

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Близнюк, Т.П. Вплив циклічності розвитку економіки на інноваційну діяльність підприємства [Текст]: монографія / Т.П. Близнюк. – Х.: ІНЖЕК, 2008. – 349 с.
2. Власова І. Особенности финансирования инновационной сферы в развитых странах [Текст] / И. Власова // Вестник КНТЭУ. – 2009. – № 1, С. 36 – 46
3. Гайдуцький І.П. Структурні та інноваційні пріоритети залучення прямих іноземних інвестицій у контексті здійснення регуляторних реформ в Україні [Текст] / І.П. Гайдуцький // Актуальні проблеми економіки. – 2011. – №4. – С.47-
4. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
5. Долгошея, Н.О. Організаційно-економічний механізм інноваційної діяльності в аграрному секторі економіки [Текст] / Н.О. Долгошея // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2011. – №3. – С. 17-22.
6. Кондратюк М.В, Лактіонова К.С. Шляхи удосконалення процесу управління інвестиційною діяльністю підприємства. [текст] /М.В. Кондратюк К.С. Лактіонова //Вісник економіки транспорту і промисловості.- 2014.- № 48.-С. 172-174.
7. Корінь М.В. Забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.В. Корінь; Українська державна академія залізничного транспорту. – Харків., 2013. – 21 с.

*Рецензент д.э.н., профессор УкрГУЖТ Кирдина Е.Г.  
Експерт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГУЖТ Уткина Ю.Н.*

УДК 330.341.1:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i54.76348>

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНОГО  
ПОТЕНЦІАЛУ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО**

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Маслова В.О., к.е.н., доцент,  
Івануна Я.О., студентка магістратури (УкрДУЗТ)*

*В статті удосконалено методику оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо шляхом додавання до системи оцінних параметрів, які описують стан елементів інноваційного потенціалу депо, таких, які більш повно характеризують виробничі можливості депо (враховано ступінь використання виробничої потужності депо - окремо по цеху ремонту та цеху експлуатації), кадрові можливості (плинність кадрів високої кваліфікації) та фінансові можливості депо в галузі інноваційної діяльності (достатність коштів для здійснення інноваційної діяльності).*

*Ключові слова: інноваційний потенціал, залізничний транспорт, локомотивне депо, методика оцінки інноваційного потенціалу*

## УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

*Назаренко І.Л., к.э.н., доцент,*

*Маслова В.О., к.э.н., доцент,*

*Ивануна Я.О., студентка магистратуры (УкрГУЖТ)*

*В статье усовершенствована методика оценки инновационного потенциала локомотивного депо путем добавления к системе оценочных параметров, описывающих состояние элементов инновационного потенциала депо, таких, которые более полно характеризуют производственные возможности депо (учтена степень использования производственной мощности депо - отдельно по цеху ремонта и цеха эксплуатации), кадровые возможности (текучесть кадров высокой квалификации) и финансовые возможности депо в области инновационной деятельности (достаточность средств для осуществления инновационной деятельности).*

*Ключевые слова: инновационный потенциал, железнодорожный транспорт, локомотивное депо, методика оценки инновационного потенциала*

## IMPROVEMENT OF METHOD OF ESTIMATION OF INNOVATIVE POTENTIAL OF LOCOMOTIVE DEPOT

*Nazarenko I.L., phd (economics), senior lecturer,*

*Maslova V.O., phd (economics), senior lecturer,*

*Ivanuna Y.O., master student (Ukrainian State University of Railway Transport)*

*The method of estimation of innovative potential of locomotive depot is improved in the article. The system of indexes of estimation of innovative potential is complemented and now more fully takes into account influence of reformation of railway transport.*

*Firstly, indexes that characterize productive possibilities of depot (the degree of the use of production capacity a depot is taken into account - separately on the workshop of repair and workshop of exploitation) more fully are added.*

*Secondly, possible influence of reduction of personnel is taken into account in connection with reformation of industry. For the estimation of skilled possibilities an index of labour fluidity is added.*

*Thirdly, for the estimation of financial possibilities an index "sufficiency of means for realization of innovative activity" is added, and the indexes of liquidity are eliminated.*

*Keywords: innovative potential, railway transport, locomotive depot, method of estimation of innovative potential*

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт України – одна з провідних галузей економіки, яка виконує близько 50% вантажообігу та 33% пасажирообігу. 21 жовтня 2015 року було створене ПАТ «Українська залізниця»; згідно зі Статутом, воно є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська

залізниця». Засновником товариства та її єдиним акціонером є держава в особі Кабінету Міністрів України. Мета діяльності товариства - задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності.

Але це не кінець реформування

Укрзалізниця, воно триватиме ще близько двох років. Шість залізниць вже об'єднані в одну, втратили статус юридичної особи, потім будуть створені функціональні філії, створено кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, вантажних, пасажирських, а також компанію, що займається інфраструктурою, здійснені інші перетворення.

В умовах реформування залізничного транспорту України, необхідності підвищення конкурентоспроможності та входження до Європейської транспортної системи особливої актуальності набуває проблема його інноваційного розвитку. Впровадження технічних, технологічних, організаційних, управлінських та інших інновацій необхідне як на рівні Укрзалізниці, так і залізниць і окремих підприємств. Розроблення ефективної інноваційної політики і її реалізація неможливі без діагностики інноваційного потенціалу.

В теперішній час інноваційний потенціал локомотивних, вагонних депо, дистанцій колії, зв'язку та інших підприємств не виокремлюють, не вимірюють і тому цілеспрямовано не розвивають. Внаслідок цього не досягають результату - підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, посилення його конкурентної ринкової позиції.

Як відзначено у [1], в ході проведення діагностики інноваційного потенціалу підприємства виникає ряд проблем. Основна проблема пов'язана з недостатністю необхідної аналітичної інформації. Існування цієї проблеми викликано відсутністю діючого механізму статистичного обліку інноваційної діяльності підприємств різних галузей. Так, на сьогодні тільки для промислових підприємств передбачається звіт з форм: № 1 - інновація "Обстеження технологічних інновацій промислового підприємства" та № 2 - інновація "Інноваційна активність підприємств". Але цього недостатньо для ретельного аналізу.

Для підприємств транспорту, зокрема залізничного, не передбачається жодної статистичної звітності з інноваційної діяльності, що ускладнює проведення аналітичного обстеження цього напрямку діяльності підприємств залізничного транспорту. Тому конче потрібна адекватна методика оцінки інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, зокрема локомотивних

депо.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Проблемами інноваційної діяльності на залізничному транспорті займаються вітчизняні та закордонні учені. Зокрема, В.Л. Дикань та В.О. Зубенко, О.Г. Кірдіна, І.Л. Назаренко, Ю.М. Уткіна, праці яких [2 - 5] присвячені забезпеченню ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту та економіці й організації інноваційної діяльності на залізничному транспорті, його інноваційним стратегіям, Є.М. Сич та В.П. Ільчук, які розробили концепцію інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту [6], О.Г. Кірдіна, в працях якої [7 та ін.] розроблені методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України, Г.В. Омельчак, в статті якого [8] окреслені стратегічні напрямки розвитку інноваційного потенціалу ПАТ "Укрзалізниця" (а саме - розвиток його наукової, кадрової та техніко-технологічної складових інноваційного) та інші учені.

Вплив реформування залізничного транспорту на його діяльність, зокрема інноваційну, досліджувався у [9 - 11], розвиток раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті - у [12].

В теперішній час в літературі існує лише одна методика оцінки інноваційного потенціалу локомотивних депо - Назаренко І.Л. [1]. Вона базується на експертному бальному оцінюванні виробничих, кадрових, науково-технічних, маркетингових можливостей, організаційних та фінансових можливостей депо для здійснення інноваційної діяльності та наступному агрегуванні отриманих оцінок в інтегральний показник інноваційної активності депо.

*Виділення недосліджених аспектів проблеми.* Але зазначена вище методика оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо [1] була створена у 2012 році, до формування ПАТ «УЗ», і не враховує певні фактори, а отже, потребує удосконалення.

Тому метою даної статті є удосконалення методики оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо, зокрема врахувавши можливі впливи реформування Укрзалізниці.

**Основний матеріал статті.** В теперішній час існує багато визначень інноваційного потенціалу підприємства. На нашу думку, найбільш адекватним є наступне: це сукупність виробничих, наукових, фінансових, маркетингових, кадрових, організаційних та інших ресурсів і можливостей, що забезпечують готовність і здатність підприємства здійснювати інноваційну діяльність, та чинників, які створюють необхідні умови для оптимального використання цих ресурсів та можливостей з метою досягнення відповідних орієнтирів інноваційної діяльності та підвищення конкурентоспроможності підприємства в цілому [13, с. 65]

Інноваційний потенціал локомотивного депо - це сукупність усіх потрібних для інноваційного розвитку ресурсів і можливостей, що забезпечують готовність і здатність депо здійснювати інноваційну діяльність, та чинників, які створюють необхідні умови для оптимального використання цих ресурсів та можливостей з метою підвищення ефективності інноваційної діяльності як депо, так і залізничного транспорту в цілому [13, с. 66].

Аналіз існуючих методик оцінки інноваційного потенціалу підприємства, проведений І.Л. Назаренко у [1], показав, що жодна з них не може бути застосована для локомотивного депо, адже це підприємство має виражену специфіку діяльності. Тому була обрана найбільш адекватна для цієї мети методика О.В. Сидич [14] і відповідним чином модифікована. Так, діагностика інноваційного потенціалу підприємства виконується в наступній послідовності:

- аналіз структури інноваційного потенціалу;
- виявлення ступеня використання внутрішніх інноваційних можливостей підприємства;
- оцінка рівня інноваційної активності підприємства.

Перший етап діагностики інноваційного потенціалу - аналіз структури інноваційного потенціалу - передбачає вивчення стану кожного його елемента на основі методу експертних оцінок.

Бальна оцінка використання підприємством потенціалу кожного з елементів інноваційного потенціалу проводилася за шкалою:

0 балів - зовсім не використовується потенціал елемента;

1 бал - низький рівень використання потенціалу елемента;

2 бали - середній рівень використання потенціалу елемента;

3 бали - високий рівень використання потенціалу елемента [14].

За результатами оцінки складових елементів інноваційного потенціалу визначаються інноваційні можливості підприємства. Слід відмітити, що чим вище рівень використання складових елементів інноваційного потенціалу, тим більше у підприємства конкурентних переваг для здійснення ефективної інноваційної діяльності.

Заключний етап діагностики інноваційного потенціалу передбачає визначення рівня інноваційного потенціалу підприємства за допомогою узагальнюючого показника - рівня інноваційної активності підприємства ( $P_{ін.акт.}$ ), розрахунок якого здійснюється за наступною формулою:

$$P_{ін.акт.} = \sum_{i=1}^n (P_i \cdot W_i), \quad (3)$$

$P_i$  - експертна оцінка використання  $i$ -го елемента інноваційного потенціалу, бали;

$W_i$  - коефіцієнт вагомості  $i$ -го елемента інноваційного потенціалу.

Оцінку рівня інноваційної активності рекомендовано здійснювати за наступною шкалою: 8,1 - 11,55 - високий рівень; 4,1 - 8,0 - середній рівень; 0 - 4,0 - низький рівень [14].

У ході проведення оцінки інноваційного потенціалу визначаються резерви збільшення інноваційної активності, для реалізації яких необхідно здійснити відповідні заходи стосовно кадрів та виробництва, маркетингові та фінансові заходи, удосконалення організаційної структури.

На нашу думку, ця методика має деякі недоліки.

По-перше, у складовій «виробничі можливості» не враховано ступінь використання виробничої потужності цеху експлуатації локомотивів, тільки цеху ремонту. А в процесі реформування галузі передбачається, за досвідом ВАТ «РЖД», розділення локомотивних депо на ремонтні та

експлуатаційні (про ризики якого та можливі методиці, незважаючи на наше негативне негативні наслідки наголошено у статті [15]). ставлення до такого розділення. Тому доцільним було б врахувати це у

*Таблиця 1*

*Експертна оцінка стану елементів інноваційного потенціалу локомотивного депо [1]*

Складові	Параметри	Ваг а	Бал и	Зважена оцінка
1. Виробничі можливості	1.1. Ступінь використання виробничої потужності цеху ремонту локомотивів 1.2. Рівень прогресивності застосовуваних технологій 1.3. Ступінь гнучкості виробництва		*  * *	
Підсумкова оцінка		*	*	*
2. Кадрові можливості	2.1. Рівень кваліфікації персоналу 2.2. Ступінь готовності персоналу до змін на підприємстві 2.3. Розвиненість системи мотивації персоналу 2.4. Ступінь творчої ініціативності персоналу		*  * *	
Підсумкова оцінка		*	*	*
3. Науково- технічні можливості	3.1. Рівень раціоналізаторської активності (кількість рацпропозицій на 1000 працівників) 3.2. Забезпеченість доступу раціоналізаторів до інформаційних джерел (Інтернет, бібліотека) 3.3. Рівень використання розробок 3.4. Рівень активності персоналу (кількість раціоналізаторів на 1000 працівників)		*  * * *	
Підсумкова оцінка		*	*	*
4. Маркетингові можливості (з підсобно – допоміжної діяльності)	4.1. Раціональність використання каналів розподілу товарів 4.2. Гнучкість цінової політики 4.3. Рівень використання реклами 4.4. Ефективність системи збуту		*  * *	
Підсумкова оцінка		*	*	*
5. Організаційні можливості	5.1. Ступінь інноваційної спрямованості оргструктури 5.2. Рівень відповідності організаційної культури інноваційному розвитку підприємства; 5.3. Рівень компетенції керівників 5.4. Розвиненість системи інформаційного забезпечення		*  * *	
Підсумкова оцінка		*	*	*
6. Фінансові можливості	6.1. Коефіцієнт абсолютної ліквідності 6.2. Коефіцієнт швидкої ліквідності 6.3. Коефіцієнт загальної ліквідності 6.4. Фінансова стійкість підприємства 6.5. Прибутковість підсобно-допоміжної діяльності		*  * * *	
Підсумкова оцінка		*	*	*

По-друге, у складовій «кадрові можливості» не враховано потенційний вплив реформування галузі, що може призвести до скорочення працівників, передовсім пенсійного віку, які, в основному, є найдосвідченішими, і можуть приносити найбільше користі підприємствам, зокрема в

галузі інноваційної діяльності.

По-третє, у складовій «фінансові можливості» не враховано наявність та достатність коштів для здійснення інноваційної діяльності; натомість наявні три коефіцієнти ліквідності, які не є достатньо пов'язаними з інноваційним потенціалом

депо.

Таким чином, пропонуємо врахувати ці недоліки та удосконалити методику.

По-перше, зауважимо, що цех експлуатації локомотивного депо має виробничі потужності у вигляді парку локомотивів та трудових ресурсів (локомотивних бригад). Використання локомотивів можна характеризувати зокрема наявністю резерва справних локомотивів (кількості локомотивів, які відставляються у резерв депо та Управління залізниці). Використання локомотивних бригад характеризують: надання вихідних днів (за нормою і фактично), наявність понаднормової роботи (годин), наявність недоработок (годин). Всі ці аспекти можна оцінити експертних шляхом, додавши показник «ступінь використання виробничої потужності цеху експлуатації локомотивів».

Крім того, ступінь гнучкості виробництва стосовно до локомотивного депо можна використовувати лише для підсобно-допоміжної діяльності, адже гнучкість характеризує швидкість пристосування до змін ринку, освоєння виробництва іншої продукції (а для депо ремонт локомотивів – негнучке ремонтне виробництво, його не можна переорієнтувати на інші цілі). Тому доцільно це урахувати в назві відповідного

показника.

По-друге, пропонуємо до складової «кадрові можливості» додати показник «плинність кадрів високої кваліфікації» (які можуть займатися інноваційною діяльністю та/або керувати нею). Зауважимо, що показник плинності кадрів є дестимулятором, тому для адекватного його бального вираження у вигляді стимулятора пропонуємо таку шкалу:

0 балів – вельми високий коефіцієнт плинності кадрів (вище 0,12);

1 бал - середній коефіцієнт плинності кадрів (від 0,7 до 0,12);

2 бали - низький коефіцієнт плинності кадрів (від 0,02 до 0,7);

3 бали – майже немає плинності кадрів (коефіцієнт від 0,0 до 0,02).

По-третє, пропонуємо до складової «фінансові можливості» додати показник «достатність коштів для здійснення інноваційної діяльності», який в локомотивному депо в основному буде характеризувати достатність коштів для здійснення раціоналізаторської діяльності, стимулювання раціоналізаторів, впровадження розробок.

Таким чином, система показників набуде наступного вигляду (див. таблицю 2).

*Таблиця 2*

*Удосконалена система показників оцінка стану елементів інноваційного потенціалу локомотивного депо [1]*

Складові	Параметри	Вага	Бали	Зважена оцінка
1	2	3	4	5
1. Виробничі можливості	1.1. Ступінь використання виробничої потужності цеху ремонту локомотивів		*	
	1.2 Ступінь використання виробничої потужності цеху експлуатації локомотивів		*	
	1.3. Рівень прогресивності застосовуваних технологій		*	
	1.4. Ступінь гнучкості виробництва (стосовно підсобно-допоміжної діяльності)		*	
	Підсумкова оцінка	*	*	*
2. Кадрові можливості	2.1. Рівень кваліфікації персоналу		*	
	2.2. Ступінь готовності персоналу до змін на підприємстві		*	
	2.3. Розвиненість системи мотивації персоналу		*	
	2.4. Ступінь творчої ініціативності персоналу		*	
	2.5 Плинність кадрів високої кваліфікації		*	
	Підсумкова оцінка	*	*	*

*Продовження табл. 2.*

1	2	3	4	5
3. Науково-технічні Можливості	3.1. Рівень раціоналізаторської активності (кількість рацпропозицій на 1000 працівників) 3.2. Забезпеченість доступу раціоналізаторів до інформаційних джерел (Інтернет, бібліотека) 3.3. Рівень використання розробок 3.4. Рівень активності персоналу (кількість раціоналізаторів на 1000 працівників)		*	
Підсумкова оцінка		*	*	*
4. Маркетингові можливості (з підсобно – допоміжної діяльності)	4.1. Раціональність використання каналів розподілу товарів 4.2. Гнучкість цінової політики 4.3. Рівень використання реклами 4.4. Ефективність системи збуту		*	
Підсумкова оцінка		*	*	*
5. Організаційні можливості	5.1. Ступінь інноваційної спрямованості оргструктури 5.2. Рівень відповідності організаційної культури інноваційному розвитку підприємства; 5.3. Рівень компетенції керівників 5.4. Розвиненість системи інформаційного забезпечення		*	
Підсумкова оцінка		*	*	*
6. Фінансові можливості	6.1 Достатність коштів для здійснення інноваційної діяльності 6.2 Фінансова стійкість підприємства 6.5. Прибутковість підсобно-допоміжної діяльності		*	
Підсумкова оцінка		*	*	*

Експертами, які будуть оцінювати як відповідні параметри, так і значущість кожної складової для інноваційного потенціалу депо, можуть стати: провідний економіст, економіст 1 категорії, головний бухгалтер, інженер з нормування і оплати праці, інженери технічного відділу та начальник депо [1].

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Отже, в статті отримала подальший розвиток методика оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо, шляхом додавання до системи оцінних параметрів, які описують стан елементів інноваційного потенціалу депо, таких, які більш повно характеризують виробничі можливості депо (враховано ступінь використання виробничої потужності депо - окремо по цеху ремонту та цеху експлуатації), кадрові можливості (плинність кадрів високої кваліфікації) та фінансові можливості депо в галузі інноваційної діяльності (достатність коштів для

здійснення інноваційної діяльності).

Перспективами подальших досліджень у даній галузі є розроблення подібних методик для інших підприємств залізничного транспорту.

### **СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ**

- 1 Назаренко І.Л. Методика оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо [Текст] / І.Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №37. – 2012. – С. 254 – 259.
- 2 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
- 3 Економіка і організація інноваційної діяльності на залізничному транспорті [Текст]: навчальний посібник. / Під ред. В.Л. Диканя / Дикань В.Л., Кірдіна О.Г., Назаренко І.Л., Уткіна Ю.М. - Харків: УкрДАЗТ, 2014. – 225с.

- 4 Назаренко І.Л. Інноваційна стратегія залізничного транспорту та організаційні форми її реалізації [Текст] / І.Л. Назаренко // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – №4, Т.1. – С. 174 – 179.
- 5 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.: ДЕДУТ, 2011. – 240 с. – С. 144 – 146.
- 6 Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту [Текст] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. - К.: Логос, 2002. – 256 с.
- 7 Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України [Текст]: монографія / О. Г. Кірдіна. - Харків: УкрДАЗТ, 2011.— 312 с.
- 8 Омельчак Г.В. Стратегічні напрямки розвитку інноваційного потенціалу ПАТ "Укрзалізниця" [Текст] / Г. В. Омельчак // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. - 2015. - Вип. 9. - С. 55 - 59.
- 9 Назаренко І.Л. Акціонування Укрзалізниці: доцільність врахування помилок ВАТ «РЖД» [Текст] / І.Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості - №39. – 2012. – С. 149 – 153.
- 10 Назаренко І.Л. Перспективи активізації інноваційної діяльності на залізничному транспорті України внаслідок реформування галузі [Текст]: Тези доповіді / І.Л. Назаренко // Інновації і трансфер технологій: від ідеї до прибутку: матеріали III міжнар. наук. – практ. конф., 4 – 6 квітня 2012 р. / редкол: В.Я. Швець [та ін.]. – Д.: національний гірничий університет, 2012. – 195 с. - С. 80 – 82.
- 11 Назаренко І.Л. Вплив акціонування залізничного транспорту на його інноваційну діяльність [Текст]: Тези доповіді / І.Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - №38. – 2012. – С. 129 - 131 (за матеріалами 8-ї міжнародної науково-практичної конференції „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (5 - 8 червня 2012 р., м. Харків).
- 12 Назаренко І.Л. Розвиток раціоналізаторської діяльності як складової інноваційної діяльності на залізничному транспорті [Текст] / І.Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості - №40. – 2012. – С. 276 – 282.
- 13 Кукушкіна С.В. Інноваційний потенціал локомотивного депо [Текст] / С.В. Кукушкіна // Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. - 2015. - Вип. 158(1). - С. 62 - 67.
- 14 Сидич О.В. Діагностика інноваційного потенціалу підприємств [Текст] / О.В. Сидич // Економіка і регіон. – 2005. - №3. – С. 87 – 91.
- 15 Назаренко І.Л. Забезпечення економічної безпеки локомотивного депо в умовах реформування галузі [Текст] / І.Л. Назаренко, Т.Г. Сухорукова, Н. Кірія // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 52, 2015. – С.114 - 120.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Компанієць В.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*