

УДК 330.341.1:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.84.301425>

ЧИННИКИ ВПЛИВУ, ОЦІНЮВАННЯ ТА ЗБЕРЕЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАГОННИХ ДІЛЬНИЦЬ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Криворотенко А.О., студентка магістратури (УкрДУЗТ)*

В статті визначені основні негативні чинників впливу на інноваційний потенціал вагонних дільниць, які класифіковані на екзогенні та ендогенні, з розподілом по сферам виникнення (технологічні, фінансові, кадрові, організаційні та форс-мажорні).

Також отримала подальший розвиток методика оцінювання інноваційного потенціалу структурних підрозділів залізничного транспорту з урахуванням специфіки діяльності вагонної дільниці, шляхом внесення змін до системи показників оцінювання.

Виконані розрахунки рівня інноваційного потенціалу на матеріалах Полтавської вагонної дільниці, який 2022 р. склав 4,294 бали, що попадає до інтервалу від 4,1 до 8,0 - середній рівень, але ближче до низького рівня.

Розроблено заходи зі збереження та розвитку інноваційного потенціалу Полтавської вагонної дільниці, в результаті впровадження яких буде досягнуто 6,7% зростання рівня інноваційного потенціалу, 1,5% зростання продуктивності праці та економічний ефект у розмірі 1003,2 тис. грн.

Ключові слова: інноваційний потенціал, методика оцінювання, вагонна дільниця, заходи зі збереження інноваційного потенціалу.

FACTORS OF INFLUENCE, EVALUATION AND PRESERVATION OF RAILWAY CARRIAGE STATIONS' INNOVATIVE POTENTIAL

*Nazarenko I.L., PhD econ., associate professor,
Kryvorotenko A.O., master's student
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

The article identifies the main negative factors affecting the innovative potential of railway carriage stations, which are classified into exogenous and endogenous, according to the spheres of occurrence (technological, financial, personnel, organizational and force majeure). The main ones, in our opinion, are the lack of an innovative development strategy

of JSC "Ukrzaliznytsia", insufficient personnel, organizational and financial support for the innovative development of both the UZ as a whole and its enterprises, the lack of interest of management at all levels in the preservation and development of innovative potential.

The methodology for evaluating the innovative potential of structural subdivisions of railway transport, taking into account the specifics of the railway carriage stations' activities, was also further developed by making changes to the system of evaluation indicators. First, in the "production capabilities" component, the two indicators "the degree of utilization of the production capacity of the locomotive repair shop" and "the degree of utilization of the production capacity of the locomotive maintenance shop" were replaced by the corresponding indicators "the degree of utilization of the production capacity of the wagon maintenance points in Poltava city and in Kremenchuk city" and "the degree of utilization of the production capacity of the workshop for equipping passenger cars in Poltava city and in Kremenchuk city". Secondly, taking into account the fact that according to the specifics of railway carriage stations, its potential services for passenger service are not in demand outside the enterprise, the indicator "degree of production flexibility (regarding ancillary activities)" was removed.

Calculations of the level of innovation potential on the materials of the Poltava Railway Carriage Station were made, which in 2022 amounted to 4,294 points, which falls into the interval from 4.1 to 8.0 - an average level, but closer to a low level.

Measures have been developed to preserve and develop the innovative potential of the Poltava Railway Carriage Station, as a result of which implementation will achieve a 6.7% increase in the level of innovative potential, a 1.5% increase in labor productivity and an economic effect in the amount of UAH 1,003.2 thousand.

Key words: innovative potential, evaluation method, wagon station, measures to preserve innovative potential.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України є незамінною стратегічною галуззю економіки, значущість якої ще посилилася у воєнний час, оскільки він відіграє ключову роль у забезпеченні стратегічної мобільності, перевезенні військових та цивільних ресурсів, а також забезпеченні логістичної підтримки.

Як зазначено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [1], сучасний розвиток транспортного комплексу країни повинен враховувати не тільки необхідність адаптації до стандартів ЄС, технічних умов, принципів управління тощо, а і те, що інновації та високі технології мають вирішальне значення для формування нової, більш ефективної моделі управління розвитком транспортно-дорожнього комплексу України.

В період війни розвиток інноваційного потенціалу підприємств

залізничного транспорту України стає вирішальним для підтримки ефективних та безпечних транспортних систем. У таких складних обставинах потрібні інноваційні рішення, щоб подолати перешкоди та забезпечити безперервне функціонування залізничної галузі. Зосереджуючись на інфраструктурі, логістиці, рухомому складі, цифровізації та сприянні співпраці, залізнична галузь може адаптуватися до викликів війни та продовжувати виконувати свою життєво важливу роль у підтримці потреб нації. Розвиток інноваційного потенціалу залізничного транспорту повинен здійснюватися на всіх рівнях, зокрема на рівні окремих структурних підрозділів, таких як вагонні дільниці, які забезпечують перевезення пасажирів, працездатність вагонного парку, здійснення заходів по безпечному та безперервному руху поїздів.

Все вищезазначене і обумовлює

актуальність даного дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Економічні, організаційні та інші аспекти здійснення інноваційної діяльності на залізничному транспорті досліджено в багатьох працях вітчизняних учених. Так, інноваційним стратегіям та забезпеченню ефективності інноваційної діяльності залізничного транспорту присвячені праці В.Л. Диканя, В.О. Зубенко, В.П. Ільчука, О.Г. Кірдіної, І.Л. Назаренко, Г.В. Омельчака, Є.М. Сича, Ю.М. Уткіної [2 - 8] та інших учених.

Проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного транспорту та напрями їх вирішення розглянуті у статті О.В. Семенцової та Ю.О. Крихтіної [9]; основні фактори зовнішнього та внутрішнього впливу на інвестиційно-інноваційні перетворення організаційно-технічного рівня залізниць та їх наслідки проаналізовані у статті О.В. Семенцової, О.С. Озарчук та А.М. Ващенко [10]; удосконалена модель інноваційного процесу на залізничному транспорті запропонована у статті В.О. Овчиннікової та В.В. Петровської [11]; пропозиції з інноваційного шляху розвитку зокрема підприємств залізничного транспорту викладені у статті М.В. Корінь [12]; забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту досліджено у статті Зубенко В.О., Коник Л.Ю. [13]; розвиток раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті досліджено у [14]; проблеми та перспективи цифровізації Укрзалізниці присвячені праці М.В. Корінь, Г.В. Обруч, І.В. Токмакової, І.Л. Назаренко та ін. [15 - 18].

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але, незважаючи на велику кількість наукових праць, недостатньо дослідженими залишаються проблеми оцінювання та збереження інноваційного потенціалу вагонних дільниць Укрзалізниці.

Тому метою даної статті є

визначення чинників впливу на інноваційний потенціал вагонних дільниць, адаптування методики оцінювання інноваційного потенціалу з урахуванням їхньої специфіки на матеріалах Полтавської вагонної дільниці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інноваційний розвиток вагонної дільниці, як ми визначили у [19], - це цілеспрямований систематичний процес позитивних змін якісного стану всіх її підсистем через впровадження інновацій (розроблених як зовнішніми, так і власними силами) в діяльність вагонної дільниці з метою досягнення як цілей інноваційної діяльності, так і стратегічних цілей розвитку систем вищого рівня - вагонного господарства та АТ «Українська залізниця».

В теперішній час повномасштабної війни на території нашої країни до звичайних негативних чинників впливу на АТ «УЗ», як-то надкритичний знос інфраструктури, нестача кваліфікованих кадрів тощо, додаються форс-мажорні чинники. Класифікація чинників впливу на інноваційний потенціал вагонних дільниць на екзогенні та ендогенні, з розподілом по сферам виникнення (технологічні, фінансові, кадрові, організаційні та форс-мажорні), наведена на рис. 1. Основними, на наш погляд, є відсутність стратегії інноваційного розвитку АТ «Укрзаліниця», недостатність кадрового, організаційного та фінансового забезпечення інноваційного розвитку як УЗ в цілому, так і її підприємств, незацікавленість керівництва всіх рівнів у збереженні та розвитку інноваційного потенціалу.

Для оцінювання рівня інноваційного потенціалу структурних підрозділів Укрзалізниці, зокрема вагонних дільниць, і подальшого розроблення заходів, необхідна адекватна методика.

Така методика розроблена нами у [20] для локомотивних депо, удосконалена у [21] та адаптована для рейкозварювального поїзда у [22]. Адапуємо її з урахуванням специфіки діяльності вагонних дільниць.

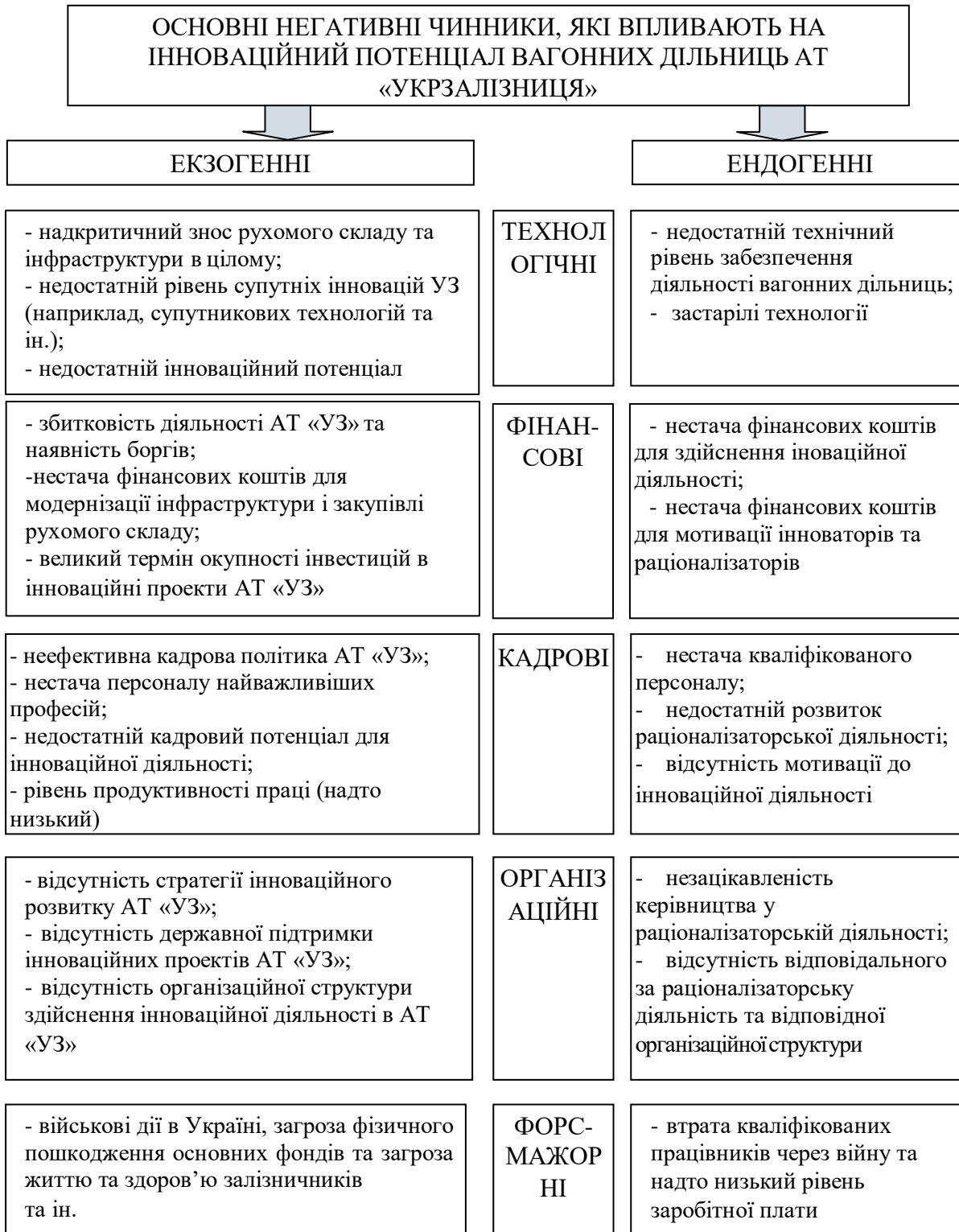


Рис. 1. Класифікація чинників впливу на іноваційний потенціал вагонних дільниць (Джерело: авторська розробка)

Вагонна дільниця - це виробничий підрозділ, який не має статусу юридичної особи, метою діяльності якої є забезпечення перевезень пасажирів, працездатності вагонного парку, здійснення заходів по безпечному та безперебійному руху поїздів.

Предметом діяльності Полтавської вагонної дільниці є перевезення пасажирів справним парком вагонів з високою культурою обслуговування в поїздах на шляху прямування, забезпечення безпеки руху поїздів та автотранспорту, охорони праці працівників, безпеки життя та здоров'я пасажирів, охорони навколишнього середовища, пожежної безпеки, виконання виробничих планів, ремонту та обслуговування рухомого складу, модернізації основних фондів, планових завдань, розробка і виконання організаційно-технічних заходів з попередження катастроф, аварій, порушень у поїзній та маневровій роботі, нещасних випадків на виробництві, ведення господарської діяльності з дотриманням фінансової та розрахункової дисципліни.

До складу Полтавської вагонної дільниці входять: керівництво, відділ виробничо-технічний, відділ матеріально-технічного постачання та організації харчування в поїздах, сектори з кадрів та з охорони праці, бухгалтерія, 2 резерви провідників (ст. Полтава і ст. Кременчук), 2 ПТО вагонів (ст. Полтава і ст. Кременчук), 2 цехи екіпірування пасажирських вагонів (ст. Полтава і ст. Кременчук), господарчий цех ст. Полтава.

Враховуючи вищевикладене, вносимо наступні зміни до методики, викладеної у [20 - 22], а саме - до системи показників оцінювання інноваційного потенціалу.

По-перше, у складовій «виробничі можливості» замінимо два показники «ступінь використання виробничої потужності цеху ремонту локомотивів» та «ступінь використання виробничої потужності цеху експлуатації локомотивів» на відповідні показники «ступінь використання виробничої потужності

пунктів технічного обслуговування вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук» та «ступінь використання виробничої потужності цеху екіпірування пасажирських вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук».

По-друге, враховуючи той факт, що згідно зі специфікою діяльності вагонної дільниці, її потенційні послуги з обслуговування пасажирів не затребувані за межами підприємства, до її підсобно-допоміжної діяльності може відноситися обслуговування пасажирів у поїздах та послуги реклами (отже, сфера діяльності даного структурного підрозділу залізниці обмежена виконанням послуг у поїздах), показник «ступінь гнучкості виробництва (стосовно підсобно-допоміжної діяльності)» вважаємо за необхідне вилучити.

Питомі ваги значущості шести складових інноваційного потенціалу вагонної дільниці визначаємо експертним шляхом, з урахуванням значно меншої значущості складової «Маркетингові можливості (з підсобно – допоміжної діяльності)».

Найбільш прийнятним для цього є метод середніх рангів:

$$\lambda_i = \frac{\sum_{j=1}^n R_{ij}}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n R_{ij}}, \quad (1)$$

де λ_i – питома вага (коефіцієнт важливості);

k_{ij} – перетворений ранг параметра i в експерта j ;

n - кількість параметрів (показників).

Експертам пропонується проранжувати показники за ступенем їх важливості для інноваційного потенціалу дільниці, причому для спрощення роботи експертів можливо надавати однакові ранги показникам, які вони вважають рівно важливими. Потім отримані ранги перетворюють (див. табл. 1).

Табл. 1 ілюструє оброблення значень рангів, отриманих від одного експерта. При застосуванні процедури колективних експертних оцінок підсумкове значення

питомих ваг значущості визначається як середня арифметична величина по кількості експертів, звичайно, з урахуванням значень коефіцієнтів конкордації, які розраховуються для кожного з

досліджуваних показників окремо. Експертами виступають економіст, бухгалтер, інженер з нормування й оплати праці та начальник вагонної дільниці.

Таблиця 1.
Визначення коефіцієнтів важливості складових інноваційного потенціалу
Полтавської вагонної дільниці

Складові	Ранги (визначені експертним шляхом)	Перетворення рангів	Питомі ваги
1. Виробничі можливості	3	$1/3=0,333$	$0,333 / 2,916=0,114$
2. Кадрові можливості	1	$1/1=1$	$1 / 2,916=0,342$
3. Науково-технічні можливості	2	$1/2=0,5$	$0,5 / 2,916=0,172$
4. Маркетингові можливості (з підсобно – допоміжної діяльності)	4	$1/4=0,25$	$0,25 / 2,916=0,086$
5. Організаційні можливості	2	$1/2=0,5$	$0,5 / 2,916=0,172$
6. Фінансові можливості	3	$1/3=0,333$	$0,333 / 2,916=0,114$
Всього	-	2,916	1,000

Отже, здійснено розрахунки на матеріалах та з залученням фахівців Полтавської вагонної дільниці згідно запропонованої методики.

1 Виробничі можливості

1.1. Ступінь використання виробничої потужності пунктів технічного обслуговування вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук визначається як середній, дорівнює 2 балам. Обґрунтування: за 5 років показник «підготовлено та відправлено вагонів» скоротився на 3197 од. або на 21 %.

1.2. Ступінь використання виробничої потужності цеху екіпірування пасажирських вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук визначається як середній, дорівнює 2 балам. Обґрунтування: за аналізований період кількість екіпірованих вагонів також скоротилася на 3197 од. або на 21 %.

1.3. Рівень прогресивності застосовуваних технологій – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал або як низький. Обґрунтування: у період економічної кризи, спровокованої війною, а також у роки, що передували цьому, застосування нових технологій не

впроваджувалося, технологічні процеси були розроблені ще наприкінці 1980-х років і, хоча вони ще використовуються, вважаються застарілими.

2 Кадрові можливості

2.1 Рівень кваліфікації персоналу – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 2 бали або як середній. Обґрунтування: не всі робочі місця укомплектовано робітниками з потрібним рівнем професійної освіти і, хоча посади фахівців та спеціалістів укомплектовано дипломованими кадрами, серед них вкрай мало магістрів.

2.2 Ступінь готовності персоналу до змін на підприємстві – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал або як низький. Обґрунтування: опитування працівників.

2.3 Розвиненість системи мотивації персоналу – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал або як низький. Обґрунтування: в положенні про преміювання колективної угоди мотивація інноваційної (раціоналізаторської) діяльності не конкретизована.

2.4 Ступінь творчої ініціативності персоналу – потенціал даного елемента

характеризується оцінкою 1 бал або як низький. Обґрунтування: недостатня мотивація.

2.5 Плинність кадрів високої кваліфікації - 1 бал - середній коефіцієнт плинності кадрів, який є аналогічним рівню інших підприємств залізниці.

3 Науково-технічні можливості

3.1 Рівень раціоналізаторської активності – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал, кількість рацпропозицій на 1000 працівників становить 8,1 од.

3.2 Забезпеченість доступу раціоналізаторів до інформаційних джерел – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал, низький.

3.3 Рівень використання розробок – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал або як низький. Обґрунтування: поступає невелика кількість розробок, а саме 4-6 од. на рік.

3.4 Рівень активності персоналу – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал, бо абсолютна величина показника становить 9-10 раціоналізаторів на 1000 працівників, і це дуже мало.

4 Маркетингові можливості (з підсобно – допоміжної діяльності)

4.1 Раціональність використання каналів розподілу товарів – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал або як низький. Обґрунтування: канали розподілу товарів визначає Полтавська філія АТ УЗ.

4.2 Гнучкість цінової політики – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 0 балів або як такий, що не використовується. Обґрунтування: Рівніцін жорстко контролює Полтавська філія АТ УЗ.

4.3 Рівень використання реклами – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 0 балів, практично не використовується.

4.4 Ефективність системи збуту – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 2 бала або як

середній. Обґрунтування: збут впроваджується у пасажирських потягах.

5 Організаційні можливості

5.1 Ступінь інноваційної спрямованості організаційної структури – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 0 балів, не використовується.

5.2 Рівень відповідності організаційної культури інноваційному розвитку підприємства – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 0 балів, не використовується.

5.3 Рівень компетенції керівників – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 2 бала або як середній. Обґрунтування: наявність вищої освіти і досвіду практичної діяльності у керівництва, але мізерна кількість серед них магістрів.

5.4 Розвиненість системи інформаційного забезпечення – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 2 бала або як середній. Обґрунтування: уся інформація про інноваційні процеси поступає через газети, журнали, інформаційні листки УЗ. Немає цілеспрямованої роботи з інформаційного забезпечення.

6 Фінансові можливості

6.1 Достатність коштів для здійснення інноваційної діяльності – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 0 балів, не використовується.

6.2 Фінансова стійкість підприємства – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 1 бал або як низький - за даними бухгалтерії.

6.3 Прибутковість підсобно-допоміжної діяльності – потенціал даного елемента характеризується оцінкою 0 бал, не використовується - за даними бухгалтерії прибуток з ПДД у 2018 р. був 271 тис. грн, а у 2022 р наявний збиток -215 тис. грн. Рентабельність за п'ять років зменшилася з 3% до -4,3%.

Результати розрахунків наведені у таблиці 2.

Оцінка інноваційного потенціалу Полтавської вагонної дільниці 2022 р.

Складові	Параметри	Вага	Бал	Зважена оцінка
1	2	3	4	5
1. Виробничі можливості	1.1. Ступінь використання виробничої потужності Пунктів технічного обслуговування вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук*		2	
	1.2 Ступінь використання виробничої потужності цеху екіпірування пасажирських вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук*		2	
	1.3. Рівень прогресивності застосовуваних технологій		1	
	Підсумкова оцінка		0,152	5
2. Кадрові можливості	2.1. Рівень кваліфікації персоналу		2	
	2.2. Ступінь готовності персоналу до змін на підприємстві		1	
	2.3. Розвиненість системи мотивації персоналу		1	
	2.4. Ступінь творчої ініціативності персоналу		1	
	2.5 Плинність кадрів високої кваліфікації		1	
Підсумкова оцінка		0,303	6	1,818
3. Науково-технічні можливості	3.1. Рівень раціоналізаторської активності (кількість рацпропозицій на 1000 працівників)		1	
	3.2. Забезпеченість доступу раціоналізаторів до інформаційних джерел		1	
	3.3. Рівень використання розробок		1	
	3.4. Рівень активності персоналу (кількість раціоналізаторів на 1000 працівників)		1	
Підсумкова оцінка		0,168	4	0,672
4. Маркетингові можливості (з підсобно – допоміжною діяльністю)	4.1. Раціональність використання каналів розподілу товарів		1	
	4.2. Гнучкість цінової політики		0	
	4.3. Рівень використання реклами		0	
	4.4. Ефективність системи збуту		2	
Підсумкова оцінка		0,077	3	0,231
5. Організаційні можливості	5.1. Ступінь інноваційної спрямованості оргструктури		0	
	5.2. Рівень відповідності організаційної культури інноваційному розвитку підприємства		0	
	5.3. Рівень компетенції керівників		2	
	5.4. Розвиненість системи інформаційного забезпечення		2	
Підсумкова оцінка		0,171	4	0,684
6. Фінансові можливості	6.1 Достатність коштів для здійснення інноваційної діяльності		0	
	6.2 Фінансова стійкість підприємства		1	
	6.3. Прибутковість підсобно-допоміжною діяльності		0	
Підсумкова оцінка		0,129	1	0,129
Усього		1,000	-	4,294

*Показники, які є специфічними для вагонної дільниці (замість тих, що були у [20 - 22])

В 2022 р. інноваційний потенціал Полтавської вагонної дільниці склав 4,294 бали, що попадає до інтервалу від 4,1 до 8,0 - середній рівень, але ближче до нижньої величини. Це вимагає розроблення заходів зі збереження та підвищення рівня інноваційного потенціалу даного підприємства.

Пропонуємо наступні заходи.

1. Впорядкування штату з урахуванням обсягів виконуваних робіт. Пропонуємо вилучити зі штатного розкладу вагонної дільниці 9 посад, які постійно недостатньо завантажені роботою (бухгалтер - 2 люд.), посади, які стали вже не на часі (двірник - 1 люд.), а також посади, обов'язки яких можуть бути передані іншим робітникам (розподільувач робіт 4 розряду - 3 люд. та підсобний робітник - 3 люд.). Розрахункова річна економія фонду оплати праці та відрахувань на соціальні заходи складе 1231,3 тис. грн, а зростання продуктивності праці 1,5% (з 15453 ваг-км/люд. до 15680,9 ваг-км/люд.). Ця економія витрат надасть можливість здійснити наступний захід.

2. Розвинення раціоналізаторської діяльності.

Виходячи з наявного стану раціоналізаторської діяльності, коли лише 6 люд. систематично подають свої раціоналізаторські пропозиції на розгляд керівництва, а в штаті дільниці немає інженера з нової техніки і раціоналізації,

який мав би розглядати їх у визначені терміни, пропонуємо, перш за все, зробити інженеру-технологу, який виконує цю роботу, гідну доплату у розмірі 50% від його посадового окладу. Це дозволить підняти рівень відповідальності даного спеціаліста за виконання ним додаткових обов'язків інженера з нової техніки і раціоналізації, що матиме своїм наслідком поліпшення раціоналізаторської діяльності на підприємстві.

Витрати з фонду оплати праці для встановлення доплати інженеру -технологу за виконання ним обов'язків інженера з нової техніки і раціоналізації у розмірі 50% посадового окладу, становитимуть 72,6 тис. грн. З урахуванням витрат на соціальні заходи, премії 10%, доплати за вислугу років, додаткові річні експлуатаційні витрати складуть 108,1 тис. грн.

Також пропонуємо виділити 120 тис. грн для заохочення найбільш активних раціоналізаторів, для преміювання раціоналізаторів, пропозиції яких реально запроваджені у виробництво і корисні для підприємства.

Таким чином, загальна сума витрат на розвиток раціоналізаторської діяльності становитиме 228,1 тис. грн. (108,1+120=228,1 тис. грн).

Впровадження запропонованих заходів дозволить підвищити рівень інноваційного потенціалу вагонної дільниці (див. рис. 2).

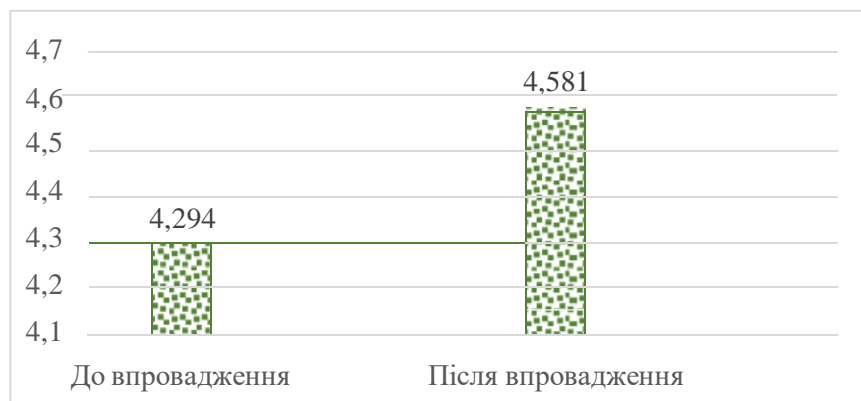


Рис. 2. Рівень інноваційного потенціалу Полтавської вагонної дільниці

Висновки і перспективи основні негативні чинників впливу на подальших досліджень. В статті визначені інноваційний потенціал вагонних дільниць,

які класифіковані на екзогенні та ендегенні, з розподілом по сферах виникнення (технологічні, фінансові, кадрові, організаційні та форс-мажорні).

Основними, на наш погляд, є відсутність стратегії інноваційного розвитку АТ «Укрзалізниця», недостатність кадрового, організаційного та фінансового забезпечення інноваційного розвитку як УЗ в цілому, так і її підприємств, незацікавленість керівництва всіх рівнів у збереженні та розвитку інноваційного потенціалу.

Також отримала подальший розвиток методика оцінювання інноваційного потенціалу локомотивного депо з урахуванням специфіки діяльності вагонної дільниці, шляхом внесення змін до системи показників оцінювання. По-перше, у складовій «виробничі можливості» замінено два показники «ступінь використання виробничої потужності цеху ремонту / цеху експлуатації локомотивів» та на відповідні показники «ступінь використання виробничої потужності пунктів технічного обслуговування вагонів / цеху екіпірування пасажирських вагонів у м. Полтава та у м. Кременчук». По-друге, оскільки згідно зі специфікою діяльності вагонної дільниці, її потенційні послуги з обслуговування пасажирів не затребувані за межами підприємства, показник «ступінь гнучкості виробництва (стосовно підсобно-допоміжної діяльності)» вилучено.

Виконані розрахунки рівня інноваційного потенціалу на матеріалах Полтавської вагонної дільниці, який 2022 р. склав 4,294 бали, що попадає до інтервалу від 4,1 до 8,0 - середній рівень, але ближче до низького рівня.

Розроблено заходи зі збереження та розвитку інноваційного потенціалу Полтавської вагонної дільниці, в результаті впровадження яких буде досягнуто 6,7% зростання рівня інноваційного потенціалу, 1,5% зростання продуктивності праці та економічний ефект у розмірі 1003,2 тис. грн.

Перспективами подальших досліджень може стати розроблення

стратегії інноваційного розвитку Укрзалізниці з деталізацією за структурними підрозділами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

2. Дикань В.Л., Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, Х.: УкрДАЗТ, 2008. 194 с.

3. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту. К.: Логос, 2002. 256 с.

4. Дикань В.Л., Кірдіна О.Г., Назаренко І.Л., Уткіна Ю.М. Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті: навчальний посібник. / Під ред. В.Л. Диканя. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 225 с.

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

6. Назаренко І.Л. Інноваційна стратегія залізничного транспорту та організаційні форми її реалізації. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. №4, Т.1. С. 174 – 179.

7. Назаренко І.Л. Інноваційні стратегії залізничного транспорту / І.Л. Назаренко: тези доповіді. Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції. Сер. «Економіка і управління». К.: ДЕУТ, 2011. 240 с. С. 144 – 146

8. Омельчак Г.В. Стратегічні напрямки розвитку інноваційного потенціалу АТ "Укрзалізниця". *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного*

університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. *Проблеми економіки транспорту*. 2015. Вип. 9. С. 55 - 59.

9. Крихтіна Ю.О., Семенцова О.В. Інвестиційно-інноваційного розвиток залізничної галузі: проблеми, перспективи та напрямки подолання. *Економіка та суспільство*. 2018. № 17. С. 360–364. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/17_ukr/17_2018.pdf.

10. Семенцова О. В., Озарчук О. С., Ващенко А. М. Інвестиційно-інноваційні перетворення організаційно-технічного рівня залізниць в умовах трансформації управління галуззю. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 17. С. 331-337.

11. Овчиннікова В. О., Петровська В. В. Ефективна організація інноваційного процесу на залізничному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство* / голов. ред. М.М. Палінчак. Ужгород : Гельветика, 2017. Вип. 15. №Ч.2. С. 51–54.

12. Корінь М.В. Інноваційний шлях розвитку підприємств залізничного транспорту та промисловості України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. №37. С.201-206.

13. Зубенко В.О., Коник Л.Ю. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 49. С. 177–180

14. Назаренко І.Л. Розвиток раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. №40. 2012. С. 276–282.

15. Корінь М.В., Лановий О.А., Поддубкін М.М., Зайцева Л.Д. Розроблення стратегії цифрової трансформації підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 78-79. 2022. С. 36 – 46.

16. Обруч Г.В. Особливості цифрового розвитку АТ «Укрзалізниця». *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського*.

Серія: Економіка і управління. Том 31 (70). № 1, 2020. С. 59 – 64.

17. Токмакова І.В. та ін. Цифрова трансформація залізничного транспорту як фактор його інноваційного розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. Вип. 68. С. 125–134.

18. Nazarenko I.L., McKay Hoppman. Main priority areas and problems of Ukrzaliznytsia's digitalization. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. №78-79. 2022. С. 46 – 54.

19. Назаренко І.Л., Корчинська Н. В. Інноваційний розвиток вагонної дільниці. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 61. 2018. С. 160-166.

20. Назаренко І.Л. Методика оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. №37. 2012. С. 254 – 259.

21. Назаренко І.Л., Маслова В.О., Івануна Я.О. Удосконалення методики оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 54. 2016. С.330 – 337

22. Назаренко, І. Л., Порхун А. О. Методика оцінки інноваційного потенціалу рейкозварювального поїзда. *Інфраструктура ринку*. 2018. Вип. 24. С. 208-215.

REFERENCES

1 National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030 [Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku]: approved by Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430. URL:

<http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

2 Dykan V., Zubenko V. (2008). Providing efficiency of innovative activity of railway transport enterprises [Zabezpechennia efektyvnosti innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu] (monograph). Kharkiv. USURT. 194 p.

3 Sych Y., Ilchuk V. (2002). Investment-innovative development of railway transport [Innovatsiino-investytsiinyi rozvytok zaliznychnoho transportu] (monograph). Kyiv,

LOGOS. 256 p.

4 Dykan V., Kirdina O., Nazarenko I., Utkina Y. (2014). Economy and organization of railway transport innovative activity [Ekonomika i orhanizatsiia innovatsiinoi diialnosti na zaliznychnomu transporti] (textbook). Under the editorship V.L. Dykan. Kharkiv, USURT. 225 p.

5 Kirdina O. G. (2011). Methodological aspects of investment and innovation development of the railway complex of Ukraine [Metodolohichni aspekty investytsiino-innovatsiinoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy: monohrafiia]: monograph. Kharkiv. USURT. 312 p.

6 Nazarenko I. (2011). Innovative strategy of railway transport and organizational forms of its realization [Innovatsiina stratehiia zaliznychnoho transportu ta orhanizatsiini formy yii realizatsii]. *The Bulletin of Khmelnytsk national university*. №4. Vol.1. Pp. 174 – 179.

7 Nazarenko I.L. (2011). Innovative strategies of railway transport [Innovatsiini stratehii zaliznychnoho transportu]: theses of the report. Problems and prospects of the development of transport systems in the conditions of railway transport reform: management, economy and technology: Proceedings of the 5th International Scientific and Practical Conference. Ser. "Economics and Management". K.: DETUT. 240 c.

8 Omelchak G.V. (2015). Strategic directions for the development of innovative potential of PJSC "Ukrzaliznytsia" [Stratehichni napriamky rozvytku innovatsiinoho potentsialu PAT "Ukrzaliznytsia"]. *Collection of scientific papers of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan. Problems of transport economy*. Vol. 9. P. 55 - 59.

9 Krykhtina Yu.O., Sementsova O.V. (2018). Investment and innovation development of the railway industry: problems, prospects and directions for overcoming [Investytsiino-innovatsiinoho rozvytok zaliznychnoi haluzi: problemy, perspektyvy ta napriamky podolannia]. *Economy and society*.

No. 17. P. 360–364. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/17_ukr/17_2018.pdf.

10 Sementsova O. V., Ozarchuk O. S., Vashchenko A. M. (2018). Investment and innovation transformations of the organizational and technical level of railways in the conditions of the transformation of the management of the industry [Investytsiino-innovatsiini peretvorennia orhanizatsiino-tekhnichnoho rivnia zaliznyts v umovakh transformatsii upravlinnia haluzziu]. *Eastern Europe: Economy, Business and Management*. No. 17. P. 331-337.

11 Ovchinnikova V. O., Petrovska V. V. (2017). Effective organization of the innovation process in railway transport [Efektyvna orhanizatsiia innovatsiinoho protsesu na zaliznychnomu transporti.]. *Scientific bulletin of the Uzhgorod National University: series: International economic relations and world economy* / head. ed. M.M. Palinchak. Uzhhorod: Helvetica. Issue 15. No.Ch.2. P. 51–54.

12 Korin M. (2012). Innovative way of development of enterprises of railway transport and industry of Ukraine [Innovatsiinyi shliakh rozvytku pidpriemstv zaliznychnoho transportu ta promyslovosti Ukrainy]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 37. Pp. 201-206.

13 Zubenko V.O., Konyk L.Yu. (2015). Ensuring the effectiveness of innovative activities at railway transport enterprises [Zabezpechennia efektyvnosti innovatsiinoi diialnosti na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu.]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 49. Pp. 177–180.

14 Nazarenko I.L. (2012). Development of the rationalization activity as a part of innovation activity of the railway transport [Rozvytok ratsionalizatsiinoi diialnosti yak skladovoi innovatsiinoi diialnosti na zaliznychnomu transporti]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 40. Pp. 276 – 282.

15 Korin M.V., Lanovy O.A., Poddubkin M.M., Zaitseva L.D. (2022). Development of a strategy for digital transformation of railway transport enterprises

[Rozroblennia stratehii tsyfrovoyi transformatsii pidpriemstv zaliznychnoho transport]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 78-79. Pp. 36 – 46.

16 Obruch G.V. (2020). Features of digital development of JSC "Ukrzaliznytsia" [Osoblyvosti tsyfrovoho rozvytku AT «Ukrzaliznytsia»]. Scientific notes of TNU named after V. I. Vernadskyi. Series: Economics and management. Volume 31 (70). No. 1, 2020. P. 59 – 64.

17 Tokmakova I.V. and others (2019). Digital transformation of railway transport as a factor of its innovative development [Tsyfrova transformatsiia zaliznychnoho transportu yak faktor yoho innovatsiinoho rozvytku]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 68. Pp. 125–134.

18 Nazarenko I.L., M.McKay Hoppman (2022). Main priority areas and problems of Ukrzaliznytsia's digitalization. *The bulletin of transport and industry economics*. No 78-79. Pp. 46 – 54.

19 Nazarenko I.L., Korchynska N. V.

(2018). Innovative development of the wagon yard [Innovatsiinyi rozvytok vahonnoi dilnytsi.]. *The bulletin of transport and industry economics*. № 61. 2018. Pp. 160-166.

20 Nazarenko I.L. (2012). Methodology for evaluating the innovative potential of the locomotive depot [Metodyka otsinky innovatsiinoho potentsialu lokomotyvnoho depot]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 37. Pp. 254 – 259.

21 Nazarenko I., Maslova V., Ivanuna Y. (2016). Improvement of the methodology for evaluating the innovative potential of the locomotive depot [Udoskonalennia metodyky otsinky innovatsiinoho potentsialu lokomotyvnoho depo]. *The bulletin of transport and industry economics*. No 54, pp. 330 – 337.

Nazarenko I.L., Porhun A.O. (2018). Methodology for evaluating the innovative potential of a rail welding train [Metodyka otsinky innovatsiinoho potentsialu reikozvartivnoho poizda.]. *Market infrastructure*. No 24. P. 208-215.