

2. Мертвая вода. От социологии к изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 478 с. –
жизнеречению. Историко-философский очерк. – (Серия «Модели менеджмента ведущих
Х.: ООО «Инфобанк», 2009. – 864 с. (корпораций»)

3. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvath & Partners. – пер. с нем. – 3-е

Аннотация. Отражена концепция усовершенствования налогового регулирования инвестиционной деятельности, которая подчинена повышению эффективности реализации регулирующего потенциала налоговой политики Украины в инвестиционной сфере.

Ключевые слова: концепция, налоговое регулирование, инвестиционная деятельность.

Summary. Conception of improvement of the tax adjusting of investment activity that is inferior to the increase of efficiency of realization of regulative potential of tax policy of Ukraine in an investment sphere is reflected.

Keywords: conception, tax adjusting, investment activity.

*Рецензент д.е.н., професор НУДПСУ Андрущенко В.Л.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Борюк Ю.Т.*

УДК 330.341.1:656.2

МЕТОДИКА ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО

Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті отримала подальший розвиток існуюча методика діагностики інноваційного потенціалу підприємства, яка базується на бальній оцінці його інноваційних можливостей (виробничих, кадрових, науково-технічних, маркетингових, організаційних та фінансових) з урахуванням їхньої значущості; удосконалена система оцінних параметрів з урахуванням специфіки діяльності локомотивного депо.

Ключові слова: інноваційний потенціал, локомотивне депо, методика.

Постановка проблеми. В умовах реструктуризації 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 лінійних підприємств, зокрема локомотивних депо. Розроблення ефективної інноваційної політики і її реалізація неможливі без діагностики інноваційного потенціалу.

Згідно з Законом „Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні” [1], інноваційний потенціал підприємства – це сукупність науково-технологічних, фінансово-економічних, виробничих, соціальних і культурно-освітніх можливостей країни

(області, регіону, підприємства і т. п.), необхідних для забезпечення інноваційного розвитку економіки.

В теперішній час інноваційний потенціал лінійних підприємств не виокремлюють, не вимірюють і тому цілеспрямовано не розвивають. Внаслідок цього не досягають результату - підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, посилення його конкурентної ринкової позиції.

Слід відзначити, що 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 ніякої статистичної звітності з інноваційної діяльності, що ускладнює проведення аналітичного обстеження цього напрямку діяльності лінійних підприємств.

Друга проблема пов'язана з оцінкою інноваційного потенціалу. Слід зазначити, що подібний аналіз досить складний і трудомісткий. Складність розглянутої проблеми полягає в тому, що оцінку окремих елементів інноваційного потенціалу неможливо здійснити кількісно і в цьому випадку застосовується метод експертних оцінок, який базується на суб'єктивних думках експертів і не супроводжується традиційними розрахунками.

Все вищесказане обумовлює актуальність і необхідність дослідження інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, зокрема локомотивних депо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Загальні та прикладні проблеми інноваційного розвитку досліджували вчені М.А.Йохна, В. Стадник [2], С.М. Ілляшенко [3], О.І. Волков [4], Л.І. Федулова [5] та ін.

Проблемами інноваційної діяльності на залізничному транспорті займаються вітчизняні та закордонні учені. Зокрема, В.Л. Дикань та В.О. Зубенко, праця яких [6] присвячена забезпеченню ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту; Є.М. Сич та В.П. Ільчук, які розробили концепцію інноваційно-інвестиційного розвитку залізничного транспорту [7]; І.В. Воловельська, в праці якої [8] розроблено методику вибору оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту; О.Г. Кірдіна, в статті якої [9] розроблено концепцію управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту України та інші учені.

Виділення недосліджених аспектів проблеми. Але, незважаючи на наявність певної кількості публікацій, треба зазначити, що питання діагностики інноваційного потенціалу лінійних підприємств, як одного з елементів процесу управління інноваційною активністю залізничного транспорту, не знайшли достатнього висвітлення.

Тому **метою даної статті** є дослідження існуючих в літературі методик оцінки інноваційного потенціалу підприємств і адаптація їх до специфіки діяльності локомотивного депо.

Основний матеріал статті. Розглянемо методику оцінки інноваційного потенціалу, наявні в

літературі, на предмет можливості їх застосування для локомотивного депо.

В роботі А.П. Косенко [10] запропонована методика оцінки рівня інноваційного потенціалу та ефективності його використання. В основу методики покладено підхід, розроблений І.П. Отенко [11, с. 158 - 161].

Оцінку інноваційного потенціалу підприємства автори пропонують проводити шляхом виділення чотирьох її складових:

- 1) організаційно-управлінська;
- 2) ринкова;
- 3) науково-технічна;
- 4) виробничо-технологічна,

з наступною оцінкою забезпеченості кожної складової потенціалу ресурсами різної типів (кадрові, матеріально-технічні, фінансові, інформаційні).

В роботі запропонований інтегральний показник, відображаючий рівень ресурсного забезпечення інноваційного потенціалу підприємства:

$$P_{int} = \sum_{j=1}^m P_j \sigma_{ij}, \quad (1)$$

де P_j – інтегральні показники ресурсної забезпеченості j -ї складової інноваційного потенціалу;

σ_{ij} - коефіцієнти вагомості, які визначають рівень важливості ресурсного забезпечення окремих складових інноваційного потенціалу.

Методика базується на експертному оцінюванні, по-перше, ефективності використання кожного з 4-х видів ресурсів на підприємстві (5 – відмінно, 4 – добре, 3 – погано, 2 – незадовільно, 1 – повна відсутність), по-друге, значущості (вагомості) кожної з оцінок ресурсного забезпечення 4-х складових за 4-ма видами ресурсів.

На наш погляд, не вірно визначати, який з видів ресурсів для якої складової більше або менше важливий. Крім того, ці розрахунки є вельми трудомісткими і у локомотивному депо навряд чи знайдуть застосування.

Тому дану методику не можна використовувати для оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо.

І.В. Воловельська [12, с. 71] запропонувала методику оцінки рівня інноваційного потенціалу підприємства, яка базується на 10-ти коефіцієнтах, об'єднаних у 4 групи:

$$I = (K_n * K_E * i_1) + (K * K_3 * K_i * i_2) + (K_k * K_p * K_y * i_3) + (K_{it} * K_{ip} * i_4), \quad (2)$$

де I - коефіцієнт, що визначає рівень інноваційного потенціалу підприємства;

K_n - показник наукоємності, що дозволяє судити, як співвідноситься число працюючих,

зайнятих НДДКР до прибутку від випуску продукції на даному підприємстві, з аналогічними показниками по галузі;

KE - коефіцієнт ефективності роботи підприємства;

K - показник, що характеризує інноваційність кадрового забезпечення підприємства;

i1, i2, i3, i4 - вагові коефіцієнти при відповідній частині показників інноваційного розвитку підприємства, причому ($a_1 + a_2 + a_3 + a_4 = 1$);

Kз- коефіцієнт, що показує структуру інноваційних досліджень на підприємстві;

KI - коефіцієнт якісної оцінки інноваційних досліджень;

Kк- конкурентноздатність продукції підприємства;

Kр- частка ринку продукції підприємства;

Kу- коефіцієнт успішності;

Kот - коефіцієнт технологічного оновлення;

Kоп - коефіцієнт продуктового оновлення.

На нашу думку, цю методику не можна використати для оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо (і будь-якого лінійного підприємства) через склад показників (наприклад, коефіцієнт ефективності – це частка прибутку від НДДКР і прибутку підприємства; показник, що характеризує інноваційність кадрового забезпечення підприємства – відношення прибутку, отриманого від реалізації нової продукції підприємства до чисельності персоналу, зайнятого в НДДКР; показник структури інноваційних досліджень – це відношення витрат на фундаментальні (перспективні) НДДКР до витрати на прикладні (поточні) НДДКР та інші). Такі показники не можна розрахувати по депо, тому що воно не є юридичною особою, працює за кошторисом витрат, не має ані прибутку від перевезень, ані персоналу, який займається НДДКР тощо. Ця методика підходить до промислових підприємств залізничного транспорту.

А.В. Гриньов [13] запропонував методику оцінки інноваційного потенціалу підприємства, яка базується на використанні двох груп показників:

1) показники оцінки інноваційного потенціалу на етапі створення інновацій (питома вага витрат на НДДКР у загальній сумі витрат підприємства; питома вага кількості науково-технічних працівників з науковим ступенем у загальній їх кількості; питома вага наукових публікацій та багато інших показників);

2) показники оцінки інноваційного потенціалу на етапі освоєння інновацій (рівень інформатизації робіт, пов'язаних з НДДКР; рівень професіоналізму науково-технічного персоналу; рівень прибутковості реалізованої інновації та інші показники).

З самих назв показників ясно, що вони підходять лише для промислового підприємства або для науково-дослідного інституту. А у локомотивному депо цю методику використати неможливо.

Є.М. Кушнірук [14] розробив систему показників оцінки інноваційного потенціалу підприємства за наступними складовими:

- фінансова (частка внутрішніх витрат на НДДКР; наукомісткість продукції, що виробляється; державні джерела фінансування НДДКР та інші показники);

- кадрова (частка зайнятих дослідженнями та розробками у загальній чисельності персоналу підприємства; рівень заробітної плати науково-технічних спеціалістів та інші);

- матеріально-технічна (техніко-технологічна база, що відведена під виконання НДДКР та інші показники);

- інформаційна (витрати на інформаційну діяльність; персонал, зайнятий інформаційною діяльністю (його частка в персоналі НДДКР) та інші показники);

- ринкова (показники освоєння нової продукції; рентабельність інноваційної продукції та інші показники).

Ця система показників також не може слугувати для оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо через специфіку показників.

О.В. Рудика [15] запропонував методику інтегральної оцінки розвитку інноваційного потенціалу, з урахуванням впливу створюючих його елементів, яка заснована на використанні методів таксономічного і кластерного аналізу.

Ця методика була застосована для здійснення розрахунку інтегральної оцінки рівня розвитку інноваційного потенціалу коксохімічних підприємств України. Як інформаційну базу для оцінки ефективності використання інноваційного потенціалу автор запропонував використовувати дані, що містяться в офіційних виданнях.

До показників, що характеризують науково-технічний і інтелектуальний ресурс інноваційного потенціалу, були віднесені:

- X1 – питома вага винахідників і раціоналізаторів в загальній чисельності працюючих, чол.;

- X2 - кількість поданих заявок на видачу охоронних документів в держдепартамент інтелектуальної власності України і в патентні відомства інших країн;

- X3 - кількість отриманих охоронних документів (на винаходи, корисні моделі, промислові зразки);

- X4 - кількість використаних об'єктів промислової власності і раціоналізаторських пропозицій;

- X5 - величина прибутку (доходу), отриманого від використання винаходів і раціоналізаторських пропозицій, тис. грн;

- X6 - об'єм засобів підприємства, що витрачаються на НДДКР, тис. грн.

Для аналізу інвестиційного ресурсу

інноваційного потенціалу були виділені наступні показники:

- *X7* - відношення об'єму інвестицій в основний капітал до вартості основних фондів, тис. грн / млн. грн;

- *X8* - відношення об'єму інвестицій на технічне переоснащення і реконструкцію виробництва до вартості основних фондів, тис. грн / млн. грн;

- *X9* - відношення об'єму інвестицій в діючі об'єкти до вартості основних фондів, тис. грн / млн. грн.

До показників, що характеризують техніко-технологічний ресурс інноваційного потенціалу, віднесені наступні:

- *X10* - об'єм засобів, що витрачаються на придбання прав на патенти, ліцензії й на об'єкти промислової власності, тис. грн;

- *X11* - об'єм засобів, що витрачаються на підготовку виробництва для випуску нової продукції, тис. грн;

- *X12* - об'єм засобів, що витрачаються на придбання нового устаткування, тис. грн;

- *X13* - об'єм засобів, що витрачаються на придбання нових технологій, тис. грн.

Як бачимо, за специфікою показників цю методику також не можна використовувати у локомотивному депо.

Отже, в теперішній час в науковій літературі немає методики оцінки інноваційного потенціалу, яка була б застосовна для лінійних підприємств залізничного транспорту.

На наш погляд, такою методикою, яку можна модифікувати з урахуванням специфіки локомотивного депо, є методика О.В. Сидич [16].

Діагностику інноваційного потенціалу підприємства автор пропонує здійснювати 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 розробленою 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.

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 - коефіцієнту інноваційної активності підприємства, розрахунок якого здійснювався за наступною методикою:

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

де $P_{in.akt.}$ - рівень інноваційної активності підприємства;

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 [16].

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

Результати оцінки елементів інноваційного потенціалу повинні лягти в основу розробки комплексу заходів, спрямованих на підвищення інноваційної активності підприємства.

Оскільки оцінювати елементи інноваційного потенціалу автор пропонує за допомогою експертних оцінок, то можливо використати цю методику для діагностики інноваційного потенціалу локомотивного депо.

Але, разом з тим, необхідно врахувати у складі пропонованих автором параметрів специфіку локомотивного депо (див. табл. 1).

У першій складовій „Виробничі можливості” уточнимо, що показник 1.1 «Ступінь використання виробничої потужності» враховується для цеху ремонту локомотивів.

У третій складовій „Науково-технічні можливості» автор пропонує чотири показники: рівень витрат на наукові розробки в собівартості товарної продукції; рівень витрат на використання науково-технічних досягнень в собівартості товарної продукції; рівень використання розробок; частка персоналу, яка займається науковими розробками, у загальній чисельності персоналу.

Треба відмітити, що перші два показники для депо є неприйнятними, адже у депо немає товарної

Інвестиційна та інноваційна діяльність

продукції, а розраховувати долю витрат на впровадження раціоналізаторських пропозицій в собівартості перевезень недоцільно. Стосовно четвертого показника - у депо немає персоналу, який

спеціально займається науковими розробками, а кількість раціоналізаторів є вельми невеликою. Пропонований склад показників по цій складовій наведений в табл. 1.

Таблиця 1

Експертна оцінка стану елементів інноваційного потенціалу локомотивного депо

Складові	Параметри	Вага	Бали	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 – допоміжною діяльністю)	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 організаційної структури		*	
	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-допоміжною діяльності		*	
Підсумкова оцінка		*	*	*

У четвертій складовій „Маркетингові можливості” зауважимо, що їх депо має лише з підсобно-допоміжною діяльністю.

Шосту складову „Фінансові можливості” доцільно доповнити показником „прибутковість підсобно-допоміжною діяльністю”, тому що джерелом фінансування діяльності раціоналізаторів (наприклад, обладнання для них комп’ютерного класу з доступом в Інтернет, матеріального

заочочення тощо) може стати прибуток від підсобно-допоміжною діяльності.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, в статті отримала подальший розвиток методика оцінки інноваційного потенціалу підприємства, з урахуванням специфіки діяльності локомотивного депо. Тепер можливою стала діагностика інноваційного потенціалу локомотивних депо за допомогою відносно нескладної методики,

на базі якої будуть розроблятися управлінські рішення в галузі інноваційної діяльності.

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

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

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні [Текст]: закон України: [офіц. текст: станом на 16 січня 2003 року N 433-IV із змінами і доповненнями N 3076-IV]. – [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ugik.com.ua/ukr/legislation/innovation/?id=51>

2. Йохна М.А. Економіка і організація інноваційної діяльності [Текст]: навчальний посібник. / М.А. Йохна, В.В. Стадник. – К.: Видавничий центр «Академія», 2005. – 400 с.

3. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком [Текст]: навчальний посібник. – 2-ге вид., перероб. і доп./ С.М. Ілляшенко. – Суми: ВТД „Університетська книга”; К.: Видавничий дім „Княгиня Ольга”, 2005. – 324 с.

4. Волков О.І. Економіка та організація інноваційної діяльності [Текст]: підручник (третє видання)/ О.І. Волков, М.П. Денисенко, А.П. Гречан та ін. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 662 с.

5. Федулова Л.І. Інноваційна економіка [Текст]: підручник для студентів ВНЗ./ Л.І. Федулова. - К.: Либідь, 2006. – 478 с.

6. Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту [Текст]: Монографія. / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

7. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту [Текст] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. - К.: Логос, 2002. – 256 с.

8. Воловельська І. В. Вибір оптимальної інноваційної стратегії підприємств залізничного транспорту [Текст]: автореф. дис... канд. екон. наук: / І.В. Воловельська. 08.00.04 / Українська держ. академія залізничного транспорту. — Х., 2008. — 20 с.

9. Кірдіна О.Г. Концепція управління інвестиційно-інноваційним потенціалом залізничного транспорту України [Текст] / О.Г. Кірдіна //Залізничний транспорт України. – 2010. - №2. – С. 13 – 17.

10. Косенко А.П. Развитие методов оценки инновационного потенциала предприятия [Текст] / А.П. Косенко // Економіка розвитку. – 2006. - №1. – С. 125 – 128.

11. Отенко И.П. Методологические основы управления потенциалом предприятия [Текст]: научное издание. / И.П. Отенко. – Х.: Изд. ХНЭУ, 2004. – 216 с.

12. Воловельська І.В. Методика оцінки інноваційного потенціалу підприємства [Текст] / І.В. Воловельська // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2008. - №5. – С. 67 – 71.

13. Гриньов А.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства [Текст] / А.В. Гриньов // Проблеми науки. – 2003. - №12. – С. 12 – 17.

14. Кушнірук Є.М. Удосконалення інноваційної діяльності на основі оцінки інноваційного потенціалу підприємства [Текст] / Є.М. Кушнірук // Управління розвитком. – 2009. - №20. – С. 76 – 79.

15. Рудыка О.В. Интегральная оценка уровня развития инновационного потенциала предприятия [Текст] / Бизнес Информ. – 2006. - №3. – С. 27 – 34.

16. Сидич О.В. Діагностика інноваційного потенціалу підприємств [Текст] / О.В. Сидич // Економіка і регіон. – 2005. - №3. – С. 87 – 91.

Аннотація. В статтю отримала подальше розвиток існуюча методика діагностики інноваційного потенціалу підприємства, котра базується на бальній оцінці його інноваційних можливостей (виробничих, кадрових, науково-технічних, маркетингових, організаційних і фінансових) з урахуванням їх значимості; удосконалена система оціночних параметрів з урахуванням специфіки діяльності локомотивного депо.

Ключові слова: інноваційний потенціал, локомотивне депо, методика.

Summary. In the article the Technique of an estimation of enterprise's innovative potential has received the further development; It based on estimation of its innovative opportunities (industrial, personnel, scientific and technical, marketing, organizational and financial) in view of their importance; the system of estimated parameters is advanced in view of specificity of locomotive depot activity.

Keywords: innovative potential, locomotive depot, technique of an estimation.

*Рецензент.к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*