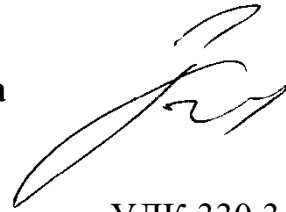


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

**Комчатних Олена Вікторівна**



УДК 330.341.1:656.13

**ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНО-  
ЛОГІСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

**А В Т О Р Е Ф Е Р А Т**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Київ - 2020

Дисертацією є рукопис.

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

**Науковий керівник:** кандидат економічних наук, доцент  
**Левчук Наталія Миколаївна,**  
Національний транспортний університет  
Міністерства освіти і науки України,  
доцент кафедри економіки.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Шинкаренко Володимир Григорович,**  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет  
Міністерства освіти і науки України,  
професор кафедри менеджменту;

доктор економічних наук, професор  
**Парубець Олена Миколаївна,**  
Національний університет «Чернігівська політехніка»  
Міністерства освіти і науки України,  
професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування.

Захист відбудеться "24" листопада 2020 р. о 11<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04 в Національному транспортному університеті за адресою: 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, аудиторія 333.

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

Автореферат розіслано "22" жовтня 2020 р.

В.о. вченого секретаря  
спеціалізованої вченої ради,  
доктор економічних наук, доцент



Н.М. Бондар

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Транспортна логістика належить до сфер діяльності, яким притаманний динамічний розвиток. Глобалізаційні процеси, розвиток міжнародної торгівлі та інтенсивне зростання обміну товарами призвели до значного розвитку транспортних послуг. Сучасна економіка ставить перед транспортом все більше завдань, пов'язаних зі збільшенням обсягів перевезень, поліпшенням рівня обслуговування клієнтів, підвищенням безпеки перевезень, зниженням вартості послуг, підвищенням гнучкості та ефективності діяльності. Традиційні методи конкурентної боротьби виявляються недостатніми і не приносять бажаних результатів, тому основною конкурентною перевагою стає здатність до інновацій, які сприймаються у якості ключового фактору успіху як на мікро-, так і на макро-рівнях. Для ефективного створення та впровадження інновацій управлінцям підприємства потрібно мати чітке розуміння рівня наявного для цього потенціалу. Проте, не зважаючи на велику кількість наукових праць українських та зарубіжних вчених, присвячених як інноваціям, так і діяльності транспорту, зовсім мало з них стосуються саме проблем інноваційної діяльності в сфері транспорту.

Дослідженню категорії «інноваційний потенціал» присвячені праці багатьох вчених-економістів, серед яких І. Балабанов, Д. Благоев, С. Вовчок, О. Гребенікова, А. Гречан, А. Гриньов, М. Денисенко, М. Застемповські, С. Ілляшенко, З. Йорданова, М. Кафаш, Н. Краснокутська, О. Косенко, М. Момені, С. Нільсен, І. Новікова, О. Олексюк, І. Отенко, К. Познанська, С. Попель, І. Репіна, Д. Сабадка, О. Сидич, О. Станіславик, Т. Тищенко, А. Тріфілова, О. Федонін, Н. Чухрай та ін. Не зважаючи на велику кількість праць, присвячених дослідженню інноваційного потенціалу, більшість з них зосереджені на функціонуванні промислових підприємств. Питанням інновацій на транспорті присвячені праці таких вчених, як О. Будріна, С. Бурмаоглу, С. Вагнер, М. Григорак, Т. Гринько, З. Жебрукі, Й. Казанчоглу, О. Клепікова, А. Козлак, М. Кручек, О. Максимчук, О. Парубець, Е. Призбильська, Є. Редзюк, Є. Сич, Д. Сугоняко, Т. Турпак, Х. Шешен, В. Шинкаренко та ін. Проте, в існуючих наукових дослідженнях питання формування та оцінювання інноваційного потенціалу підприємств у сфері транспортної логістики залишилися невирішеними.

Необхідність обґрунтування та розробки теоретико-методичних і практичних рекомендацій щодо оцінювання інноваційного потенціалу підприємств транспортної логістики зумовила вибір теми дисертаційної роботи, її мету, завдання, наукову новизну та практичну значущість.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконана відповідно до планів науково-дослідних робіт кафедри «Економіка» Національного транспортного університету за темами: «Ринкові відносини і підприємництво» (номер державної реєстрації 0112U008411, 2014-2015 рр.) – автором досліджено теоретичні та методологічні засади оцінювання інноваційного потенціалу підприємства, джерела фінансування та особливості інноваційного розвитку підприємств України, запропоновано методику оцінки інноваційного потенціалу

підприємства; «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0117U000126, 2016-2019 рр.) — автором досліджено характерні риси, основні закономірності та останні тенденції інноваційної діяльності в транспортній сфері.

**Мета та завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є поглиблення теоретичних основ та розроблення методичних і практичних рекомендацій щодо оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства, що дозволить зацікавленим стейкхолдерам приймати обґрунтовані управлінські рішення для активізації інноваційного розвитку підприємств транспортної логістики.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення таких завдань:

- визначити специфічні риси інноваційної діяльності на транспорті з урахуванням особливостей цієї сфери діяльності;
- розкрити економічну сутність дефініції «інноваційний потенціал підприємства» щодо транспортних підприємств, виділити його основні компоненти;
- провести аналіз передумов й чинників, які впливають на рівень інноваційного потенціалу транспортних підприємств;
- узагальнити науково-методичні засади та практичний інструментарій щодо оцінювання інноваційного потенціалу підприємства;
- проаналізувати тенденції інноваційного розвитку вітчизняних транспортних підприємств, зокрема підприємств транспортної логістики;
- обґрунтувати систему оцінок та вибір показників, що характеризують рівень інноваційного потенціалу підприємства з врахуванням специфіки діяльності в сфері транспортної логістики;
- розробити методично-практичні рекомендації щодо оцінювання та оцінити інноваційний потенціал транспортно-логістичного підприємства;
- обґрунтувати можливості та перспективи розвитку транспортно-логістичних підприємств залежно від величини їх інноваційного потенціалу.

**Об'єктом дослідження** є процеси формування, оцінювання та розвитку інноваційного потенціалу на підприємствах транспортної логістики.

**Предметом дослідження** є сукупність теоретичних засад, методичних положень та практичних рекомендацій щодо оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства та заходів його реалізації.

**Методи дослідження.** Теоретичною і методологічною основою дисертаційної роботи є фундаментальні положення економічних теорій, сучасні концепції інноватики, наукові праці провідних українських та зарубіжних фахівців, що присвячені даній тематиці. У процесі дослідження застосовувалися загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання процесів та явищ в їх взаємозв'язку та розвитку, а саме: діалектичний, аналізу і синтезу, індукції і дедукції, теоретичного узагальнення (при вивченні та узагальненні теоретико-методологічних основ теорії інновацій та інноваційного потенціалу щодо сфери транспортних послуг, уточненні та впорядкуванні відповідної термінології); порівняльного та структурно-логічного аналізу (при дослідженні існуючих теоретико-методологічних підходів до формування та

оцінювання інноваційного потенціалу підприємства); статистико-економічного та графічного аналізу, бальних оцінок (при дослідженні рівня інноваційного розвитку транспортних підприємств України), кластерного аналізу (для класифікації підприємств транспортної логістики за рівнем інноваційного потенціалу та розробки шкали диференціації його інтегральних значень); імітаційного моделювання, анкетування, формалізації та логічного узагальнення результатів (для апробації запропонованих у дисертації теоретичних і методичних положень та визначення перспектив подальшого інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств). Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативно-правові акти у сфері регулювання інноваційної діяльності, статистичні дані Державної служби статистики України, зібрані, опрацьовані й узагальнені автором первинні документи транспортно-логістичних підприємств, монографії, матеріали доповідей, науково-аналітичні статті українських і зарубіжних авторів, а також результати власних досліджень автора. Математичні розрахунки виконувалися за допомогою комп'ютерних програм Microsoft Excel та Statistica.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у вирішенні проблеми активізації інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств на основі поглиблення теоретичних основ та розроблення методичних і практичних рекомендацій щодо формування стратегічних завдань, заходів та інструментів їх реалізації відповідно до якісних характеристик профілю інноваційного потенціалу названих підприємств. Основні результати дослідження, які характеризують новизну дослідження й особистий внесок автора, полягають у наступному:

***удосконалено:***

- методичний підхід до компонентного оцінювання інноваційного потенціалу підприємства, що, на відміну від існуючих, передбачає розроблення на основі інструментів кластерного аналізу динамічних критеріальних меж інтегральних значень інноваційного потенціалу та його структурних складових. Це дозволяє стейкхолдерам здійснювати моніторинг інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств та за даними поточної звітності ідентифікувати рівень розвитку його структурних складових порівняно зі спорідненими підприємствами цієї сфери діяльності без залучення зовнішніх консультантів;

- методичні основи щодо кількісної ідентифікації структурних складових інноваційного потенціалу підприємства (виробничо-технологічної, фінансової, науково-технічної, організаційно-управлінської, кадрової та маркетингової) шляхом обґрунтування системи показників та їх нормативних значень, що враховують особливості функціонування підприємств у сфері транспортної логістики на основі чітко визначених кількісних параметрів, за рахунок чого забезпечується об'єктивність отриманих результатів;

- методичний апарат управління розвитком транспортно-логістичного підприємства через побудову системи заходів, що дозволяє менеджменту підприємства відповідно до встановленого рівня інноваційного потенціалу в межах всіх його

структурних складових та в рамках встановленого стратегічного позиціонування обрати комплекс найбільш пріоритетних до впровадження заходів, що забезпечують подальший інноваційний розвиток підприємства;

***набуло подальшого розвитку:***

- поняття «інноваційний потенціал підприємства» за рахунок узагальнення існуючих підходів до визначення його сутності. Відмінність авторського визначення інноваційного потенціалу підприємства полягає в тому, що він розглядається, з одного боку, як органічна складова загальноекономічного потенціалу, яка має ідентичну з ним структуру, формується під впливом наявних матеріальних та фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу, відображає вже досягнутий рівень інноваційних результатів, але з іншого – характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку через впровадження досяжних для нього інноваційних рішень;

- параметри оцінювання інноваційного потенціалу за допомогою встановлення якісних характеристик складових інноваційного потенціалу у визначених методом *k*-середніх критеріальних межах. Застосування даних характеристик дозволяє визначитись відносно можливих альтернатив у сфері інноваційного розвитку;

- теоретичні положення організації інноваційної діяльності в сфері послуг через визначення специфічних рис інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств, до яких було віднесено: технологічну насиченість та схильність до процесних інновацій, низьку власну наукоємність і залежність від постачальників інновацій, обернений життєвий цикл технологічних інновацій. Виявлення цих особливостей дозволило розробити систему показників ідентифікації величини інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства;

- класифікація транспортно-логістичних підприємств за рівнем інноваційного потенціалу, яка, на відміну від існуючих, поєднує в собі, крім кількісних, також якісні характеристики профілю інноваційного потенціалу, що сприяє прискоренню процесу прийняття обґрунтованих управлінських рішень щодо активізації інноваційного розвитку підприємств у сфері транспортної логістики.

**Практичне значення отриманих результатів.** Впровадження у практику господарювання викладених у дисертації положень, висновків та рекомендацій щодо оцінювання та активізації інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств сприятиме прискоренню процесу прийняття обґрунтованих управлінських рішень з метою розвитку названих підприємств за рахунок впровадження найактуальніших для них інноваційних рішень. Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування в Асоціації «Український Логістичний Альянс» (довідка про практичну цінність №48/1 від 28.03.2019 р.) та на ряді транспортно-логістичних підприємств України, зокрема на: ПрАТ «Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс» (акт впровадження №03/851 від 28.12.2018 р.), ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД» (акт впровадження №46/01 від 13.02.2019 р.), ПАТ «Абтобаза №1» (акт впровадження №01/1149 від 06.02.2019 р.). Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес

Національного транспортного університету при підготовці та під час викладання дисциплін «Економіка і організація інноваційної діяльності», «Оцінка потенціалу підприємства», «Інноваційний розвиток підприємства» (акт впровадження №580/08-20 від 01.03.2019 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійно виконаною науковою роботою, в якій представлено авторський підхід і особисто одержані теоретичні та практичні результати щодо оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. З наукових робіт, опублікованих у співавторстві, використано лише напрацювання здобувача. Наукові положення, висновки та рекомендації, які виносяться на захист, є авторським здобутком.

**Апробація результатів дисертаційної роботи.** Результати роботи були представлені на науково-практичних та міжнародних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Пріоритетні напрями розвитку змішаної економіки» (Київ, 2007 р.), на наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів Національного транспортного університету (Київ, 2009 — 2012 рр.), III Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Антикризове управління економікою України: нові виклики» (Київ, 2015 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційна економіка: макро-, мезо- та мікрорівні» (Херсон, 2015 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні наукові погляди на економічний розвиток країни: теорії та пропозиції» (Ужгород, 2015 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Сучасні концепції управління економічним розвитком країни» (Одеса, 2016 р.), II Всеукраїнській науково-практичній конференції з міжнародною участю для студентів, аспірантів та молодих учених «Пріоритетні напрями формування інноваційної моделі розвитку економіки постсоціалістичних країн» (Черкаси, 2016 р.), Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Системи забезпечення управління підприємством: сучасний стан та перспективи розвитку» (Харків, 2016 р.), IV Всеукраїнській науково-практичній конференції «Фінансове забезпечення діяльності суб'єктів господарювання» (Кременчук, 2016), V Міжнародній науково-практичній конференції студентів і молодих учених «Розвиток соціально-економічних систем у трансформаційних умовах» (Бердянськ, 2016), Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка в контексті інноваційного розвитку: стан та перспективи» (Ужгород, 2016 р.), V Міжнародній науково-практичній конференції студентів, аспірантів та молодих учених-економістів «Пріоритети інституційного розвитку національних економік в умовах євроінтеграції» (Чернівці, 2016 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі» (Київ, 2016 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та праві» (Київ, 2018 р.), VII Міжнародній науково-практичній конференції «Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми комерціалізації науково-технічних розробок» (Львів, 2018 р.), III Міжнародній науково-практичній конференції

«Стратегії та інновації: актуальні управлінські практики» (Кривий Ріг, 2018 р.), Всеукраїнській науково-практичній Інтернет-конференції «Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі» (Київ, 2019 р.), на III Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції молодих учених «Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи» (Львів, 2019 р.), VIII Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Економіка і управління в умовах глобалізації» (Кривий Ріг, 2019 р.), V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури» (Львів, 2019 р.), XXIV Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи інноваційного розвитку економіки в контексті інтеграції України в Європейський науково-інноваційний простір» (Одеса, 2019 р.).

**Публікації.** Основні результати дослідження опубліковано у 46 наукових працях, у тому числі: 1 розділ в монографії, 20 статей (в т.ч. 13 – у наукових фахових виданнях України, 2 – в електронних фахових виданнях України, 3 – у науково-практичних виданнях інших держав (Молдова, Білорусь), 2 – в інших науково-періодичних виданнях), з яких 13 одноосібних, а також 25 публікацій у матеріалах науково-практичних конференцій, з яких 2 у співавторстві.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, переліку джерел посилання і додатків. Повний обсяг дисертації становить 285 сторінок друкованого тексту, з них 169 стор. — основного тексту. Матеріали дисертації містять 30 рисунків (з них 1 — на окремій сторінці) і 42 таблиці (з них 7 — на окремих сторінках). Список використаних джерел налічує 254 найменування, розміщений на 27 сторінках, 12 додатків займають 45 сторінок.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність дисертаційної роботи, наведено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, сформульовано мету і завдання дослідження, визначено новизну отриманих результатів, наукову та практичну значущість, наведено дані про апробацію й особистий внесок здобувача.

У першому розділі «**Теоретичні основи оцінювання інноваційного потенціалу транспортного підприємства**» досліджено генезис теорії інноваційного розвитку, економічну сутність, джерела та класифікаційні ознаки інновацій у сфері транспортних послуг, розкрито економічну сутність дефініції «інноваційний потенціал підприємства» щодо транспортних підприємств, узагальнено науково-методичні засади та практичний інструментарій оцінювання інноваційного потенціалу підприємства.

Між інноваціями у сфері послуг та промисловості існують певні відмінності: перші являють собою процеси, які повинні розглядатися окремо від останніх. Адже те, що сприймається як «продукт» підприємством сфери послуг, може сприйматися за «процес» на промисловому підприємстві. На основі проведених теоретичних досліджень та з врахуванням специфіки діяльності транспорту було сформовано основні гіпотези щодо особливостей інноваційного розвитку транспортних підприємств, серед яких:



схильність до процесних та організаційних інновацій; скорочений життєвий цикл інновацій на транспорті; обернений життєвий цикл технологічних інновацій; важливість знань, висококваліфікованого персоналу та внутрішніх досліджень і розробок (ДіР) для активізації інноваційної діяльності; залежність інноваційної активності транспортних підприємств від витрат на ДіР, розміру підприємства, наявності партнерів для інноваційної співпраці, розміру та структури ринку транспортних послуг.

Проведений аналіз наукових праць показав багатогранність підходів до трактування сутності інноваційного потенціалу підприємства та дозволив виокремити основні характеристики цієї категорії, на основі чого було сформульовано авторське визначення, що узагальнює існуючі дотепер (цільовий, ресурсний, результативний, факторний, системний) підходи: це органічна складова загальноекономічного потенціалу, що має ідентичну з ним структуру, формується під впливом наявних матеріальних та фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу, відображає вже досягнутий рівень інноваційних результатів і характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку за рахунок впровадження досяжних для нього інноваційних рішень. Інноваційний потенціал підприємства є універсальною категорією, а галузеві відмінності діяльності транспортних підприємств стають явними лише при виборі показників ідентифікації його рівня. На рівень інноваційного потенціалу транспортного підприємства чинять вплив як внутрішні, так і зовнішні фактори, і тому підприємство повинно прогнозувати та враховувати дію всіх цих факторів під час реалізації інноваційної діяльності. Проте, оскільки, підприємство має безпосередній вплив лише на свої внутрішні можливості, оцінювання рівня інноваційного потенціалу підприємства повинно ґрунтуватися на внутрішніх факторах, які є основним джерелом його успіху.

Неоднорідність визначень сутності інноваційного потенціалу і його основних компонентів призвели до різноманітності підходів до визначення його рівня. Проведені дослідження показали, що сучасні методичні підходи мають ряд недоліків, до яких можна віднести: використання лише результативного чи ресурсного підходу при виборі критеріїв оцінювання; необґрунтовану кількість та перелік показників; занадто узагальнену чи занадто деталізовану оцінку; високий рівень суб'єктивізму; необхідність залучення сторонніх консультантів для моніторингу. Крім того, більшість існуючих методичних підходів орієнтуються на діяльність промислових підприємств і не можуть застосовуватися до транспортних підприємств у зв'язку із відмінностями у специфіці їх інноваційної діяльності.

У другому розділі **«Сучасний стан інноваційного потенціалу транспортних підприємств України»** проведено аналіз тенденцій інноваційного розвитку транспортних підприємств України, досліджено основні закономірності та детермінанти інноваційної діяльності в сфері транспортної логістики, обґрунтовано методичні і практичні рекомендації щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства.

Оскільки CIS-обстеження в Україні не проводиться за окремими видами економічної діяльності, дані, оприлюднені Держстатом України, характеризують лише

загальні тенденції інноваційної діяльності у транспортній сфері. Для підтвердження розглянутих у попередньому розділі гіпотез щодо специфічних рис інноваційної діяльності на транспорті, було проведено аналіз результатів діяльності 56 інноваційно-активних підприємств, що спеціалізуються на транспортній логістиці у сфері автоперевезень. В якості матеріалів для дослідження використовувалися статистична та фінансова звітність цих підприємств на кінець 2018 р. Результати дослідження свідчать, що загалом підприємствам транспортної логістики притаманні ті ж особливості, що і решті транспортних підприємств, а саме: технологічна насиченість, схильність до процесних інновацій, низька власна наукоємність та залежність від постачальників інновацій, обернений життєвий цикл технологічних інновацій. Основними детермінантами інноваційної активності транспортно-логістичних підприємств є: наявність власних і доступність зовнішніх фінансових ресурсів, розмір і структура ринку, розмір підприємства, рівень кваліфікації працівників, доступність зовнішніх знань і партнерів для співпраці.

Для оптимізації та підвищення ефективності управління інноваційним потенціалом транспортно-логістичного підприємства було розроблено модель його оцінювання. Дана модель містить у собі основні етапи оцінювання інноваційного потенціалу підприємства (планування процедури оцінювання, організація та реалізація процедури оцінювання, аналіз результатів оцінювання) та послідовність дій, що відображає оптимальні межі його проведення (рис. 1).

Визначені в процесі дослідження особливості та передумови інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств стали підґрунтям для розроблення системи первинних потенціалоутворюючих показників  $\{k_i\}$  та їх критеріальних нормативних значень  $\{k_i^0\}$ , що дозволяє при співставленні з фактичними результатами ідентифікувати рівень розвитку складових інноваційного потенціалу. Обрані показники характеризують забезпеченість транспортно-логістичного підприємства необхідними для інноваційного розвитку матеріальними та фінансовими ресурсами, інтелектуальним капіталом та вже наявними інноваційними результатами за рахунок складових елементів загальноекономічного потенціалу підприємства:

- виробничо-технологічної – коефіцієнт освоєння нової техніки ( $k_1$ ), коефіцієнт придатності техніки ( $k_2$ ), коефіцієнт впровадження інновацій ( $k_3$ ), частка витрат на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення ( $k_4$ );

- фінансової – коефіцієнт автономії ( $k_5$ ), коефіцієнт фінансової стійкості ( $k_6$ ), коефіцієнт абсолютної ліквідності ( $k_7$ ), коефіцієнт покриття ( $k_8$ );

- кадрової – частка працівників з вищою освітою ( $k_9$ ), частка працівників, задіяних в ДіР ( $k_{10}$ ), частка працівників, які пройшли підготовку та підвищення кваліфікації ( $k_{11}$ ), частка витрат на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності ( $k_{12}$ );

- науково-технічної – коефіцієнт забезпечення інтелектуальною власністю ( $k_{13}$ ), коефіцієнт придатності інтелектуальної власності ( $k_{14}$ ), частка витрат на ДіР та інші зовнішні знання ( $k_{15}$ );



Рисунок 1 – Модель компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

- організаційно-управлінської – розмір підприємства ( $k_{16}$ ), індекс зростання інноваційних витрат ( $k_{17}$ ), частка витрат на інновації у доході підприємства ( $k_{18}$ );
- маркетингової – ринкова частка підприємства в групі найближчих конкурентів ( $k_{19}$ ), рівень співпраці з постачальниками ( $k_{20}$ ), рівень лояльності споживачів ( $k_{21}$ ).

В якості критеріїв порівняння  $\{k_i^0\}$  використовувалися нормативні значення показників з економічних джерел, середньогалузеві показники та найкращі показники лідерів ринку транспортної логістики (табл. 1).

Таблиця 1 – Система показників ідентифікації інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

| Факторні складові                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | $k_i$    | Алгоритм розрахунку        | $k_i^0$ | Обґрунтування                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------------|---------|---------------------------------------------------------------|
| 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 2        | 3                          | 4       | 5                                                             |
| Виробничо-технологічна складова                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |          |                            |         |                                                               |
| Матеріальні ресурси                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | $k_1$    | $T_{BV} / T_{KP}$          | 0,35    | на основі існуючих в економічних джерелах нормативних значень |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_2$    | $T_{TOT} / T_{PER}$        | 0,5     |                                                               |
| Інноваційні результати                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | $k_3$    | $ЧД_{IH} / ЧД$             | 0,45    |                                                               |
| Фінансові ресурси                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | $k_4$    | $B_{MOI} / B_{IH} * 100\%$ | 89%     | середньогалузеве значення                                     |
| $T_{TOT}$ , $T_{PER}$ , $T_{BV}$ , $T_{KP}$ – вартість техніки відповідно: поточна, первісна, введенної за аналізований період, на кінець аналізованого періоду; $ЧД$ , $ЧД_{IH}$ – чистий дохід підприємства від реалізації послуг відповідно: в аналізованому періоді, від послуг здійснених з використанням інноваційних технологій; $B_{MOI}$ – витрати на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення в аналізованому періоді; $B_{IH}$ – загальні витрати на інновації в аналізованому періоді                                                                                        |          |                            |         |                                                               |
| Фінансова складова                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |          |                            |         |                                                               |
| Фінансові ресурси                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | $k_5$    | $BK / \Sigma K$            | 0,5     | на основі існуючих в економічних джерелах нормативних значень |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_6$    | $(BK + ДПК) / \Sigma K$    | 0,7     |                                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_7$    | $ГК / (ПЗ + ДМП)$          | 0,1     |                                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_8$    | $(OA + ВМП) / (ПЗ + ДМП)$  | 2       |                                                               |
| $BK$ – розмір власних коштів підприємства в аналізованому періоді, $\Sigma K$ – загальна сума засобів, вкладених в майно підприємства (загальний капітал) в аналізованому періоді, $ДПК$ – розмір довгострокових позикових коштів підприємства в аналізованому періоді; $ГК$ – розмір грошових коштів та їх еквівалентів в аналізованому періоді; $ПЗ$ – поточні зобов’язання підприємства в аналізованому періоді; $ДМП$ – розмір доходів майбутніх періодів підприємства; $OA$ – розмір оборотних активів підприємства в аналізованому періоді; $ВМП$ – розмір витрат майбутніх періодів підприємства |          |                            |         |                                                               |
| Кадрова складова                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |          |                            |         |                                                               |
| Людський капітал                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | $k_9$    | $Ч_{ФАХ} / Ч * 100\%$      | 47%     | середньогалузеве значення                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_{10}$ | $Ч_{ДіР} / Ч * 100\%$      | 20%     | на основі існуючих в економічних джерелах нормативних значень |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_{11}$ | $Ч_{КВАЛ} / Ч * 100\%$     | 45%     | на основі даних лідерів ринку                                 |
| Фінансові ресурси                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | $k_{12}$ | $B_{ПД} / B_{IH} * 100\%$  | 6%      | середньогалузеве значення                                     |
| $Ч$ , $Ч_{ФАХ}$ , $Ч_{ДіР}$ , $Ч_{КВАЛ}$ – чисельність працівників відповідно: середньоспискова, які працюють за фахом, задіяні в ДіР, пройшли підготовку та підвищення кваліфікації; $B_{ПД}$ – витрати на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності в аналізованому періоді                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |          |                            |         |                                                               |
| Науково-технічна складова                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |          |                            |         |                                                               |
| Організаційний капітал                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | $k_{13}$ | $HMA_{TOT} / HOA$          | 0,1     | на основі існуючих в економічних джерелах нормативних значень |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | $k_{14}$ | $HMA_{TOT} / HMA_{PER}$    | 0,5     |                                                               |
| Фінансові ресурси                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | $k_{15}$ | $B_{ДіР} / B_{IH} * 100\%$ | 4%      | середньогалузеве значення                                     |

$T_{TOT}$ ,  $T_{PER}$ ,  $T_{BV}$ ,  $T_{KP}$  – вартість техніки відповідно: поточна, первісна, введенної за аналізований період, на кінець аналізованого періоду;  $ЧД$ ,  $ЧД_{IH}$  – чистий дохід підприємства від реалізації послуг відповідно: в аналізованому періоді, від послуг здійснених з використанням інноваційних технологій;  $B_{MOI}$  – витрати на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення в аналізованому періоді;  $B_{IH}$  – загальні витрати на інновації в аналізованому періоді

$BK$  – розмір власних коштів підприємства в аналізованому періоді,  $\Sigma K$  – загальна сума засобів, вкладених в майно підприємства (загальний капітал) в аналізованому періоді,  $ДПК$  – розмір довгострокових позикових коштів підприємства в аналізованому періоді;  $ГК$  – розмір грошових коштів та їх еквівалентів в аналізованому періоді;  $ПЗ$  – поточні зобов'язання підприємства в аналізованому періоді;  $ДМП$  – розмір доходів майбутніх періодів підприємства;  $OA$  – розмір оборотних активів підприємства в аналізованому періоді;  $ВМП$  – розмір витрат майбутніх періодів підприємства

$Ч$ ,  $Ч_{ФАХ}$ ,  $Ч_{ДІР}$ ,  $Ч_{КВАЛ}$  – чисельність працівників відповідно: середньоспискова, які працюють за фахом, задіяні в ДІР, пройшли підготовку та підвищення кваліфікації;  $B_{ПД}$  – витрати на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності в аналізованому періоді

Продовження таблиці 1

| 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2               | 3                                              | 4        | 5                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------|----------|--------------------------------------|
| НМА <sub>ПОТ</sub> , НМА <sub>ПЕР</sub> – вартість нематеріальних активів підприємства відповідно поточна, первісна; НОА – вартість всіх необоротних активів підприємства на кінець аналізованого періоду; В <sub>ДіР</sub> – загальні витрати підприємства на ДіР та інші зовнішні знання в аналізованому періоді                               |                 |                                                |          |                                      |
| Організаційно-управлінська складова                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                 |                                                |          |                                      |
| Організаційний капітал                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | k <sub>16</sub> | ΣЧ                                             | 250 осіб | згідно законодавства України         |
| Фінансові ресурси                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | k <sub>17</sub> | B <sub>ІН</sub> / B <sup>0</sup> <sub>ІН</sub> | 1        | згідно результатів досліджень автора |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | k <sub>18</sub> | B <sub>ІН</sub> / ЧД * 100%                    | 3%       | середньогалузеве значення            |
| ΣЧ – середньоспискова чисельність персоналу в аналізованому періоді; B <sub>ІН</sub> , B <sup>0</sup> <sub>ІН</sub> – загальні витрати на інновації відповідно в аналізованому та попередньому періодах                                                                                                                                          |                 |                                                |          |                                      |
| Маркетингова складова                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                 |                                                |          |                                      |
| Реляційний капітал                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | k <sub>19</sub> | ЧД / ΣЧД * 100%                                | 5%       | на основі даних лідерів ринку        |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | k <sub>20</sub> | Π <sub>ПОСТ</sub> / ΣΠ                         | 0,75     |                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | k <sub>21</sub> | ЧД <sub>П</sub> / ЧД                           | 0,7      |                                      |
| ΣЧД – сума чистих доходів від перевезень найближчих підприємств-конкурентів (в т.ч. і досліджуваного підприємства) в аналізованому періоді; Π <sub>ПОСТ</sub> – кількість постійних постачальників; ΣΠ – загальна кількість постачальників, в т.ч. постійних; ЧД <sub>П</sub> – чистий дохід, отриманий від реалізації послуг постійним клієнтам |                 |                                                |          |                                      |

Визначати величину інноваційного потенціалу пропонується за допомогою інтегральних значень інноваційного потенціалу  $\{IP\}$  та його структурних складових  $\{X_j\}$ , розрахунок яких базується на бальних значеннях первинних потенціалоутворюючих показників  $\{a_i\}$ . Для об'єктивної інтерпретації результатів оцінювання отримані значення пропонується порівнювати з показниками інших учасників ринку вантажних автоперевезень за допомогою інструментів кластерного аналізу.

У третьому розділі «Організаційно-економічні засади оцінювання інноваційного потенціалу підприємств транспортної логістики» класифіковано транспортно-логістичні підприємства за рівнем інноваційного потенціалу, розроблено критеріальні межі інтегральних значень інноваційного потенціалу та його структурних складових щодо підприємств транспортної логістики, розроблено методично-практичні рекомендації щодо обґрунтування напрямів активізації інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств відповідно до профілю їх інноваційного потенціалу.

Проведений ієрархічний кластерний аналіз 24 транспортно-логістичних підприємств за рівнем розвитку структурних складових інноваційного потенціалу на кінець 2018 р. з використанням програмного забезпечення Statistica дозволив розподілити досліджувані підприємства на 4 кластери, кожен з яких відповідає певному рівню інноваційного потенціалу, а саме: високому, середньому, низькому та критичному. До перших двох кластерів потрапили всі підприємства, які протягом аналізованого періоду займалися інноваційною діяльністю, тобто були інноваційно-активними. Третій і четвертий кластери утворили інноваційно-неактивні підприємства (рис. 2).

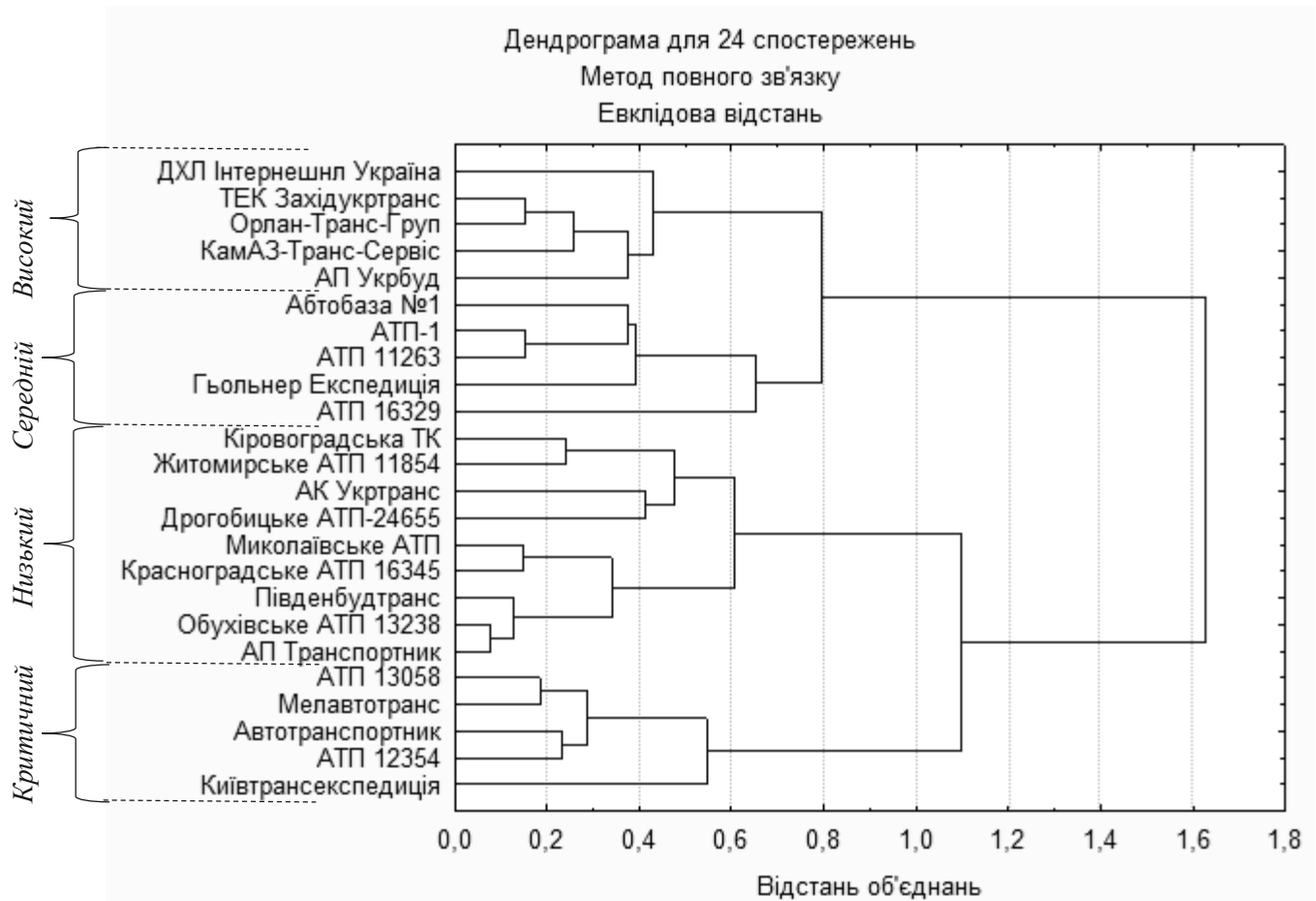


Рисунок 2 – Горизонтальна дендрограма ієрархічного кластерного аналізу транспортно-логістичних підприємств за рівнем розвитку структурних складових інноваційного потенціалу на кінець 2018 р.

За допомогою методу  $k$ -середніх були розроблені критеріальні межі використовуваних характеристик для аналізу відповідності їх рівня завданням інноваційного розвитку підприємства (табл. 2). Аналогічним чином було розроблено шкалу диференціації величини інтегральних значень інноваційного потенціалу для транспортно-логістичних підприємств за встановленими рівнями:  $ІІІ > 4,12$  – високий рівень;  $2,82 < ІІІ \leq 4,12$  – середній рівень;  $1,65 < ІІІ \leq 2,82$  – низький рівень;  $ІІІ \leq 1,65$  – критичний рівень. Використання розробленої шкали для оцінювання рівня інноваційного потенціалу підприємства можливе лише в комплексі з аналізом кожної його складової. На основі значення лише інтегральної оцінки інноваційного потенціалу неможливо прийняти обґрунтовані управлінські рішення стосовно інноваційного розвитку підприємства. Оскільки сфері транспортної логістики притаманний динамічний розвиток, встановлені критеріальні межі слід періодично переглядати для об'єктивності результатів оцінювання.

Таблиця 2 – Критеріальні межі оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства за складовими

| Рівень    | Виробничо-технологічна складова | Фінансова складова                  | Кадрова складова       |
|-----------|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------|
| Високий   | $X_1 > 0,57$                    | $X_2 > 0,89$                        | $X_3 > 0,80$           |
| Середній  | $0,35 < X_1 \leq 0,57$          | $0,67 < X_2 \leq 0,89$              | $0,58 < X_3 \leq 0,80$ |
| Низький   | $0,17 < X_1 \leq 0,35$          | $0,35 < X_2 \leq 0,67$              | $0,41 < X_3 \leq 0,58$ |
| Критичний | $X_1 \leq 0,17$                 | $X_2 \leq 0,35$                     | $X_3 \leq 0,41$        |
| Рівень    | Науково-технічна складова       | Організаційно-управлінська складова | Маркетингова складова  |
| Високий   | $X_4 > 0,51$                    | $X_5 > 0,60$                        | $X_6 > 0,81$           |
| Середній  | $0,28 < X_4 \leq 0,51$          | $0,24 < X_5 \leq 0,60$              | $0,54 < X_6 \leq 0,81$ |
| Низький   | $0,07 < X_4 \leq 0,28$          | $0,04 < X_5 \leq 0,24$              | $0,39 < X_6 \leq 0,54$ |
| Критичний | $X_4 \leq 0,07$                 | $X_5 \leq 0,04$                     | $X_6 \leq 0,39$        |

Проведений кластерний аналіз транспортно-логістичних підприємств за рівнем інноваційного потенціалу дозволив виділити якісні характеристики профілю інноваційного потенціалу підприємств кожного рівня та відповідно до них розробити рекомендації щодо альтернатив інноваційного розвитку названих підприємств (табл. 3).

Таблиця 3 – Альтернативи інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств залежно від рівня інноваційного потенціалу

|                                                            |           | Рівень інноваційного потенціалу                                                                                                 |                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                            |           | Високий                                                                                                                         | Середній                                                                                                                                                  | Низький                                                                                                                                              | Критичний                                                                                                                               |
| Рекомендації для підвищення рівня інноваційного потенціалу |           | Проведення організаційно-управлінських заходів для усунення слабких сторін та ефективного впровадження у діяльність нововведень | Посилення науково-технічної складової, насамперед, за рахунок впровадження сучасних ІТ-технологій для автоматизації логістичної діяльності та комунікацій | Активізація інноваційної діяльності за рахунок глибинної трансформації техніки і обладнання для роботи з вантажами на всіх етапах ланцюга постачання | Варто переглянути всі внутрішні фактори, що можуть сприяти інноваційному розвитку, навіть ті, що регулюють форму власності підприємства |
| Альтернативні інноваційні стратегії                        |           |                                                                                                                                 |                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                         |
| Інноваційна активність підприємства                        | Висока    | Стратегія інноваційного лідерства                                                                                               | Опортуністична інноваційна стратегія                                                                                                                      |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                         |
|                                                            | Середня   | Імітаційна інноваційна стратегія                                                                                                | Захисна інноваційна стратегія                                                                                                                             |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                         |
|                                                            | Неактивна |                                                                                                                                 |                                                                                                                                                           | Традиційна інноваційна стратегія                                                                                                                     | Залежна інноваційна стратегія                                                                                                           |

Для забезпечення ефективності процесу управління транспортно-логістичним підприємством систематизовано заходи його розвитку за пріоритетністю відповідно до рівня наявного потенціалу. Із зростанням рівня інноваційного потенціалу, зростає і кількість доступних підприємству можливостей щодо розвитку. Найменше можливостей у підприємств з низьким та критичним рівнем інноваційного потенціалу, оскільки основною перешкодою на шляху таких підприємств залишається нестача фінансових ресурсів. Для транспортно-логістичних підприємств в умовах обмеженості фінансових ресурсів запропоновані заходи повинні впроваджуватися поступово (відповідно до пріоритетності) в міру нарощування інноваційного потенціалу.

Розроблені методичні положення та практичні рекомендації щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства було апробовано на ПАТ «КВК «Рapid». За результатами оцінювання інтегральне значення інноваційного потенціалу підприємства склало 4,46, що згідно з розробленими критеріальними межами відповідає високому рівню розвитку. При детальному аналізі рівня розвитку складових інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» виявлено, що підприємство відстає за рівнем розвитку кадрової та маркетингової складових. Отже, для забезпечення збалансованості наявного інноваційного потенціалу менеджменту підприємства варто в першу чергу звернути увагу на заходи з його розвитку в рамках названих складових з найвищим пріоритетом. А саме: створення комплексної системи підготовки та підвищення кваліфікації персоналу, системи мотивації інноваторів; посилення співпраці в рамках ДіР з іншими установами та організаціями; внесення змін до існуючої організаційної структури; створення маркетингових та інноваційних відділів, міжвідомчих груп для координації проєктів; посилення старих та створення нових зв'язків; впровадження нових послуг та вихід на нові ринки. Для прогнозування очікуваних результатів від впровадження запропонованих заходів пропонується використовувати імітаційне моделювання. Так результати імітаційного моделювання довели, що створення відділу інноваційного маркетингу на ПАТ «КВК «Рapid» дозволить підвищити рівень його інноваційного потенціалу до 4,62.

Діяльність підприємства характеризується невисокою інноваційною активністю. Тому згідно з розробленою матрицею альтернатив вибору інноваційної стратегії для транспортно-логістичних підприємств для ПАТ «КВК «Рapid» на даному етапі розвитку найкраще підходить імітаційна інноваційна стратегія. У перспективі підвищення інноваційної активності ПАТ «КВК «Рapid» за рахунок поступового впровадження запропонованих заходів дозволить підприємству перейти від становища імітатора до генерації власних творчих можливостей, тобто до впровадження стратегії лідера-інноватора.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і вирішено актуальне економічне завдання щодо обґрунтування теоретико-методичних засад та розроблення методичного інструментарію оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. Отримані науково-практичні результати свідчать про



досягнення мети, виконання поставлених задач та дозволяють сформулювати такі основні висновки:

1. Інновації у сфері транспортних послуг не можна ототожнювати з інноваціями промислових підприємств, оскільки інноваційна діяльність на транспорті має ряд відмінностей у порівнянні з промисловістю. Так на відміну від промислових підприємств, транспортним підприємствам у зв'язку зі специфікою їх діяльності в більшій мірі притаманні процесні інновації. Технологічні інновації транспортних підприємств мають коротший життєвий цикл і розвиваються по циклу оберненому до життєвого циклу товару — спочатку відбувається впровадження нової технології (процесної інновації), а потім вона призводить до нової послуги (продуктової інновації). Більшість транспортних підприємств мають низьку власну наукоємність і не мають змоги власними силами створювати інновації, тому перебувають у залежності від постачальників технологій.

2. Узагальнення підходів до визначення сутності категорії «інноваційний потенціал підприємства» дозволило уточнити зміст цієї дефініції. Так інноваційний потенціал розглядається як органічна складова загальноекономічного потенціалу, що має ідентичну з ним структуру, формується під впливом наявних матеріальних та фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу, відображає вже досягнутий рівень інноваційних результатів, і характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку через впровадження досяжних для нього інноваційних рішень. Інноваційний потенціал підприємства є універсальною категорією, а галузеві відмінності діяльності транспортних підприємств стають явними при виборі показників, що характеризують його рівень.

3. На рівень інноваційного потенціалу транспортного підприємства чинять вплив як внутрішні, так і зовнішні фактори, і підприємство повинно прогнозувати та враховувати дію всіх цих факторів при реалізації інноваційної діяльності. Проте, оскільки, підприємство має безпосередній вплив лише на свої внутрішні можливості, оцінювання рівня інноваційного потенціалу підприємства слід проводити на основі внутрішніх факторів, які є основним джерелом його успіху.

4. Проведені дослідження показали, що сучасні методичні підходи до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства мають недоліки, до яких можна віднести наступні: використання лише результативного чи ресурсного підходу при формуванні системи показників для оцінювання інноваційного потенціалу; необґрунтовану кількість та перелік показників, що призводить до занадто узагальненої чи занадто деталізованої оцінки; високий рівень суб'єктивізму за рахунок використання експертних оцінок; необхідність залучення сторонніх консультантів для моніторингу. Крім того, більшість існуючих підходів орієнтуються на діяльність промислових підприємств і не можуть застосовуватися до транспортних підприємств в зв'язку із відмінностями у специфіці їх інноваційної діяльності.

5. Аналіз тенденцій інноваційного розвитку транспортних підприємств України та результатів діяльності вітчизняних інноваційно-активних транспортно-логістичних

підприємств показав, що останнім притаманні ті ж специфічні риси, що і решті підприємств транспортної галузі, а саме: технологічна насиченість, схильність до процесних інновацій, низька власна наукоємність та залежність від постачальників інновацій, обернений життєвий цикл технологічних інновацій. Основними детермінантами інноваційної активності транспортно-логістичних підприємств є: наявність власних і доступність зовнішніх фінансових ресурсів, розмір і структура ринку, розмір підприємства, рівень кваліфікації працівників, доступність зовнішніх знань і партнерів для співпраці.

6. На основі узагальнюючого підходу до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства обґрунтовано систему первинних потенціалоутворюючих показників та їх критеріальних нормативних значень, що враховують особливості функціонування підприємств у сфері транспортної логістики за рахунок чітко визначених кількісних параметрів. Розроблена система містить у собі показники, що характеризують забезпеченість транспортно-логістичного підприємства необхідними для інноваційного розвитку матеріальними та фінансовими ресурсами, інтелектуальним капіталом та вже наявними інноваційними результатами за рахунок складових елементів загальноекономічного потенціалу, та дозволяє при співставленні фактичних значень з нормативними визначити сильні та слабкі аспекти діяльності підприємства для обґрунтування напрямів активізації інноваційного розвитку.

7. Запропонований методичний підхід до оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства на основі інструментів кластерного аналізу було покладено в основу моделі компонентного оцінювання інноваційного потенціалу підприємства. Розроблена модель передбачає використання інтегральних показників та їх динамічних критеріальних меж для ідентифікації рівня розвитку інноваційного потенціалу та його структурних складових (компонент). Використання розроблених на основі методу *k*-середніх динамічних критеріальних меж дозволяє здійснювати моніторинг інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства та визначати рівень розвитку його складових стосовно споріднених підприємств галузі без залучення зовнішніх консультантів лише за даними поточної звітності підприємства.

8. Класифікація транспортно-логістичних підприємств за рівнем інноваційного потенціалу з використанням ієрархічного кластерного аналізу дозволила виділити кількісні та якісні характеристики профілю інноваційного потенціалу та визначити стратегічні альтернативи інноваційного розвитку для підприємств кожного рівня. З метою ефективного управління транспортно-логістичним підприємством було розроблено систему пріоритетності заходів його розвитку відповідно до встановленого рівня інноваційного потенціалу в межах всіх його структурних складових. Практична апробація запропонованих методично-практичних рекомендацій на ПАТ «КВК «Рapid» показала високий рівень їх адекватності, а запропоновані на основі інтерпретації отриманих результатів стратегія, заходи та інструменти її реалізації виявилися актуальними.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### Монографії

1. Комчатних О. В. Розділ 7. Теоретичні аспекти фінансового забезпечення інноваційного розвитку. *Інвестиційно-інноваційна діяльність: теорія, практика, досвід: монографія* / за ред. М. П. Денисенка, Л. І. Михайлової. Суми: ВТД «Університетська книга», 2008. С. 159-175.

### Статті у виданнях іноземних держав

2. Комчатных Е. В. Характеристика инноваций в транспортной отрасли. *Intellectus*. Chisinau: AGEPI, 2018. № 2. С.69-74.

3. Комчатных Е. В. Формирование инновационного потенциала транспортного предприятия. *Экономика. Управление. Инновации*. Минск: Минский инновационный университет, 2018. № 1 (3). С.55-60.

4. Комчатных Е. В. Факторы инновационного развития транспортных предприятий. *Экономика и банки*. Пинск: ПолесГУ, 2018. № 1. С. 47-52.

### Статті у наукових фахових виданнях України

5. Денисенко М. П., Комчатних О. В. Інноваційний потенціал: сутність та класифікація. *Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»*. Луцьк: Луцький НТУ, 2006. Вип. 3 (10). Ч. 1. С.128-137. (Особистий внесок автора: визначено місце та роль інноваційного потенціалу в загальному потенціалі підприємства, його основні структурні елементи).

6. Комчатних О. В. Сутнісна характеристика інноваційного потенціалу підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2008. Вип. 17 (1). С. 322-326.

7. Комчатних О. В. Визначення економічної сутності інновацій. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2009. Вип. 19 (1). С. 180-183.

8. Комчатних О.В. Оцінювання рівня інноваційного потенціалу підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2010. Вип. 21 (1). С. 340-344.

9. Комчатних О. В. Розвиток автотранспортного комплексу України. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2011. Вип. 24(1). С. 332-335.

10. Левчук Н. М., Комчатних О. В. Інноваційна діяльність як чинник підвищення конкурентоспроможності підприємства. *Вісник Національного транспортного університету*. Київ: НТУ, 2011. Вип. 24 (1). С. 352-355. (Особистий внесок автора: обґрунтовано важливість здійснення інноваційної діяльності для забезпечення конкурентоспроможності підприємства).

11. Комчатних О. В. Графоаналітичний метод оцінки інноваційного потенціалу підприємства. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки»*. Київ: НТУ, 2014. Вип. 30(2). С. 104-110.

12. Комчатних О. В. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Серія «Економічні науки»*. Київ: НТУ, 2015. Вип. 16 (2) С. 41-47.

13. Комчатних О. В., Редько Н. О. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Економіка та управління на транспорті*. Київ: НТУ, 2016. Вип. 3. С. 148–153. (Особистий внесок автора: проаналізовано сучасний стан розвитку транспортного комплексу України).

14. Полонський В. Г., Павлюк В. І., Комчатних О. В. Міжнародний підхід до інноваційного розвитку України. *Економіка та управління на транспорті*. Київ: НТУ, 2017. Вип. 5. С. 68–74. (Особистий внесок автора: визначено сучасний стан та існуючі перспективи інноваційного розвитку України).

15. Комчатних О. В. Методичні підходи до оцінки інноваційного потенціалу підприємства. *Економіка та управління на транспорті*. Київ: НТУ, 2018. Вип. 7. С. 147–154.

16. Комчатних О. В. Кластерний аналіз в оцінюванні інноваційного потенціалу підприємств транспортної логістики. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія «Економічні науки»*. Київ: ТОВ «Центр учбової літератури», 2019. № 2 (22). С. 31–37.

17. Комчатних О. В. Особливості інноваційної діяльності в сфері транспортної логістики. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент»*. Одеса: МГУ, 2019. № 36. С. 13–20.

18. Комчатних О. В. Компонентне оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія «Економічні науки»*. Київ: ТОВ «Центр учбової літератури», 2019. № 10 (30). С. 26–30.

#### **Статті у електронних фахових виданнях України**

19. Комчатних О. В. Сутнісна характеристика та класифікація інновацій в сфері транспортних послуг. *Ефективна економіка*. 2018. № 4 (електронне видання). URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6255>

20. Комчатних О. В. Фінансування інноваційного розвитку транспортних підприємств України. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2018. № 22 (електронне видання). URL: <http://global-national.in.ua/issue-22-2018>

#### **Опубліковані праці апробаційного характеру**

21. Комчатних О. В. Визначення сутності інноваційних процесів. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Пріоритетні напрями розвитку змішаної економіки: збірник наукових праць Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 18-19 жовтня 2007 р.)*. Київ: КНУТД, 2007. №5. С. 249-254.

22. Комчатних О. В. Місце інноваційного потенціалу в економічному потенціалі підприємства. *LXV наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: тези доп.* Київ: НТУ, 2009. С. 280.

23. Комчатних О. В. Теоретичні основи визначення поняття «інновація». *LXVI наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та*

*співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: тези доп.* Київ: НТУ, 2010. С. 276.

24. Комчатних О. В. Визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства. *LXVII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: тези доп.* Київ: НТУ, 2011. С. 278.

25. Комчатних О. В. Визначення сутності поняття «інноваційна діяльність». *LXVIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету: тези доп.* Київ: НТУ, 2012. С. 318.

26. Комчатних О. В. Інноваційний розвиток промислових підприємств України. *Антикризове управління економікою України: нові виклики: матеріали III Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Київ, 15-17 грудня 2015 р.).* Київ: КНЕУ, 2015. С. 241-243.

27. Комчатних О. В., Редько Н. О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної системи України. *Інноваційна економіка: макро-, мезо- та мікрорівні: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Херсон, 10-11 грудня 2015 р.).* Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. С. 19-22. (Особистий внесок автора: досліджено сучасний стан розвитку транспортної системи України).

28. Комчатних О. В., Редько Н. О. Роль персоналу в інноваційному розвитку підприємства. *Сучасні наукові погляди на економічний розвиток країни: теорії та пропозиції: матеріали доп. Міжнар. наук.-практ. конф. Ч. 1. (м. Ужгород, 11-12 грудня 2015 р.).* Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2015. С. 139-142. (Особистий внесок автора: досліджено важливість кадрової складової для інноваційного розвитку підприємства).

29. Комчатних О. В. Розвиток транзитних перевезень в Україні. *Сучасні концепції управління економічним розвитком країни: збірник тез наукових робіт учасників Всеукр. наук.-практ. конф. Ч. 1 (м. Одеса, 22-23 січня 2016 р.).* Одеса: ГО «Центр економічних досліджень та розвитку», 2016. С. 39-41.

30. Комчатних О. В. Інноваційний розвиток транспортної галузі України. *Пріоритетні напрями формування інноваційної моделі розвитку економіки постсоціалістичних країн: матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю для студентів, аспірантів та молодих учених (м. Черкаси, 4 лютого 2016 р.).* Черкаси: ЧНУ імені Богдана Хмельницького, 2016. С. 27-28.

31. Комчатних О. В. Обстеження інноваційної діяльності транспортних підприємств за міжнародною методологією. *Системи забезпечення управління підприємством: сучасний стан та перспективи розвитку: збірник наукових праць Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Харків, 21 квітня 2016 р.)* Харків: ХІБМ, 2016. С. 276-282.

32. Комчатних О. В. Державна фінансова підтримка інноваційного розвитку транспортної галузі України. *Фінансове забезпечення діяльності суб'єктів*

господарювання: збірник матеріалів IV Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Кременчк, 18-20 лютого 2016 р.). Кременчук: Кременчуцький національний університет ім. М. Остроградського, 2016. С. 63-65.

33. Комчатних О. В. Джерела фінансування інноваційної діяльності транспортних підприємств України. *Розвиток соціально-економічних систем у трансформаційних умовах*: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. студентів і молодих учених (м. Бердянськ, 27-28 січня 2016 р.) Бердянськ : Видавець Ткачук О.В., 2016. С. 145-146.

34. Комчатних О. В. Графоаналітичний підхід до оцінки інноваційного потенціалу підприємства. *Економіка в контексті інноваційного розвитку: стан та перспективи*: матеріали доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. Ч. 2 (м. Ужгород, 12-13 лютого 2016 р.). Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2016. С. 17-20.

35. Комчатних О. В. Інноваційна діяльність і розвиток транспортних підприємств України. *Пріоритети інституційного розвитку національних економік в умовах євроінтеграції*: матеріали V-ї Міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих учених-економістів (м. Чернівці, 14-16 квітня 2016 р.). Чернівці: ЧНУ, 2016. С. 67-69.

36. Комчатних О. В. Обстеження інноваційної діяльності підприємств України за міжнародною методологією. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та бізнесі*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. Ч. 2 (м. Київ, 21-22 квітня 2016 р.) Київ: Видавничий центр КНУКіМ, 2016. С. 80-95.

37. Комчатних О. В. Фінансове забезпечення інноваційного розвитку транспортних підприємств України. *Інформаційні технології в культурі, мистецтві, освіті, науці, економіці та праві*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19-20 квітня 2018 р.). Київ: Видавничий центр КНУКіМ, 2018. С. 199-201.

38. Комчатних О. В. Чинники інноваційного розвитку транспортних підприємств України. *Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми комерціалізації науково-технічних розробок*: тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 17-19 травня 2018 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2018. С. 60-62. (електронне видання). URL: [http://mo.lp.edu.ua/science/zb\\_vii-mntk.html](http://mo.lp.edu.ua/science/zb_vii-mntk.html)

39. Комчатних О. В. Генезис теорії інновацій в сфері послуг. *Стратегії та інновації: актуальні управлінські практики*: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 28 квітня 2018 р.). Кривий Ріг: ДонНУЕТ, 2018. С. 511-513.

40. Комчатних О. В. Еволюція логістичних операторів як чинник інноваційного розвитку економіки. *Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі*: матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Київ, 13 березня 2019 р.). Київ: КНТЕУ, 2019. С. 53-55. (електронне видання). URL: <https://knute.edu.ua/file/NjY4NQ==/821cc3af38edb786486730ac715cb8b9.pdf>

41. Комчатних О. В. Управління інноваційним розвитком автотранспортного підприємства. *Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи*: матеріали III Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. молодих учених (м.

Львів, 23-24 квітня 2019 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2019. С. 124-125. (електронне видання). URL: <https://www.inem.lviv.ua/forum/viewforum.php?f=93>

42. Комчатних О. В. Інновації в транспортній логістиці: джерела виникнення та шляхи поширення. *Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури*: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 23-25 травня 2019 р.). Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2019. С. 331-332. (електронне видання). URL: [https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/123456789/10910/1/Rozvytok\\_innovatsiinoi.pdf](https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/123456789/10910/1/Rozvytok_innovatsiinoi.pdf)

43. Комчатних О. В. Оцінка інноваційного потенціалу як інструмент управління інноваційним розвитком транспортного підприємства. *Економіка і управління в умовах глобалізації*: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Кривий Ріг, 15 травня 2019 р.). Кривий Ріг: ДонНУЕТ, 2019. С. 102-105.

44. Комчатних О. В. Тенденції інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств України. *Проблеми і перспективи інноваційного розвитку економіки в контексті інтеграції України в Європейський науково-інноваційний простір*: матеріали XXIV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19-21 червня 2019 р.). Київ: Видавництво «Фенікс», 2019. С. 122-127.

#### **Додатково відображаються наукові результати дисертації**

45. Зюзіна В. П., Комчатних О. В., Редько Н. О. Стимулювання інноваційної діяльності на підприємстві. *Економіка та управління на транспорті*. Київ: НТУ, 2016. Вип. 2. С. 56-62. (Особистий внесок автора: визначено проблеми та напрями стимулювання інноваційної діяльності підприємств; запропоновано механізм стимулювання інноваційної діяльності підприємства).

46. Полонський В. Г., Комчатних О. В. Сучасний погляд на проблему створення інтелектуального бізнесу. *Економіка та управління на транспорті*. Київ: НТУ, 2016. Вип. 2. С. 213-219. (Особистий внесок автора: розглянуто важливість науково-технічного потенціалу для розвитку підприємства).

### **АНОТАЦІЯ**

**Комчатних О.В. Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Національний транспортний університет Міністерства освіти і науки України, Київ, 2020.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методичних і практичних рекомендацій щодо оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств.

Досліджено економічну сутність, особливості виникнення та поширення інновацій у сфері транспортних послуг. Узагальнено теоретичні та методичні підходи до визначення сутності та оцінювання інноваційного потенціалу транспортного підприємства. Досліджено специфічні риси та загальні тенденції інноваційного розвитку

транспортних підприємств України. Розроблено систему показників та методично-практичні рекомендації щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. Обґрунтовано динамічні критеріальні межі для ідентифікації рівня інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. Визначено пріоритетні напрями розвитку транспортно-логістичних підприємств в залежності від рівня їх інноваційного потенціалу.

**Ключові слова:** інновації, інноваційний потенціал підприємства, транспортне підприємство, транспортно-логістичне підприємство, кластерний аналіз.

## АННОТАЦИЯ

**Комчатных Е.В. Оценка инновационного потенциала транспортно-логистического предприятия. - Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Национальный транспортный университет Министерства образования и науки Украины, Киев, 2020.

Диссертационная работа посвящена разработке теоретико-методических и практических рекомендаций по оценке инновационного потенциала транспортно-логистических предприятий.

Исследована экономическая сущность, особенности возникновения и распространения инноваций в сфере транспортных услуг. Обобщены теоретические и методические подходы к определению сущности и оценке инновационного потенциала транспортного предприятия. Исследованы специфические черты и общие тенденции инновационного развития транспортных предприятий Украины. Разработано систему показателей и методично-практические рекомендации компонентной оценки инновационного потенциала транспортно-логистического предприятия. Обоснованы динамические критериальные границы для идентификации уровня инновационного потенциала транспортно-логистического предприятия. Определены приоритетные направления развития транспортно-логистических предприятий в зависимости от уровня их инновационного потенциала.

**Ключевые слова:** инновации, инновационный потенциал предприятия, транспортное предприятие, транспортно-логистическое предприятие, кластерный анализ.

## ABSTRACT

**Komchatnykh O.V. Evaluation of innovative potential of transport and logistics enterprise. – Manuscript.**

Dissertation for the degree of a candidate of economic sciences in the specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (by types of economic activities). – National Transport University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2020.



The dissertation is devoted to the development of theoretical, methodological and practical recommendations for evaluating the innovative potential of transport and logistics enterprises.

The genesis of theory, economic nature, sources of origin and classification features of innovations in the field of transport services are investigated. The author gives the definition of enterprise's innovative potential, which summarizes the existing approaches, namely: it is an organic component of the general economic potential which has an identical structure with it, is formed under the influence of available material and financial resources, intellectual capital, reflects already achieved level of innovative results, and characterizes the enterprise's potential for development through the implementation of available innovative solutions. It is determined that the innovation potential of the enterprise is a universal category and the sectoral differences in the activity of transport enterprises become apparent only when choosing indicators of its level identification.

The tendencies of transport enterprises' innovative development in Ukraine are analyzed, the basic laws and determinants of innovative activity in the field of transport logistics are investigated. It is determined that the transport logistics enterprises have the same features as all the other transport enterprises do, namely: technological saturation, propensity for process innovation, low level of the own scientific intensity and dependence on suppliers of innovations, reversed life cycle of technological innovations. The main determinants of the transport and logistics companies' innovative activity are: availability of internal and external financial resources, size and structure of the market, size of the enterprise, level of qualification of employees, availability of external knowledge and partners for cooperation.

Methodological and practical recommendations for the component evaluation of the transport and logistics enterprise's innovative potential are substantiated. The system of primary potential-forming indicators and their criterion normative values has been formed, taking into account peculiarities of enterprises' functioning in the field of transport logistics due to clearly defined quantitative parameters. The developed system includes indicators characterizing the provision of transport and logistics enterprise necessary for material and financial resources' innovative development, intellectual capital and already existing innovative results at the expense of constituent elements of the general economic potential, and allows to compare the strengths and weaknesses in activity of the enterprise when comparing actual values with the normative ones for substantiation of activation directions of its innovative development.

A component evaluation model for defining the innovative potential of transport and logistics enterprise based on cluster analysis tools has been developed. The developed model assumes the use of integral indicators and their dynamic criterion boundaries to identify the level of innovative potential development and its structural components (production-technological, financial, personnel, scientific-technical, organizational-management and marketing).

Transport-logistic enterprises are classified according to the level of innovative potential using hierarchical cluster analysis. Using the *k*-means method, the criterion limits of integral

values of the innovation potential and its structural components have been developed to analyze the correspondence of their level to the tasks of the enterprise's innovative development. Quantitative and qualitative characteristics of the innovation potential profile of transport and logistics enterprises of each level (high, medium, low and critical) have been determined.

Methodological and practical recommendations on alternatives of innovative development of transport-logistic enterprises of each level are developed on the basis of the matrix of innovative activity level independence and results of evaluation of the enterprise's innovative potential. The system of priority of transport-logistic enterprises' development measures in accordance with the established level of innovative potential within all its structural components has been designed.

**Keywords:** innovations, innovative potential of enterprise, transport enterprise, transport-logistic enterprise, cluster analysis.

Підписано до друку 19.10.2020 р. Формат 60x84/16  
Папір офсетний №1. Гарнітура Times.  
Вк. 11. Наклад 100. Зам. 4983

---

Редакційно-видавничий відділ НТУ  
01010, Україна, Київ, вул. М. Бойчука, 39, тел. +(38044) 284 26 26