ефективних взаємовідносин з користувачами послуг залізничного транспорту.

Залізничний транспорт, об'єднуючи в єдиний комплекс багато галузей країни, повинен проводити ефективну інноваційну політику. При цьому слід враховувати, що залізничний транспорт протягом всієї історії свого розвитку є однією з найбільш наукомістких галузей економіки. Основне завдання інноваційної політики на транспорті - розробка і впровадження науково-технічних досягнень, які дозволили б вивести залізничний транспорт на якісно новий рівень розвитку.

Під інноваціями на залізничному транспорті розуміємо систему проривних поліпшень в техніці і технологіях, спрямованих на відкриття нових можливостей для зростання ефективності залізниць. Транспортна система в цілому повинна зберігати баланс стабільності і забезпечувати безпеку, саме тому не всі пропонувані і навіть широко затребувані на ринку інноваційні продукти отримують розвиток на залізничному транспорті. Залізничний транспорт - система технологій,

функціонально взаємодіючих одна з одною; зміна однієї з її складових неминуче вимагатиме змін в інших. У запропонованому визначенні інновацій даний аспект відображений в ключовому слові «система».

Різноманітні класифікації інновацій зустрічаються в працях [1-5]. Серед них найбільш повна та, яка запропонована Кірдіною О.Г. [5] та включає наступні класифікаційні характеристики:

1) за технологічними параметрами - продуктові (новітні матеріали, напівфабрикати і комплектуючі вироби, нові продукція та послуги) та процесні інновації (новітні методи організації діяльності у цілому та окремих процесів зокрема, нові технології);

2) за глибиною змін, що вносяться – радикальні (принципово нова продукція, технології, методи організації та управління), поліпшуючі (використання різних поєднань конструктивного сполучення елементів), модифікаційні інновації (поліпшення, доповнення початкових конструкцій, принципів, форм);

3) за змістом – технічні, організаційні, соціальні та економічні;

4) за причинами виникнення – реактивні (забезпечують виживання підприємства, як реакція на нові перетворення, що здійснюється конкурентом, щоб бути спроможним вести боротьбу на ринку) та стратегічні (їх впровадження має попереджувальний характер з метою отримання вирішальних переваг у перспективі);

5) за характером задоволення потреб - орієнтовані на існуючі потреби (не спрямовані на радикальні зміни, а тільки підтримують або поліпшують існуючий стан залізничного транспорту), орієнтовані на формування нових потреб (уможливають підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та підвищення його конкурентного статусу на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень);

6) за корисністю - фінансово-економічною, соціальною, екологічною та інтеграційною корисністю;

Проте все ж таки слід визнати, що запропоновані класифікації не розглядаються інновації за критерієм економічної ефективності, що актуально і для підприємств залізничної галузі. Відповідно до нього інновації поділяються в залежності від отриманого ефекту від їх впровадження: комерційна, бюджетна, суспільна.

Інновації у сфері обслуговування є процесом оновлення всіх аспектів роботи з клієнтами, орієнтації співробітників на пошук оригінальних шляхів взаємодії з клієнтами. Пошук ефективних форм управління інноваціями пов'язаний з виділенням і відокремленням підрозділів, що займаються інноваціями та довгостроковими проблемами розвитку компанії, а також з необхідністю створення механізму інтеграції та

координації діяльності, взаємодії в ході розробки та впровадження інновацій. Пропозиції стосовно цього існують та висувалися Б.Є. Патеном, М. Д. Костюком [6]. Для вирішення проблем створення в Україні швидкісного залізничного руху - інноваційного проекту національного значення - вчені вибрали нову форму інноваційної діяльності – інноваційний кластер «Оksamитовий шлях». Він формується з підприємств і організацій, які виконують різні функції, використовують різні технологічні процеси, кінцевим результатом яких є інноваційний продукт, створений зусиллями всіх учасників процесу, починаючи з тих, хто займався науковими розробками, і закінчуючи будівництвом та використанням інноваційного продукту. Основні завдання інноваційного кластеру «Оksamитовий шлях» - підвищення внутрішньої і міжнародної конкурентоспроможності його учасників за рахунок комерційного і некомерційного співробітництва, розробка та впровадження науково-технічних досягнень та інновацій в ході будівництва, реконструкції та модернізації швидкісних залізниць і України і за кордоном.

На розробку цілей інноваційної політики, її принципів, а також механізмів реалізації впливає державне регулювання. Основою інноваційної політики України є формування та розвиток національної інноваційної системи, яка являє собою сукупність взаємодіючих суб'єктів державного та приватного секторів економіки. Активізація інноваційної діяльності вимагає, з одного боку, державного управління та координації дій всіх її суб'єктів, з іншого - інтеграції всіх зацікавлених структур у реалізації інновацій, залучення інвестицій, створення умов, що сприяють інноваційному процесу та впровадження досягнень науки і техніки в економіку країни.

Загальна концепція формування інноваційної політики на транспорті повинна формуватися з позицій:

- збалансована інноваційна політика і створення системи управління інноваціями є одним з найважливіших умов забезпечення ефективної і стійкої роботи залізниць;

- фінансове забезпечення інноваційної діяльності має ґрунтуватися на його цільовій орієнтації і множинності джерел фінансування;

- рівень якості обслуговування, гнучке реагування на запити клієнтів, гнучка тарифна політика є найважливішими показниками конкурентоспроможності того чи іншого виду транспорту, інструментом для завоювання ринку;

- підвищення якості транспортного обслуговування вимагає переходу від гострої конкуренції до співпраці з іншими видами транспорту. Необхідна розробка моделі співпраці з іншими видами транспорту з метою забезпечення

комплексного обслуговування клієнтів, надання можливості інтермодальних перевезень;

- необхідна розробка технології обслуговування різних груп клієнтів, підпорядкування інтересів транспорту інтересам клієнтів, що є взаємовигідним для обох сторін.

Інноваційний розвиток компанії та досягнення її стратегічної мети пов'язано з успішним вирішенням наступних завдань:

- досягнення рівня продуктивності праці, відповідних кращим показникам світових лідерів залізничного транспорту, у тому числі за рахунок проведення ефективної політики управління персоналом;

- підвищення ефективності роботи на основі впровадження новітніх методів і засобів управління, технологій і техніки перевізного процесу, створення принципово нових комплексних форм обслуговування клієнтів;

- створення умов сталого, безпечного і ефективного функціонування залізничного транспорту як організуючого елемента транспортної системи країни для реалізації основних геополітичних і геоекономічних цілей країни;

- приведення рівня якості транспортних послуг та безпеки перевезень у відповідність до вимог населення та економіки та кращим світовим стандартам;

- створення достатніх провізних здібностей і їх необхідних резервів для повного задоволення попиту на перевезення при кон'юнктурних коливаннях в економіці;

- забезпечення інтеграції у світову транспортну систему;

- зниження транспортного навантаження на навколишнє середовище.

Інноваційна політика має охоплювати всі види діяльності залізничного транспорту і реалізуватися за допомогою таких основних інструментів:

- консолідація інноваційної діяльності в межах всього залізничного транспорту;

- реалізація програми НДДКР, спрямованої на створення економічного ефективного технологій;

- залучення зовнішніх державних і приватних інвестицій для реалізації інноваційних проектів;

- підтримка фундаментальних досліджень;

- розвиток програми грантів та підтримки галузевих наукових центрів та університетів;

- вдосконалення системи стимулювання інноваційної та раціоналізаторської діяльності в

колективах компанії, розвиток відповідної корпоративної культури;

- обмін науково-технічною інформацією між суб'єктами інноваційної діяльності;

- розробка нормативно-технічної бази на основі технічних регламентів, що підвищують вимоги до рівня продукції і процесів;

- стимулювання закупівлі новітніх зарубіжних технологій з наступної локалізацією виробництва в Україні.

**Висновки.** Таким чином, залізничний транспорт України потребує розроблення програмних документів, які дозволять реалізувати пріоритетні напрями інноваційної політики. В світлі нових вимог до якості транспортних послуг та пріоритетів розвитку реального сектора економіки і суспільства в цілому повинна бути сформована нова концепція інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту, яка враховуватиме системний підхід до вирішення проблем інноваційно-інвестиційного забезпечення і визначати:

- планові горизонти якісно нових перспективних інноваційних перетворень матеріально-технічної бази під впливом існуючих та нових техніко-технологічних, організаційно-економічних, екологічних, соціально-політичних та інших чинників;

- цільові орієнтири інноваційного розвитку з обґрунтуванням пріоритетів для кожної складової галузі як у визначенні конкретних об'єктів, так і черговості їх введення в експлуатацію;

- використання внутрішніх резервів та пошук нових організаційно-економічних механізмів вирішення проблем інноваційного розвитку залізниць;

- економічне обґрунтування завдань по розробці та впровадженню таких нововведень, які спроможні забезпечити перехід залізничних підприємств до сталого інноваційного розвитку, а також підвищити конкурентоспроможність транспортних послуг залізниць;

- застосування ефективних механізмів управління галуззю та її структурними підрозділами, які базуються на сучасних інформаційно-телекомунікаційних технологіях.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Третяк, К.В. Сучасні підходи до класифікації інновацій [Текст] / К. В. Третяк // Харчова промисловість. - 2008. - № 7. - С. 121-125.
2. Дикань, В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія [Текст] / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. - Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.

3. Иванов, Ю.Б. Конкурентоспособность предприятия в условиях формирования рыночной экономики [Текст] / Ю. Б. Иванов. – Х. : РИО ХГЭУ, 1997. – 246 с.

4. Матросова, Л.Н. Формирование организационно-экономического механизма управления инновационными процессами в промышленности [Текст] / Л. Н. Матросова. – Л.: ВУГУ, 2000. – 568 с.

5. Кірдіна, О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: монографія [Текст] / О. Г. Кірдіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.

6. Патон, Б.Е. Инновационный кластер «Бархатный путь» и научно-технический прорыв Украины на мировой рынок строительства [Текст]/

Б.Е. Патон, М. Костюк // Наука та інновації. -2010. - Т. 6. № 2. - С. 69—86.

7. Сич М.Д. Проблеми управління фінансовим забезпеченням інноваційного розвитку залізничного транспорту / М. Д.Сич, В. П. Ільчук, С. М. Вдовенко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – 2009. - № 35. режим доступу до статті: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009\\_35/index.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2009_35/index.htm).

8. Кондратюк М.В. Створення науково-інноваційної групи на залізничному транспорті [Текст] / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 33. – С. 49-51.

**Аннотация.** Определены направления инновационной политики железнодорожного транспорта Украины, реализация которых позволит приблизить перспективы его интеграции в мировой транспортной системы.

**Ключевые слова:** инновационная политика, транспортная система, инновация, инновационное развитие.

**Summary.** The directions of innovation policy of railway transport of Ukraine, implementation of which will bring the perspective of its integration into the global transportation system.

**Keywords:** innovation policy, transportation, innovation, innovative development.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Стешенко О.Д.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 001.895

## АДАПТИВНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІКИ ЗНАНЬ

*Прохорова В.В., к.е.н., доцент (НАУ),  
Свідерській П.В., здобувач (УІПА)*

*Стаття присвячена питанням становлення та розвитку адаптивного управління підприємствами, оцінки їх адаптивного потенціалу, зміцненню становища на ринку та реалізацію потенціалу безінвестиційного зростання, оцінки впливу невизначеності зовнішнього і внутрішнього середовища на прийняття рішень в процесі їх інноваційного розвитку в контексті економіки знань.*

*Ключові слова: адаптивне управління, адаптивний потенціал, інноваційний розвиток, підприємство, модель економіки знань.*

**Постановка проблеми.** Відмінності в розумінні цілей і пріоритетів розвитку реального сектора економіки, неузгодженість зроблених дій, відсутність науково обгрунтованого підходу

зумовили переважання стихійних, вузькоспеціалізованих рішень, що не володіють необхідним стратегічним потенціалом. Закономірним наслідком цього стало формування