

Висновки. Таким чином, методичний підхід, який запропоновано, дозволяє кількісно оцінити соціальний ефект від збереження діяльності малодіяльних ліній і може бути застосованим при вирішенні проблеми їх подальшої експлуатації.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Белоглазов, А.Ю. Проблема убыточности малодетальных железнодорожных линий и участков в рыночных условиях [Текст] / А.Ю.Белоглазов // Железнодорожный транспорт. Серия Маркетинг и коммерческая деятельность. – 2004. - Вып. 1.

2. Гильмутдинова, Г. Малодетальные линии – общая проблема железных дорог и регионов [Текст] / Г.Гильмутдинова // РЖД Партнер. - 1999. - № 7 - 8.

3. Макеев, В.А. Проблемы эксплуатации малодетальных линий [Текст] / В.А.Макеев // Железнодорожный транспорт. - 2000. - № 11. - С. 68 -72.

4. Васильев, А.А. Формирование и развитие малодетальных железнодорожных линий и решение проблемы их функционирования [Текст] / А.А.Васильев // Транспорт, наука, техника, управление. - 2012. - № 10. - С.17 - 20.

5. Зоріна, О. І. Управління ефективністю функціонування залізниць [Текст] / О. І. Зоріна // Вісник ХНУ ім. Каразіна «Стратегія економічного розвитку України: тенденції, пріоритети, перспективи». – Х.: ХНУ ім. Каразіна, 2006. – № 754. – С. 139 – 142.

6. Оцінка економічної доцільності інвестицій в інноваційні проекти на транспорті [Текст]: навч. посібник з грифом Міністерства / О. І. Зоріна, Є. І. Балака, Н. М. Колесникова, І. М.Писаревський. – Х.: УкрДАЗТ, 2005. – 210 с.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 658:589:656.2

ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: СУТНІСТЬ, СТРУКТУРА ТА ФАКТОРИ ВПЛИВУ

*Коюда П. М. к.е.н., професор,
Озерська Г. В., ст.викладач (ХНУРЕ)*

Актуалізація завдання становлення інноваційної моделі розвитку залізничного комплексу визначила зацікавленість автора проблемою формування та розвитку інноваційного потенціалу. Удосконалено поняття «інноваційний потенціал залізничного транспорту» на основі ключових моментів, які мають бути враховані в процесах удосконалення інноваційної діяльності з метою трансформації змісту та якості економічного зростання залізничного транспорту. Застосовано організаційно-функціональний підхід до структуризації потенціалу залізничного транспорту. Запропоновано фактори, які визначають процеси розвитку інноваційного потенціалу залізничного транспорту.

Ключові слова: *інноваційний потенціал, структура, фактор, залізничний транспорт, розвиток, інноваційна діяльність.*

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: СУЩНОСТЬ, СТРУКТУРА И ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ

*Коюда П.Н. к.э.н., профессор,
Озерская Г.В., ст.преподаватель (ХНУРЕ)*

Актуализация задания становления инновационной модели развития железнодорожного транспорта определила заинтересованность автора проблемой формирования и развития инновационного потенциала. Усовершенствовано понятие «инновационный потенциал железнодорожного транспорта» на основе ключевых моментов, которые должны быть учтены в процессах усовершенствования инновационной деятельности с целью трансформации содержания и качества экономического роста железнодорожного транспорта. Применен организационно-функциональный подход к структуризации потенциала железнодорожного транспорта. Предложены факторы, которые определяют процессы развития инновационного потенциала железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: *инновационный потенциал, структура, фактор, железнодорожный транспорт, развитие, инновационная деятельность.*

INNOVATIVE POTENTIAL OF THE RAILWAY TRANSPORT: ESSENCE,
STRUCTURE AND FACTORS OF INFLUENCE

*Koyuda P.N., Prof., Cand. Sc. (Economics),
Ozerskaya A.V., Assistant Professor (KhNURE)*

Realization of the task of forming an innovative model of the railway transport development defines the author's interest in the issue of forming and developing the innovative potential. The concept of the "innovative potential of the railway transport" is updated. It is defined as a collection of opportunities, development processes of which lie in the field of interaction of railway transport enterprises both with each other and with representatives of scientific, educational, industrial sectors, which do not belong to the internal environment of the railway transport and are the basis of introducing and updating innovations in order to transform the content and quality of economic growth of the railway transport. A functional structuring approach is applied to structure the potential of the railway transport. Taking into account the specifics of the railway transport work and modern problems of innovative development, factors which define processes of the innovative potential development for the railway transport include: a level of innovative sensibility of the railway transport, a level of interaction between railway transport enterprises, a level of interaction between those within the railway transport sector and those which are not in its internal environment.

Keywords: *innovative potential, structure, factor, railway transport, development, innovative activities.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Історія залізниць - це історія постійного удосконалення, змін і перетворень. Не тільки вдосконалення техніки і технологічних процесів, але і значною мірою вдосконалення організації управління і економіки залізниць. Здійснювані в даний час процедури реформування залізничної галузі також 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.

Одним з найважливіших 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 послуг, зниження сукупних народно-господарських витрат на перевезення вантажів. Вирішальну роль в цьому процесі повинна мати активізація інноваційної діяльності, що забезпечує освоєння досягнень науково-технічного прогресу шляхом створення і практичної реалізації нововведень, направлених на зміну поколінь техніки і технологій, економічне зростання і ефективне використання цих нововведень. Одним з пріоритетних напрямів виконання цієї задачі є перехід від пануючого принципу «освоєння капітальних вкладень» до ефективного вкладення фінансових і використання матеріальних ресурсів, а також розширення горизонту управління інноваційною і інвестиційною діяльністю від формування і виконання річної програми - до довгострокового управління даними процесами.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Феномен розвитку інноваційного потенціалу знаходиться на перетині декількох областей наукового знання і є об'єктом дослідження

представників багатьох наукових шкіл і напрямів. Теоретичні дослідження інноваційного потенціалу отримали особливу актуальність в умовах активного нарощування інноваційної діяльності, глобалізації світогосподарських зв'язків при формуванні в науковому середовищі концепцій інноваційного розвитку економічних систем, управління ресурсами, знаннями, інтелектуалізації економіки. Одночасно дефініція «інноваційний потенціал» стала виділятися з економічної теорії, теорії інновацій, теорії організації і загального потенціалу організації. Серед науковців, які приділяли увагу проблемам формування, управління, розвитку інноваційного потенціалу, слід назвати Андріанова Д.С., Белоусову Л.І., Гончарові В.В., Горшкова Р.К., Кірдіну О.Г., Кривенко Л.В., Лапіна С.В. та інших [1-7].

Отримані високі наукові результати вище визначеними науковцями безперечні, але автор вважає за доцільне сформулювати власну точку зору на проблему інноваційного потенціалу залізничного транспорту.

Мета статті. Теоретичне узагальнення підходів до сутності інноваційного потенціалу суб'єктів та удосконалення поняття «інноваційний потенціал залізничного транспорту», а також розкриття структури цього потенціалу та факторів, які визначають процеси його розвитку.

Вклад основного матеріалу дослідження. Становлення інноваційної моделі розвитку залізничного комплексу актуалізує проблеми збільшення інноваційного потенціалу.

В теперішній час, не дивлячись на досить часте використання терміну «інноваційний потенціал», відсутня єдина точка зору на сутність даного поняття. Найбільш розповсюдженим є ресурсний підхід, в основі якого знаходиться розуміння інноваційного потенціалу як ресурсних можливостей системи. Тобто він є сукупністю трудових, матеріально-технічних, фінансових,

інформаційних та організаційних ресурсів для здійснення інноваційного розвитку, тобто це наявні ресурси інноваційного циклу. Іншим підходом до сутності цього поняття є результативний підхід. В його межах інноваційний потенціал виявляється в розвитку суспільства, який є багатоаспектним процесом, що охоплює наукову, виробничо-економічну та соціальну сферу. Тобто інноваційний потенціал є спроможністю господарської системи засвоювати багатство для задоволення суспільних потреб.

Таким чином, можна виділити декілька основних дефініцій поняття «інноваційний потенціал»:

по-перше, інноваційний потенціал розглядається як складова інших категорій (потенціалів). Белоусова Л.І розглядає його як ресурсну можливість використання підприємством прогресивних напрацювань у сфері інновацій; інтегральна характеристика інноваційного ресурсного забезпечення підприємства (сукупність різних потенціалів) [1];

по-друге, інноваційний потенціал розглядається як єдність і взаємодія наукового, освітнього, управлінського і модернізованої частки технічного потенціалу. Але при цьому інноваційний потенціал є підсистемою більш складнішої категорії. Такої точки зору дотримується Лапін Є.В.[2];

по-третє, інноваційний потенціал - це спроможність підприємства забезпечити досягнення стратегічних цілей на основі використання системи наявних ресурсів для отримання економічного ефекту від впровадження нововведень [3];

по-четверте, інноваційний потенціал розглядається як можливість, яку має підприємство для здійснення інноваційної діяльності [4, 5];

по-п'яте, інноваційний потенціал розглядається як міра здатності й готовності економічного суб'єкта здійснювати інноваційну діяльність [6].

Проаналізувавши основні поняття «інноваційний потенціал» автор статті пропонує визначити основні ключові моменти, які мають скласти його сутність.

По-перше, інноваційний потенціал є сукупністю можливостей, які включають ресурси (матеріальні, фінансові, кадрові, знання та ін.) та спроможності (готовність до сприйняття та продукування інновацій, до навчання новим методам діяльності та ін.).

По-друге, процеси формування та розвитку інноваційного потенціалу знаходяться в полі міжорганізаційної взаємодії підприємств залізничного транспорту між собою та з суб'єктами наукової, освітньої, виробничої сфер діяльності, які не належать до внутрішнього середовища залізничного транспорту. При цьому підприємства залізничного транспорту – це суб'єкти господарювання, що виконують роботи (послуги), пов'язані з організацією та (або) здійсненням

перевізного процесу, а також роботи (послуги), пов'язані з науково-технічним та науково-технологічним забезпеченням, проектуванням, будівництвом, ремонтом, утриманням та експлуатацією об'єктів залізничного транспорту загального користування, охороною цих об'єктів і вантажів;

По-третє, цільова спрямованість формування та розвитку інноваційного потенціалу включає здійснення та якісну зміну інноваційної діяльності в бік трансформації змісту та якості економічного зростання залізничного транспорту.

Таким чином, вищевикладене дає можливість надати власне визначення поняття «інноваційний потенціал залізничного транспорту» - це сукупність можливостей, процеси розвитку яких знаходяться в полі міжорганізаційної взаємодії підприємств залізничного транспорту між собою та з суб'єктами наукової, освітньої, виробничої сфер діяльності, які не належать до внутрішнього середовища залізничного транспорту, та які є основою здійснення та удосконалення інноваційної діяльності з метою трансформації змісту та якості економічного зростання залізничного транспорту.

Інноваційна діяльність припускає систему взаємопов'язаних видів діяльності, сукупність яких забезпечує появу дійсних інновацій, у тому числі:

- науково-дослідна діяльність, направлена на отримання нового знання;
- проектна діяльність, направлена на розробку технологічного знання;
- освітня діяльність, направлена на професійне знання.

Інноваційна діяльність направлена на отримання нових знань, використання цих знань для розробки і створення нових технологій і продуктів, упровадження нових продуктів в різних областях життєдіяльності.

Існування різноманітних підходів до структури інноваційного потенціалу дозволяє встановити найбільш розповсюджені.

Так Д.С. Андріанов структуру інноваційного потенціалу представляє у вигляді ієрархічних кілець, кожне з яких розташовується за рівнем важливості для реалізації конкретного інноваційного проекту[7].

Кочетков С.В. структурними елементами інноваційного потенціалу визначає: кадровий, виробничий та інвестиційний потенціали, не встановлюючи між ними ієрархічної послідовності. Вчений зазначає, що цільовим орієнтиром інвестиційного забезпечення нарощування інноваційного потенціалу виступає організація системи формування інвестиційного потенціалу, в якій доцільно виділити: інвестиційні ресурси підприємства; рівень упровадження інновацій; ефективність інноваційних проектів; умови їх реалізації.

Структура інноваційного потенціалу, на думку Брагинцев М.В., може бути представлена єдністю

трьох його складових: ресурсної, інституційної і результативної [9].

Використання організаційно-функціонального

підходу до структуризації потенціалу залізничного транспорту дозволяє його структуру визначити так як на рисунку 1.

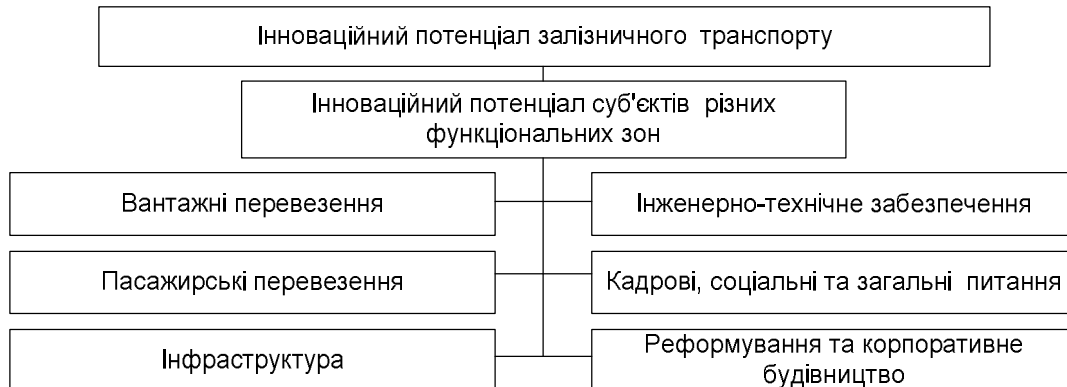


Рис. 1. Організаційно-функціональний підхід до структуризації потенціалу залізничного транспорту

Враховуючи специфіку діяльності залізничного транспорту та сучасні проблеми інноваційного розвитку, до складу факторів, які визначають процеси розвитку інноваційного потенціалу залізничного транспорту, належать:

1) галузевий рівень факторів:

– рівень інноваційної сприйнятливості залізничним транспортом, що визначається його готовністю та спроможністю сприймати та втілювати в життя інноваційні ідеї, продукти, технології. Він залежить від рівня ресурсного забезпечення інноваційних процесів, умов розробки та реалізації інноваційних проектів, можливості кадрового та управлінського потенціалів підприємств залізничного транспорту, рівня інфраструктурного забезпеченості інноваційної діяльності тощо;

– рівень міжорганізаційної взаємодії підприємств залізничного транспорту. Так як організаційна та управлінська структура залізничного транспорту відрізняється складністю та багатопрофільністю суб'єктів, які входять до її складу, то об'єднання ними зусиль по здійсненню інноваційних процесів формує синергетичний ефект на рівні галузі;

– рівень взаємодії суб'єктів залізничного транспорту та тих суб'єктів, які не належать до його внутрішнього середовища. Ринок виробників продукції для залізничного транспорту, які задовольняють потреби в рухомому складі, системах автоматизації та сигналізації тощо, великий за обсягами виробництва та номенклатурою виробів. Впровадження логістичної концепції сприятиме налагодженню їх взаємозв'язку ще на стадіях інноваційного процесу, що здійснюється за безпосередньою участю суб'єктів залізничного транспорту;

2) макроекономічний рівень факторів:

– інноваційна політика в галузі транспорту;

– рівень розвитку інноваційної інфраструктури;

– правове регулювання інноваційної діяльності в країні;

– інноваційна політика прийнята міжнародними організаціями транспорту тощо.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Белоусова Л.І. Управление инновационно-инвестиционной деятельностью промышленного предприятия [Текст] : автореф. дис. на здоб. наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами» / Л. І. Белоусова. – Донецьк, 2006. – 20 с.
2. Лапин Е. В. Экономический потенциал предприятия [Текст] : монографія / Е. В. Лапин.– Сумы: ИТД «Университетская книга», 2002. – 310 с.
3. Горшков Р. К. Формирование инновационного потенциала предприятия: ресурсный подход [Электронный ресурс] / Р. К. Горшков // Проблемы экономики. - Режим доступа до статті: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=20405>.
4. Гончаров В.В. Важнейшие критерии результативности управления [Текст] / В. В. Гончаров. - М.: МНИИПУ, 1998. – 304 с.
5. Кірдіна О. Г. Інвестиційно-інноваційний потенціал залізничного транспорту та особливості його структури [Текст] / О. Г. Кірдіна // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. - № 31. – С. 176-180.
6. Кривенко Л.В. Развитие инновационного потенциала предприятия в контексте интеллектуальной складовой [Текст] / Л. В. Кривенко, Л. В. Лощина, В. М. Мілашенко // Економічний простір. - 2008. - № 18. – С. 281-286.
7. Андрианов Д.С. Сущность и структура инновационного потенциала организации [Электронный ресурс] / Д.С. Андрианов. - Режим

доступу: <http://old.tisbi.org/science/vestnik/2006/issue4/Econom2.html>.

8. Кочетков С.В. Инструментарий измерения экономической эффективности инновационного потенциала [Текст] / С. В. Кочетков, О.А. Ломовцева // Научные ведомости Белгородского

государственного университета. – 2010. – № 19 (90). – Вып. 16/1. – С. 56-64.

9. Брагинец М.В. Методологический подход к созданию национальной инновационной системы [Текст] / М.В. Брагинец / Ежемесячный журнал «Современные аспекты экономики». – 2011. – №9 (169). – С. 27-32.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.025.2

ЙМОВІРНІСНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РОБОТИ АВТОВОКЗАЛУ

*Ларіна Р. Р., д.е.н., професор,
Кристочук М. Є., к.т.н., доцент,
Кірічок О. Г., к.т.н., доцент (НУВГП)*

В статті проведено аналіз роботи автовокзалу з метою встановлення рівня завантаження платформ для відправлення маршрутних транспортних засобів та вдосконалення його роботи. Було визначено, що при розташуванні автовокзалу в місті необхідно враховувати сукупність транспортних пристроїв у пунктах примикання або перетинання відповідних магістралей різних видів зовнішнього транспорту, а також міського пасажирського транспорту, які спільно виконують операції щодо освоєння транзитних, далеких, місцевих, приміських та міських перевезень пасажирів.

Ключові слова: автовокзал, транспортний засіб, транспортна інфраструктура, моделювання, пасажиропотік, платформа.

ВЕРОЯТНОСТНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ РАБОТЫ АВТОВОКЗАЛА

*Ларина Р. Р., д.э.н., профессор,
Крысточук М. Е., к.т.н., доцент,
Киричек А. Г., к.т.н., доцент (НУВХП)*

В статье проведен анализ работы автовокзала с целью установления уровня загрузки платформ для отправки маршрутных транспортных средств и совершенствования его работы. Было определено, что при расположении автовокзала в городе необходимо учитывать совокупность транспортных устройств в пунктах примыкания или пересечения соответствующих магистралей различных видов внешнего транспорта, а также городского пассажирского транспорта, совместно выполняющих операции по освоению транзитных дальних, местных, пригородных и городских перевозок пассажиров.

Ключевые слова: автовокзал, транспортное средство, транспортная инфраструктура, моделирование, пассажиропоток, платформа.

PROBABILISTIC MODELING OF BUS STATION

*Larina R. R., Doctor of Economic Sciences, Professor,
Krystopchuk M. E., candidate of technical science, an associate professor
Kirichok O. G., candidate of technical science, an associate professor (NUWMNRU)*

The article analyzes the work bus to determine the level of loading platforms for shipment routing of vehicles and improve its performance. It was determined that the location of the bus station in the city must consider a set of devices in the areas of transport junction or intersection of the corresponding lines of different types of external transport (road, rail) and urban passenger transport, which together perform operations on the development of transit, remote, local, suburban and urban passenger transportation. Given in the article the results of the simulation platform mode single-channel queuing system with limited waiting queue length and up to five vehicles submitted for boarding passengers at the bus station platform, indicates that the probability of denial of service requests is reduced to 5%. This, in turn, points to increase the probability of making an application to the maintenance of 95%.

Keywords: bus, vehicle, transport infrastructure, modeling, passenger platform.