

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

**КЕРНИЦЬКА МАРТА ІВАНІВНА**

УДК 338.24:330.341.1

**ЕКОНОМІЧНЕ ОЦІНЮВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ  
ІННОВАЦІЙНИМИ ВПРОВАДЖЕННЯМИ ПІДПРИЄМСТВ**

Спеціальність: 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами  
(автомобільний транспорт і дорожнє будівництво)

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

Київ – 2009

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі менеджменту Національного транспортного університету Міністерства освіти і науки України.

**Науковий керівник:** кандидат економічних наук, доцент  
**КЕЛЬМАН Іван Іванович**,  
Національний транспортний університет,  
керівник Навчально-консультаційного центру  
Національного транспортного університету у м. Львові

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**ЛОЖАЧЕВСЬКА Олена Михайлівна**,  
Національний авіаційний університет,  
завідувач кафедри міжнародної економіки;

кандидат економічних наук  
**ЗАВЕРБНИЙ Андрій Степанович**,  
Національний університет «Львівська політехніка»,  
доцент кафедри менеджменту  
і міжнародного підприємництва.

Захист відбудеться «\_\_\_» грудня 2009 р. о 15<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 у Національному транспортному університеті за адресою: 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного транспортного університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. Кіквідзе, 42.

Автореферат розісланий «\_\_\_» листопада 2009 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради  
кандидат економічних наук, доцент

В.В. Концева

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** У середині 90-х років машинобудівна галузь України і, зокрема, автобусобудування стали об'єктами крупних інвестиційних проектів та пришвидшили темпи розвитку, що спричинило домінування автобусів вітчизняних моделей на міських маршрутах і значні надходження до держбюджету. Світова фінансова криза 2008-09 років істотно позначилась на промисловому потенціалі України і призвела до значного скорочення виробництва. Одним з ефективних вирішень цієї проблеми є активізація інноваційної діяльності підприємств, що дозволить, з урахуванням досвіду попередніх розробок, проектувати і виробляти сучасні конкурентоспроможні моделі автобусів з покращеними конструкційними та експлуатаційними характеристиками. Визначальними аспектами інноваційних впроваджень є оцінювання та управління.

Актуальність теми дисертаційного дослідження, його практична вагомість зумовлюються також багатоаспектністю проблематики інноваційної діяльності підприємств, яка пов'язана з аналізом сучасних тенденцій трактування понять «інновація», «інноваційний проект», «інноваційна діяльність», з питаннями оптимізації механізму управління інноваційною діяльністю чи окремими інноваційними впровадженнями та оцінювання їх економічної ефективності.

У вітчизняній та іноземній науковій літературі багато уваги приділяється питанням управління життєвим циклом інновацій, потенціалом інноваційного розвитку підприємств, просуванню нової продукції на ринок, ризику при розробленні та реалізації інновацій, плануванню інноваційної діяльності, маркетинговим принципам управління інноваційною діяльністю, характеристиці інноваційного процесу, проблемам фінансування та стимулювання інноваційної діяльності, моніторингу інновацій та оцінюванню ефективності інноваційної діяльності підприємств різних галузей народного господарства. Серед відомих науковців, які досліджували особливості інновацій та інноваційної діяльності, управління є О. Андропова, Л. Антонюк, В. Василенко, О. Волков, В. Геєць, А. Герасимов, С. Глазьев, А. Гречан, А. Гриньов, Л. Гохберг, М. Денисенко, Д. Джоббер, Б. Заболоцький, П. Завлін, С. Ілляшенко, С. Ільєнкові, Л. Козубенко, Н. Краснокутська, О. Кузьмін, К. Павітт, І. Павленко, О. Паливода, В. Семиноженко, Р. Фатхудінов, К. Фрімен, П. Харів, М. Хучек, Д. Черваньов, А. Череп, Н. Чухрай, В. Щербань.

Незважаючи на наявні ґрунтовні розробки проблематики інноваційної діяльності підприємств, широкий спектр важливих теоретичних та прикладних питань потребують подальших уточнень і поглиблених досліджень. Недостатньо вивчені питання шляхів удосконалення процесу управління інноваційною діяльністю та інноваційними впровадженнями на підприємствах, економічного оцінювання інновацій, планування інноваційної діяльності як вагової складової управлінського процесу, структури процесу управління інноваціями. Крім того, значні труднощі виникають у зв'язку із відсутністю усталеної термінології та уніфікованих формулювань понять у сфері інновацій і їх чіткої класифікації з урахуванням особливостей промислових підприємств.

У дисертації опрацьовано шляхи розв'язання зазначених проблем, спрямовані на вдосконалення процесу управління інноваційними впровадженнями (інноваційною діяльністю) на автомобілебудівних підприємствах, зокрема, на ЗАТ «Завод комунального транспорту» (ЗАТ «ЗКТ») та комплексного оцінювання ефективності цих інновацій.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертаційна робота виконана в межах держбюджетних тем Національного транспортного університету «Розробка методології організаційно-економічних засад розвитку підприємств транспорту в умовах ризику та впровадження інноваційних проектів» номер державної теми 0104U010908 та Львівського державного університету внутрішніх справ «Економіка і безпека: стан, проблеми і перспективи» номер державної теми 0106U003638. Автором розроблено напрями вдосконалення процесу управління інноваційними впровадженнями підприємств і схему оцінювання їх ефективності.

**Метою дисертації** є удосконалення методичних основ оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень з врахуванням споживчої корисності інновацій, що дозволяє покращити управління інноваційними проектами та активізувати інноваційну діяльність вітчизняних автобусобудівних підприємств.

Досягнення поставленої в дисертації мети передбачає розв'язання наступних завдань:

- дослідити теоретичні аспекти сутності інновацій, їх класифікації, інноваційного процесу та інноваційної діяльності відповідно до специфіки функціонування підприємств;
- здійснити аналіз сучасного стану інноваційної діяльності підприємств як основу для подальших теоретичних і прикладних досліджень;
- виявити основні проблеми у структурі процесу управління і економічного оцінювання інновацій на підприємствах;
- уточнити порядок та розробити методичні положення оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень з урахуванням коефіцієнта споживчої корисності у структурі процесу управління інноваційними процесами на підприємствах;
- удосконалити процес управління інноваційними процесами на підприємствах, запропонувавши характеристику елементів системи управління інноваційними впровадженнями та розробивши пропозиції вдосконалення цього процесу, зокрема, на ЗАТ «ЗКТ», попередньо визначивши актуальні проблеми у цій сфері.

**Об'єкт дослідження** – процес економічного оцінювання та управління інноваційними впровадженнями підприємств.

**Предметом дисертаційної роботи** є методи оцінювання та організаційні заходи реалізації інноваційних впроваджень підприємств.

**Методи дослідження**, які були використані в роботі, забезпечили розв'язок конкретних завдань, що ставилися в дисертації. Теоретичною базою дисертаційної роботи є праці відомих вітчизняних та іноземних науковців, які досліджували проблему інноваційної діяльності, управління нею та оцінювання

ефективності її здійснення. Крім того, під час дослідження було використано нормативно-правові документи, які регламентують інноваційну діяльність промислових підприємств.

У процесі досліджень використовувалися методи системного аналізу, логічного та історичного пізнання, індукції та дедукції, аналізу та синтезу, порівняльний, а також методи вартісного аналізування і економіко-математичного моделювання.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Основні положення дисертаційної роботи, що визначають її наукову новизну, полягають у наступному:

*уперше:*

– запропоновано використання коефіцієнта споживчої корисності (привабливості) для оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень, сутність якого розкриває відносна величина вигоди інноваційної продукції в залежності від споживчих і цінових параметрів. Розрахунок даного показника запропоновано здійснювати на основі добутку двох коефіцієнтів, один з яких відображає порівняння цін інноваційної продукції з існуючим на ринку аналогом, а другий – оцінювання вигоди споживача від використання інноваційної продукції. Для визначення останнього використовувався експертний метод попарних порівнянь показників вигоди. Для оцінювання значення коефіцієнта споживчої корисності інноваційної продукції запропоновано шкалу, в якій зона цілковитого задоволення споживчої привабливості знаходиться у діапазоні значень від 0,67 до 1,0. Використання даного коефіцієнта дозволить виробникам (користувачам) спрогнозувати успішність реалізації інноваційної продукції та адаптувати її виробництво до потреб споживачів;

*отримало подальший розвиток:*

– методичні основи визначення інтегрального показника економічної ефективності інноваційних впроваджень, який, на відміну від діючого, оцінює ефективність впровадження не тільки з урахуванням фінансового результату, а й з точки зору корисності інновацій для споживача і суспільства. Реалізація цього положення досягається за рахунок визначення економічної ефективності окремо за інноваційною продукцією і аналогом. Значення економічної ефективності розраховується відношенням суми витрат на експлуатацію та вартості придбання (виробництва) з урахуванням коефіцієнта споживчої корисності до пробігу транспортного засобу. Результатом розрахунку інтегрального показника економічної ефективності інноваційних впроваджень є кількісне вираження економії витрат при використанні інноваційної продукції. Доцільність впровадження інноваційного проекту буде визначатися перевищенням ефективності інноваційної продукції над аналогом.

– система управління інноваційними впровадженнями підприємств за рахунок структуризації елементів цієї системи із виокремлення окремих складових технологій інноваційного впровадження, визначенням змісту відповідного процесу на окремих етапах і встановленням відповідальних за його виконання. Зокрема, пропонується для реалізації інноваційного впровадження виділити в якості пріоритетного етап аналізування зовнішнього середовища з

вивченням потреб споживачів інноваційної продукції та подальшим корегуванням цілей підприємства. Для реалізації інноваційного впровадження пропонується створення на підприємстві окремого структурного підрозділу, до повноважень якого належатиме дослідження, розроблення, реалізація та моніторинг технології інноваційного впровадження. Реалізація такої системи дозволить адаптувати інноваційну продукцію до запитів споживачів і знизити ризики діяльності підприємства;

*удосконалено:*

– парадигму поняття «інновація» як дуалістичного результату змін у виробничій сфері діяльності підприємства, що, на відміну від існуючих трактувань, передбачає не тільки покращання техніко-експлуатаційних параметрів продукції, а й врахування її соціальної та споживчої корисності. З урахуванням відповідного положення обґрунтовано порядок оцінювання вигоди від інноваційної продукції у процесі її використання чи споживання населенням;

– класифікацію інновацій за рахунок доповнення в класифікаційній ознаці, що характеризує вигоду (ефект) – отримання матеріальної і нематеріальної вигоди окремо для споживачів і користувачів, а також забезпечення глобального ефекту, за ознакою масштабу розширення запропоновано доповнити існуючий поділ міждержавними інноваціями, а за ознакою джерел фінансування – фінансуванням світовими організаціями. Використання такої класифікації дозволить підприємствам більш повно визначати ефективність інноваційних впроваджень, зокрема, із врахуванням споживчої корисності.

**Практичне значення одержаних результатів.** Пропозиції щодо вдосконалення процесу управління інноваційною діяльністю (інноваційними впровадженнями) та оцінювання ефективності інноваційних впроваджень, а також пропозиції щодо шляхів удосконалення процесу управління інноваційною діяльністю підприємств подано у вигляді конкретних рекомендацій. Вони застосовуються у діяльності ЗАТ «Завод комунального транспорту» (довідка від 02 вересня 2009 р.), ВАТ «Укравстобуспром» (довідка № 431 від 10 вересня 2009 р.), ВАТ «Завод Львівсільмаш» (довідка № ГП 03/225 від 22 вересня 2009 р.) і можуть бути використані керівниками інноваційних проектів для управління інноваціями та оцінювання їх економічної, соціальної та екологічної ефективності.

Окремі аспекти дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі Навчально-консультаційного центру Національного транспортного університету у м. Львові, зокрема, під час викладання дисциплін: «Основи менеджменту» та «Основи маркетингу» (довідка від 24 вересня 2009 р.).

**Особистий внесок дисертанта.** У наукових працях, виконаних у співавторстві, за списком опублікованих праць автор опрацював особисто: у роботі [7] – досліджено та проаналізовано стан інноваційної діяльності у промисловості; у роботі [8] – деталізовано загрози підприємствам у процесі здійснення інноваційної діяльності та вироблено рекомендації щодо їх подолання.

**Апробація роботи.** Основні теоретичні та прикладні положення дисертаційної роботи доповідались і отримали позитивні відгуки на 20 науково-практичних конференціях, у тому числі на:

- 13 міжнародних науково-практичних і науково-технічних конференціях: Львів (4), Дніпропетровськ (3), Ялта-Лівадія (1), Białystok–Suwałki (укр. мовою – Білий Сток – Сувалки (Республіка Польща)) (3), Przemyśl (укр. мовою – Пшемисль (Республіка Польща)) (1), Praha (укр. мовою – Прага (Чехія)) (1);
- 6 науково-практичних конференціях: Київ (2), Львів (4);
- 1 Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції: Київ.

**Публікації.** За темою дисертаційної роботи опубліковано 38 наукових праць загальним обсягом 10,82 д.а., з яких 33 – одноосібні, обсягом 9,8 д.а.; у тому числі: 14 праць – у фахових виданнях, 22 праці – у матеріалах і тезах конференцій, 2 праці – в інших виданнях.

**Структура дисертації.** Дисертація, загальним обсягом 182 сторінки, складається зі вступу, трьох розділів, висновків, включає 23 таблиці, 28 рисунків, а також список використаних літературних джерел із 163 найменувань і 19 додатків.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

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

У **першому розділі дисертаційної роботи «Теоретичні і прикладні положення інноваційної діяльності підприємств»** досліджено економічну сутність поняття «інновація», виокремлено трактування інновацій як товару, що повинен знайти свого споживача і задовольнити його потреби, проаналізовано і узагальнено теоретичні та прикладні аспекти інноваційного процесу та інноваційної діяльності, розглянуто концептуальні основи управління та економічного оцінювання інноваційних впроваджень на підприємствах.

У процесі дослідження економічної сутності інновацій за працями вітчизняних та іноземних науковців здійснено групування підходів до визначення цього поняття як продукту, результату, системи та процесу.

Здійснено класифікацію інновацій, вагоме місце у якій відведено інноваціям як товарам (продуктам), що забезпечують отримання вигоди і виробникам, і споживачам на різних стадіях свого життєвого циклу, які мають значну соціально-економічну і соціально-екологічну адаптованість, враховують побажання споживачів (споживчу корисність) та суспільства і передбачають отримання нематеріальної вигоди.

При опрацюванні концептуальних основ управління інноваційною діяльністю підприємств визначено проблему неоднозначності трактування у процесі управління принципів менеджменту і, як результат, запропоновано вважати пріоритетним принцип орієнтації на задоволення запитів споживачів.

Переважає кількість рішень у сфері управління інноваційною діяльністю (інноваційними процесами) на підприємствах приймається на основі розрахунків економічної ефективності інновацій. Існуючі методики і підходи до визначення економічної ефективності інновацій мають певну специфіку – більшість з них використовується лише для окремих видів інновацій чи окремих підприємств з

виробничими особливостями, а крім того, включають показник норми дисконтування, який є неоднозначний для розрахунків. Тому виокремлено проблему формування системи оцінювання інтегрального ефекту інноваційних впроваджень підприємств з урахування споживчої/соціальної корисності.

У другому розділі дисертаційної роботи «Аналіз інноваційної діяльності підприємств» проаналізовано сучасний стан інноваційної діяльності підприємств автомобілебудівної галузі з метою визначення потенційних і реальних можливостей цих підприємств щодо впровадження інновацій; здійснено оцінювання інноваційної діяльності для виокремлення найуспішніших підприємств та регіонів України, в яких найвищі показники здійснення інноваційної діяльності; проведено техніко-економічне оцінювання інноваційних впроваджень підприємств як складової інноваційного процесу і виокремлено проблему неврахування у системі оцінювання споживчого чинника.

Дослідження та ґрунтовний аналіз статистичних даних результатів діяльності підприємств автомобілебудівної галузі та їх інноваційної активності показали, що витрати на інноваційну діяльність у промисловості постійно зростають (рис. 1).

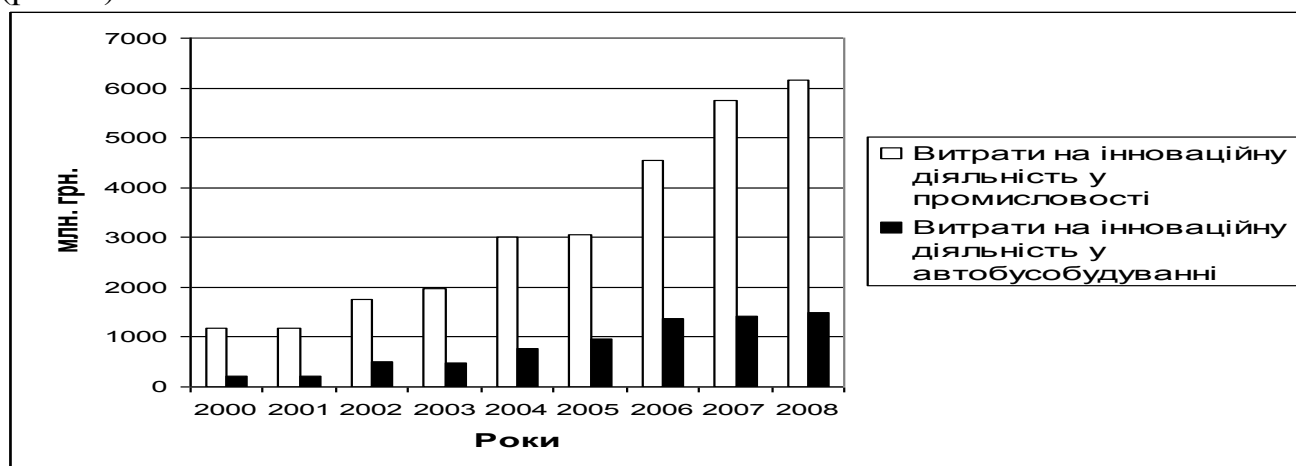


Рис. 1. Витрати на інноваційну діяльність у промисловості/автомобілебудуванні

Такий ріст витрат свідчить про активізацію інноваційної діяльності вітчизняними підприємствами. Найпоширенішими видами інноваційної діяльності є комплексна механізація та автоматизація цехів, дільниць і виробництв, впровадження автоматизованих і механізованих поточкових ліній, освоєння виробництва нових та інноваційно-модернізованих видів продукції, введення в дію нових роботизованих технологічних комплексів, промислових роботів, металорізальних верстатів з числовим програмним управлінням, нових прогресивних технологічних процесів (маловідходних, ресурсозберігаючих і безвідходних).

На підставі узагальнення даних діяльності підприємств визначено проблеми в інноваційній сфері на макрорівні (відсутність національної інноваційної системи і політики, низькі показники експорту високотехнологічної продукції, структурна реформованість економіки, низька наукоємність промислового виробництва, значний податковий тягар, неоднорідність інноваційної активності регіонів, низький рівень витрат на допомогу підприємствам-інноваторам тощо) та мікрорівні (недостатній розвиток інфраструктури трансферту технологій,



зростання імпортозалежності вітчизняних підприємств, відсутність інвесторів і проблеми із залученням кредитів, високий економічний ризик, відсутність кваліфікованого персоналу, недостатній рівень інформаційного забезпечення інноваційної сфери тощо). Для здійснення комплексного дослідження інновацій (на прикладі ЗАТ «Завод комунального транспорту», ВАТ «Автомобільний завод «Богдан» (Луцький автомобільний завод), ЗАТ «Бориспільський автозавод») за інноваційне впровадження прийнято оснащення автобусів та інших колісних транспортних засобів пневматичними системами підресорювання. Враховано, що такій системі оцінювання визначення вартості пневматичної підвіски не дає можливості оцінити її ефективність, тому здійснено порівняння інноваційної (пневматичної) підвіски з комбінованими (ресорно-пружинною та ресорно-пневматичною) підвісками. Важливим аспектом при визначенні ефективності продукції є її розрахунок на етапі виробництва і на етапі експлуатації, але при цьому виникає проблема необхідності врахування споживчої корисності інноваційно-модернізованої продукції. Аналізуючи процес інноваційної діяльності вітчизняних підприємств, виокремлено наступні проблеми, з якими підприємства стикаються у ході її здійснення: відсутність бізнес-планів реалізації інноваційної діяльності, недостатня і неефективна робота відділу маркетингу, недоліки при організації комунікацій між підрозділами, недосконалий контроль над інноваційними процесами, відсутність ефективної системи стимулювання творчої активності працівників, відсутність налагодженої системи захисту комерційної таємниці, недосконалість розроблення інноваційної стратегії. На підставі визначення ряду актуальних проблем обґрунтовано необхідність їх вирішення з метою вдосконалення процесу управління інноваційною діяльністю підприємств.

**У третьому розділі дисертаційної роботи «Напрями вдосконалення процесу управління та методичні основи оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень підприємств»** опрацьовані пропозиції вдосконалення процесу управління інноваційними впровадженнями та запропоновано узагальнену схему оцінювання економічної ефективності цих впроваджень, на основі яких розроблено методичні основи управління інноваційними впровадженнями підприємств з виокремленням етапу дослідження запитів споживачів на початковій стадії інноваційного процесу.

Для ефективного здійснення процесу управління інноваційними впровадженнями запроваджено удосконалену характеристику елементів цієї системи (рис. 2, пропозиції автора виділено штрих-пунктирними лініями). На відміну від існуючої практики, до елементів системи включено: на початковій стадії інноваційного процесу – етап «Оцінювання зовнішнього середовища», при цьому наголос робиться на дослідженні запитів споживачів, результати якого зіставляються з реальними і потенційними можливостями підприємства; етап «Уточнення цілей діяльності підприємства, у т.ч. в інноваційній сфері діяльності», оскільки саме на ньому визначаються цілі, досягнення яких передбачається у процесі інноваційної діяльності підприємства; під час уточнення цілей відбувається порівняння результатів досліджень зовнішнього і внутрішнього середовищ підприємства з результатами і перспективами інноваційної діяльності.



Рис. 2. Характеристика елементів системи управління інноваційними впровадженнями підприємств

удосконалення організаційної структури сприяє адаптації існуючої організаційної структури до нового виду діяльності та раціоналізує процес управління нею, такі зміни дозволяють здійснювати постійний моніторинг як зовнішнього, так і внутрішнього середовищ і вчасно реагувати на них з подальшим корегуванням інноваційного процесу; етап «Оцінювання інноваційних проектів (впроваджень)» – оскільки одночасно з вартісними показниками виробництва необхідно враховувати показники ефективності експлуатації інноваційної продукції, її екологічність, корисність для споживачів, саме запропонований коефіцієнт споживчої корисності дозволяє попередньо визначити можливий попит на інноваційну продукцію і, як наслідок, – передбачуваний прибуток.

У розробленому узагальненому порядку оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень (табл. 1, курсивом виділено пропозиції автора) на відміну від існуючої практики, запропоновано враховувати споживчу та суспільну корисність інноваційної продукції. Таке вдосконалення дозволяє підприємству передбачити успішність інновації і мінімізувати ризики при виході на ринок з інноваційною продукцією, а також спрогнозувати можливі обсяги реалізації і, як наслідок, – розмір прибутку.

Таблиця 1

Узагальнений порядок оцінювання економічної ефективності  
інноваційних впроваджень

Локальні показники економічної ефективності інноваційних впроваджень	Назва показника	Формула, результати розрахунків	Умовні позначення з визначенням джерел утворення
	Річна продуктивність (пробіг) автобуса, тис. км	$\dot{I}_D = \dot{A}_E \hat{E}_{\dot{A}i} V_e t_i$ $P_{p1} = 79,424$ $P_{p2} = 87,607$	$P_p$ - річна продуктивність автобуса; $P_{p1}; P_{p2}$ - річна продуктивність автобуса відповідно: з ресорною та з пневматичною системами підресорювання; $D_K$ - кількість календарних днів у році; $K_{ВП}$ - коефіцієнт використання парку; $V_e$ - експлуатаційна швидкість автобуса, км/год.; $t_n$ - час у наряді, год. <b>Довідково:</b> при розрахунках використовувались дані статистичного аналізу, за яких середня експлуатаційна швидкість автобусів на міських маршрутах становить 15-16 км/год., на приміських маршрутах - 19-20 км/год.
	Витрати на технічне обслуговування та ремонт в процесі експлуатації з розрахунку на 1 км пробігу, грн./км	$\hat{A}_{\delta,i} = \frac{1}{\dot{I}_\delta} \sum_{n=1}^l \dot{O}_3 \frac{1}{t_c} \left(1 - \frac{t_o}{T_i}\right)^2$ $B_{mo}^{nn} = 0,065$ $B_{mo}^{pc} = 0,10$	$B_{m.o}$ - витрати на технічне обслуговування автобуса; $T_3$ - трудові затрати на 1 ремонтну дію або операцію обслуговування $n$ -го елемента (підвісок), грн.; $t_c, t_o$ - усереднений час роботи автобуса відповідно: між ремонтами або замінами деталей та до виникнення потреби в ремонті або заміні деталі ( $t_o_{nn} = 160$ тис. км, $t_o_{pc} = 50$ тис. км); $B_{mo}^{nn}; B_{mo}^{pc}$ - відповідно: витрати на технічне обслуговування автобуса з пневматичною та з ресорною підвісками
	Витрати на паливно-мастильні матеріали, грн./км	$\hat{A}_n = a \frac{C_n}{100}$ $\hat{A}_i = N_{i.A} \dot{O}_1 + N_{\delta,i} \times \dot{O}_2 + N_{\hat{E},i} \dot{O}_3$ $B_{nm}^{nn} = 1,51; B_{nm}^{pec} = 1,64$	$B_n, B_m$ - витрати відповідно: на паливо та мастило, грн./км; $a$ - норма витрат пального, л/100 км; $C_n$ - вартість пального, грн./л; $N_{M.D}, N_{T.M}, N_{KM}$ - норма витрат відповідно: моторного, трансмісійного та консистентного масла, кг/100 км; $\dot{O}_1, \dot{O}_2, \dot{O}_3$ - вартість масла відповідно: для двигунів і трансмісій, а також консистентного мастила, грн/кг.; $B_{nm}^{nn}, B_{nm}^{pec}$ - витрати на паливно-мастильні матеріали для автобуса відповідно: з пневматичною та з ресорною підвіскою, грн./км

Продовж. табл. 1		
Назва показника	Формула, результати розрахунків	Умовні позначення з визначенням джерел утворення
Витрати на запасні частини і ремонт, грн./тис. км	$\hat{A}_{\zeta\ddot{z}} = nC_d \left( \frac{1}{L_d} - \frac{1}{\hat{A}\ddot{I}} \right)$ $B_{3ч}^{nn} = 289,40$ $B_{3ч}^{pec} = 463,18$	$B_{3ч}$ – витрати на запасні частини, $n$ – кількість цих деталей у підвісці, шт.; $C_d$ – гуртова ціна однієї деталі, грн.; $L_d$ – термін служби деталі, тис. км; $АП$ – амортизаційний пробіг, тис. км; $АП_{pc}$ ; $АП_{nn}$ – амортизаційний пробіг відповідно автобуса з ресорною та з пневматичною системами підресорювання, км ( $АП_{pc} = 650$ тис. км; $АП_{nn} = 780$ тис. км); $B_{3ч}^{nn}$ ; $B_{3ч}^{pec}$ – витрати на запасні частини і ремонт автобуса відповідно: з пневматичною та ресорною підвіскою.
Узагальнений показник річних витрат на автобус у процесі його експлуатації, грн.	$\hat{A}_p = (\hat{A}_a + \hat{A}_{\delta.i} + \hat{A}_{i.i} + \hat{A}_{\zeta\ddot{z}}) \ddot{I}$	$B_p$ – річні витрати на автобус у процесі його експлуатації, грн./тис. км; $B_a$ – амортизаційні відрахування грн./тис. км ( $B_a^{pec} = 470,66$ грн./тис. км, $B_a^{nn} = 500,51$ грн./ тис. км); $B_{m.o}$ – витрати на технічне обслуговування та поточний ремонт, грн./тис. км; $B_{n.m}$ – витрати на паливно-мастильні матеріали, грн./тис. км; $B_{3.ч}$ – витрати на запасні частини та ремонтні матеріали, грн./тис. км; $П_p$ – пробіг автобуса, км
Коефіцієнт споживчої привабливості	$K_{cn} = K_y \times K_e$ $\hat{E}_{\ddot{o}} = \frac{\ddot{O}_{\ddot{a}i}}{\ddot{O}_{\ddot{z}i.\ddot{o}}}$ $\hat{E}_{\hat{a}} = \sum_{j=1}^n \hat{E}_{\hat{a}\hat{a}\hat{a}} \times \frac{P_{\min}}{P_{ij}} \quad (1)$ $\hat{E}_{\hat{a}} = \sum_{j=1}^n \hat{E}_{\hat{a}\hat{a}\hat{a}} \times \frac{P_{ij}}{P_{\max}} \quad (2)$ $K_y = 0,7085;$ $K_{e.nn} = 0,9628$ $K_{e.pc} = 0,6977;$ $K_{cn.nn} = 0,68$ $K_{cn.pc} = 0,4943$	$K_{cn}$ – коефіцієнт споживчої привабливості (вартості) інноваційної продукції; $K_y$ – коефіцієнт відношення цін на нову (інноваційну) продукцію та існуючі на ринку аналоги; $K_e$ – коефіцієнт вигоди споживача від використання інноваційної продукції; $Ц_{ан}$ – ціна товару-аналога, грн.; $Ц_{ін.пр.}$ – ціна інновації продукції, грн.; $K_{ваг}$ – коефіцієнт вагомості показника вигод (корисності) $j$ ( $\sum_{j=1}^n \hat{E}_{\hat{a}\hat{a}\hat{a}} = 1$ ); $J$ – показник вигоди (корисності) інноваційної продукції. $P_{\min}$ , $P_{\max}$ – відповідно: мінімальне і максимальне значення $j$ -го показника вигод (корисності) інноваційної продукції (товару) у порівнянні з аналогом. <b>Примітка:</b> Відмінність розрахунку коефіцієнта $K_e$ полягає в тому, що існують варіанти, за яких кращому значенню показника корисності відповідає менше числове значення (формула (1)), і другий варіант – коли кращому значенню показника корисності відповідає більше числове значення (формула (2)). $Ц_{cn}^{nn}$ , $Ц_{cn}^{pc}$ – вартість відповідно: пневматичної (інноваційної) та ресорної (аналога) систем підресорювання (визначається за заводською собівартістю) ( $Ц_{cn}^{nn} = 14495,39$ грн.; $Ц_{cn}^{pc} = 10270,49$ грн.).
Інтегральний показник економічної ефективності з врахуванням споживчої корисності інновацій, грн./ тис. км.	$E = \frac{\sum_{i=1}^T B_i^p + \frac{B_n}{K_{cn}}}{\sum_{i=1}^T \Pi_i^p}$ $E_{nn} = 1698,90$ $E_{pc} = 2473,00$ $\Delta E = \hat{A}_{\ddot{I}} - \hat{A}_{\delta\ddot{n}}$ $\Delta E = 774,10$	$E$ – економічна ефективність, $T$ – термін служби автобуса/тролейбуса до списання, років; $\Pi_i^p$ – середній річний пробіг в $i$ -му році, км; $B_i^p$ – експлуатаційні витрати в $i$ -му році, грн.; $B_n$ – витрати на придбання автобуса/тролейбуса, грн. ( $Ц_a^{nn} = 250000$ грн.; $Ц_a^{pc} = 235000$ грн.) $Ц_a^{nn}$ ; $Ц_a^{pc}$ – ціна автобуса відповідно: з пневматичною та з ресорною системами підресорювання); $K_{cn}$ – коефіцієнт споживчої привабливості (вартості) автобуса/тролейбуса; $E_{nn}$ , $E_{pc}$ – ефективність автобуса відповідно: з пневматичною та ресорною підвісками; $\Delta E$ – економія (+), збиток (–) від використання інноваційної продукції

Коефіцієнт споживчої привабливості (корисності) інноваційної продукції визначається як добуток коефіцієнта ( $K_u$ ), який відображає порівняння ціни на інноваційну продукцію з ціною існуючих на ринку аналогів та коефіцієнта, який оцінює вигоду споживача від використання інноваційної продукції ( $K_e$ ). При розрахунку коефіцієнта  $K_e$  слід враховувати термін служби автобуса до виникнення потреби в ремонті, продуктивність, надійність, довговічність, гарантійні зобов'язання продавця, зручність, придатність для населення з особливими потребами, естетичність, екологічність, безпечність, покращені функціональні можливості. Для оцінювання значення коефіцієнта  $K_e$  запропоновано шкалу (табл. 2).

Таблиця 2

Шкала оцінювання значення коефіцієнта споживчої корисності

	Зони		
	цілковитого незадоволення споживчої корисності	задоволення споживчої корисності у неповному обсязі	цілковитого задоволення споживчої корисності
Діапазон значень	[0 – 0,33]	[0,34 – 0,66]	[0,67 – 1]

Найкраще задоволення запитів споживачів буде при  $K_e = 1$ .

Розрахунки показали, що автобус із пневматичною підвіскою дорожчий від автобуса, оснащеного ресорною підвіскою, на 29,15 %; тобто за цінним параметром інноваційна продукція – дорожча. Таким чином, значення коефіцієнта оцінки корисності, які отримують споживачі при використанні інноваційної продукції дозволить відповісти на запитання, чи купуватимуть споживачі інноваційний дорожчий продукт.

Для визначення вигоди споживачів використано експертний метод парних порівнянь (табл. 3). У якості експертів залучались практики, що безпосередньо займаються експлуатацією автобусів.

Таблиця 3

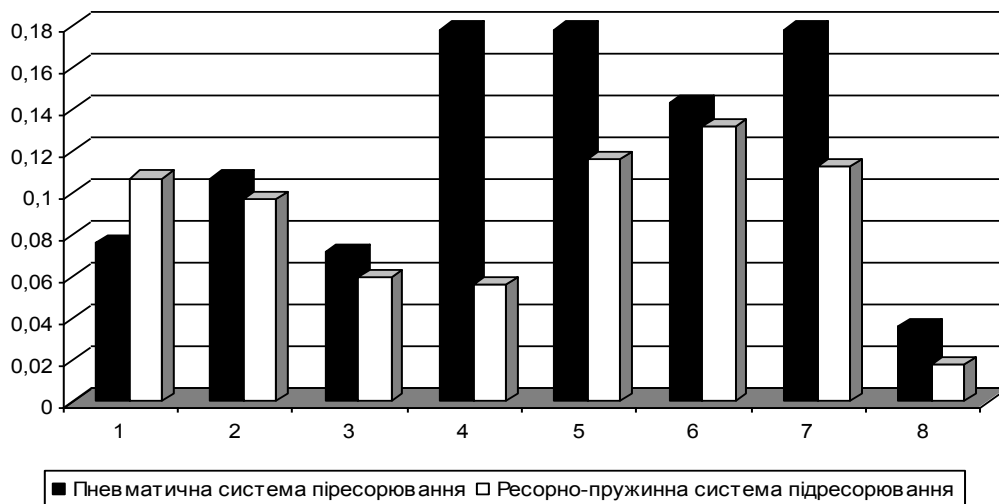
Оцінювання вагомості параметрів систем підресорювання

Л/П	Характеристика	Експерти								Су ма	Вагом ість
3									8		
1	Договірна ціна транспортного засобу								1	3	0,107
2	Річна продуктивність								1	2	0,071

											4
3	Амортизаційний пробіг							0	5		0,178 6
4	Середній термін служби до ремонту							1	5		0,178 6
5	Витрати на технічне обслуговування							1	4		0,142 9
6	Витрати на паливно-мастильні матеріали							1	5		0,178 6
7	Витрати на запасні частини і ремонтні матеріали							1	1		0,035 7
8	Споживча привабливість у сфері експлуатації (комфортність, зручність, споживча адаптованість, екологічність тощо)							X	3		0,107 1
Разом										28	1,00

Визначений коефіцієнт споживчої корисності інноваційної продукції:  $K_{сп.ли} = 0,68$  та  $K_{сп.рс} = 0,4943$  ( $K_{сп.ли} > K_{сп.рс}$ ) свідчить про те, що пріоритетнішими для виробництва є автобуси з пневматичними системами підресорювання.

Порівняння вигод, що отримують споживачі від використання інноваційної продукції, графічно відображено на рис. 3.



*Умовні позначення:* 1 – вигода від ціни транспортних засобів; 2 – вигода від річної продуктивності; 3 – вигода від амортизаційного пробігу; 4 – вигода від середнього терміну служби до ремонту; 5 – вигода від витрат на технічне обслуговування; 6 – вигода від витрат на паливно-мастильні матеріали; 7 – вигода від витрат на запасні частини і ремонтні матеріали; 8 – порівняння споживчої привабливості у сфері експлуатації

Рис. 3. Порівняння вигод, що отримують споживачі від використання інноваційної продукції

З урахуванням коефіцієнта споживчої привабливості (вартості) інтегральна ефективність експлуатації автобусів становитиме: для пневматичної підвіски  $E_{nn} = 1698,90$  (грн./тис. км), а для ресорно-пружинної підвіски –  $A_{\text{дп}} = 2473,00$  (грн./тис. км);  $\Delta E = 774,10$  (грн./тис. км). Отже, економія при оснащенні автобуса пневматичною підвіскою складає 774,10 грн. на тис. км. у порівнянні з аналогічним автобусом, у якому використовується ресорно-пружинна підвіска. Це свідчить про доцільність впровадження у виробництво інноваційної продукції.

Розроблений в дисертаційній роботі узагальнений порядок оцінювання інноваційних впроваджень з урахуванням соціального чинника формує комплекс дій, які можуть бути рекомендовані вітчизняним автомобілебудівним підприємствам незалежно від форм власності та обсягів виготовлення продукції. Запропоновані елементи системи управління інноваційними впровадженнями з урахуванням етапів оцінювання зовнішнього середовища та економічного оцінювання дозволяють організувати на підприємстві ефективну систему комплексного управління і контролю за ефективним здійсненням інноваційної діяльності.

## ВИСНОВКИ

Здійснені дослідження дозволяють дійти висновку та сформулювати рекомендації наступного характеру:

1. Дослідження теоретичної сутності інновацій показало, що існує багато визначень даного поняття, але відсутнє таке, за допомогою якого можна було б охарактеризувати одночасно інновації за технічно-експлуатаційними характеристиками і корисністю інноваційної продукції для споживачів, тому на основі аналізу праць вітчизняних та іноземних науковців і нормативно-правових актів визначено парадигму поняття «інновації» на основі їх дуалістичної сутності. Дослідження специфіки інноваційних впроваджень автобусобудівних підприємств показало, що існує потреба в удосконаленні класифікації інновацій, тому класифікацію інновацій доповнено категоріями, що відображають соціально-економічну і соціально-екологічну адаптованість, враховують побажання споживачів і суспільства та передбачають отримання нематеріальної вигоди. Під час дослідження теоретичних аспектів інноваційних процесів та інноваційної діяльності підприємств виокремлено у процесі економічного оцінювання етап визначення споживчої корисності, як пріоритетний.

2. Проведений аналіз статистичних даних показав, що до початку кризи 2008-09 років зростав рівень промислового виробництва в Україні, що створило передумови для активізації інноваційної діяльності підприємств. На основі досліджених показників інноваційної активності промислових підприємств виокремлено чинники, які стримують інноваційну діяльність, наймасштабнішими з яких є фінансові, кадрові та інформаційні. Під час аналізу основних напрямків інноваційної діяльності автобусобудівних підприємств акцентовано увагу на виробництві нових та інноваційно-модернізованих видів продукції, а інноваційну модернізацію визначено як найперспективніший вид інноваційної діяльності сучасних підприємств в умовах обмеження фінансових ресурсів. Дослідження динаміки перевезень пасажирів та вантажів в Україні протягом останніх років, свідчать про підвищення попиту на транспортні послуги, що є важливою рушійною силою для активізації діяльності підприємств. Аналіз основних інноваційних впроваджень флагманів транспортного (автобусного) машинобудування в Україні (ЗАТ «Завод комунального транспорту», ВАТ «Автомобільний завод «Богдан» (Луцький автомобільний завод), ЗАТ «Бориспільський автозавод») дозволив визначити проблему неефективного управління інноваційною діяльністю та неточності в існуючій системі оцінювання ефективності інноваційних впроваджень і проектів.

3. Аналіз складових процесу управління інноваційною діяльністю підприємств дозволив виокремити проблему невідповідності його структури до сучасних вимог, що базуються на вивченні зовнішнього середовища і зосередженні уваги на запитах споживачів та їхньому впливі на інноваційну активність промислових підприємств. Встановлено, що раціональна маркетингова політика підприємства забезпечує можливість збільшення обсягів продажів інноваційної продукції, а це сприяє одержанню підприємством додаткового комерційного результату і дозволяє мінімізувати ризики у процесі діяльності. Запропоновано порядок реалізації ухвалених управлінських рішень для раціоналізації управлінського процесу. Зроблено акцент на важливості вмілого проведення моніторингу реалізації інноваційних впроваджень. Під час аналізу існуючих підходів до оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень виявлено відсутність інтегрального показника для її визначення, що враховує коефіцієнт, який відображає запити споживачів і користувачів інноваційної продукції.

4. У процесі уточнення схеми управління інноваційною діяльністю виокремлено етап оцінювання економічної ефективності. Розроблено методичні положення оцінювання економічної ефективності інноваційних впроваджень, в основі яких є визначення інтегрального показника, що розраховується з урахуванням показників інноваційної продукції та її аналога. Результатом такого розрахунку є кількісне вираження економії витрат при використанні інноваційної продукції. Зміст коефіцієнта споживчої корисності полягає у врахуванні комплексу переваг інноваційної продукції, зокрема: адаптованість до потреб окремих категорій населення, наприклад, людей із особливими потребами; покращання умов праці водія за рахунок ергономічно-функціонального вдосконалення його робочого місця; зменшення вібрації та шуму у салоні та



кабіні автобуса (тролейбуса); збільшення місця в салоні і можливість його адаптації для інвалідних візків; зменшення часу посадки/висадки пасажирів; зниження витрат паливно-мастильних матеріалів автобусів/тролейбусів з інноваційним впровадженням; економія металу при виробництві інноваційної продукції. На відміну від діючої системи оцінювання, запропонований підхід дозволяє оцінити інноваційні впровадження комплексно, а не окремо – поелементно, і, при цьому, одночасно з фінансовими показниками враховувати корисність інновації для споживачів та суспільства.

5. Удосконалено систему управління інноваційними впровадженнями підприємств. Зміни у системі полягають у структуризації її елементів, що передбачає виокремлення таких складових процесу управління, як зміст етапів цього процесу та відповідальні особи і підрозділи за їх виконання. Пропонується етап визначення запитів споживачів та аналізування зовнішнього середовища здійснювати першочергово у процесі управління, а за його результатами проводити уточнення цілей діяльності підприємства та інноваційних проектів. Крім того, в організаційній структурі для оперативного та стратегічного управління введено додаткову структурну одиницю – відділ аналізування інноваційних впроваджень, який здійснюватиме комплексне дослідження, розроблення, реалізацію та моніторинг інноваційних впроваджень. Такі вдосконалення дозволять якнайповніше врахувати потреби користувачів і споживачів під час виробництва інноваційної продукції, а це сприятиме одержанню підприємством вищого прибутку та мінімізації ризиків при здійсненні інноваційної діяльності.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Надруковані у фахових наукових виданнях:*

1. Керницька М. І. Техніко-економічне обґрунтування різних варіантів здешевлення собівартості систем пневматичного підресорювання сучасних і перспективних колісних транспортних засобів / М. І. Керницька // Вісник НТУ. Науково-технічний збірник. Частина 1. – К.: НТУ, 2006. – № 13 – С. 96–100.
2. Керницька М. І. Техніко-економічне обґрунтування доцільності розширення виробництва вітчизняних автобусів з ресорно-пружинними підвісками / М. І. Керницька // Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і поїздів: Зб. наук. праць. – Львів: Асоціація «Автобус», 2006. – С. 38–43.
3. Керницька М. І. Аналіз вартісних показників сучасних вітчизняних автобусів з ресорними підвісками / М. І. Керницька // Вісник НУ «Львівська політехніка» Логістика. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2007. – № 580 – С. 257–262.
4. Керницька М. І. Техніко-економічний аналіз собівартості ресорно-пружинної підвіски сучасного автобуса / М. І. Керницька // Вісник НУ «Львівська

політехніка» Проблеми економіки та управління. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2007. – № 582 – С. 40–44.

5. Керницька М. І. Дослідження вартісних показників основних складових частин ресорно-пружинних підвісок автобуса / М. І. Керницька // Вісник НУ «Львівська політехніка» Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення та проблеми розвитку. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2007. – № 599 – С. 116–123.

6. Керницька М. І. Аналіз цінових співвідношень складових частин ресорно-пневматичних підвісок автобусів / М. І. Керницька // НУ «Львівська політехніка» Вісник Львівського університету: серія економічна. – Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 2007. – № 37 (1) – С. 530–536.

7. Франчук В. І., Живко З. Б., Керницька М. І. Сучасний стан інноваційної діяльності у машинобудуванні / В. І. Франчук, З. Б. Живко, М. І. Керницька // Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ: Сб. науч. трудов. – Одесса-Донецк: ДонНУ, РФ НИСИ в г. Одесса, РФ НИСИ в г. Донецк: 2008. – 966 с. – Том 1. – С. 145–151.

8. Живко З. Б., Керницька М. І. Загрози підприємствам машинобудівної галузі у процесі здійснення інноваційної діяльності та шляхи їх подолання / З. Б. Живко, М. І. Керницька // Економіка, менеджмент, підприємництво: Зб. наук. праць: Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля. – Луганськ: 2008. – № 19 (I) / 2008 – 282 с. – С. 62–68.

9. Керницька М. І. Дослідження процесу управління інноваційною діяльністю вітчизняних машинобудівних підприємств / М. І. Керницька // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць: Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – 240 с. – Т. 5, № 245 – С. 1213–1217.

10. Керницька М. І. Особливості управління інноваційною діяльністю у вітчизняних машинобудівних підприємств / М. І. Керницька // Проблеми науки: міжгалузевий науково-практичний журнал. К.: 2009. – № 2/2009 – 52 с. – С. 40–48.

11. Керницька М. І. Стратегічне планування та оперативне управління інноваційною діяльністю як фактор забезпечення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств / М. І. Керницька // Проблеми науки: міжгалузевий науково-практичний журнал. К.: 2009. – № 3/2009 – С. 14–20.

12. Керницька М. І. Теоретичні аспекти інноваційної діяльності підприємств машинобудівної промисловості / М. І. Керницька // Вісник Львівського університету: серія економічна. Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 2008. – № 39 (1). – С. 206–209.

13. Керницька М. І. Зниження собівартості машинобудівної продукції ЗАТ «Львівський автобусний завод» як спосіб додаткового фінансування інноваційної діяльності / М. І. Керницька // Проблеми науки: міжгалузевий науково-практичний журнал. К.: 2009. – № 5/2009 – С. 28–36.

14. Керницька М. І. Планування витрат на імпортування комплектуючих як фактор мінімізації інноваційного ризику / М. І. Керницька // Актуальні проблеми економіки: науковий економічний журнал. К.: – 2009. – № 6 (96) 2009 – С. 97–104

*В інших наукових видання:*

15. Керницька М. І. Управління інноваційною діяльністю як вагомий аспект забезпечення економічної безпеки машинобудівних підприємств / М. І. Керницька // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ: серія економічна. Зб. наук. праць / Головний редактор Тринько Р. І. – Львів: ЛьВДУВС. – 2009. – Вип. 1. – 400 с. – С. 232–238

16. Живко З. Б. Керницька М. І. Тенденції машинобудування / З. Б. Живко, М. І. Керницька // Журнал Автострада. Львів: ТзОВ «Альянс Медіа Україна». – № 8 Жовтень 2008 р. – С. 35.

17. Керницька М. І. Розрахунок собівартості ресорно-пружинних підвісок автобусів // Маркетинг та логістика в системі менеджменту: VI Міжнар. наук.-практ. конференція. Львів, 9-11 листопада 2006. Тези доп. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2006. – С.128–129.

18. Керницкая М. И. Техничко-экономическое обоснование материальных затрат на приварные операции в производстве разнотипных подвесок автобусов // ENERGIA W NAUCE I TECHNICE: V Konferencja naukowo-praktyczna. Białystok–Suwałki, 2006. Materiały konf. – Białystok–Suwałki: Politechnika Białostocka, 2006. – С. 425–436.

19. Керницька М. І. Економічний аналіз доцільності впровадження повітряних демпферів у конструкціях пневматичних підвісок автобусів // 63-я наук.-практ. конф. науково-педагогічних працівників, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Нац. трансп. ун-ту. Київ, 2007. Тези доп. – К.: НТУ, 2007. – С. 405.

20. Керницкая М. И. Техничко-экономическое исследование целесообразности внедрения пневматических подвесок на современных и перспективных автобусах // ENERGIA W NAUCE I TECHNICE: VI Konferencja naukowo-praktyczna. Białystok–Suwałki, 2006. Materiały konf. – Białystok–Suwałki: Politechnika Białostocka, 2006. – С. 29–52.

21. Керницька М. І. Проблеми економічної ефективності оснащення колісних транспортних засобів пневматичною системою підресорювання // 64-а студентська наук.-техн. конференція. Львів, листопад – грудень 2006 р. Тези доп. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2007 – С. 94–95.

22. Керницька М. І. Методика розрахунку цінових показників деталей і вузлів підвісок автобусів // Обліково-аналітичне забезпечення системи менеджменту підприємства: наук.-практ. конференція. Львів, 20-22 квітня 2007. Тези доп. – Львів: НУ «Львівська політехніка», 2007. – С. 87 – 88.

23. Керницька М. І. Аналіз структури собівартості основних вузлів пружної підвіски автобуса // Нові обрії економічної науки: міжнародна наук. студ.-аспір. конференція. Львів, 11-12 травня 2007. Матеріали конф. – Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2007. – С. 104–106.

24. Керницкая М. И. Экономические аспекты внедрения пневматических подвесок на автобусах // ENERGIA W NAUCE I TECHNICE: VI Konferencja naukowo-praktyczna. Białystok–Suwałki. Streszczenia referatów. – Białystok–Suwałki: Politechnika Białostocka, 2006. – С. 22.

25. Керницька М. І. Основні аспекти фінансування інноваційної діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств // Стратегія формування відкритої господарської системи в Україні: міжнар. студ.-аспір. наукова конф. Львів, 16-17 травня 2008. Матеріали конф. – Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2008. – С.147–148.

26. Керницька М. І. Основні аспекти інновацій у працях Й. Шумпетера // Наука і життя: українські тенденції, інтеграція у світову наукову думку: четверта всеукраїнська наук.-практ. інтернет-конф. Київ, 26-28 травня 2008. Матеріали конф. – К.: 2008 – С. 27–28.

27. Kernytska M. Analiza kosztów produkcji pneumatycznych zawieszek autobusów // ENERGIA W NAUCE I TECHNICE: VII Konferencja naukowo-praktyczna. Białystok–Suwałki, 27-28 czerwca 2008. Streszczenia referatów. – Białystok–Suwałki: Politechnika Białostocka, 2008. – С. 19.

28. Керницька М. І. Теоретичні аспекти управління інноваційною діяльністю машинобудівних підприємств // Спецпроект: аналіз наукових досліджень: IV Міжнародна періодична наук.-практ. конф. Дніпропетровськ, 9-14 липня 2008. Матеріали конф. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2008. – С. 29–31.

29. Керницька М. І., Блюк О. В., Михаленич С. І. Інформація як вагома складова успішного управління інноваційними впровадженнями на машинобудівних підприємствах // Сучасні інформаційно-комунікаційні технології. COMINFO'2008 – Livadia: IV Міжнародна наук.-техн. конф. АР Крим, Ялта-Лівадія, 15-19 вересня 2008. Збірник тез – К.: ДУІКТ, 2008. – С. 152-153.

30. Керницька М. І. Інноваційний процес та інноваційна діяльність на машинобудівних підприємствах // Nastolení moderní vědy – 2008: Mezinárodní vědecko – praktická konference. Díl 3. Ekonomické vědy. Praha, 27.09. - 05.10.2008. Materiály konf. – Praha: Publishing House «Education and Science», 2008. – С. 34–39

31. Керницька М. І. Інноваційна діяльність ВАТ «Автомобільний завод «Богдан»» // Сучасні проблеми інноваційного розвитку держави: III Міжнар. наук.-практ. конф. Дніпропетровськ, 29-30 жовтня 2008. Матеріали конф. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2008. – Том 7. – 108 с. – С. 53–55.

32. Керницька М. І. Захист інформації у процесі діяльності машинобудівних підприємств // Проблеми застосування інформаційних технологій, спеціальних технічних засобів у діяльності ОВС, навчальному процесі: наук.-практ. семінар. Львів, 05 грудня 2008. Матеріали семінару – Львів: ЛьвДУВС, 2008. – С. 14–16.

33. Керницька М. І., Дева І. Б. Інноваційна діяльність ВАТ «Львівський автобусний завод» // Проблеми формування нової економіки XXI століття: I міжнар. наук.-практ. конф. Дніпропетровськ, 17-19 грудня 2008. Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2008. – Том 5. – С.32–33.

34. Керницька М. І. Процес розроблення і впровадження стратегії управління інноваційними впровадженнями машинобудівних підприємств // LXV наукова конф. професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Нац. трансп. ун-ту. Київ, 2008. Тези доп. – К.: НТУ, 2008. – 100 с. – С. 406.

35. Kernytska M. Opracowania rozliczeniowych modeli stosowanych w techniczno-ekonomicznej analizie kosztów produkcji pneumatycznych zawieszek autobusów // ENERGIA W NAUCE I TECHNICE: VII Konferencja naukowo-

praktyczna. Białystok–Suwałki. Materiały konf. – Białystok–Suwałki: Politechnika Białostocka, 2008. – С. 104–111.

36. Керницька М. І. Особливості забезпечення безпеки в інноваційній сфері діяльності ЗАТ «ЛАЗ» // Актуальні проблеми підготовки фахівців для підрозділів Державної служби боротьби з економічними злочинами: третя звітна наук. конф. Львів, 6 березня 2009. Матеріали конф. – Львів: ЛьвДУВС, 2009. – С. 30-33.

37. Керницька М. І. Рекомендації для подолання кризи у інноваційній сфері діяльності ВАТ «ЛАЗ» // Naukowa myśl informacyjnego wieku – 2009: V Międzynaroda naukowo-praktyczna konferencja. Volume 2. Ekonomiczne nauki. Przemysł. 07-15 marca 2009. Materiały konf. – Przemysł: Nauka i studia, 2009. – С. 35-38.

38. Керницька М. І. Сучасний стан машинобудівної промисловості України // Економіка України в умовах посилення глобалізаційних процесів: виклики і перспективи: Міжн. наук. студ.-аспір. конф. Львів, 15-16 травня 2009. Матеріали конф. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2009. – С. 189–191.

## АНОТАЦІЯ

**Керницька М. І. Економічне оцінювання та управління інноваційними впровадженнями підприємств. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04. – Економіка та управління підприємствами (автомобільний транспорт і дорожнє будівництво). Національний транспортний університет. – Київ, 2009.

Дисертація присвячена проблематиці здійснення інноваційної діяльності вітчизняними підприємствами в умовах трансформаційних процесів в економіці.

Дисертаційна робота включає ґрунтовне дослідження сучасного стану інноваційної діяльності українських підприємств, в тому числі і автобусобудівних, виокремлення проблем, з якими стикаються ці підприємства у процесі інноваційної діяльності і розроблення пропозицій їх вирішення.

За результатами діяльності найбільших автобусобудівних підприємств України (ЗАТ «Завод комунального транспорту», ВАТ «Автомобільний завод «Богдан»», ЗАТ «Бориспільський автозавод») визначено напрямки інноваційних впроваджень і перспективи їх здійснення. Отримані результати використані для удосконалення процесу управління інноваційними впровадженнями підприємств з урахуванням потреб споживачів, для обґрунтування і розроблення методичних основ щодо оцінювання інтегрального ефекту інноваційних впроваджень на етапах виробництва та експлуатації з урахуванням їх споживчої корисності.

*Ключові слова: інновації, інноваційне впровадження, інноваційна діяльність, інноваційний процес, оцінювання інновацій, управління інноваційними впровадженнями.*

## АННОТАЦИЯ

**Керницкая М. И. Экономическое оценивание и управление инновационными внедрениями предприятий. – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04. – Экономика и управление предприятиями (автомобильный транспорт и дорожное строительство). Национальный транспортный университет. – Киев, 2009.

Диссертация посвящена проблематике осуществления инновационной деятельности отечественными предприятиями в условиях трансформационных процессов в экономике.

Диссертационная работа включает исследование современного состояния инновационной деятельности украинских предприятий, в том числе и автобусостроительных, выделение проблем, с которыми сталкиваются эти предприятия в процессе инновационной деятельности и предложение путей их решения. При анализе основных направлений инновационной деятельности предприятий выделено и акцентировано внимание на производстве новых и инновационно-модернизированных видов продукции, а инновационную модернизацию определено как самый перспективный вид инновационной деятельности современных предприятий в условиях ограничения финансовых ресурсов. За результатами деятельности наибольших автобусостроительных предприятий Украины (ЗАО «Завод коммунального транспорта», ОАО «Автомобильный завод «Богдан»», ЗАО «Бориспольский автозавод») определены направления инновационных внедрений и перспективы их осуществления.

Предложено использование коэффициента потребительской полезности для оценивания экономической эффективности инновационных внедрений, сущность которого раскрывает относительная величина выгоды инновационной продукции в зависимости от потребительских и ценовых параметров. Усовершенствованы методические основы определения интегрального показателя экономической эффективности инновационных внедрений, который, в отличие от действующего, оценивает эффективность внедрения не только с учетом финансового результата, но и полезности инноваций для потребителя и общества. Усовершенствована система управления инновационными внедрениями предприятий за счет структуризации элементов этой системы с выделением отдельных составляющих технологии инновационного внедрения, определением содержания соответствующего процесса на отдельных этапах и установлением ответственных за его выполнение. В частности, предлагается для реализации инновационного внедрения выделить в качестве приоритетного этап анализа внешней среды с изучением потребностей потребителей инновационной продукции и последующим изменением целей предприятия. Полученные результаты использованы для усовершенствования процесса управления инновационными внедрениями предприятий с учетом потребностей потребителей, для обоснования и разработки методических основ оценивания интегрального эффекта инновационных внедрений на этапах производства и эксплуатации.

Апробация прикладных разработок и методических положений осуществлена на ЗАО «Завод коммунального транспорта» (г. Львов), ОАО «Укравтобуспром» (г. Львов), ОАО «Львовсельмаш».

*Ключевые слова: инновации, инновационное внедрение, инновационная деятельность, инновационный процесс, оценивание инноваций, управление инновационными внедрениями.*

## SUMMARY

**Kernytska M. Economic evaluation and management innovative introductions of enterprises. – Manuscript.**

Thesis for scientific degree of a Candidate of Economics according to specialty 08.00.04. – Economics and Management of Enterprises. – (motor transport and road building). National transport university. – Kyiv, 2009.

Dissertation are devoted problems of realization of innovative activity the domestic enterprises in the conditions of transformation processes in an economy. Dissertation work includes the detailed research of the modern state of innovative activity of the Ukrainian enterprises, selection of problems into which these enterprises run in the process of innovative activity and the ways of their decision are offered. As a result of activity of most bus-building enterprises of Ukraine (joint-stock company «Factory of communal transport», joint-stock company the «Motor-car factory of «Bogdan»», joint-stock company «The Borispol car factory») certainly directions of innovative implementations and prospect of their realization. It is got results utilized for the improvement of process of management innovative implementations of enterprises taking into account the necessities of users, for a ground and development of methodical recommendations for the evaluation of integral effect of innovative implementations on the stages of production and exploitation taking into account their consumer utility.

*Keywords: innovations, innovative implementations, innovative activity, innovative process, evaluation of innovations, management innovative introductions.*