

Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України

Національний транспортний університет
Міністерства освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КОМЧАТНИХ ОЛЕНА ВІКТОРІВНА

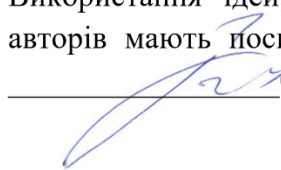
УДК 330.341.1:656.13

ДИСЕРТАЦІЯ
ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА

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

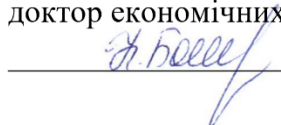
Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень.
Використання ідей, результатів і текстів інших
авторів мають посилання на відповідне джерело

 О. В. Комчатних

Науковий керівник –
Левчук Наталія Миколаївна,
кандидат економічних наук,
доцент

Ідентичність всіх примірників дисертації засвідчую
в.о. Вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради Д 26.059.04
доктор економічних наук

 Н. М. Бондар

Київ – 2020

АНОТАЦІЯ

Комчатних О.В. Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

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 поглибленню теоретичних основ та розробленню методичних і практичних рекомендацій щодо оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства, результатом застосування яких є вирішення проблеми активізації інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств за рахунок обґрунтування стратегічних завдань, заходів та інструментів їх реалізації відповідно до якісних характеристик профілю інноваційного потенціалу названих підприємств.

Досліджено генезис теорії інноваційного розвитку, економічну сутність, джерела виникнення та класифікаційні ознаки інновацій в сфері транспортних послуг. Сформульовано авторське визначення інноваційного потенціалу підприємства, що узагальнює існуючі дотепер підходи, а саме: 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. Визначено, що інноваційний потенціал підприємства є універсальною категорією, а галузеві відмінності діяльності транспортних підприємств стають явними лише при виборі показників ідентифікації його рівня. Узагальнено науково-методичні засади та практичний інструментарій оцінювання інноваційного потенціалу підприємства.

Проведено аналіз тенденцій інноваційного розвитку транспортних підприємств України, досліджено основні закономірності та детермінанти інноваційної діяльності в сфері транспортної логістики. Визначено, що 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.

Обґрунтовано методичні і практичні рекомендації щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства. Сформовано систему первинних потенціалоутворюючих показників та їх критеріальних нормативних значень, що враховують особливості функціонування підприємств в сфері транспортної логістики за рахунок чітко визначених кількісних параметрів. Розроблена система містить в 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 його інноваційного розвитку.

Розроблено модель компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства на основі інструментів кластерного аналізу. Розроблена модель передбачає використання інтегральних показників та їх динамічних критеріальних меж для ідентифікації рівня розвитку інноваційного потенціалу та його структурних складових (виробничо-

технологічної, фінансової, кадрової, науково-технічної, організаційно-управлінської та маркетингової).

Класифіковано транспортно-логістичні підприємства за рівнем інноваційного потенціалу з використанням ієрархічного кластерного аналізу. За допомогою методу k -середніх розроблено критеріальні межі інтегральних значень інноваційного потенціалу та його структурних складових для аналізу відповідності їх рівня завданням інноваційного розвитку підприємства. Визначено кількісні та якісні характеристики профілю інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств кожного рівня (високого, середнього, низького та критичного).

Розроблено методично-практичні рекомендації щодо альтернатив інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств кожного рівня на основі матриці взаємозалежності рівня інноваційної активності та результатів оцінювання інноваційного потенціалу підприємства. Розроблено систему пріоритетності заходів розвитку транспортно-логістичних підприємств відповідно до встановленого рівня інноваційного потенціалу в межах всіх його структурних складових.

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.).

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

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

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

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).

ABSTRACT

Komchatnykh O.V. Evaluation of innovative potential of transport and logistics enterprise. – Qualifying scientific work on the rights of a 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 deepening of the theoretical bases and development of the methodological and practical recommendations on the estimation of the transport and logistics enterprise's innovative potential, the result of which is to solve the problem of intensifying the transport and logistics companies' innovative development at the expense of the substantiation of the strategic tasks, actions and their implementation tools in accordance with the qualitative characteristics of the innovation potential of the already mentioned enterprises' profile.

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.

The scientific novelty of the obtained results of the research consists in solving the problem of activating the innovative development of transport and logistics companies on the basis of theoretical bases deepening and developing of the methodological and practical recommendations for the strategic tasks formation, measures and tools for their implementation in accordance with the qualitative characteristics of the innovation potential profile of these enterprises. The most significant results of the study which characterize its novelty and the author's personal contribution are as follows:

Improvement of:

- methodological approach to the component evaluation of the enterprise's innovation potential, which, unlike the existing ones, involves the development of the dynamic criteria limits of the innovation potential integral values and its structural components on the basis of cluster analysis tools. The use of the developed boundaries allows stakeholders to monitor the innovative potential of transport and logistics companies and to identify its structural components' development level in comparison with the related enterprises in this field of activity without the external consultants involvement;

- methodological bases for the quantitative identification of structural components (production-technological, financial, scientific-technical, organizational-managerial, personnel and marketing) of the enterprise's innovative potential by substantiation of the indicators system and their normative values, taking into account the peculiarities of enterprises' functioning in the field of transport logistics and determined quantitative parameters, thereby ensuring the objectivity of the results obtained;

- methodological apparatus for managing the development of the transport and logistics enterprise through the construction of a measures system which allows the enterprise's management in accordance with the established level of the innovative potential within all its structural components and within the established strategic positioning to select the complex of the most priority measures for the implementation, which ensure the further innovative development of the enterprise;

Further developed:

- the concept of the "innovative potential of the enterprise" by generalizing existing approaches to defining its essence was further developed. The difference between the author's definition of the enterprise's innovative potential is that it is considered, on the one hand, as an organic component of the general economic potential, which has an identical structure; is formed under the influence of the available material and financial resources, intellectual capital; reflects the already achieved level of innovation; but, on the other hand, characterizes the potential ability of the enterprise to be developed through the implementation of the achievable innovative solutions;

- evaluating parameters of the innovation potential by establishing the qualitative characteristics of its components within the k -means criterion limits defined by the method. The application of these characteristics allows the determination of the innovative development possible alternatives;

- theoretical principles of the innovation activity organization in the sphere of services through defining the specific features of transport and logistics enterprises' innovative development which included: technological saturation and propensity for

process innovation, low own knowledge intensity and dependence on suppliers of innovations, reversed life cycle of technological innovations. Identification of these features made it possible to develop a system of indicators of transport and logistics enterprise's innovative potential identification;

- classification of transport and logistics enterprises by the level of innovative potential, which, unlike the existing ones, combines in addition to quantitative also qualitative characteristics of the innovation potential profile, which helps to accelerate the process of making informed management decisions to enhance the innovative development of enterprises in the field of transport.

The practical significance of the results obtained. The implementation of the principles, conclusions and recommendations on the evaluation and activation of transport and logistics enterprises' innovative potential, set out in the dissertation, will accelerate the process of making informed management decisions about the development of the named enterprises by implementing the most relevant innovative solutions for them. The scientific results of the dissertation have found their practical application in the Association "Ukrainian Logistics Alliance" (certificate of practical value №48/1 from 28.03.2019) and at a number of Ukrainian transport and logistics enterprises, in particular: PJSC «Transport and forwarding combine «Zahidukrtrans» act of implementation № 03/851 from 28.12.2018), PJSC «Kyiv Production Company «RAPID»(act of implementation № 46/01 from 13.02.2019), PJSC «Avtobasa №1» (act of implementation № 01/1149 from 06.02.2019). Theoretical and practical results of the dissertation were implemented in the educational process in the National Transport University during the preparation and teaching of the disciplines "Economics and innovative activity organization", "Assessment of enterprise potential", "Innovative development of enterprise" .

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

LIST OF PUBLICATIONS ON THE THESIS TOPIC

Monographs

1. Komchatnykh O.V. Section 7. Theoretical aspects of the innovative development financial support. *Investment-innovation activity: theory, practice, experience*: Monograph / red. Denysenko M.P., Mykhailova L.I. Sumy: University Book Publishing House, 2008. pp. 159-175.

Articles in the publishers of the foreign countries

2. Komchatnykh O.V. Characteristic of Innovations in the Transport Sector. *Intellectus*. Chisinau: State Agency On Intellectual Property, 2018. No 2. pp.69-74.

3. Komchatnykh O.V. Formation of innovative potential of transport enterprise. *Economics. Management. Innovations*. Minsk: Minsk Innovation University, 2018. No 1 (3). pp.55-60.

4. Komchatnykh O.V. Factors Of Innovative Development Of Transport Enterprises. *Economy and banks*. Pinsk: Polessky State University, 2018. No 1. pp. 47-52.

Articles in the scientific editions in certain areas

5. Denysenko M.P., Komchatnykh O.V. Innovative potential: essence and classification. *Economic sciences. Economics and Management Series*. Lutsk: Lutsk National Technical University, 2006. Vol. 3 (10). T. 1. pp.128-137. (Author's personal contribution: the innovative potential's place and role in the enterprise's general potential and its basic structural elements are defined).

6. Komchatnykh O.V. Essential characteristics of the enterprise's innovation potential. *The National Transport University Bulletin*. Kyiv: NTU, 2008. Vol. 17 (1). pp. 322-326.

7. Komchatnykh O.V. Defining the innovation economic nature. *The National Transport University Bulletin*. Kyiv: NTU, 2009. Vol. 19 (1). pp. 180-183.

8. Komchatnykh O.V. Assessment of the level of enterprise's innovative potential. *The National Transport University Bulletin*. Kyiv: NTU, 2010. Vol. 21 (1). pp. 340-344.

9. Komchatnykh O.V. Development of the motor transport complex in Ukraine. *The National Transport University Bulletin*. Kyiv: NTU, 2011. Vol. 24(1). pp. 332-335.

10. Levchuk N.M., Komchatnykh O.V. Innovative activity as a factor of increasing the competitiveness of the enterprise. *The National Transport University Bulletin*. Kyiv: NTU, 2011. Vol. 24 (1). pp. 352-355. (Author's personal contribution: the importance of innovation to ensure the enterprise's competitiveness is substantiated).

11. Komchatnykh O.V. Graphoanalytic method of enterprise's innovative potential estimation. *The National Transport University Bulletin*. Kyiv: NTU, 2014. Vol. 30(2). pp. 104-110.

12. Komchatnykh O.V. Innovative development of the transport system in Ukraine. *Projects Management, System Analysis and Logistics. Economic Sciences Series*. Kyiv: National Transport University, 2015. Vol. 16 (2) pp. 41-47.

13. Komchatnykh O.V., Redko N.A. Transit potential of Ukraine: modern situation and prospects of development. *Economics and Transport Management*. Kyiv: NTU, 2016. Vol. 3. pp. 148–153. (Author's personal contribution: the current development's state of the Ukraine's transport complex is analyzed).

14. Polonskiy V.G., Pavliuk V.I., Komchatnykh O.V. International approach to innovative development of Ukraine. *Economics and Transport Management*. Kyiv: NTU, 2017. Vol. 5. pp. 68–74. (Author's personal contribution: the current state and the existing prospects of the innovative development of Ukraine are determined).

15. Komchatnykh O.V. Methodical approaches to the assessment of the innovative potential of the enterprise. *Economics and Transport Management*. Kyiv: NTU, 2018. Vol. 7. pp. 147–154.

16. Komchatnykh O.V. Cluster analysis in the assessment of innovative potential of transport and logistics enterprises. *International Scientific Journal "Internauka". Economic Sciences Series*. Kyiv: Center for Educational Literature, 2019. No 2 (22). pp. 31–37.

17. Komchatnykh O.V. Peculiarities of innovative performance in the sphere of transport logistics. *International Humanitarian University Herald. Economics and Management Series*. Odesa: International Humanitarian University, 2019. No 36. pp. 13–20.

18. Komchatnykh O.V. Component evaluation of innovative potential of transport and logistics enterprise. *International Scientific Journal "Internauka". Economic Sciences Series*. Kyiv: Center for Educational Literature, 2019. No 10 (30). pp. 26–30.

Articles in the electronic scientific editions in certain areas

19. Komchatnykh O.V. Essential characteristic and classification of innovations in the field of transport services. *Efektivna ekonomika*. 2018. No 4 (online). URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6255>

20. Komchatnykh O.V. Financing innovative development of ukrainian transport enterprises. *Global and National Problems of Economy*. 2018. No 22 (online). URL: <http://global-national.in.ua/issue-22-2018>

Approbation publications

21. Komchatnykh O.V. Defining the essence of innovation processes. *Bulletin of the Kyiv National University of Technologies and Design. Development Priorities of a Mixed Economy*. Proceedings of International Scientific and Practical Conference (Kyiv, 18-19th June 2007). Kyiv: KNUTD, 2007. No 5. pp. 249-254.

22. Komchatnykh O.V. The place of innovation potential in the enterprise's economic potential. *Abstracts of the LXV scientific conference of the faculty, postgraduates, students and employees of the separate structural units of National Transport University*. Kyiv: NTU, 2009. 280 p.

23. Komchatnykh O.V. Theoretical bases for defining the concept of "innovation". *Abstracts of the LXVI scientific conference of the faculty, postgraduates, students and employees of the separate structural units of National Transport University*. Kyiv: NTU, 2010. 276 p.

24. Komchatnykh O.V. Innovative potential of enterprise essence determination. *Abstracts of the LXVII scientific conference of the faculty, postgraduates, students and*

employees of the separate structural units of National Transport University. Kyiv: NTU, 2011. 278 p.

25. Komchatnykh O.V. The concept of "innovative activity" definition. *Abstracts of the LXVIII scientific conference of the faculty, postgraduates, students and employees of the separate structural units of National Transport University*. Kyiv: NTU, 2012. 318 p.

26. Komchatnykh O.V. Innovative development of industrial enterprises in Ukraine. *Anti-Crisis Management of Ukrainian Economy: New Challenges*. Proceedings of III-th International Scientific and Practical Internet Conference (Kyiv, 15–17th December 2015). Kyiv: KNEU, 2015. pp. 241-243.

27. Komchatnykh O.V., Redko N.O. The current state and prospects of the Ukrainian transport system development. *Innovative Economy: Macro, Meso and Micro Levels*. Proceedings of International Scientific and Practical Conference (Kherson, 10–11th December 2015) Kherson: Helvetica Publishing House, 2015. pp. 19-22. (Author's personal contribution: the current development's state of the transport system of Ukraine is studied).

28. Komchatnykh O.V., Redko N.O. The personnel's role in the innovative development of the enterprise. *Modern Scientific Views on the Economic Development of the Country: Theories and Proposals*. Proceedings of International Scientific and Practical Conference. T. 1. (Uzhhorod, 11-12th December 2015). Uzhhorod: Helvetica Publishing House, 2015. pp. 139-142. (Author's personal contribution: the importance of the personnel component for the enterprise's innovative development is investigated).

29. Komchatnykh O.V. Ukrainian transit transportation development. *Modern Concepts of Managing the Economic Development of the Country*. Abstracts of All-Ukrainian Scientific and Practical Conference. T. 1. (Odesa, 22-23th January 2016). Odesa: Center for Economic Research and Development, 2016. pp. 39-41.

30. Komchatnykh O.V. Innovative development of the Ukrainian transport industry. *Priority Directions for the Formation of an Innovative Model for the Development of the Economy of Post-Socialist Countries*: Proceedings of II-th All-

Ukrainian Scientific and Practical Conference with International Participation of Students, Postgraduates and Young Scientists (Cherkasy, 4th February 2016). Cherkasy: Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, 2016. pp. 27-28.

31. Komchatnykh O.V. Survey of transport enterprises' innovative activity according to the international methodology. *Enterprise Management Support Systems: Current Status and Development Prospects*. Proceedings of International Scientific and Practical Internet Conference (Kharkiv, 21th April 2016) Kharkiv: Kharkiv Institute of Business and Management, 2016. pp. 276-282.

32. Komchatnykh O.V. State financial support for innovative development of the Ukrainian transport industry. *Financial Support for Business Entities*. Proceedings of IV-th All-Ukrainian Scientific and Practical Conference (Kremenchuk, 18-20th February 2016). Kremenchuk: Kremenchuk Mykhailo Ostrohradskiy National University, 2016. pp. 63-65.

33. Komchatnykh O.V. Sources of financing the innovative activity of Ukrainian transport enterprises. *The Development of Socio-Economic Systems in Transformational Conditions*: Proceedings of V-th International Scientific and Practical Conference of Students and Young Scientists (Berdyansk, 27-28 th January 2016) Berdyansk: Publisher Tkachuk O.V., 2016. pp. 145-146.

34. Komchatnykh O.V. Graphoanalytic approach to estimation of enterprise's innovative potential. *Economics in the Context of Innovative Development: State and Prospects*: Proceedings of International Scientific and Practical Conference. T. 2 (Uzhhorod, 12-13th February 2016). Uzhhorod: Helvetica Publishing House, 2016. pp. 17-20.

35. Komchatnykh O.V. Innovative activity and development of transport enterprises in Ukraine. *Priorities of Institutional Development of National Economies within the Framework of Euro-Integration*: Proceedings of the V-th International Scientific and Practical Conference of Young Economists, Scientists and Students (Chernivtsi, 14-16th April 2016). Chernivtsi: ChNU, 2016. pp. 67-69.

36. Komchatnykh O.V. Survey of the Ukrainian enterprises' innovation activity according to the international methodology. *Information Technology in Culture, Art,*

Education, Science, Economics and Business. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference. T. 2 (Kyiv, 21-22th April 2016) Kyiv: Kyiv National University of Culture and Arts, 2016. pp. 80-95.

37. Komchatnykh O.V. Financial support for Ukrainian transport enterprises' innovative development. *Information Technology in Culture, Arts, Education, Science, Economics and Law*. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Kyiv, 19-20th April 2018). Kyiv: Kyiv National University of Culture and Arts, 2018. pp. 199-201.

38. Komchatnykh O.V. Factors of transport enterprises' innovative development in Ukraine. *Management of Innovation Process in Ukraine: Problems of Commercialization of Scientific and Technical Researches*. Abstracts of the VII-th International Scientific and Practical Conference (Lviv, 17-19th May 2018). Lviv: Lviv Polytechnic Publishing House, 2018. pp. 60-62. (online). URL: http://mo.lp.edu.ua/science/zb_vii-mntk.html

39. Komchatnykh O.V. The genesis of innovation theory in the sphere of services. *Strategies and Innovations: Current Management Practices*: Proceedings of the III-th International Scientific and Practical Conference (Kryvyi Rih, 28th April 2018). Kryvyi Rih: DonNUET, 2018. pp. 511-513.

40. Komchatnykh O.V. Evolution of logistics operators as a factor of innovative economic development. *Logistics of the Future: Effective Trading Solutions*: All-Ukrainian Scientific and Practical Internet Conference (Kyiv, 13th March 2019). Kyiv: KNTEU, 2019. pp. 53-55. (online). URL: <https://knute.edu.ua/file/NjY4NQ==/821cc3af38edb786486730ac715cb8b9.pdf>

41. Komchatnykh O.V. Management of motor transport enterprise's innovative development. *Economic Development of the Country, Regions and Enterprises: Problems and Prospects*. Proceedings of the III-th International Scientific and Practical Internet Conference of Young Scientists (Lviv, 23-24th April 2019 p.). Lviv: Lviv Polytechnic Publishing House, 2019. pp. 124-125. (online). URL: <https://knute.edu.ua/file/NjY4NQ==/821cc3af38edb786486730ac715cb8b9.pdf>

42. Komchatnykh O.V. Innovations in transport logistics: origins and ways of distribution. *Problems of formation and development of innovative infrastructure: Proceedings of the V-th International Scientific and Practical Conference* (Lviv, 23-25th May 2019). Lviv: Lviv Polytechnic Publishing House, 2019. pp. 331-332. (online). URL: https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/123456789/10910/1/Rozvytok_innovatsiinoi.pdf

43. Komchatnykh O.V. Innovation potential assessment as a tool for managing the innovative development of a transport enterprise. *Economics and Management in Globalization Conditions*. Proceedings of the VIII-th International Scientific and Practical Internet Conference (Kryvyi Rih, 15th May 2019). Kryvyi Rih: DonNUET, 2019. C. 102-105.

44. Komchatnykh O.V. Trends of transport and logistics enterprises' innovative development in Ukraine. *Problems and Prospects of Innovative Development of the Economy in the Context of Ukraine's Integration into the European Scientific and Innovative Space*. Proceedings of the XXIV-th International Scientific and Practical Internet Conference (Odesa, 19-21th June 2019). Kyiv: Phoenix Publishing House, 2019. pp. 122-127.

Other publications

45. Ziuzina V.P., Komchatnykh O.V., Redko N.A. Stimulation of innovation activity of enterprises. *Economics and Transport Management*. Kyiv: National Transport University, 2016. Vol. 2. pp. 56-62. (Author's personal contribution: the problems and directions of stimulation of the enterprises' innovative activity are defined; the mechanism of stimulation of the enterprise's innovative activity is offered.).

46. Polonskiy V.G., Komchatnykh O.V. Modern view on the issue of intellectual business formation. *Economics and Transport Management*. Kyiv: National Transport University, 2016. Vol. 2. pp. 213-219. (Author's personal contribution: the importance of scientific and technical potential for the enterprise's development is considered)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	28
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	37
1.1. Інновації в сфері транспортних послуг: економічна сутність, класифікація та джерела виникнення.....	37
1.2. Сутнісна характеристика інноваційного потенціалу транспортного підприємства.....	56
1.3. Сучасні методичні підходи до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства.....	74
Висновки до розділу 1.....	89
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ.....	91
2.1. Тенденції інноваційного розвитку транспортних підприємств України.....	91
2.2. Особливості інноваційної діяльності в сфері транспортної логістики.....	109
2.3. Методичне забезпечення оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства	129
Висновки до розділу 2.....	149
РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ	151
3.1. Удосконалення компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства	151
3.2. Управління розвитком транспортно-логістичних підприємств на основі оцінки їх інноваційного потенціалу.....	169

3.3. Апробація компонентного оцінювання інноваційного потенціалу та впровадження інструментів його розвитку на транспортно-логістичному підприємстві.....	187
Висновки до розділу 3.....	202
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ.....	204
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ.....	208
ДОДАТКИ.....	236

ВСТУП

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. Прибильська, 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» факультету Економіки та права 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, 2016-2018 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.

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 «РАПД» (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 172 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 28 сторінках, 12 додатків займають 50 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Інновації в сфері транспортних послуг: економічна сутність, класифікація та джерела виникнення

Інновації є одним з ключових факторів досягнення і підтримки конкурентних переваг на ринку. Вони є однією з вимог сьогодення для ефективного функціонування підприємства на ринку, а також найціннішими активами сучасного підприємства. Ця цінність пов'язана з роллю, яку вони відіграють для підприємства. Вони допомагають не лише поліпшити якість продуктів і послуг підприємства, а також є засобом виживання та розвитку, реагуючи на швидкоплинні тенденції ринку і адаптуючись до вимог споживачів.

Термін «інновація» відноситься до міждисциплінарних категорій, і сутність цього терміну було описано і розглянуто з багатьох точок зору з використанням різноманітних методів наукового аналізу. Так згідно з лінгвістично-етимологічним аналізом термін «інновація» (лат. *innovatio*; нім., англ. *innovation*) за своєю продуктивною словоутворюючою моделлю побудований як віддієслівний іменник. В його значенні містяться не тільки стан (результат), але й процес, дія [102]. В перекладі з німецької та англійської мови поняття «інновація» означає «введення новацій» або «відновлення новацій».

Вперше термін «інновація» в науку ввів відомий австрійський вчений Й. Шумпеттер [233]. В найвідомішій праці «Теорії економічного розвитку» [234] вчений розглядав інновації як новаторське поєднання капіталу і засобів виробництва у п'яти випадках: впровадження нового продукту, впровадження нового методу створення продукту, відкриття нового ринку, отримання раніше невідомого джерела сировини, створення нових ринкових структур в промисловості. Інновації в розумінні Й. Шумпеттера були невід'ємні від діяльності промислових підприємств, що зрозуміло, адже вони були основою капіталістичної економіки початку XX століття.

Слід зазначити, що думки Й. Шумпетера розвинулися на основі ідей його попередників: видатного українського економіста М. Туган-Барановського [166] та його учня і послідовника російського вченого М. Кондратьєва [97]. М. Туган-Барановський досліджував різні підходи до пояснення циклічного характеру економічного розвитку і дійшов висновку, що попит на капітал залежить від стану технічного прогресу [48, с. 68]. Сутність теорій М. Кондратьєва полягала в тому, що коливання в розвитку економіки насамперед пов'язані з якісними змінами в капіталі та зміною поколінь техніки [48, с. 69]. Однак М. Кондратьєв не зміг повною мірою пояснити причини інтересу підприємців до нових технологій у певні періоди, з'ясувати мотивацію залучення нововведень до виробничої діяльності підприємства. Відсутність цієї ланки в механізмі циклічних коливань економічного розвитку спонукала до подальших досліджень, результатом яких стали інноваційні теорії технологічних змін, основоположниками яких вважаються Й. Шумпеттер, В. Зомбарт і В. Мітчелл. Їх теорія ґрунтувалася на визначальній ролі підприємця для створення і впровадження науково-технічних новинок з метою отримання доходу [173].

Згодом праці Й. Шумпетера [234] стали основою для еволюційної теорії економічних змін, яку розвинули американські дослідники Р. Нельсон та С. Уінтер в своїй праці «Еволюційна теорія економічних змін» [218]. Основною з головних думок праці було те, що успішне нововведення призводить до прибутку за рахунок випередження конкурентів. Серед представників неокласичної (постшумпетерівської) теорії особливе місце належить німецькому вченому Г. Меншу [213], який пов'язував фази в економічному циклі з нововведеннями. На думку вченого з появою нововведень настає фаза економічного зростання, а коли вони вичерпують свій потенціал, виникає фаза застою.

В пізніших теоріях інновацій акцент поступово перемістився від технологічності до людського фактора і необхідності мотивації до інновацій. Так американський вчений П. Друкер [199] зазначав, що паралельно з формуванням інноваційної економіки проходить процес формування інформаційного

суспільства, інновації і підприємництво охоплюють значну частину суспільства, перетворившись на щоденне явище.

Дослідженням інновацій займалося багато вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів. Серед сучасних дослідників поняття розповсюджено два підходи: вузький (статичний), коли інновацію розглядають як кінцевий результат інноваційної діяльності [19, 11, 111, 116, 165, 173, 175, 201]; широкий (динамічний), коли автори ототожнюють її з процесом [36, 42, 103, 127, 134, 178, 180, 186, 224] (Додаток А). Зважаючи на існуючі підходи, автор зазначає, що згідно базової системи категоризації інновацій, інновацією може бути як продукт (інновації-продукти) так і процес (інновації-процеси). Проте поняття інновації не повинно охоплювати етапи її розробки та впровадження, ці етапи більше притаманні таким категоріям як «інноваційна діяльність» та «інноваційний процес» (рис. 1.1).

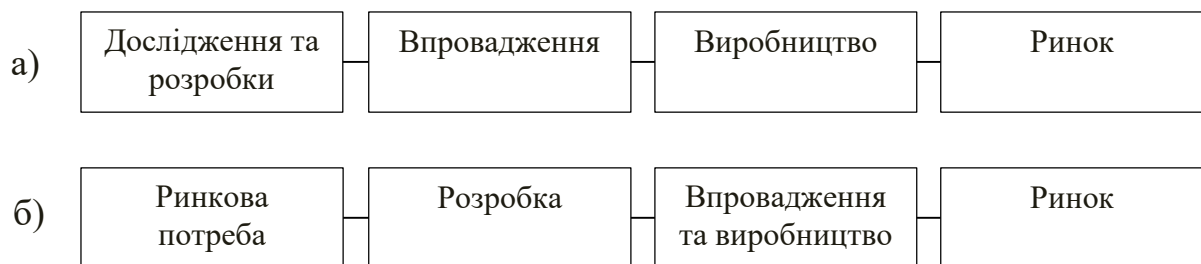


Рисунок 1.1 – Класичні лінійні моделі інноваційного процесу: а) модель інновації, що «виштовхується» на ринок; б) модель інновації, що «породжується» ринком

Джерело: [239]

Міжнародні стандарти в інноваційній сфері також трактують інновацію в статичному контексті, як кінцевий результат інноваційної діяльності. Це зафіксовано у системі «Керівництв» ОЕСР для забезпечення уніфікації підходів до збору даних щодо науково-технічної та інноваційної діяльності, зокрема в «Керівництві Фраскаті» (Fraskati Manuel) [200, с. 19] та в «Керівництві Осло» (Oslo Manuel) [220, с. 27]. Сучасне визначення терміна «інновація» дає Закон України «Про інноваційну діяльність»: інновації – новостворені (застосовані) і

(або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери [140].

Тривалий час вчені-економісти не приділяли особливої уваги дослідженню інновацій в сфері послуг, досліджуючи лише інновації промислових підприємств. Зазвичай у вітчизняній і зарубіжній практиці інновації в сфері послуг розглядалися лише як діяльність, що доповнює виробничі процеси. Однак з розвитком сфери обслуговування по всьому світу і збільшенням потреб суспільства в продуктах цієї сфери, все більше дослідників починає приділяти увагу чинникам її ефективного функціонування, в тому числі інноваціям [248-249].

К. Ванс і А.Тріго [249] зазначають, що, як правило, при дослідженні інновацій в контексті промисловості, їх пов'язують з науковими дослідженнями та розробками, кількістю патентних заявок, і такий само підхід до оцінки інновацій в сфері послуг є необ'єктивним. Ототожнення інновацій сфери послуг та промисловості все частіше піддається критиці, здебільшого з боку зарубіжних науковців. Найбільший внесок в цьому напрямку належить таким вченим, як Є. Майлз [214], Дж. Сундбо [238], Ф. Галлуа [204], які в своїх роботах продемонстрували існування унікальної і важливої інноваційної діяльності в сфері послуг, яка суттєво відрізняється від інноваційної діяльності у промисловості. Проте деякі автори [191] відзначали, що ця різниця не така й велика, оскільки обидва сектори господарювання досить схожі.

Все вищевказане наштовхнуло автора на думку про необхідність зміни класичного у вітчизняній практиці підходу до ототожнення інновацій в сфері послуг з інноваціями промисловості. Проведені дослідження наукової літератури показали, що дійсно існують певні відмінності між інноваціями в сфері послуг та в промисловості – 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.

Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) в останніх редакціях «Керівництва Осло» [220] приділяє не занадто багато уваги інноваціям в сфері послуг, проте зазначає, що вони отримують все більше визнання серед дослідників інновацій. Крім того зазначається, що особливістю діяльності в сфері послуг є розмиття меж між продуктами і процесами, адже процес виробництва і споживання тут відбувається одночасно.

Вітчизняні вчені дослідженнями інновацій в сфері послуг почали займатися зовсім нещодавно. І тут слід відзначити праці таких науковців як К.С. Брензович [14], Т.В. Гринько [32], О.С. Максимчук [32, 108], І.Я. Антоненко, І.Л. Мельник [3]. Проте вони здебільшого зосереджуються на загальних теоріях та тенденціях інноваційної діяльності в цій сфері. Серед зарубіжних науковців, які присвятили свої праці дослідженням цього питання, найбільші здобутки належать таким вченим як К. Ванс, А. Тріго [249], Р. Кумбс [198], Є. Майлз [198, 214], Дж. Сундбо [238], Ф. Галлуа [204], Р. Баррас [193], К. Певвіт [222], Б. Тетер [240].

В дослідженні Р. Кумбса та Є. Майлза [198] наводяться три різні підходи до визначення сутності інновацій послуг: асиміляції, демаркації та синтезу. Підхід асиміляції підкреслює схожість між інноваціями-процесами в промисловості з інноваціями-продуктами в сфері послуг. Підхід демаркації визнає відмінності між інноваціями промисловості та сфери послуг, акцентуючи увагу на організаційній сутності останніх. Згідно підходу синтезу ігноруються особливості інновацій в сфері послуг і вони розглядаються так само як і інновації промисловості. Сам Є.Майлз [214] під інноваціями послуг розуміє нові чи вдосконалені системи надання послуг і відносить до них технологічні інновації, інновації в процесі надання послуги, нові методи створення і надання послуг.

Р. Баррас [193] стверджує, що інновації послуг розвиваються по циклу оберненому до життєвого циклу товару. Тобто спочатку відбувається впровадження нової технології (продукту діяльності промисловості), а потім

вона призводить до нових послуг. Таким чином в сфері послуг інновації-процеси призводять до інновацій-продуктів. Критики цього підходу [204, с. 10] зазначають, що подібні твердження вірні лише для технологічно насичених сфер діяльності.

К. Певвіт [222] зазначає, що більшість підприємств сфери послуг працює у галузях з низькою наукоємністю і залежать від постачальників інновацій, оскільки не мають можливості власними силами займатися дослідженнями і розробками. Дана теорія була допрацьована М. Міоззо та Л. Соет [215], які в сфері послуг виділяють галузі пов'язані з промисловістю (транспорт, зв'язок, торгівля, фінансові послуги тощо) і зазначають, що в розвитку цих галузей зацікавлені постачальники нових технологій. Таким чином підприємства цих галузей приймають участь у створенні інновацій, обслуговуючи промисловість.

Слід виділити низку зарубіжних вчених, які займалися дослідженням сфери послуг в контексті її інноваційного розвитку на основі аналізу статистичних даних. Професор Манчестерського університету Б. Тетер [240] при порівнянні інновацій в сфері послуг і промисловості дійшов до висновку, що підприємства сфери послуг в більшій мірі концентрують увагу на організаційних інноваціях, тоді як промислові надають перевагу інноваціям-продуктам та інноваціям-процесам. До аналогічних висновків в своїх дослідженнях прийшли науковці з Іспанії [197] при порівнянні технологічних інновацій з організаційними та маркетинговими в сфері послуг та промисловості у своїй країні. Також вони відзначали, що промислові підприємства більш схильні до технологічних інновацій (продуктів чи/та процесів), тоді як представники сфери послуг більшу увагу концентрують на організаційних та маркетингових. Дослідження проведені в Швеції [191] також підтвердили ці результати. Норвежські вчені [190] досліджуючи взаємозалежність інновацій і фінансових показників, дійшли висновків, що інновації позитивно впливають на фінансові результати як в промисловості так і в сфері послуг.

Підхід науковців до розгляду підприємств сфери послуг лише як до споживачів інновацій промисловості почав змінюватися лише в останні

десятиліття і тому обґрунтування сутності і класифікації поняття інновацій для цієї сфери діяльності має великі перспективи в подальшому розвитку економічної думки.

Згідно досліджень К. Ванса і А. Тріго [249] підприємства різних галузей сфери послуг мають різний рівень інноваційної активності. Так найбільш інноваційно активними на думку науковців є бізнес-послуги, в той час як транспортні підприємства мають показники нижчі за середні. При цьому кожній галузі сфери послуг притаманний власний рівень наукоємності і іноді вона вища ніж у деяких галузях промисловості.

Сфера послуг багатогранна, тому для неї не можна дати одне всеохоплююче визначення інновацій чи розробити класифікаційні ознаки, що підходять усім інноваціям цієї сфери. На думку автора, різним видам діяльності в сфері послуг притаманні різні риси, обсяги, міри неосяжності продуктів діяльності та потоки знань, а отже і різні інноваційні процеси. Тому далі зосередимось на інноваціях транспортних підприємств, інноваційна діяльність яких власне і є предметом цього дослідження.

Характеризуючи транспортні послуги, варто підкреслити, що вони мають низку особливостей та значно відрізняються від продукції діяльності інших галузей матеріального та нематеріального виробництва:

1. В широкому значенні діяльність транспорту направлена на подолання простору для переміщення людей і вантажів. Продуктом виробничої діяльності транспортних підприємств є транспортні послуги, корисний ефект від яких створює їх споживчу вартість.

2. Нематеріальна форма транспортної продукції поєднує місце, час, обсяги виробництва і споживання транспортних послуг. Тобто, транспортні послуги споживаються під час виробничого процесу.

3. Не зважаючи на нематеріальну форму транспортних послуг, вони, як і будь-яка інша продукція, описуються якісними характеристиками для задоволення потреб споживача: вчасністю, доступністю, зручністю, безпекою тощо.

4. Діяльність транспорту обумовлена появою вторинного попиту. Тобто попит на транспортні послуги залежить від попиту на продукцію інших галузей, потребу в переміщенні якої (чи «до якої» у випадку пасажирських перевезень) він задовольняє. Транспортні послуги збільшують кінцеву вартість бажаного продукту для споживача, створюючи так звану додану вартість.

5. Структура витрат транспортних підприємств значно відрізняється від галузей матеріального виробництва. Крім того існує пряма залежність між витратою матеріально-технічних ресурсів і дорожніми та природно-кліматичними умовами. Крім того діяльність транспортних підприємств характеризуються високою капіталомісткістю, адже для здійснення перевезень необхідні відповідні транспортні засоби.

6. Кожна транспортна послуга носить індивідуальний характер – різноманітність рухомого складу визначає їх якісну неоднорідність та призводить до значних відмінностей у собівартості та рентабельності.

Напрацювань, присвячених інноваціям на транспорті, зовсім мало. В 2008 році С. Вагнер [250] опублікував результати свого дослідження, згідно яких за 40 років лише 6 праць було присвячено інноваціям в діяльності транспорту та логістиці. Тобто можна сказати, що увагу на це питання звернули лише в останнє десятиліття. Вважаємо, що перебуваючи всередині ланцюга поставок, транспортні підприємства поєднують промисловість і сферу послуг. Глобалізація економіки і підвищення конкурентного тиску змусили підприємців шукати нові методи зниження витрат і поліпшення обслуговування споживачів, в тому числі за рахунок логістики. Таким чином логістика стала розглядатися як важливий інструмент в конкурентній боротьбі, що в свою чергу пожвавило конкуренцію між транспортними підприємствами і їх прагнення до інновацій, як основного чинника успіху.

Одним з найгрунтовніших досліджень в цьому напрямі вважаємо працю [196], в якій автори з використанням математичного моделювання і бінарних регресійних моделей аналізують статистичні дані транспортно-експедиційних та логістичних підприємств Турції. Вони довели, що наступні фактори чинять

позитивний вплив на інновації: відкритість зовнішніх джерел інформації, ефективне використання власних джерел інформації, витрати на наукові дослідження і розробки (в т.ч. внутрішні), співпраця у розвитку логістичної мережі, використання фінансової підтримки, кількість співробітників і розмір ринку.

Відповідно до термінології OECD [220] інноваційна діяльність, в тому числі на транспортних підприємствах, складається з наукової (дослідницької), технічної, організаційної, фінансової, маркетингової (комерційної) діяльності, метою якої є впровадження нових або суттєво поліпшених продуктів і процесів. Інновації в транспортній галузі покликані вирішити проблему зростаючих потреб транспортних підприємств в умовах обмежених ресурсів (матеріальних, фінансових, виробничих, людських тощо). Для цих цілей інновації можуть бути спрямовані як на поліпшення вже існуючого потенціалу підприємства, так і на формування нового. Проте краще орієнтуватися на вже існуючий потенціал. Для більш ефективного використання вже існуючого потенціалу транспортного підприємства інновації мають бути направлені на поліпшення транспортних засобів, логістики, організаційних та управлінських методів, маркетингової діяльності, системи фінансування діяльності підприємства тощо.

На основі проведеного вище дослідження, вважаємо за можливе дати власне визначення інновацій в сфері транспортних послуг, а саме – це нові дії, направлені на впровадження нових або удосконалення вже існуючих процесів, що призводять до поліпшення всіх аспектів (економічних, фінансових, технічних, технологічних тощо) діяльності транспортних підприємств для максимального підвищення економічних або соціальних результатів їх функціонування.

Згідно з рекомендаціями «Керівництва Осло» [220, с. 14-16], при обстеженні інноваційної діяльності розрізняють технологічні (продуктові і процесні) та нетехнологічні (маркетингові і організаційні) інновації. Як було сказано вище, продуктом діяльності в сфері послуг є процес, погоджуємося з думкою Л.Л. Покровської [133], що продуктовою інновацією в сфері послуг є

впровадження принципово нових послуг, вдосконалення існуючих послуг шляхом додавання нових функцій або характеристик, значні поліпшення в забезпеченні послуг. До процесних інновацій сфери послуг вчена включає розробку і впровадження виробництва й надання послуг.

Під продуктовими інноваціями транспортного підприємства слід розуміти принципово нові або значно удосконалені процеси перевезень пасажирів або переміщення вантажів, які можуть забезпечити споживачу об'єктивно нові переваги чи можливості. Вони можуть бути пов'язані зі значними покращеннями технічних параметрів та компонентів або надавати нові функціональні можливості.

Процесними інноваціями на транспортному підприємстві можна вважати нові або значно удосконалені виробничі процеси, що призводять до поліпшення якості та ефективності перевезень, тобто до впровадження продуктових інновацій. Вони можуть бути пов'язані зі змінами в техніці, обладнанні, устаткуванні та програмному забезпеченні, в технологіях перевезень, рухомому складі та комбінацією таких змін.

Організаційні інновації на транспортних підприємствах – це нові інструменти у діловій практиці підприємства, орієнтовані на реалізацію нових організаційно-управлінських процесів: організація робочих місць, розподіл повноважень, логістика, управління людськими ресурсами, зміни в організаційній структурі або у зовнішніх відносинах підприємства.

Маркетингові інновації пов'язані зі сферою продаж і маркетингом транспортних послуг. Це нові методи планування транспортних послуг, їх просування, розповсюдження, використання нових моделей ціноутворення.

Слід зазначити, що науковцями приділялося дуже багато уваги дослідженням не лише сутності, а й класифікації інновацій і було запропоновано безліч їх типів. Як було сказано вище, найпершу класифікацію інновацій навів ще Й. Шумпетер [233], виділивши такі види інновацій, як новий продукт, новий метод створення продукту, новий ринок, нове джерело сировини і нові ринкові структури. Також вчений розрізняв базові та вторинні інновації. Його

послідовник Г. Менш [213] розрізняє інновації базові (створюють нові галузі промисловості), поліпшуючі (удосконалюють базові) і псевдоінновації (принципово не змінюють техніко-економічного рівня виробництва).

К. Фрімен [202] класифікує інновації за масштабом на радикальні і поліпшуючі. На думку науковця, радикальні інновації характеризуються революційним характером та проривом, а отже і високими ризиками, тому зустрічаються рідко. Е. Ставаш [235] розрізняє інновації за їх оригінальністю, виділяючи креативні (результат оригінальних рішень) і адаптивні (ґрунтуються на уподібненні і реконструкції). Цей підхід цікавий тим, що був вибудований автором на гіпотезі, що інновації охоплюють не лише сферу промисловості а й інші сфери діяльності.

Пізніше С. Маєрс та Д. Маркіз [217] виділяють три види інновацій: радикальні, інкрементні (поступові) та системні. Можна сказати, що в цій класифікації системні інновації представляють собою аналогію з визначенням технологічних інновацій в сучасній термінології. І саме ця класифікація стала основою для базової класифікаційного поділу інновацій на інновації-продукти та інновації-процеси, в той час як інновації-процеси були поділені на радикальні та інкрементні.

С. Онквист та Дж. Шо [221] розглядають інновації з точки зору продукту і додавали ефект від інновації до споживчих звичок. Відповідно до цього критерію вони виділяли безперервні, динамічно безперервні та перервані інновації. На думку науковців найнижча ймовірність знищення звичок споживачів у безперервних інноваціях, оскільки вони представлені відносно незначними змінами у продукті. Більший ефект мають динамічно безперервні інновації, оскільки в їх основу закладена функціональна зміна продукту. Перервані інновації сприймаються як абсолютно новий продукт з абсолютно новими функціями, що призводить до розвитку нових моделей споживання у нових споживачів.

Цікавою, на думку автора, є класифікація, запропонована Ю. Бажалом [6], який поряд з продуктовими, технологічними, сировинними, організаційними і

збутовими інноваціями виділяє інфраструктурні. Під інфраструктурними інноваціями маються на увазі інновації, що виникають в інфраструктурних галузях: транспорті, зв'язку, інституційних формах поєднання науки і виробництва, освіті, соціальній сфері, політиці тощо.

І. Балабанов [8] спирається на системний підхід при поділі інновацій за двома класифікаційними ознаками: за їх структурною характеристикою (інновації на вході в підприємство, інновації на виході з підприємства, інновації структури підприємства як системи) і за цільовими змінами (технологічні, виробничі, економічні, торговельні, соціальні, інновації у сфері управління).

Г. Морозова, Н. Морозова та Е. Уткін [171] пропонують три класифікаційні ознаки інновацій: за причиною виникнення (реактивні, стратегічні), за предметом і сферою використання (продуктові, ринкові, інновації-процеси), за характером задоволення потреб (наявні, нові).

Авторський колектив на чолі з П. Завліним виділяє наступні ознаки класифікації інновацій [45, с. 19]: за місцем застосування (управлінські, організаційні, соціальні, промислові тощо); за етапом науково-технічного прогресу (наукові, технічні, технологічні, конструкторські, виробничі, інформаційні); за рівнем інтенсивності («бум», слабкі, масові); за темпами реалізації (швидкі, уповільнені, згасаючі, наростаючі, рівномірні, стрибкоподібні); за масштабом (трансконтинентальні, транснаціональні, регіональні, великі, середні, дрібні); за результативністю (висока, низька, стабільна); за ефективністю (економічна, соціальна, екологічна, інтегральна).

Проте розгляд інновацій з точки зору сфери діяльності приводить до необхідності нового погляду на типи інновацій, притаманні саме діяльності транспортних підприємств.

На основі опрацьованих джерел автор пропонує адаптований перелік класифікаційних ознак для інновацій транспортних підприємств (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Класифікація інновацій транспортних підприємств

Класифікаційна ознака	Типи інновацій		Сутність
1	2		3
За характером та сферою застосування	технологічні	продуктові	нові або значно удосконалені процеси перевезень пасажирів або переміщення вантажів, які можуть забезпечити споживачу об'єктивно нові переваги чи можливості
		процесні	нові або значно удосконалені виробничі процеси, що призводять до поліпшення якості та ефективності перевезень, тобто до впровадження продуктових інновацій
	нетехнологічні	організаційні	нові інструменти у діловій практиці підприємства, орієнтовані на реалізацію нових організаційно-управлінських процесів на підприємстві
		маркетингові	нові маркетингові методи у сфері планування, просування та розповсюдження транспортних послуг
За причинами	поточні		впроваджуються для певних змін на підприємстві і направлені на збереження ефективності його діяльності
	примусові		виникають у відповідь на кризові ситуації
	випадкові		виникають при появі можливості а не необхідності
За ефектом	радикальні		проривні зміни, що повністю трансформують методи функціонування підприємства чи транспортної системи
	поступові (інкрементні)		засновані на поліпшенні вже існуючого, здебільшого це модифікації у відповідь на зміни в середовищі
За результатом	автономні		якщо отримане рішення не було результатом пошуку
	індуктивні		створені як відповідь на існуючий попит в результаті досліджень
За діапазоном	стратегічні		стосуються довгострокових інноваційних проектів і забезпечують досягнення стратегічних цілей
	тактичні		стосуються всіх поточних змін в наданні транспортних послуг, використанні технологій та організації діяльності, які допомагають здійснювати ефективне управління і дотримуватися сучасних тенденцій
За процесом	безперервні		виникають при постійному інноваційному процесі
	дискретні		виникають за періодичної інноваційної діяльності підприємства

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
За оригінальністю	новаторські (креативні)	оригінальні результати, які ще не були впроваджені і не використовувалися при наданні транспортних послуг
	адаптивні	результати, що дублюють і адаптують рішення, які вже застосовуються
За масштабом	світові	на світовому рівні
	регіональні	на регіональному рівні
	національні	на національному рівні
	галузеві	на галузевому рівні
	на рівні підприємства	на рівні транспортного підприємства
За місцем розробки	зовнішні	створені поза підприємством
	внутрішні	створені на підприємстві
За результативністю	прибуткові	грошові потоки від впровадження позитивні
	беззбиткові	вигоди від впровадження дорівнюють витратам на впровадження, мають сенс лише за умови отримання додаткового некомерційного ефекту
	неприбуткові (збиткові)	грошові потоки від впровадження негативні, впровадження має сенс лише якщо отриманий некомерційний ефект важливіший за понесені збитки

Джерело: складено автором на основі [203, 205-207, 219, 251]

Слід зазначити, що в сучасній економічній теорії допускається лише базова система категоризації інновацій, згідно якої розрізняють продуктові, процесні, маркетингові та організаційні інновації. Додаткова класифікація інновацій розглядається лише як засіб розширення їх визначень.

На основі опрацьованих праць [32-33, 193, 196], присвячених інноваціям в сфері послуг, і з врахуванням специфіки досліджуваної галузі, автор вважає за можливе навести наступні закономірності, притаманні інноваціям транспортних послуг:

1. Транспортним підприємствам в зв'язку зі специфікою їх діяльності, в більшій мірі притаманні процесні та організаційні інновації. Збільшення чи зменшення ваги цих типів інновацій в їх загальній структурі не може свідчити як про позитивні, так і про негативні тенденції в галузі або на підприємстві. Подібні висновки можна робити лише на основі загальної динаміки обсягів інноваційної діяльності.

2. Більшість інновацій в сфері транспортних послуг, як і в інших сферах нематеріального виробництва, не підлягають патентуванню, що істотно скорочує їх життєвих цикл.

3. Технологічні інновації в сфері транспортних послуг розвиваються по циклу, оберненому до життєвого циклу товару – спочатку відбувається впровадження нової технології (продукту діяльності промисловості), а потім вона призводить до нових послуг. Тобто в сфері транспортних послуг процесні інновації призводять до продуктових.

4. Основною рушійною силою для активізації інноваційної діяльності на транспортних підприємствах є знання. Тому наявність власної бази знань і можливість доступу до зовнішніх джерел інформації відіграє ключову роль в активізації інноваційної діяльності. На підприємстві повинна бути добре налагоджена система отримання і обміну інформацією між його структурними елементами. Вагомим чинником тут також може стати запрошення зовнішніх консультантів.

5. Важливим чинником для здійснення інновацій є наявність висококваліфікованого персоналу. Підприємству потрібні досвідчені спеціалісти які здатні добувати нові знання і використовувати їх на практиці. Постійне підвищення рівня знань і кваліфікації, участь у конференціях і семінарах для обміну досвідом є запорукою майбутнього успіху в інноваційній діяльності. Кваліфікованість кадрів є ключовим моментом для інноваційної діяльності на всіх підприємствах сфери послуг, в тому числі на транспортних.

6. Науково-дослідні роботи, здійснювані власними силами підприємства, позитивно впливають на інновації, навіть якщо в їх результаті не виникає інновація. Ця закономірність ґрунтується на двох попередніх пунктах, оскільки науково-дослідна робота підвищує рівень обізнаності і розширює досвід, необхідний в майбутньому для здійснення інновацій.

7. Придбання результатів досліджень і розробок (ДіР) активізує інноваційну діяльність. Незалежно від того належить підприємство до

промисловості чи сфери послуг, ДіР залишаються ключовим чинником інноваційної діяльності.

8. Витрати на внутрішні і зовнішні ДіР необхідні для інноваційної діяльності. Цей пункт ґрунтується на двох попередніх. Недостатні фінансові витрати на придбання результатів зовнішніх чи проведення внутрішніх ДіР зазвичай є основною перешкодою для транспортних підприємств на шляху до інновацій.

9. Розмір підприємства важливий для здійснення інновацій. Інноваційна діяльність вимагає від підприємств великих витрат ресурсів (фінансових, людських, матеріальних) і тому великі підприємства мають більше шансів в цій сфері.

10. Для здійснення інновацій транспортними підприємствами необхідна тісна співпраця з конкурентами, постачальниками та замовниками, закладами вищої освіти, науковими установами тощо. Інформація отримана з зовнішніх джерел може стати засобом досягнення нових конкурентних переваг підприємством, оскільки може надати нові знання і розширити власну базу даних.

11. Стан і розмір ринку транспортних послуг має значення для здійснення інновацій. По-перше, конкуренція на ринку спонукає підприємства до інновацій і розширює можливості для співпраці. По-друге, відповідно до специфіки діяльності транспортних підприємств, розширення їх діяльності відбувається в географічних масштабах.

В подальшому розглянемо відповідність виділених закономірностей (рис. 1.2) реаліям функціонування вітчизняних транспортних підприємств за допомогою аналізу статистичних даних щодо їх інноваційної діяльності, підтверджені закономірності стануть підґрунтям для вибору показників ідентифікації рівня розвитку інноваційного потенціалу транспортного підприємства.



Рисунок 1.2 – Передумови виникнення інновацій в сфері діяльності транспорту

Джерело: допрацьовано на основі [196]

З точки зору інновацій в сфері транспортних послуг, особливо цікавою для розгляду є сфера діяльності транспортно-логістичних підприємств. Перебуваючи всередині ланцюга постачання, вони виконують роль сполучної ланки між промисловістю і сферою послуг. Динамічний розвиток цієї сфери діяльності змушує підприємства до постійного пошуку нових рішень. По суті, підприємства транспортної логістики мають значний інноваційний потенціал. Однак це, в основному, великі міжнародні компанії, які шукають нові можливості та інноваційні рішення. Більшість же підприємств цієї сфери має низьку інноваційну активність і частіше за все такі підприємства не створюють нові технології, а займаються адаптацією рішень, що виникли в інших сферах діяльності.

Значну роль в інноваційному розвитку будь-якого підприємства відіграє наявність науково-дослідних відділів. Вони стимулюють появу нових продуктів

і виробничих процесів, збільшують досвід підприємства в інноваційній діяльності, тісно співпрацюють зі сферами виробництва і маркетингу. Однак, більшість транспортних підприємств, в т.ч. автотранспортних, не має власних науково-дослідних відділів, тому пошук інноваційних рішень тут відбувається завдяки взаємодії з іншими організаціями (науково-дослідними інститутами, закладами вищої освіти, постачальниками, конкурентами, клієнтами тощо) шляхом передачі знань. Відкритість підприємства до інновацій може проявлятися в укладанні договорів про співпрацю, консорціуми та кластери з іншими організаціями, що створюють нові джерела інновацій.

З врахуванням вищеназваних особливостей інноваційної діяльності на транспортних підприємствах автором було систематизовано потенційні джерела інновацій в цій сфері на основі дослідження літературних джерел [228, 230] та інтерв'ю, що проводилися автором на транспортно-логістичних підприємствах (табл. 1.2). Потенційні джерела інновацій для транспортних підприємств було розподілено на зовнішні, внутрішні і змішані. Такий поділ пов'язаний з тим, що деякі інноваційні рішення не можна чітко ідентифікувати як зовнішні чи внутрішні, а деякі з них є результатом співпраці транспортно-експедиторських та логістичних підприємств з іншими організаціями. Зовнішні джерела інновацій виникають в зовнішньому середовищі підприємства, постачальниками інновацій тут виступає оточення підприємства – науково-дослідні установи, заклади вищої освіти, дизайнерські та конструкторські бюро, промисловість, постачальники, конкуренти, клієнти, тематичні виставки та конференції тощо. Внутрішні джерела інновацій виникають всередині підприємства під час його функціонування шляхом пошуку нових ефективних рішень керівництвом та персоналом підприємства, внаслідок найму висококваліфікованих фахівців, підвищення кваліфікації персоналу, чи як побічний ефект від реалізації інших інноваційних проектів. Змішані джерела інновацій формуються в результаті тісної співпраці підприємства з його оточенням з метою пошуку нових інноваційних рішень.

Таблиця 1.2 – Потенційні джерела інновацій для транспортних підприємств

Види джерел	Потенційні джерела інновацій
Зовнішні джерела	Проекти Національної академії наук України
	Проекти науково-дослідних установ
	Проекти закладів вищої освіти
	Проекти дизайнерських та конструкторських бюро
	Проекти промисловості
	Придбання ліцензій
	Науково-технічні рішення, отримані від стейкхолдерів
	Рішення, отримані в результаті поглинання і злиття
	Рішення, отримані на виставках і конференціях
	Рішення, отримані від учасників ланцюга постачання
	Зміни і вимоги державних органів влади
	Рішення, отримані з проспектів, каталогів, літератури з патентування та сертифікації
	Рішення від міжнародних організацій
	Консультаційний консалтинг
	Угоди про зовнішні науково-дослідні роботи
Внутрішні джерела	Проекти, розроблені інженерно-технічними працівниками підприємства
	Проекти власних науково-дослідних відділів
	Проекти раціоналізації діяльності підприємства на основі повідомлень працівників
	Проекти, запропоновані керівництвом підприємства
	Проекти, що виникли в результаті спільної роботи філіалів та/чи представництв підприємства
	Рішення отримані в результаті найму нових фахівців
	Рішення отримані внаслідок навчання та підвищення кваліфікації працівників
	Рішення, що виникли як побічний ефект при реалізації інших проектів підприємством
	Реверс-інжиніринг (зворотне проектування)
	Власні маркетингові дослідження, аналіз ринку, аналіз вимог клієнтів
Змішані джерела	Спільні проекти підприємства з Національною академією наук України
	Спільні проекти підприємства з науково-дослідними установами
	Спільні проекти підприємства з закладами вищої освіти
	Спільні проекти підприємства з дизайнерськими та конструкторськими бюро
	Співпраця в ліцензійних рішеннях
	Спільні проекти підприємства з постачальниками
	Спільні проекти підприємства з конкурентами
	Спільні проекти підприємства з клієнтами
	Рішення, що виникли в результаті співпраці з іншими підприємствами та організаціями
	Спільні проекти підприємства з міжнародними організаціями
	Обмін інформацією і персоналом в рамках програм науково-технічної співпраці
	Стратегічне партнерство в рамках ДіР

Джерело: складено автором на основі [228, 230]

Структура ланцюга постачання вимагає, щоб всі її ланки діяли як єдине ціле, замість того, щоб впроваджувати одноосібно нові технології. Це також підтримує інтерактивний характер інновацій в транспортній сфері. Інновації на транспорті складаються як з впроваджених інновацій промисловості так і з власних інновацій-процесів. Більш того, той факт, що промисловий сектор має справу з логістичною діяльністю, робить інновації в транспортній сфері значним фактором конкурентоспроможності промислових підприємств. Розвиток інновацій на транспорті відбувається паралельно з розвитком інновацій в промисловості. Тому створення вузлів загальної цінності всередині ланцюгів постачання може створити ефект синергії для розвитку інноваційної діяльності всіх його учасників.

1.2. Сутнісна характеристика інноваційного потенціалу транспортного підприємства

Транспорт відіграє роль фундаменту національної економіки, виконуючи роль найважливішої складової виробничої та соціальної інфраструктури. У цьому значенні транспорт виступає як об'єкт ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх обслуговуваних транспортом галузей економіки, підприємств, їх об'єднань і комплексів економіки, якість життя населення. І навпаки, динаміка розвитку транспортного комплексу країни безпосередньо пов'язана з тенденціями у базових галузях промисловості, зокрема в машинобудуванні, металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів, виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції, добувній промисловості та динамікою ділової активності підприємств інших сфер економіки. Без ефективної роботи транспортної галузі неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Основне завдання транспорту – своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях, захист економічних інтересів та потреб оборони України [139, 142].

Все більше уваги не лише науковців, а й практиків-управлінців, привертають проблеми інновацій саме в контексті розвитку підприємництва. По-перше, інновації є одним з найцінніших нематеріальних активів підприємства. По-друге, відсутність інновацій в решті решт призводить до його краху.

Підприємство здатне впроваджувати інновації, якщо у нього для цього є необхідні ресурси і сприятливе внутрішнє середовище. В цьому випадку можна говорити про створення так званого сприятливого інноваційного клімату. В його межах стратегія підприємства, його структура, реалізовані процеси та наявна система менеджменту направлені на створення і впровадження інновацій. Найважливішими атрибутами інноваційної культури є: відкритість до нових ідей і знань, гнучкість, здатність вчитися на помилках, прагнення до пошуку рішень існуючих проблем, тісне співробітництво. Особлива роль тут відводиться власникам підприємства і управлінцям – вони повинні морально та матеріально стимулювати співробітників до інноваційної діяльності. Важливим елементом інноваційної культури є взаємна довіра, особливо між робітниками і управлінцями. Також довіра є підґрунтям для співробітництва підприємства зі стейкхолдерами, які підтримують інноваційну діяльність.

Інноваційна діяльність має бути результатом здатності підприємства бачити в ній потенційні вигоди. Це не результат однієї інновації, а довгострокова філософія функціонування, механізм безперервного створення і впровадження інновацій-продуктів та інновацій-процесів.

По суті, здійснення перевезень складно віднести до високотехнологічних завдань, проте процеси, які підтримують цей вид діяльності, стають все більш впорядкованими, автоматизованими та інтегрованими. Інновації наповнюють транспортну галузь у вигляді взаємопов'язаних систем постачання, систем відслідковування і трасування вантажів, радіочастотних ідентифікаторів, оптимізації програмного забезпечення тощо. Представлені в таблиці 1.3 інноваційні рішення є лише прикладами і на цьому всі можливі та існуючі інновації в сфері діяльності транспорту не вичерпуються.

Таблиця 1.3 – Інноваційні рішення в сфері діяльності транспорту

Інноваційні рішення	Продуктові	Процесні	Організаційні	Маркетингові
1	2	3	4	5
Індивідуальні пакети послуг, адаптовані до вимог замовника	+			
Послуги «Якраз вчасно» («Just In Time»), «Точно в послідовності» («Just in Sequence»)	+	+	+	
Послуги з управління автопарком	+	+	+	
Послуги терміналів, наприклад, «Борт-до-борту» («Cross-docking»)	+			
Послуги «перехоплюючих» парковок («Park and ride») з використанням телематичних технологій	+	+		
Послуга трекінгу вантажів («Track & Trace»)	+	+		
Транспортне обслуговування у якості туристичного продукту	+			
Нові транспортні маршрути	+		+	
Відкриття філії компанії	+		+	+
Нові способи перезавантаження		+	+	
Нові завантажувально-розвантажувальні пристрої та нові транспортні засоби		+	+	
Нові рішення в інтермодальних перевезеннях (наприклад, бімодальні системи та підземні вантажні перевезення в містах)	+	+		
Системи автоматичної ідентифікації (наприклад, штрих-коди, RFID-мітки)		+		
GPS-навігатори		+		
Використання мастил з низьким коефіцієнтом тертя		+	+	
Аеродинамічні пакети (вантажний автомобіль + причіп)	+	+		
Шини з низьким опором коченню		+	+	
Контроль тиску повітря в шинах		+	+	
Системи інформаційного моделювання і оптимізації транспортних потоків, підтримки управління ланцюгами поставок і документами		+	+	
Електронний документообіг, в т.ч. використання електронних товарно-транспортних накладних		+	+	
Пасажирські термінали самообслуговування	+	+	+	+
Системи управління паркінгом (автоматизація паркінгу)	+	+		
Автоматизація операцій		+		
Системи безпеки (наприклад, в авіаційних транспортних службах ATS, в морському транспорті AIS, CSI, SSAS)		+		
Створення зв'язків – угоди про співпрацю, консорціуми, кластери			+	
Платформи електронної співпраці			+	
Моделі взаємодії на основі оператора 4PL			+	
Співпраця на основі стратегії CPFR		+	+	
Створення стратегії корпоративної соціальної відповідальності			+	+
Сучасні системи оплати проїзду з використанням електронних квитків, банківських карт, QR-кодів, NFC-чипів.		+	+	
Оновлення рухомого складу до стандартів Євро-5, Євро-6		+		
Впровадження енергоефективних технологій		+		

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5
Гнучкі графіки роботи			+	
Нові способи фінансування, залучення капіталу (наприклад, лізинг, акціонерний капітал, венчурний капітал, кредитні та гарантійні фонди, дегресивні методи амортизації транспортних засобів)			+	
Створення комплексної системи підготовки та підвищення кваліфікації персоналу			+	
Система мотивації персоналу			+	
Краудсорсинг			+	
Продаж послуг через транспортні біржі		+	+	+
Електронні логістичні канали розподілу		+	+	+
Дослідження потреб та задоволеності клієнтів				+
Програми лояльності для клієнтів				+
Тестування сприйняття нових послуг				+
Івент-маркетинг («Event marketing»)				+

Джерело: складено автором на основі [30, 211, 227, 229]

Кожне з приведених інноваційних рішень змушує згадати про ще кілька, пов'язаних з ним. Безперервний характер інноваційних процесів унеможливорює задачу ідентифікації всіх інновацій, притаманних діяльності транспорту. Інша проблема пов'язана з віднесенням певної інновації відповідно до класичної класифікації OECD [220]. У багатьох випадках важко чітко визначити тип інновацій. В основному це пов'язане з характером діяльності транспортних підприємств. У випадку послуг, основним атрибутом яких є нематеріальність, існує значна ступінь взаємопроникнення окремих видів інновацій. Крім того, впровадження одних інноваційних рішень часто призводить до необхідності впровадження інших, що значно ускладнює визначення меж між впровадженими новаціями.

Комплексною характеристикою здатності підприємства до інновацій традиційно вважається його інноваційний потенціал [5, с. 123]. Це поняття є концептуальним відображенням феномену інновацій. Враховуючи важливість розвитку інноваційного потенціалу для транспортних підприємств, виникає необхідність дослідження проблеми його сутності, формування та управління.

Проведений бібліографічний аналіз показав широке коло дослідників інноваційного потенціалу підприємства. Автор виділяє декілька популярних

підходів до визначення сутності цієї категорії: цільовий, ресурсний, результативний, ресурсно-результативний та системний (табл. 1.4).

Таблиця 1.4 – Основні підходи до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства

Підходи	Особливості визначення	Представники
Цільовий	Інноваційний потенціал розглядається як здатність підприємства до здійснення інноваційної діяльності	О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк [174], Н.І. Ніронович [126], С.М. Ілляшенко [47], А.П. Косенко [98], В.А. Василенко, В.Г. Шматько [15], Л. Мартюшева, В. Калишенко [110], К. Познанська [226], Д. Сабадка [231], М. Момені, С.Б. Нільсен, М
Ресурсний	Інноваційний потенціал розглядається з точки зору сукупності наявних та/або прихованих ресурсів, необхідних для здійснення інноваційної діяльності	І.Т. Балабанов [8], А.В. Савчук [150], П.Н. Завлін [128], М. Застемповські [253], А.В. Гриньов [31], О.В. Станіславик [157], Н.В. Краснокутська [99], Л. Бялонь [238]
Результативний	Інноваційний потенціал визначається як сукупність результатів інноваційної діяльності, тобто відбувається ототожнення його з вже реалізованим інноваційним підприємництвом	Р.О. Мірошник [114], В. Захарченко [41], О.О. Захаркін, М.О. Харченко, А.Л. Івахнова [40], Б. В. Вишнівська [18], М. Данько [35]
Факторний	Інноваційний потенціал визначається як сукупність ресурсів, умов та інших факторів, що впливають на здатність підприємства до здійснення інноваційної діяльності	І.В. Новікова [127], Є.С. Галушко [24], С.В. Вовчок [19], Ю.М. Канигін [51], В.В. Стадник [155], Л.К. Шамина [183], В.А. Тітова [163], Н.В. Чаленко [179]
Системний	Інноваційний потенціал представляють у вигляді складової системи вищого рівня – загальноекономічного потенціалу підприємства	О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк [174], А.В. Гриньов [31], А.І. Ніколаєв [125], В.А.Вербя [16], І.М. Новікова [16, 127], С.В. Вовчок [19], Е.В. Лапін [101], М. Данько

Джерело: систематизовано автором

Прибічники цільового підходу розглядають інноваційний потенціал як здатність підприємства до здійснення інноваційної діяльності (Додаток Б).

Такий підхід користується популярністю здебільшого серед західних дослідників інновацій. Використовуючи дане поняття, вони як правило, мають на увазі потенційні можливості [216, 226, 231]. Автор підтримує підтримує думку, що інноваційним потенціал транспортного підприємства характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку за рахунок впровадження досяжних для нього інноваційних рішень. Проте такий підхід до визначення інноваційного потенціалу є досить вузьким.

Представники ресурсного підходу розглядають інноваційний потенціал з точки зору сукупності наявних та/або прихованих ресурсів, необхідних для здійснення інноваційної діяльності (Додаток Б). Як зазначає І.В. Новікова в своїй роботі [127], ще зовсім нещодавно більшість науковців схилилися, до ресурсного підходу при визначенні сутності інноваційного потенціалу. Проте тепер все більше дослідників надають перевагу цільовому та факторному підходам. Таке зміщення акцентів можна пояснити діалектичним зв'язком між інноваціями та інноваційним потенціалом – розвиток концепції інноваційного потенціалу підприємства відбувався паралельно з розвитком теорії інновацій. Тривалий час до інновацій відносили лише інноваційні продукти діяльності промислових підприємств і розгляд інноваційного потенціалу з точки зору необхідних для їх створення ресурсів (переважно інтелектуальних, науково-технічних та інформаційних) був досить доречним. У той же час ігнорувалися інноваційні процеси в сфері послуг, ринковий попит на інновації та кваліфікація управлінців підприємства. Проте в сучасній економічній теорії поняття інновації значно розширилося, що робить ресурсний підхід дещо застарілим і обмеженим. Інноваційний потенціал не можна розглядати як звичайну сукупність різних ресурсів, оскільки за різних умов їх використання буде отримано різні економічні результати.

Згідно результативного підходу інноваційний потенціал визначають як сукупність результатів інноваційної діяльності, по суті ототожнюючи його з вже реалізованим інноваційним підприємництвом (Додаток Б). Тут увага науковців концентрується на вже досягнутому рівні і вони не приймають до уваги

потенційні можливості підприємства. Тобто оцінюється по суті вже досягнутий рівень інноваційної діяльності, а не потенційні можливості щодо її здійснення. Проте такий підхід в якійсь мірі є корисним для розуміння інноваційних потужностей підприємства. Підприємство з позитивним досвідом реалізації інновацій має ряд переваг порівняно з аналогічним підприємством, яке такого досвіду немає. Проте показники, що відображають ефективність рішень, прийнятих в минулому, не обов'язково є запорукою ефективності майбутньої діяльності.

Представники факторного підходу інноваційний потенціал визначають як сукупність ресурсів, результатів, умов та інших факторів, що впливають на здатність підприємства до здійснення інноваційної діяльності (Додаток Б). Як було сказано вище, ресурсний і результативний підхід до визначення інноваційного потенціалу підприємства є досить обмеженими і відображають лише окремі його складові елементи. Представники ж факторного підходу розглядають інноваційний потенціал ширше, закладаючи в це поняття, ресурси, результати, джерела, умови, здібності та інші фактори, що його визначають.

Власне, у кожного представника як ресурсного так і факторного підходу до визначення інноваційного потенціалу підприємства свій погляд на перелік його основних складових елементів. Далі на основі дослідження поглядів різних авторів і з урахуванням специфіки інноваційної діяльності на транспортному підприємстві оберемо складові, які формують і визначають його інноваційний потенціал.

Інноваційна діяльність будь-якого підприємства завжди пов'язана зі значними витратами ресурсів. Першочергове значення тут мають фінансові ресурси підприємства, адже інновації – це завжди ризик і підприємство з обмеженими фінансовими ресурсами не може їх собі дозволити. З такою думкою погоджується більшість дослідників (табл. 1.5) інноваційного потенціалу підприємства [23, 28-29, 53, 98, 117, 127, 137, 147, 152, 157, 187].

Таблиця 1.5 – Складові інноваційного потенціалу підприємства

Автор	фінансово-економічна	матеріальна	виробнича	технологічна	нематеріальна	інтелектуальна	інформаційна (знання)	наукова	технічна	кадрова (трудова)	організаційна	маркетингова	ринкові можливості	інноваційна активність	інноваційні результати
Новікова І.В. [127]	+							+	+	+	+			+	
Косенко О.П. [98]	+	+	+	+			+	+	+	+	+		+		
Чухрай Н.І. [181]		+			+	+				+	+	+			
Станіславик О.В. [157]	+			+	+			+	+	+			+	+	+
Вовчок С.В. [19]				+		+	+		+	+		+	+	+	+
Гребенікова О.В. [28]	+	+				+									
Сидич О.В. [152]	+		+					+	+	+	+	+			
Карпець О. С., Чуйко І.М., Чухлєбова Т. А. [53]	+		+	+				+	+	+	+				
Рудика О.В. [147]	+	+		+	+	+	+		+	+	+			+	
Попель С.А. [137]	+	+					+		+	+			+		
Галасюк К.А. [23]	+	+							+	+				+	+
Тищенко Т.І. [164]		+					+		+	+	+		+	+	
Захарченко В. [41]		+							+	+	+		+		+
Янковець Т.М. [187]	+		+		+		+	+	+	+			+		
Гречан А.П. [29]	+	+			+								+		
Гриньов А.В. [31]						+				+	+	+			
Галушко Є.С. [24]		+					+		+	+	+				
Назаренко І.Л. [117]	+		+					+	+	+	+	+			

Джерело: систематизовано автором

Для здійснення інноваційної діяльності транспортному підприємству необхідно мати можливості щодо залучення і використання факторів виробництва, рухомого складу та технологій перевезень, тобто якісне матеріальне забезпечення. Досить багато науковців підтримують думку про важливість матеріального забезпечення для формування інноваційного потенціалу підприємства [19, 23-24, 28-29, 41, 51, 53, 98, 117, 137, 147, 152, 157, 164, 187], використовуючи поняття матеріальних, матеріально-технологічних, виробничих, технологічних та виробничо-технологічних ресурсів. Традиційно до матеріальних ресурсів підприємства відносять «основні та оборотні засоби виробництва, які використовуються (або можуть бути використані) у виробничому процесі та формують його матеріально-речову базу» [38, с.463].

Таким чином матеріальні ресурси в складі інноваційного потенціалу підприємства характеризують можливості основних та оборотних засобів підприємства щодо здійснення ним інноваційної діяльності.

Крім цих двох складових науковцями наводиться ряд ресурсних та специфічних складових інноваційного потенціалу підприємства, які носять нематеріальний характер: інформаційна (знання), науково-технічна, кадрова, організаційно-управлінська, маркетингова, ринкова тощо. Всі ці складові елементи характеризують так званий інтелектуальний капітал підприємства, який включає в себе сукупність знань, досвіду, навичок, здібностей, інтелектуальної власності та взаємовідносин, що мають економічну цінність для підприємства. Традиційно [237, с. 125] виділяють три складові інтелектуального капіталу: людський капітал, організаційний (структурний) капітал та реляційний (соціальний) капітал.

Людський капітал охоплює досвід, знання та здібності кадрів, які формують цінність підприємства і не можуть бути відчужені від їх власників [1]. Тобто, він характеризує кадрове забезпечення інноваційного потенціалу підприємства. Людський капітал виконує роль важеля, що забезпечує дієздатність і ефективність функціонування інших складових елементів інноваційного потенціалу підприємства.

Організаційний капітал підприємства включає інформаційні системи, інтелектуальну власність, інструкції, положення, грамоти, нагороди, стандарти, призи, нормативи, бази даних, бази знань, результати досліджень, розробки, ноу-хау, патенти, ліцензії, сертифікати, бренди тощо. Тобто це всі розробки, що є власністю підприємства.

Реляційний капітал формується на основі взаємовідносин, що склалися з конкурентами, партнерами, споживачами, постачальниками, посередниками, акціонерами, громадськими організаціями, державними органами, науковими установами, навчальними закладами тощо. Реляційний капітал не можна вважати власністю підприємства, оскільки він значною мірою залежить від людського капіталу і не може контролюватися підприємством в повній мірі [2].

Більшість представників факторного підходу погоджуються з твердженням, що інноваційний потенціал пов'язаний з ресурсною базою, необхідною для інноваційної діяльності, і є передумовою інноваційного розвитку. Таким чином інноваційний потенціал підприємства складають ресурси і здатність їх використовувати з метою створення та/або впроваджувати нові чи значно удосконалені продукти та процеси. Автор вважає, що саме наявний позитивний досвід в сфері інноваційної діяльності (інноваційні результати) може бути свідомством здатності підприємства ефективно розпоряджатися наявними ресурсами в інноваційних цілях. Результативна складова інноваційного потенціалу підприємства відображає кількісні і якісні зміни і є цільовою характеристикою інноваційного потенціалу, оскільки відображає кінцевий результат використання наявних ресурсів.

Таким чином можна уточнити дане вище визначення інноваційного потенціалу підприємства за допомогою узагальнення розглянутих вище підходів: інноваційний потенціал підприємства формується під впливом наявних матеріальних та фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу, відображає вже досягнутий рівень інноваційних результатів, та характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку за рахунок впровадження досяжних для нього інноваційних рішень.

Прибічники системного підходу розглядають інноваційний потенціал як складову систему вищого рівня – загальноекономічного потенціалу підприємства. Більшість дослідників розглянутих раніше погоджується, що інноваційний потенціал є складовою системи вищого рівня – загальноекономічного потенціалу підприємства і паралельно з основним визначенням використовують визначення, засноване на системному підході.

За моделлю авторського колективу на чолі з О.С. Федоніним [174], інноваційний потенціал є однією зі складових загальноекономічного потенціалу підприємства, яка разом із інвестиційним потенціалом виконує відтворювальну функцію. Е.В. Лапін [101] теж не надає особливого значення інноваційному потенціалу і вважає його однією зі складових інтелектуального потенціалу. В

моделі І.М. Новікової [127], інноваційний потенціал виступає оболонкою загальноекономічного потенціалу підприємства, вміщує елементи кожної із складових загального потенціалу і визначає реальну потенційну можливість системи щодо генерації інноваційних результатів. Вважаємо вірним раціональний підхід А.І. Ніколаєва [125], згідно з яким інноваційний потенціал складає ядро загального потенціалу підприємства. Погоджується з таким підходом і А. В. Гриньов [31], називаючи інноваційний потенціал центром загальноекономічного потенціалу підприємства (табл. 1.6).

Таблиця 1.6 – Використання системного підходу при визначенні ролі інноваційного потенціалу в загальному потенціалі підприємства

Особливості визначення	Автори/ Джерело
Інноваційний потенціал розглядають як звичайну складову загальноекономічного потенціалу підприємства	О.С. Федонін, І.М. Репіна, О.І. Олексюк [174],
Інноваційний потенціал вважають центром (ядром) загального потенціалу підприємства	А. В. Гриньов [31], А.І. Ніколаєв [125]
Інноваційний потенціал вважають оболонкою загальноекономічного потенціалу підприємства	В. А.Вербя [16], І.М. Новікова [16, 127], С.В. Вовчок [19]
Інноваційний потенціал вважають складовою інтелектуального потенціалу підприємства	Е.В. Лапін [101]
Інноваційний потенціал ототожнюють з науково-технічним потенціалом	М. Данько [35], Г. А.Баришева [9]

Джерело: систематизовано автором

Автор вважає, що структура загальноекономічного потенціалу транспортних підприємств не має особливих відмінностей стосовно підприємств інших галузей економіки і поряд з інноваційним потенціалом виділяє ще виробничо-технологічний, фінансовий, науково-технічний, організаційно-управлінський, кадровий та маркетинговий потенціали (рис. 1.3). Як зазначає Л.В. Коваль [54], галузеву ознаку доцільно враховувати лише при формуванні структури потенціалу конкретного підприємства. Тобто галузеві відмінності діяльності транспортних підприємств стають явними лише при виборі показників, що характеризують рівень розвитку цих потенціалів.

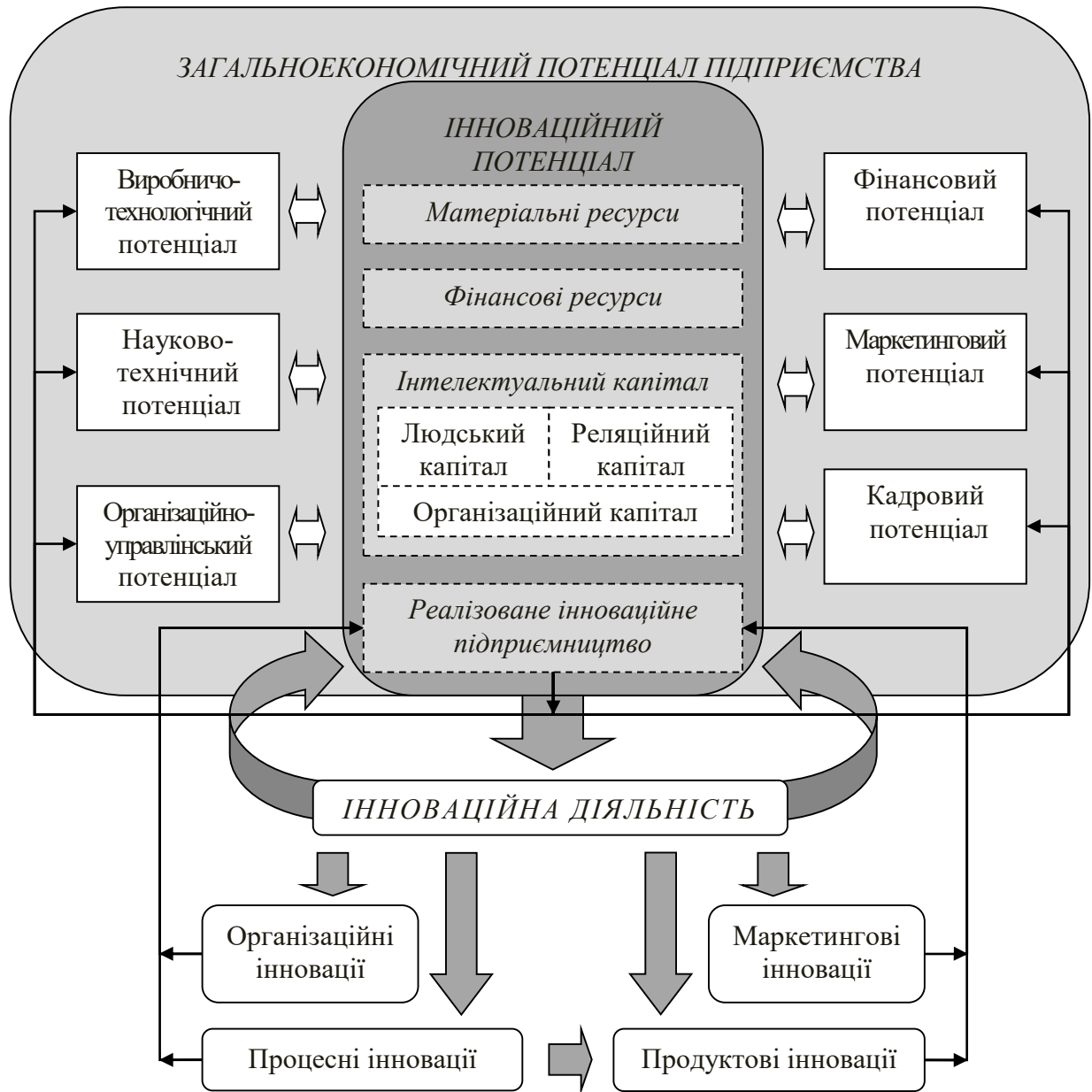


Рисунок 1.3 – Формування інноваційного потенціалу транспортного підприємства

Джерело: розроблено автором

Таким чином, на думку автора, інноваційний потенціал є органічною складовою системи вищого рівня – загальноекономічного потенціалу підприємства, в якій він взаємообумовлено взаємодіє з іншими складовими (виробничо-технологічним, фінансовим, науково-технічним, організаційно-управлінським, кадровим та маркетинговим потенціалами). Тобто, з одного боку інноваційний потенціал входить до складу кожного з елементів

загальноєкономічного підприємницького потенціалу, з іншого – кожна зі складових загального потенціалу підприємства забезпечує його інноваційну складову.

Узагальнюючи вище наведені підходи, автор вважає за можливе дати авторське визначення інноваційного потенціалу підприємства, що узагальнює існуючі дотепер підходи до визначення цієї категорії: це органічна складова загальноєкономічного 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.

Згідно М. Пічлака [223], інноваційність підприємства – це явище, що виникає за трьох умов: внутрішньої схильності до створення чи адаптації інновацій, здатності до генерації чи адаптації інноваційних ідей, готовності до ризику пов'язаному з реалізацією інновацій. Науковець зазначає, що необхідно дотримуватися балансу цих трьох умов, адже досить часто зустрічається ситуація, коли підприємство має схильність і здатність до інновацій, але боїться ризикувати, або є схильність і бажання йти на ризик, проте немає здатності до цього. Можливість дотримання балансу цих трьох умов залежить від багатьох факторів. Науковці в своїх дослідженнях інноваційного потенціалу [7, 168, 226, 254] поділяють ці фактори на внутрішні та зовнішні.

К. Познанська [226] до внутрішніх факторів відносить ресурси та навички, якими володіє підприємство, і які можуть бути використані при впровадженні інноваційних проектів. Тобто це сукупність матеріальних ресурсів та інформації про останні тенденції в сфері науки і техніки, результати інноваційної діяльності інших підприємств, аргументована постановка задач для власної інноваційної діяльності. До зовнішніх факторів науковець відносить регіональні чинники – ринок праці, готовність фінансових організацій інвестувати в ризиковану інноваційну діяльність, наявність необхідних наукових чи технічних досліджень в обраній сфері. Згідно уявлень К. Познанської, інноваційний потенціал

підприємства складається з чотирьох ключових елементів: фінансового потенціалу (власні фінансові ресурси і кошти різних фінансових установ), людського потенціалу (кількість співробітників, їх структура та кваліфікація, наявні знання і досвід), матеріального потенціалу (структура матеріального забезпечення, її гнучкість і адаптація до вимог ринку) і знань (технічна інформація, дані про ринок).

А. Жолнерські [254] вважав, що інноваційний потенціал підприємства формується під впливом внутрішніх факторів і доступу до зовнішніх джерел інновацій. До внутрішніх факторів відноситься персонал (знання та досвід, навички та кваліфікація, способи управління наявними ресурсами та інформацією), наявні технології (комп'ютерна техніка, інформаційно-комунікаційні технології, обладнання та устаткування, рівень їх сучасності), наявні дослідження та розробки (власні або залучені, роботи на замовлення). До зовнішніх джерел інновацій дослідник відносить університети, науково-дослідні установи, конкурентів, постачальників та споживачів.

Г. Є. Баженов і О.А. Кісліцина [7] також поділяють фактори, що формують інноваційний потенціал підприємства на зовнішні та внутрішні. Фактори зовнішнього середовища автори ототожнюють з інноваційним кліматом і розподіляють їх на мікро- і макроклімат. Макроклімат представляють соціальні, технологічні, економічні і політичні фактори впливу на інноваційний потенціал. Мікроклімат представляють інвестори, споживачі, постачальники, інноватори [7, с.223]. Підтримують такий поділ і інші науковці [168].

Питанням інновацій присвячено багато наукової літератури, але зовсім мало досліджень стосується інноваційності підприємств сфери послуг, в тому числі транспортних підприємств. Тому на даному етапі дослідження, вважаємо за доцільне визначити фактори впливу на інноваційний потенціал підприємства з врахуванням специфіки діяльності транспортних підприємств. За джерелами впливу ці фактори автором було класифіковано на внутрішні і зовнішні. При цьому серед зовнішніх можна виокремити прямого та непрямого впливу (рис. 1.4).

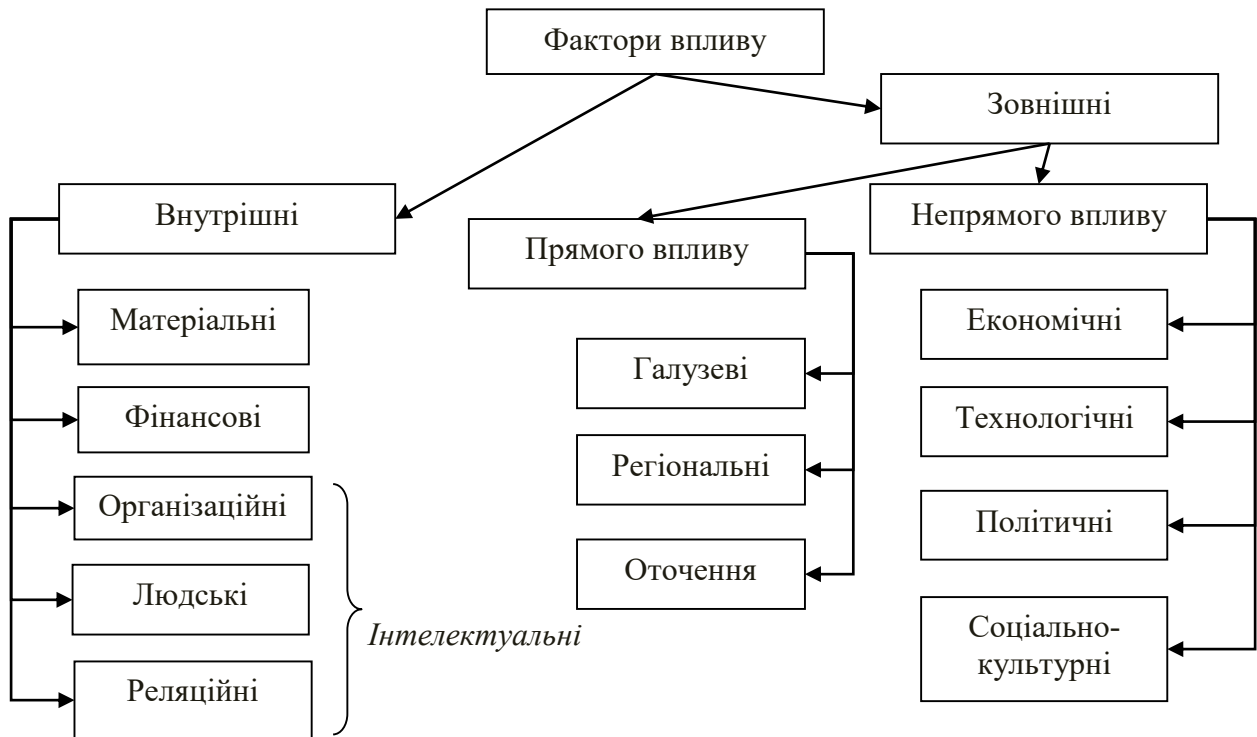


Рисунок 1.4 – Фактори, що впливають на інноваційний потенціал транспортного підприємства

Джерело: розроблено автором

Найбільший вплив на інноваційний потенціал транспортного підприємства чинять внутрішні фактори. Ці фактори були згруповані з використанням ресурсного підходу (RBV – Resource-Based View) [192]. Ресурсний підхід базується на твердженні, що ключовими факторами успіху підприємства є наявність та можливість використання стратегічних ресурсів підприємства. Згідно ресурсного підходу до ресурсів відносять матеріальні та нематеріальні активи підприємства, що можуть бути використані підприємством для досягнення поставлених цілей, у рамках нашого дослідження – для здійснення інноваційної діяльності на підприємстві. Потім вони піддаються подальшій класифікації.

Згідно цілей нашого дослідження, матеріальні активи підприємства було поділено на матеріальні та фінансові ресурси, а нематеріальні активи на організаційний, людський та реляційний капітал. Вищенаведені класифікації стали основою для визначення внутрішніх факторів, що формують інноваційний

потенціал транспортного підприємства. Отже, до внутрішніх факторів відносимо:

- матеріальні фактори (наявні технічні засоби, рівень автоматизації процесів, сучасність використовуваних технологій, сучасність ДіР, ступінь оновлення основних засобів, якість паливно-мастильних матеріалів та комплектуючих);

- фінансові фактори (наявність власних фінансових ресурсів, можливість використання зовнішніх джерел фінансування, витрати на ДіР, структура капіталу, фінансова стабільність підприємства, кредитна репутація);

- людські фактори (креативність керівників та працівників, здатність прогнозувати майбутнє та використовувати ринкові можливості, управлінські здібності, здатність навчатися, інформаційна відкритість, здатність управляти проектами, наявність системи мотивації працівників, здатність управляти ризиками, склад і компетенція працівників, частка персоналу зайнятого в інтелектуальній сфері, рівень продуктивності праці);

- організаційні фактори (патенти, ноу-хау, ліцензії, сертифікати, наявність власних ДіР, рівень розвитку інноваційної культури, доступ до науково-технічних інформаційних мереж та до бізнес-інформації, прогресивність методів управління, ставлення керівництва та працівників до змін та інновацій, розмір та сфера діяльності підприємства, швидкість реакції на зміни, бренд підприємства, сформований імідж підприємства);

- реляційні фактори (роль підприємства в ланцюгу поставок, сприятливість до інновацій інших учасників ланцюга поставок, логістичне партнерство, розробка та впровадження ДіР в співпраці з іншими організаціями, лояльність споживачів, конкурентна позиція підприємства, рівень співпраці з іншими підприємствами, споживачами, постачальниками та посередниками, наявність зовнішніх консультантів, співпраця з науковими установами та вищими навчальними закладами, ступінь розподілу ризиків та вигод).

Фактори зовнішнього середовища поділяємо на ті які чинять прямий і непрямий вплив на інноваційну діяльність підприємства. Фактори прямого

впливу безпосередньо впливають на ухвалення рішень щодо доцільності здійснення інноваційної діяльності на підприємстві. До зовнішніх факторів прямого впливу відносяться:

- галузеві та регіональні фактори (природно-кліматичні умови, технологічний розвиток галузі, інвестиційний клімат в галузі, державна підтримка галузі, інноваційний потенціал регіону та галузі, географічне положення підприємства, рівень конкуренції в галузі, сприйнятливість ринку до змін, наявність нових каналів дистрибуції);

- фактори оточення (споживачі, постачальники, конкуренти, посередники, фінансові установи, громадські організації, державні органи, профільні заклади вищої освіти та наукові установи).

Зовнішні фактори непрямого впливу чинять істотний вплив на інноваційну діяльність підприємства, проте прогнозування їх наслідків дуже складний і трудомісткий процес для підприємства. Ці фактори було згруповано з використанням методології PEST-аналізу на:

- економічні фактори (розвиток економіки країни, інвестиційний клімат в країні, коливання курсу валют, темпи інфляції, державні витрати на дослідження та розробки, розвиток сфери фінансових послуг, розмір відсоткових ставок);

- політичні фактори (проінноваційна політика держави; державна науково-дослідна політика, законодавче регулювання інноваційної та науково-дослідної діяльності, рівень захисту інтелектуальної власності, інтеграційні процеси);

- технологічні фактори (технологічний розвиток країни, стан інфраструктури; розвиток інформаційно-комунікаційних технологій, наявність науково-дослідних установ, рівень розвитку вищої освіти);

- соціально-культурні фактори (загальний рівень та структура освіти населення, рівень безробіття та структура зайнятості населення, якість життя, мобільність населення, готовність населення до змін).

Глобалізація, технологічний прогрес, впровадження нових телекомунікаційних технологій, фінансові кризи – це лише деякі причини турбулентності не лише зовнішнього середовища, а й інноваційного потенціалу

підприємства. Розвиток інноваційного потенціалу та його структурних елементів повинен йти в ногу з прогресивними процесами в соціальній та економічній сферах. Тільки так підприємство зможе ефективно використовувати його для досягнення конкурентних переваг.

Вплив внутрішніх і зовнішніх факторів на інноваційний потенціал транспортних підприємств можна описати за допомогою моделі, яка включає в себе групи описаних вище факторів та взаємозв'язок між ними (рис. 1.5).

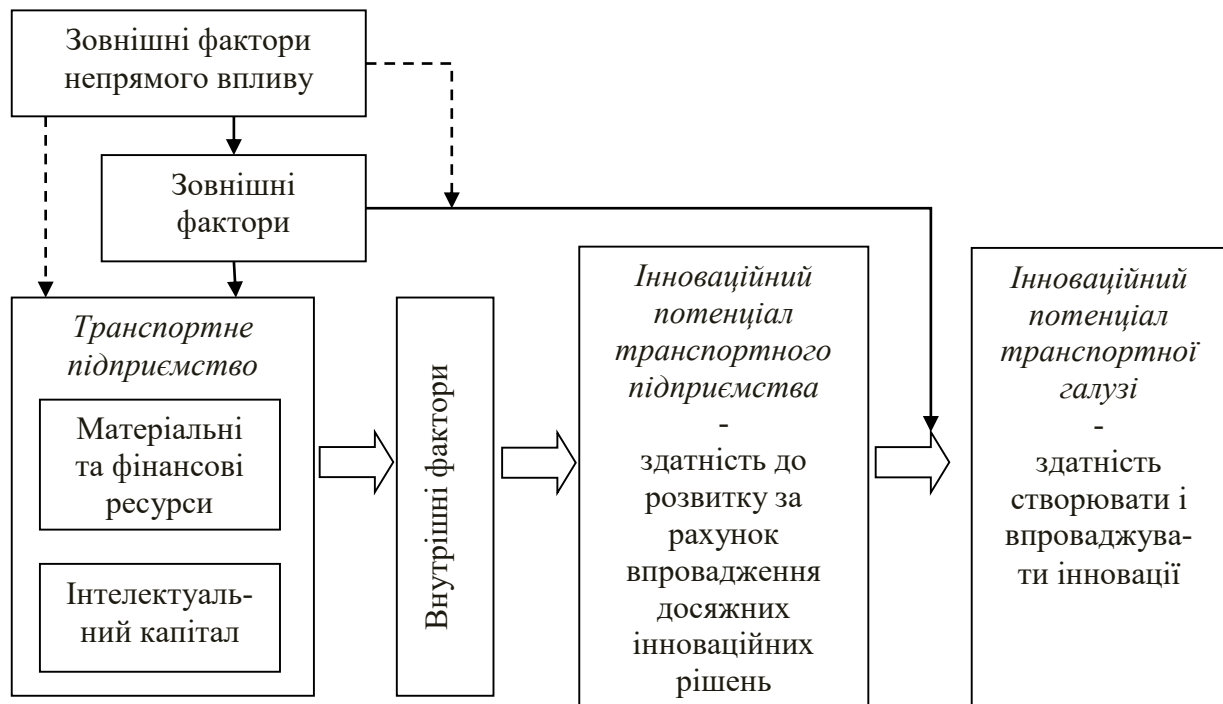


Рисунок 1.5 – Взаємозв'язок факторів впливу на інноваційний потенціал транспортних підприємств

Джерело: дорацьовано на основі [210]

Зовнішні фактори непрямого впливу чинять дію на розвиток підприємств всіх галузей економіки, характеризують загальні умови їх функціонування. Вони здійснюють вплив на інноваційний потенціал шляхом впливу на зовнішні фактори прямого впливу. Підприємство повинно слідкувати за цими факторами і враховувати їх у своїй діяльності. Фактори прямого впливу чинять безпосередню дію на транспортне підприємство. Вони залежать від факторів непрямого впливу, безпосередньо впливають на діяльність підприємства і його

інноваційний потенціал зокрема. Під їх безпосереднім впливом формується інноваційний потенціал транспортної галузі.

Підприємство повинно прогнозувати і враховувати дію всіх факторів при реалізації інноваційної діяльності, проте, як показують дослідження останніх десятиліть, переваги отримані за рахунок внутрішніх можливостей підприємства є найкращим джерелом його успіху [236]. Тому автор вважає, що в процесі управління інноваційним потенціалом підприємства, необхідно обов'язково відслідковувати і прогнозувати вплив зовнішніх факторів, проте оцінка його рівня повинна ґрунтуватися на внутрішніх факторах, оскільки, підприємство має на них безпосередній вплив.

1.3. Сучасні методичні підходи до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства

Неоднорідність визначень сутності інноваційного потенціалу і його основних компонентів призвели до багатогранності підходів до оцінювання його рівня. «Керівництво Осло» [220] вказує на необхідність виміру інноваційного потенціалу підприємства, проте не зазначає, які саме показники необхідно для цього використовувати. Тому оцінювання рівня інноваційного потенціалу постає у вигляді багаторівневої проблеми, яку важко реалізувати як з наукової так і з практичної точки зору.

У вітчизняній і зарубіжній літературі існує досить багато методичних підходів до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства. Але всі вони здебільшого направлені на оцінку інноваційного потенціалу промислових підприємств. Проте, як було зазначено вище, інноваційна діяльність в сфері послуг, в тому числі транспортних, має ряд специфічних відмінностей в порівнянні з промисловістю.

Питаннями інноваційної діяльності транспортних підприємств займалися такі вчені, як Т.В. Гринько [32] та О.С. Максимчук [32, 108], які досліджували проблеми інноваційного розвитку транспортних підприємств; В.Г. Шинкаренко

та О.В. Клепікова [185], які розглядали системи управління інноваційною діяльністю на автотранспортних підприємствах; Т.Г. Турпак [167], яка досліджувала механізми регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України; Є.В. Редзюк [144], присвятивший свою працю маркетингу інноваційних послуг в сфері транспорту; Є.М. Сич [154], О.М. Парубець та Д.О. Сугоняко [130], які розглядали інноваційні підходи до розвитку транспортної логістики в Україні тощо.

Проте, незважаючи на наявність певної кількості наукових досліджень, питанню оцінювання інноваційного потенціалу транспортних підприємств так і не було приділено достатньої уваги. Тому метою даного розділу роботи є дослідження сучасних методичних підходів до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства, виділення їх переваг та недоліків, розгляд можливості адаптації відповідно до специфіки діяльності транспорту.

Одним з найпопулярніших підходів до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства є розрахунок загального інтегрального показника на основі інтегральних оцінок його складових та їх вагомостей. Для визначення інтегральних значень кожної складової користуються наступною моделлю:

$$I_i = \sum_{j=1}^m a_{ij} q_j, \quad (1.1)$$

де I_i – інтегральна оцінка i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

a_{ij} – значення j -го показника i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

q_j – вагомість j -го показника;

m – кількість показників i -ї складової.

Цю модель застосовують у своїх працях І.В. Новікова, О.П. Косенко, Н.І. Чухрай, І.П. Отенко, О.В. Сидич, О.В. Гребенікова, С.В. Вовчок, О.В. Станіславик. В кожного з цих науковців свій погляд на основні складові

інноваційного потенціалу і на перелік показників, що найкраще відображають величину цих складових, проте загальна модель оцінки однакова.

І.В. Новікова [127], використовуючи модель (1.1) при оцінці інноваційного потенціалу, класифікує всі показники на дві групи: інноваційні ресурси (кадрові, науково-технічні, виробничо-технологічні, фінансово-економічні) та інноваційні каталізatori (мотиваційний механізм, інноваційна культура, організаційно-управлінські елементи). Загальний рівень інноваційного потенціалу І.В. Новікова [127] визначає за допомогою двох величин – сподіваної та середньої геометричної. Проте за основу взято той самий механізм – сумування добутків отриманих інтегральних величин складових інноваційного потенціалу та їх ваги.

На думку автора, подібний поділ в певній мірі є штучним і недостатньо обґрунтованим. Вважаємо, що по кожному з перелічених напрямів можна виділити показники, які відображатимуть, як його ресурсне забезпечення, так і слугуватимуть каталізatori для його використання. Крім того в запропонованій методиці є ще один суттєвий недолік – повністю ігноруються маркетингові показники. В сучасних умовах господарювання досить не раціонально для підприємства не звертати увагу на інших учасників ринку.

В дослідженнях О.П. Косенко [98] та І.П. Отенко [129, с.158 - 161] оцінювання інноваційного потенціалу ґрунтується на аналогічному підході з виділенням чотирьох складових (організаційно-управлінської, ринкової, науково-технічної, виробничо-технологічної) і визначенням забезпеченості кожної з них ресурсами (кадровими, матеріально-технічними, фінансовими, інформаційними). Для оцінювання забезпеченості кожної складової ресурсами будується спеціальна матриця. Далі з використанням методу експертних оцінок здійснюється оцінка вагомості показників кожної групи, ефективність їх використання та ранг кожного показника. Для визначення інтегральної оцінки забезпеченості кожної складової певним видом ресурсів використовується модель (1.1), в якій сумуються добутки рангових значень кожного показника та їх вагомостей. На останньому етапі для оцінки загального

інтегрального показника, автори використовують модель аналогічну до попередньої:

$$I = \sum_{i=1}^n I_i \delta_i, \quad (1.2)$$

де I – інтегральний показник інноваційного потенціалу підприємства;

I_i – значення i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

δ_i – вагомість i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

n – кількість складових інноваційного потенціалу підприємства.

Даний підхід дозволяє побачити сильні і слабкі сторони інноваційної діяльності підприємства в плані її ресурсного забезпечення, тобто базується на ресурсному підході до визначення сутності інноваційного потенціалу. При цьому слід зазначити, що даючи визначення його сутності, О.П. Косенко спирається на цільовий підхід. Тобто є явна невідповідність між наданим визначенням і запропонованим підходом до оцінювання. Крім того, як і в попередньому випадку, тут повністю ігноруються маркетингові показники.

О.В. Станіславик [157] та Н.І. Чухрай [181] також використовують в своїх дослідженнях модель (1.1) для інтегральної оцінки складових інноваційного потенціалу. О.В. Станіславик для оцінювання інноваційного потенціалу всі показники, що його характеризують, поділяє на вхідні та вихідні чинники. Безсумнівною перевагою у даному випадку є досить детальний перелік показників, що, на думку науковця, характеризують інноваційний потенціал. Але слід одразу зазначити, що О.В. Станіславик своє дослідження проводила на прикладі машинобудівних підприємств, і більшість запропонованих показників ґрунтувалися на результатах ДіР. Як було сказано вище, на відміну від промисловості, для підприємств сфери послуг результати ДіР не є основним показником їх інноваційності.

Н.І. Чухрай виділяла дві складові інноваційного потенціалу підприємства: інтелектуальну (нематеріальні активи, маркетингові, управлінсько-

інфраструктурні та трудові ресурси) та матеріальну (основні засоби і оборотні активи, необхідні для інноваційної діяльності). Показники, обрані Н.І. Чухрай для оцінювання інтелектуальної та матеріальної складових, носять більш загальний характер, проте також направлені на виявлення інноваційного потенціалу саме промислових підприємств. Крім того, для заключної оцінки потенціалу підприємства, О.В. Станіславик та Н.І. Чухрай пропонують розраховувати приріст інноваційного потенціалу стосовно основного конкурента чи минулих періодів:

$$\Delta I = \sum_{i=1}^n \frac{I_i}{I_i^0} \delta_i, \quad (1.3)$$

де ΔI – показник приросту інноваційного потенціалу підприємства;

I_i – значення i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

I_i^0 – значення i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства, обраного в якості бази порівняння;

δ_i – вагомість i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

n – кількість складових інноваційного потенціалу підприємства.

Багато запитань в моделі (1.3) викликає використання в якості бази порівняння саме значень минулих періодів. Інноваційний потенціал – це поняття направлене в майбутнє і визначення його минулих значень виглядає досить нелогічним. Таким чином, оцінювання інноваційного потенціалу ґрунтується на результативному підході до його визначення, і відбувається ототожнення інноваційного потенціалу з вже реалізованою інноваційною діяльністю. Підтверджує це твердження і перелік показників, які використовує О.В. Станіславик, – більшість з них характеризує вже досягнутий рівень, а не потенційні можливості. Тому на нашу думку, розглянуті методики більше підходять для оцінювання результатів інноваційної діяльності промислових підприємств, ніж для оцінювання рівня інноваційного потенціалу.

С.В. Вовчок [19] до визначення інноваційного потенціалу підходить з точки зору системного підходу і виділяє 4 його складові: ресурсна складова (містить техніко-технологічні, інформаційні, інтелектуальні, фінансово-економічні, кадрові та маркетингові ресурси для здійснення інноваційної діяльності), інноваційна активність менеджменту (характеризує відповідність організаційної структури та інноваційного менеджменту встановленим цілям) інноваційні мережі (характеризуються показниками взаємодії підприємства з ринком, партнерами по бізнесу, навчальними закладами та науковими установами, державними та місцевими органами), результативність використання інноваційного потенціалу (показує результати здійсненої інноваційної діяльності як у кількісному, так і в вартісному вимірі).

Слід відмітити детальний і продуманий поділ показників, який провела науковець. Всього для аналізу цих 4-х складових вона пропонує використовувати 80 показників. Проте така кількість показників робить процес оцінювання інноваційного потенціалу підприємства досить трудомістким і довготривалим. Для побудови ефективної системи оцінювання повинна бути обрана сбалансована кількість показників, що найкраще відображатимуть об'єкт оцінювання. С.В. Вовчок [19], як і розглянуті вище автори, для розрахунку загального показника інноваційного потенціалу використовує модель (1.2), а для інтегральної оцінки кожної складової – модель (1.1).

Власне, можна перелічити ще досить багато науковців, які в основу своїх досліджень поклали вищевказані моделі. Серед них О.В. Гребенікова [28], яка розглядала інноваційний потенціал з позицій єдності і взаємодії структурних складових підприємства, регіону чи галузі: матеріальної, фінансової та інтелектуальної; О.В. Сидич [152], який виділяв 6 складових інноваційного потенціалу, що відображають його виробничі, кадрові, науково-технічні, маркетингові, організаційні та фінансові можливості; Ю.Ф. Ярошенко [188], що розглядав 12 чинників, які формують і відповідно визначають інноваційний потенціал підприємства чи галузі, а його оцінку пропонує здійснювати з

використанням моделі (1.2) і з врахуванням показника, що передбачає вплив інших не врахованих в моделі чинників.

У даного методичного підходу є один суттєвий недолік, що, унеможливорює його використання в майбутньому, а саме – використання вагових коефіцієнтів. По-перше, метод експертних оцінок, який використовувався для їх розрахунку, робить отримані дані досить суб'єктивними. Беззаперечно, є ряд якісних показників, значення яких можна отримати лише за допомогою цього методу, проте об'єктивну оцінку можна отримати лише на основі аналізу фактичних даних. По-друге, не вірно визначати, який з показників є більш чи менш важливим для кожної складової, чи яка складова відіграє важливішу роль в формуванні інноваційного потенціалу. Всі складові елементи інноваційного потенціалу пов'язані між собою складними діалектичними зв'язками і без існування однієї з них неможливо говорити про інноваційний потенціал взагалі. Підтверджують цю думку і останні дослідження В.В. Подіновського [132], який довів, що комплексна оцінка взаємозалежних показників не може здійснюватися з використанням їх вагових коефіцієнтів – якщо один показник залежить від іншого, то вони однаково важливі.

Останнім часом все більшої популярності серед дослідників при побудові моделі оцінки інноваційного потенціалу набуває один із методів багатовимірного статистичного аналізу – метод таксономії. В загальному вигляді інноваційний потенціал представляється у вигляді функції від його основних складових:

$$I = f \{I_1, I_2, \dots, I_i, \dots, I_n\} , \quad (1.4)$$

де I – рівень інноваційного потенціалу підприємства;

I_i – значення i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

n – кількість складових інноваційного потенціалу підприємства.

О.С. Карпець, І.М. Чуйко і Т.А. Чухлебова вважають, що інноваційний потенціал характеризує можливість застосування різних інноваційних ресурсів і у першу чергу повинен бути інтегральною характеристикою інноваційного ресурсного забезпечення підприємства [53, с.120]. Для оцінювання інноваційного потенціалу підприємства автори використовують модель (1.4), і спираючись на ресурсний підхід, виділяють 5 складових, що відображають забезпечення кадровими, виробничо-технологічними, науково-технічними, фінансовими та структурно-управлінськими ресурсами. Для кожної складової обираються показники, що найкраще її характеризують і складається власна функція:

$$I_i = f\{a_{i1}, a_{i2}, \dots, a_{ij}, \dots, a_{im}\}, \quad (1.5)$$

де I_i – значення i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

a_{ij} – значення j -го показника i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

m – кількість показників i -ї складової.

Слід зазначити, що як і в дослідженнях І.М. Новікової, тут повністю ігнорується ринкова складова. Аналогічний підхід пропонує застосовувати Г.І. Михайліченко [112] для підприємств сфери туризму, доповнюючи вищезазвані складові клієнтською, туристичною, інтелектуальною, репутаційною та комунікативною складовими.

О.В. Рудика [147], для застосування моделі (1.4) використовує 4 блоки показників: управлінський (характеризує ефективність управління персоналом, знаннями та інтелектуальним капіталом); ресурсний (відображає забезпечення матеріально-технічними, людськими, нематеріальними, інформаційними та фінансовими ресурсами); організаційний (характеризує організаційну структуру, технологію процесів та корпоративну культуру); функціональний (ДіР, виробництво, маркетинг, сервіс). Дослідження О.В. Рудики присвячені

оцінюванню інноваційного потенціалу коксохімічних підприємств, тому як і у випадку О.В. Станіславик, більшість запропонованих показників притаманні саме промисловості і ґрунтуються на результатах ДіР.

Шляхом підстановки моделі (1.5) в модель (1.4) отримується таксономічний показник інноваційного потенціалу підприємства:

$$I = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \cdots & a_{1j} & \cdots & a_{1m} \\ a_{21} & a_{22} & \cdots & a_{2j} & \cdots & a_{2m} \\ \cdots & \cdots & \cdots & \cdots & \cdots & \cdots \\ a_{i1} & a_{i2} & \cdots & a_{ij} & \cdots & a_{im} \\ \cdots & \cdots & \cdots & \cdots & \cdots & \cdots \\ a_{n1} & a_{n2} & \cdots & a_{nj} & \cdots & a_{nm} \end{bmatrix}, \quad (1.6)$$

де I – рівень інноваційного потенціалу підприємства;

a_{ij} – значення j -го показника i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

m – кількість показників i -ї складової;

n – кількість складових інноваційного потенціалу підприємства.

Метод таксономії з використанням моделей (1.4), (1.5) та (1.6) також застосовує С.А. Попель [137] для підприємств машинобудування з виділенням фінансової, ринкової, матеріально-технічної, кадрової та інформаційної складових. Основним недоліком даної методики є результативний підхід при виборі показників, що характеризують названі складові. Жоден з показників, які використовує С.А. Попель не відображають можливості підприємства для здійснення інноваційної діяльності, всі вони характеризують вже досягнутий рівень інноваційного підприємництва. Як і у випадку решти розглянутих методик, що спираються на результативні показники, вважаємо, що дану методику краще використовувати для оцінювання результатів інноваційної діяльності промислових підприємств.

К.А. Галасюк [23] використовує таксономічний аналіз для оцінювання інноваційного потенціалу підприємств готельного господарства за допомогою

економічної, фінансової, матеріально-технічної, атрактивної, інноваційної та кадрової складових. Більшість показників, які було обрано для аналізу цих складових, мають дуже вузьку спрямованість і можуть використовуватися лише в готельному господарстві.

Методичний підхід до цінювання інноваційного потенціалу на основі таксономічного аналізу виглядає досить аргументовано і має менший рівень суб'єктивізму, проте є досить трудомістким і довготривалим процесом, що безсумнівно є негативною рисою. В сучасних умовах господарювання управлінці прагнуть оцінити ситуацію в найкоротші терміни для найшвидшого реагування на неї. Крім того, науковці, що використовують в своїх роботах даний підхід, як правило, керуються ресурсним чи результативним підходом до визначення інноваційного потенціалу підприємства.

Цікавим для розгляду є підхід, запропонований Т.І. Тищенко [164], в основі якого лежить дві властивості інноваційного потенціалу – сприятливість до інновацій та спроможність їх реалізовувати. Сприятливість до інновацій науковець пропонує характеризувати за допомогою кадрової, інформаційної, організаційної та мотиваційної складових, а спроможність їх реалізовувати – за допомогою фінансової, матеріально-технічної та ринкової складових. Згідно даного підходу, інноваційний потенціал представляє собою цільову функцію від цих двох складових:

$$I = f\{I_s, I_r\} \rightarrow \max, \quad (1.7)$$

де I – інноваційний потенціал підприємства;

I_s – показник сприйнятливості інноваційного потенціалу підприємства;

I_r – показник реалізованості інноваційного потенціалу підприємства.

Значення обох складових Т.І. Тищенко отримала, спираючись на модель (1.1) за допомогою вагових коефіцієнтів показників, що були обрані для характеристики цих складових. Слід зазначити, що більшість з цих показників

характеризували вже досягнутий рівень, тобто були обрані відповідно до результативного підходу. Звісно, підприємство, яке вже має позитивний досвід реалізації інновацій має ряд переваг порівняно з аналогічним підприємством, яке такого досвіду немає. Проте це не означає, що в підприємства без досвіду інноваційної діяльності нульовий інноваційний потенціал. Підхід Т.І. Тищенко простіший у використанні ніж методики, засновані на таксономії, проте через широке використання вагових коефіцієнтів для оцінювання складових йому притаманні ті самі проблеми, що і названим вище методикам [19, 28, 98, 127, 129, 157, 181, 188].

А.О. Тріфілова [169] зазначає, що проводячи оцінювання інноваційного потенціалу, слід оцінювати не лише можливості, а й наявні для здійснення інноваційної діяльності ресурси. Оцінювання інноваційного потенціалу підприємства науковець пропонує проводити з точки зору забезпеченості підприємства фінансово-економічними ресурсами, необхідними для забезпечення не лише інноваційної, а й поточної виробничої діяльності. Результат оцінювання показує, чи можливо для підприємства за наявного ресурсного забезпечення поряд з поточною виробничою діяльністю здійснювати інноваційну. Тобто, дає можливість проаналізувати інноваційні можливості підприємства за її ефективним фінансово-економічним забезпеченням. До безсумнівних переваг цього методу слід віднести: об'єктивність отриманих даних, оскільки розрахунки здійснюються на основі фактичних даних по економічним формулам; простоту, оскільки для його застосування не потрібно залучати сторонніх спеціалістів; здатність оцінити правильність обраної інноваційної стратегії з позицій фінансового стану підприємства. До недоліків слід віднести врахування лише одного аспекту інноваційної діяльності підприємства, а саме забезпечення фінансовими ресурсами. Фінансова складова є лише одним з компонентів, що забезпечують інноваційний потенціал підприємства, і поряд з її оцінкою, необхідною є ще оцінка виробничо-технологічної, організаційно-управлінської, кадрової, науково-технічної та маркетингової складових.

В ряді праць [12, 46, 170, 172] пропонується проводити детальну оцінку інноваційного потенціалу підприємства з позицій його готовності до впровадження конкретного інноваційного проекту. Так, авторський колектив на чолі з В.М. Гуніним [170] пропонує здійснювати детальну оцінку інноваційного потенціалу підприємства за наступними блоками: продуктовим, функціональним, ресурсним, організаційним та управлінським.

По суті оцінка інноваційного потенціалу на основі детального підходу дозволяє підприємству оцінити наявну ресурсну базу для реалізації конкретного проекту. Основними недоліками даного підходу вважаємо: направленість на конкретний проект і неможливість використати отримані значення для вирішення доцільності прийняття інших проектів; розмиті процедури встановлення нормативних значень; відсутність інтегральної оцінки інноваційного потенціалу підприємства, оскільки підхід направлений на виявлення його готовності до впровадження проекту, а не загального рівня.

Більшість західних науковців оцінювання інноваційного потенціалу підприємства пропонують проводити за допомогою інструментів анкетування. Так чеськими науковцями [212] за сприяння програми Леонардо да Вінчі (Leonardo da Vinci Programme) було розроблено проект «U-SME Innovation». В рамках проекту створено карту інноваційного потенціалу підприємства, за допомогою якої можна оцінити готовність підприємства до створення та впровадження інновацій. Рівень розвитку інноваційного потенціалу пропонується досліджувати за 6 напрямками: стратегія і планування, маркетинг, технологічний процес, управління якістю, логістика, організація та людські ресурси. За кожним напрямом розроблено блок питань, за кожну відповідь присуджується певна кількість балів. Метою анкетування є виявлення існуючого рівня інноваційного потенціалу та розробка стратегії подальшого інноваційного розвитку підприємства. Результати розрахунків по кожному блоку науковці для наочності представляють у вигляді стовпчикової та пелюсткової діаграм.

Схожу методику використовують й інші науковці: З. Йорданова та Д. Благоев [194], які пропонують оцінювати інноваційний потенціал ІТ-компаній

за допомогою 12 показників, що розбиті на три блоки: інноваційна діяльність, інноваційні можливості, інноваційні компетенції; Д. Сабадка [231], який для оцінки інноваційного потенціалу підприємства використовує 10 модулів: дослідження та розробки, нові продукти, технологічна гнучкість, організація та людські ресурси, інформаційні технології, фінансування інновацій, передача інновацій, партнерство та співробітництво, інноваційна інтелектуальна система, інноваційні методи.

Безсумнівними перевагами даного підходу є простота, оперативність і наочність, проте йому притаманний і ряд недоліків, які нівелюють названі переваги. Методики, що ґрунтуються на судженнях експертів, мають занадто високий рівень суб'єктивізму, оскільки експерти підсвідомо прагнуть до середніх значень і уникають найкращих та найгірших значень, тим самим згладжуючи реальну картину. Крім того, більшістю авторів пропонується запрошення зовнішніх консультантів для роботи з анкетами, що унеможливорює самостійне використання даних методик внутрішніми користувачами для своєчасного моніторингу ситуації.

Таким чином, на основі проведеного аналітичного огляду сучасних методичних підходів до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства можна сказати, що всі вони мають як ряд переваг, так і недоліків (табл. 1.7).

По-перше, досить часто, обираючи критерії для оцінювання інноваційного потенціалу, науковці спираються на результативний чи ресурсний підходи. В першому випадку оцінюється по суті вже досягнутий рівень інноваційної діяльності, а не потенційні можливості щодо її здійснення. Показники, що відображають ефективність рішень, прийнятих в минулому, не можуть забезпечити ефективність діяльності підприємства в майбутньому. В другому випадку аналізується достатність наявних ресурсів для здійснення інноваційної діяльності і ігноруються показники, що характеризують можливості по їх залученню. Автор вважає, що при оцінюванні інноваційного потенціалу підприємства слід сконцентрувати увагу на показниках, що характеризують не лише наявні, а й потенційні можливості для здійснення інноваційної діяльності.

Таблиця 1.7 – Порівняльний аналіз методичних підходів до оцінювання інноваційного потенціалу підприємства

Методичний підхід	Автори	Загальна характеристика	Переваги	Недоліки
Оцінювання на основі інтегрального показника з урахуванням вагових коефіцієнтів	І.В. Новікова [127], О.П. Косенко [98], І.П. Отенко [129], О.В. Станіславик [157], Н.І. Чухрай [181], О.В. Сидич [152], С.В. Вовчок [19], О.В. Гребенікова [28]	Рівень інноваційного потенціалу розраховується як сума добутків його складових та їх вагових коефіцієнтів	Дозволяє побачити сильні і слабкі сторони інноваційної діяльності підприємства в плані її ресурсного забезпечення	Високий рівень суб'єктивізму за рахунок використання вагових коефіцієнтів
Оцінювання на основі сприйнятливості та реалізованості інноваційного потенціалу	Т.І. Тищенко [164]	Інноваційний потенціал представляється у вигляді функції від двох складових, що характеризують сприятливість до інновацій та спроможність їх реалізувати	Проста у використанні, охоплює всі складові інноваційного потенціалу підприємства	Штучний поділ показників на ті що характеризують сприятливість та результативність, використання вагових коефіцієнтів
Оцінювання на основі таксономічного показника	О.С. Карпець, І.М. Чуйко, Т.А. Чухлебова [53], О.В. Рудика [147], С.А. Попель [137], Г.І. Михайліченко [112], К.А. Галасюк [23]	Інноваційний потенціал представляється у вигляді функції від основних складових інноваційного потенціалу	Висока аргументованість, незначний рівень суб'єктивізму	Трудомісткий та довготривалий процес оцінки
Оцінювання на основі ресурсного підходу	О.О. Трифілова [169]	Визначає забезпеченість фінансовими ресурсами підприємства для інноваційної діяльності	Високий рівень об'єктивності	Оцінюється лише фінансова складова інноваційного потенціалу
Детальне оцінювання	Р.О. Фатхудінов [172], О.О. Бовін, Л.Е. Чередникова, В.Я. Якимович [12], В.Н. Гунін, В.П. Баранчева [152], Б.Н. Чернішова [46, 152], Г.Я. Горфінкель [46]	Визначає готовність підприємства до впровадження конкретного інноваційного проекту	Дозволяє оцінити стан ресурсної бази підприємства для реалізації нового проекту	Неможливість використання для визначення доцільності прийняття інших проектів
Оцінювання за допомогою анкетування	З. Йорданова, Д. Благоев [194], Д. Сабадка [231]	Рівень інноваційного потенціалу визначається з використанням анкетування	Простота, оперативність, наочність результатів	Висока суб'єктивність та потреба у зовнішніх консультантах

Джерело: систематизовано автором

По-друге, досить часто для оцінювання інноваційного потенціалу підприємства використовується необґрунтована кількість і перелік показників, що в результаті призводить до занадто узагальненої або навпаки занадто деталізованої оцінки. В першому випадку використовується перелік показників, більшість з яких скоріше характеризує загальноекономічний потенціал підприємства, ніж його інноваційну складову. В другому обрані показники відображають стан розвитку лише деяких елементів інноваційного потенціалу. Невірно обрані показники не відображають реальний стан інноваційного потенціалу підприємства і не можуть використовуватися при його оцінюванні.

По-третє, більшість досліджених методик має занадто високий рівень суб'єктивізму завдяки використанню суджень експертів, що робить їх ненадійними. Ефективна і достовірна система оцінювання має базуватися на фактичних даних діяльності конкретного підприємства, підтвердження яким можна знайти в його звітності, і має врахувати специфіку його функціонування.

Як було вказано вище, більшість існуючих методичних підходів орієнтуються на діяльність підприємств, що відносяться до інших галузей економіки, здебільшого до промисловості, що унеможлиблює їх застосування в існуючому вигляді на транспортних підприємств. А отже, існує проблема необхідності розробки методичного підходу до оцінювання інноваційного потенціалу транспортного підприємства, вирішенню якої присвячені наступні розділи роботи.

Висновки до розділу 1

1. На основі проведених теоретичних досліджень і 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

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.

2. 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.

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 повинно ґрунтуватися на внутрішніх факторах, які є основним джерелом його успіху.

4. 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; необґрунтована кількість та перелік показників; занадто узагальнена чи занадто деталізована оцінка;

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 в зв'язку із відмінностями у специфіці їх інноваційної діяльності.

Результати першого розділу були висвітлені автором у наступних працях [37, 57-63, 69, 76-77, 83, 89-90, 92, 104]

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

2.1. Тенденції інноваційного розвитку транспортних підприємств України

Вагомою ознакою технологічного прогресу в країні виступає рівень розвитку її транспортної системи. На сьогоднішній день діяльність підприємств транспорту пов'язана з низкою проблем: скорочення обсягів перевезень через зменшення попиту на пасажирські та вантажні перевезення; зниження прибутковості через значне зростання цін на сировину і матеріали; низька конкурентоспроможність транспортної системи України в порівнянні з країнами-конкурентами; недостатній обсяг як вітчизняних так і іноземних інвестицій у розвиток галузі [49].

Чинником, що може забезпечити поліпшення ситуації в галузі і допомогти їй досягти рівня розвинутих країн, є інноваційний розвиток та впровадження інновацій на всіх рівнях господарювання. Інноваційний потенціал держави є одним з найвагоміших показників конкурентоспроможності країни на світовій арені. Всесвітній економічний форум (ВЕФ) при розрахунку рейтингу глобальної конкурентоспроможності одним з 12 критеріїв наводить інноваційний потенціал країни. Рівень інноваційного потенціалу ВЕФ розраховується за такими показниками: національні можливості для інновацій; рівень науково-дослідних організацій; витрати на ДіР; співробітництво закладів вищої освіти і підприємств в рамках ДіР; державні закупки передових технологій; доступність вчених та інженерів, кількість заявок на винаходи та інтелектуальну власність [182, 241-246].

Згідно дослідження Всесвітнього економічного форуму у 2018 році за рівнем розвитку інноваційного потенціалу в Україні було 81-ше місце серед 137 обстежених країн. Загальний індекс розвитку інноваційного потенціалу країни склав 4,11 по шкалі від 0 до 7 (рис. 2.1).

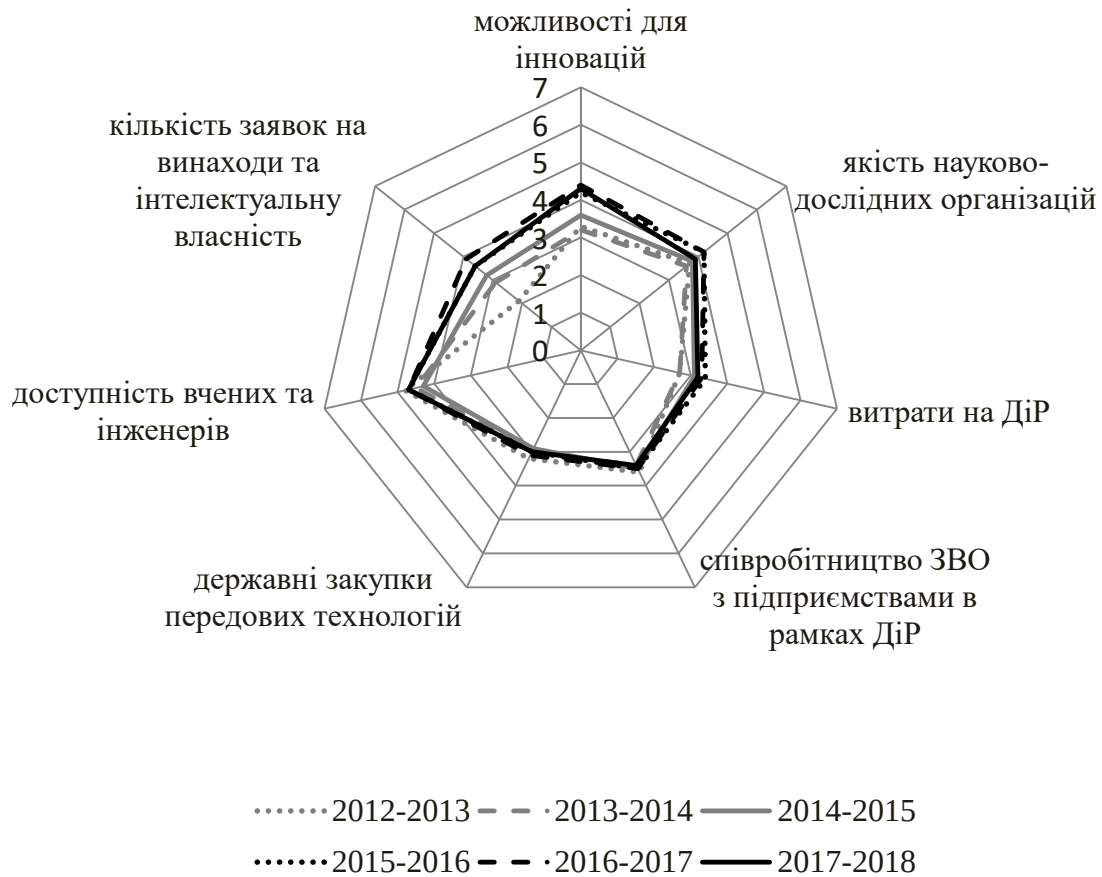


Рисунок 2.1 – Рівень інноваційного потенціалу України згідно дослідження Всесвітнього економічного форуму

Джерело: побудовано автором на основі [241-246]

Обстеження інноваційної діяльності транспортних підприємств, як і інших підприємств сфери послуг, державними статичними органами України практично не велося аж до 2006 року. На сьогоднішній день Держстатом України проводиться обстеження інноваційної активності сфери послуг лише по окремим показникам за трирічний період у рамках обстеження за європейською методологією CIS (Community Innovation Survey) [49]. Дана методологія була розроблена Євростатом і розповсюджена більш ніж у 50 країнах, в т.ч. в Україні.

Згідно з рекомендаціями «Керівництва Осло» [220, с. 14-16], при обстеженні інноваційної діяльності враховуються не лише технологічні, але й нетехнологічні (організаційні та/або маркетингові) інновації. Ще однією

особливістю цієї методології є зосередження не лише на економічних аспектах інноваційної діяльності підприємств, але і на факторах, що стимулюють або стримують інноваційну діяльність у країні [109, с.68].

На кінець 2019 р. в Україні вже шість разів було проведено обстеження інноваційної діяльності відповідно до програми CIS: перше за 2006–2008рр., друге за 2008–2010рр., третє за 2010–2012рр., четверте за 2012–2014 рр., п'яте за 2014–2016 рр., шосте за 2016–2018 рр. Слід зазначити, що дані цих досліджень скоріше характеризують загальні тенденції інноваційної діяльності у сфері транспорту, оскільки проводяться згідно державного класифікатора КВЕД, відповідно якої діяльність транспортних підприємств аналізується в секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність». До цього розділу згідно КВЕД-2010 відносять наступні види діяльності: розділ 49 «Наземний і трубопровідний транспорт»; розділ 50 «Водний транспорт»; розділ 51 «Авіаційний транспорт»; розділ 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту»; розділ 53 «Поштова та кур'єрська діяльність».

Перші два обстеження проводилися Держстатом України відповідно до КВЕД-2005 і транспортні підприємства потрапили до секції І «Діяльність транспорту і зв'язку», чим і пояснюється місцями сильна відмінність у результатах перших і останніх обстежень. Обстеження інноваційної діяльності Держстатом України проводиться по секціям, не виділяючи окремо результати за різними видами діяльності. Всі обстежені підприємства поділяють на дві групи: інноваційно-активні та інноваційно-неактивні підприємства. До першої групи належать підприємства, які протягом обстежуваного періоду впроваджували продуктові, процесні, маркетингові чи організаційні інновації, мали призупинену або продовжувану до кінця обстежуваного періоду інноваційну діяльність. До другої групи відноситься решта обстежуваних підприємств. За даними останнього обстеження [124] упродовж 2016–2018 рр. інноваційною діяльністю займалося 3655 транспортних підприємств, що склало 15,5 % від усіх обстежених в рамках CIS-обстеження транспортних підприємств (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Інноваційна активність транспортних підприємств України

Показник	Період					
	2006- 2008 рр.	2008- 2010 рр.	2010- 2012 рр.	2012- 2014 рр.	2014- 2016 рр.	2016- 2018 рр.
<i>Частка інноваційно-активних підприємств, у % до загальної кількості обстежених підприємств, з них:</i>	12,9	13,8	10,5	7,3	9,7	15,5
- підприємства лише з технологічними інноваціями, у % до загальної кількості інноваційно-активних підприємств галузі	33	19,3	23	20	33,9	9,3
- підприємства лише з нетехнологічними інноваціями, у % до загальної кількості інноваційно-активних підприємств галузі	37,6	57,6	55,8	40	38,1	74,7
- підприємства з технологічними і не технологічними інноваціями, у % до загальної кількості інноваційно-активних підприємств галузі	29,4	23,1	21,2	40	28	16
<i>Підприємства з технологічними інноваціями, у % до загальної кількості інноваційно-активних підприємств, з них:</i>	62,4	42,4	44,2	60	62	25,3
- з продуктовими інноваціями, у % до загальної кількості підприємств з технологічними інноваціями	13,4	10,6	7,2	3,8	2,4	13,9
- з процесними інноваціями, у % до загальної кількості підприємств з технологічними інноваціями	47,5	63	43,3	63,1	73,1	60,4
- з продуктовими та процесними інноваціями, у % до загальної кількості підприємств з технологічними інноваціями	29,8	22,6	30,9	26,2	23,5	25,7
- з продовжуваною або перерваною інноваційною діяльністю, у % до загальної кількості підприємств з технологічними інноваціями	9,3	3,8	18,6	6,9	1	-
<i>Підприємства з нетехнологічними інноваціями, у % до загальної кількості інноваційно-активних підприємств, з них:</i>	67	80,7	77	80	66,1	90,7
- з організаційними інноваціями, у % до загальної кількості підприємств з нетехнологічними інноваціями	29,5	28,5	32,8	20	22,7	43,1
- з маркетинговими інноваціями, у % до загальної кількості підприємств з нетехнологічними інноваціями	37,5	39,2	38,2	55	44,2	29,1
- з маркетинговими та організаційними інноваціями, у % до загальної кількості підприємств з нетехнологічними інноваціями	33	32,3	29	25	33,1	27,8

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

Із загальної кількості інноваційно-активних транспортних підприємств 16 % вели успішну інноваційну діяльність, займаючись як технологічними так і нетехнологічними інноваціями, частки підприємств, що займалися лише технологічними чи лише нетехнологічними інноваціями, були відповідно 9,3 % і 74,7 %. Серед підприємств з технологічними інноваціями 13,9 % займалися лише продуктовими, 60,4 % – лише процесними, 25,7 % – як продуктовими так і процесними інноваціями. Тобто дійсно, у силу специфіки діяльності транспортних підприємств, їм більш притаманні процесні інновації. Ними займалося близько 4/5 транспортних підприємств з технологічними інноваціями.

Серед підприємств з нетехнологічними інноваціями 29,1 % займалися лише маркетинговими, 43,1 % – лише організаційними, 27,8 % – як маркетинговими так і організаційними інноваціями. Загалом, по рівню впровадження продуктових і маркетингових інновацій транспортна галузь демонструє показники значно нижчі за середні показники по Україні.

Держстат України не проводить CIS-обстеження за окремими видами економічної діяльності, проте, спираючись на дослідження цього питання польськими вченими [209, 227], можемо стверджувати, що найбільш схильними до інновацій серед транспортних підприємств є підприємства, що належать до сфери діяльності авіаційного транспорту, а також поштової та кур'єрської діяльності. Найменш схильні – представники наземного та трубопровідного транспорту. Причому наземний транспорт має низьку інноваційну активність не лише в порівнянні з іншими транспортними послугами, а й в порівнянні з іншими сферами діяльності. Насамперед, така ситуація пояснюється тим, що в сфері діяльності наземного транспорту здебільшого задіяні малі підприємства.

Згідно дослідження Держстату України [124] існує прямий зв'язок між розміром підприємства і рівнем його інноваційності, оскільки для впровадження інновацій необхідно мати певну кількість персоналу, задіяного у виконанні наукових досліджень і розробок, що призводять до впровадження інновацій, а також значні фінансові ресурси, адже інновації – це завжди ризик. Великі підприємства мають більше можливостей здійснювати інновації, оскільки високі

обсяги реалізації призводять до більших вигід від таких інвестицій. Врешті вони можуть просто мати кращу позицію для просування своїх інновацій, і внаслідок цього отримання від них прибутків. Відповідно найвища частка як інноваційно-активних підприємств припадає на великі підприємства. Так, незважаючи на те, що лише 15,5 % транспортних підприємств є інноваційно-активними, вони реалізують 57,7 % обсягу реалізації продукції та послуг по галузі і на них працює більше половини всіх зайнятих в транспортній галузі України (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 – Кількість зайнятих та обсяг реалізації по інноваційно-активним транспортним підприємствам

Показник	Період					
	2006-2008 рр.	2008-2010 рр.	2010-2012 рр.	2012-2014 рр.	2014-2016 рр.	2016-2018 рр.
Частка інноваційно-активних підприємств галузі, у %	12,9	13,8	10,5	7,3	9,7	15,5
Відношення кількості працюючих в інноваційно-активних підприємствах до загальної кількості працюючих у галузі, у %	49,6	25,7	24,8	27,4	28,1	53,2
Відношення обсягу реалізованої продукції інноваційно-активними підприємствами до загального обсягу реалізації по галузі, у %	49,3	27,2	29,6	31,1	25	57,7

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

Найбільша кількість інноваційно-активних підприємств галузі спостерігається в м. Києві (15,7%), Одеській (12,7%), Київській (9%) та Львівській (7,5%) областях. Найвища частка технологічно-інноваційних підприємств була у Одеській (16,9%), Львівській (10%) та Київській (9,4%) областях; нетехнологічно-інноваційних – у м. Києві (23,8%), Київській (10,6%) та Одеській (10%) областях. Вказані регіони є промисловими та науковими центрами України, проте рівень їх інноваційної активності перебуває на рівні найгірших показників по Європі.

Майже половина (43,8 %) підприємств із технологічними інноваціями у 2018 р. реалізовували інноваційну продукцію. В загальному обсязі реалізованих

інноваційно-активними підприємствами послуг 5,8 % були новими для ринку, а 11,5 % – лише для підприємства. Тобто, 17,3% реалізованих інноваційно-активними транспортними підприємствами послуг були інноваційними (рис. 2.2).

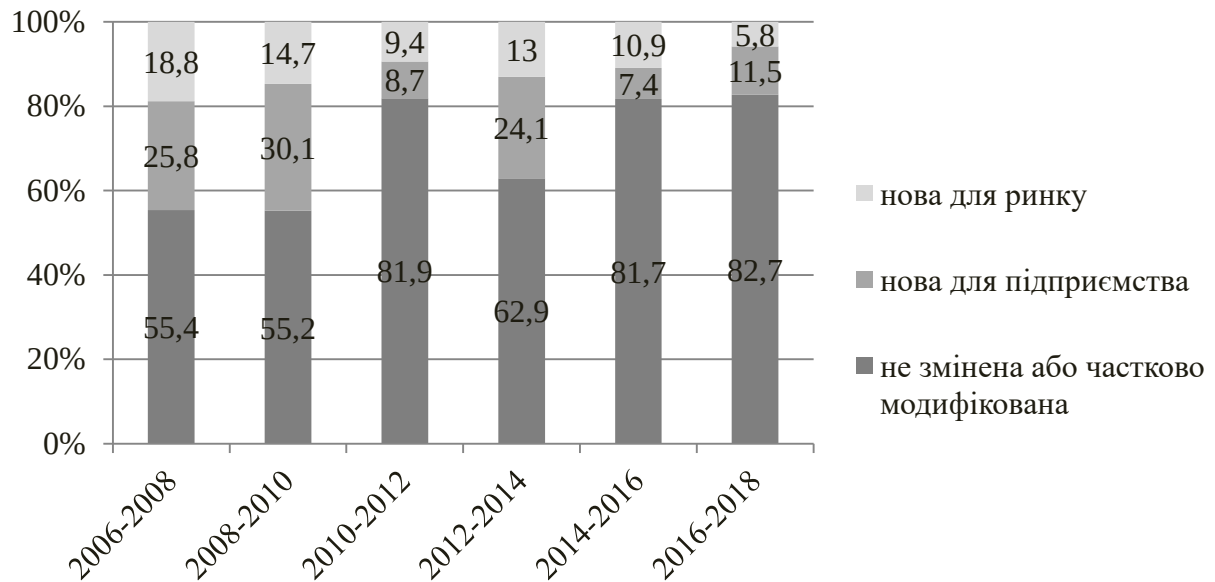


Рисунок 2.2 – Структура інноваційної продукції транспортних підприємств

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

Транспортні підприємства із технологічними інноваціями займалися наступними видами інноваційної діяльності (рис. 2.3): придбанням машин, обладнання та програмного забезпечення для виробництва нових або значно поліпшених продуктів та послуг (78,8 %); навчання та підготовку персоналу для розроблення і/або впровадження ними нових або значно вдосконалених продуктів і процесів (17,3 %); виконання та придбання ДіР (19,7 %); придбання інших зовнішніх знань (14,4 %); ринкове впровадження інновацій (9,6 %), діяльність для запровадження нових або суттєво вдосконалених продуктів та процесів, таку як техніко-економічне обґрунтування, тестування, розробка програмного забезпечення для поточних потреб, технічне оснащення, організація виробництва тощо (40,4 %).

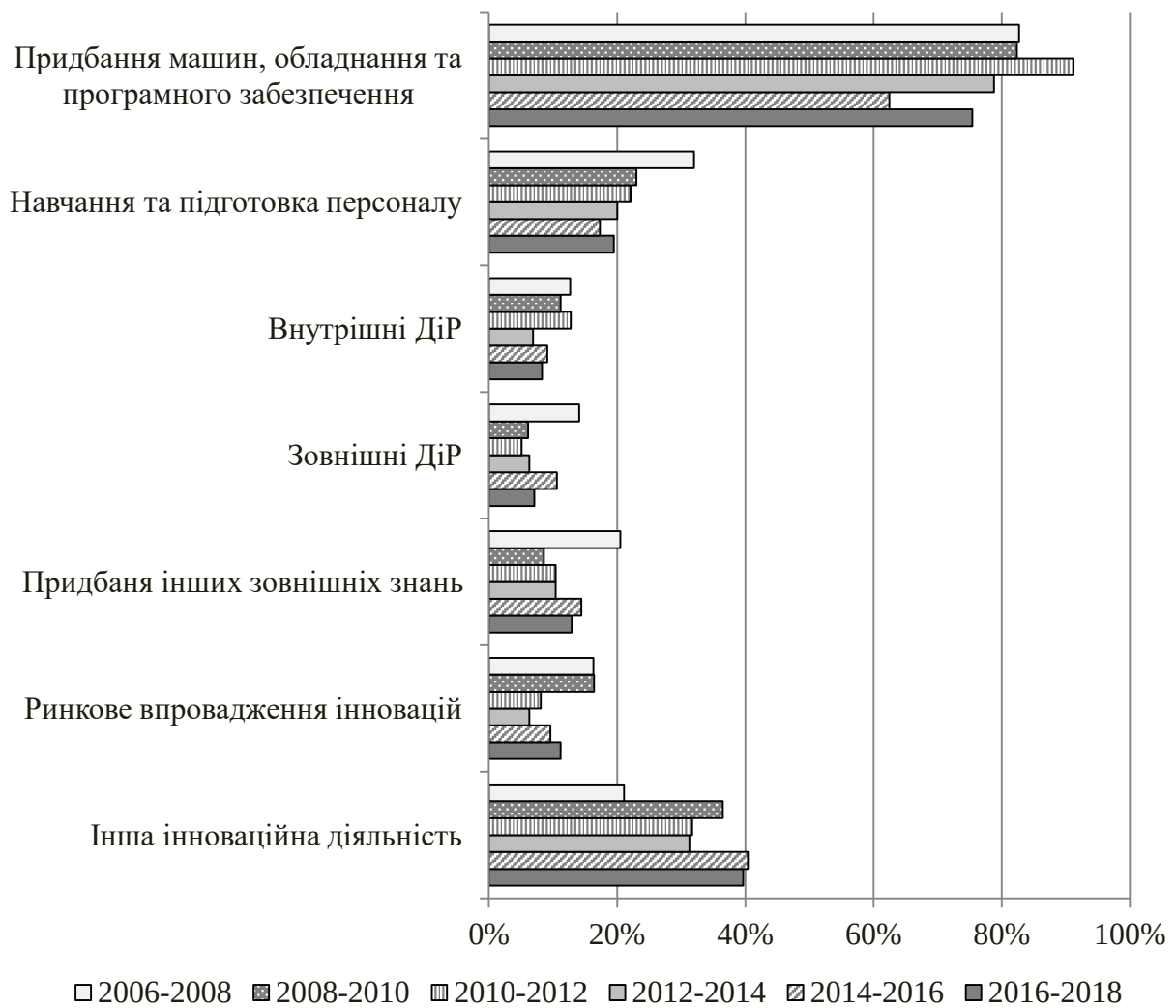


Рисунок 2.3 – Напрями інноваційної діяльності транспортних підприємств з технологічними інноваціями (у % до загальної кількості підприємств галузі з технологічними інноваціями)

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

В сфері діяльності транспортних підприємств попит на ДіР та інші знання значно менший ніж у промисловості. У багатьох випадках саме промисловість є джерелом технологічних інновацій (продуктових та/або процесних), які потім адаптуються транспортними підприємствами. Інноваційна діяльність транспортних підприємств здебільшого пов'язана з придбанням інновацій-продуктів промисловості у вигляді передової техніки, програмного забезпечення та іншого обладнання. Як видно з таблиці 2.3, найбільша частка інноваційних витрат транспортних підприємств припадає саме на придбання машин,

обладнання та програмного забезпечення, тобто на впровадження інновацій-продуктів промисловості (48,6 %). Менші частки припадають на проведення ДіР власними силами (37,9 %), придбання ззовні результатів ДіР (8,9 %) та інших знань (3 %). Майже половина з інноваційно-активних підприємств взагалі не фінансують проведення наукових досліджень в інтересах свого виробництва [208]. Крім того, слід зазначити, що витрати на нетехнологічні інновації не враховуються при статистичних обстеженнях.

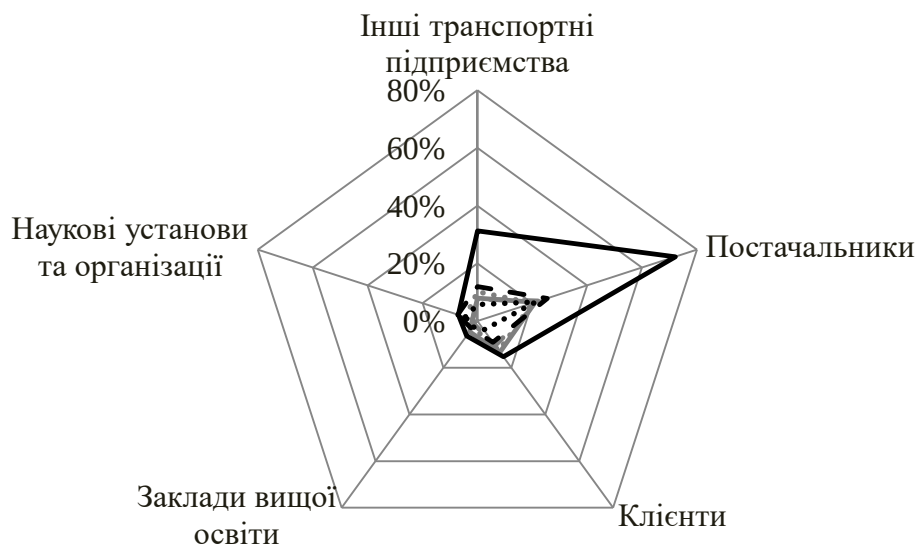
Таблиця 2.3 – Витрати на інноваційну діяльність транспортних підприємств з технологічними інноваціями, у %.

Показник	Період					
	2006-2008 рр.	2008-2010 рр.	2010-2012 рр.	2012-2014 рр.	2014-2016 рр.	2016-2018 рр.
Придбання машин, обладнання та програмного забезпечення	64	61,9	79,6	81,3	28,9	48,6
Внутрішні ДіР	0,8	0,3	11,2	11,4	34,4	37,9
Зовнішні ДіР	0,9	2,5	1,5	0,2	27,2	8,9
Придбання інших зовнішніх знань	19,4	20,1	2,6	0,7	6,5	3
Інші витрати	14,9	15,2	10,3	6,4	3	1,6

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

Для здійснення інновацій транспортними підприємствами необхідна тісна співпраця з оточенням, оскільки в результаті неї підприємство може отримати знання, необхідні для ефективної інноваційної діяльності. Інформація, отримана з зовнішніх джерел, може стати засобом досягнення нових конкурентних переваг підприємством, оскільки допомагає розширити власну базу даних. У 2018 р. 76,4 % інноваційно-активних транспортних підприємств мали партнерів з інноваційної співпраці. Найважливішими інноваційними партнерами, перш за все, були постачальники обладнання, матеріалів, компонентів або програмного забезпечення, з ними співпрацювало 72,2 % обстежених підприємств. За географією розташування партнерів 73,6 % транспортних підприємств з технологічними інноваціями співпрацювали з підприємствами України, 13,2 % – з підприємствами країн Європи (рис. 2.4).

а)



б)

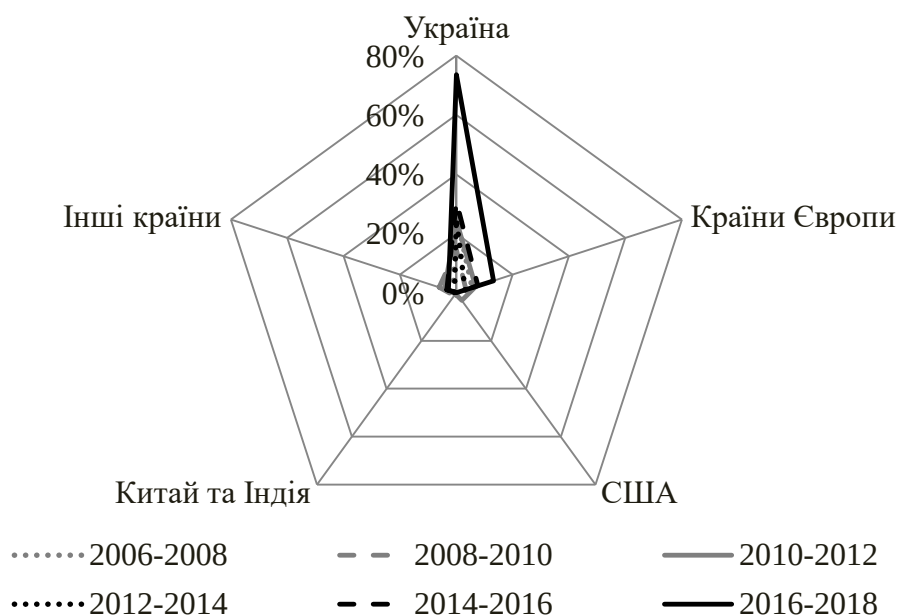


Рисунок 2.4 – Інноваційно-активні транспортні підприємства, що мали партнерів з інноваційної співпраці: а) розподіл за місцем партнерів в оточенні підприємства, у %; б) розподіл за географією розташування партнерів, у %
Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

Проведений аналіз показав, що протягом 2006-2016 рр. інноваційна діяльність транспортних підприємств України характеризувалася негативною динамікою, а саме: скороченням кількості інноваційно-активних підприємств,

зменшення частки впроваджених та розроблених інновацій, зменшення кількості вітчизняних та іноземних партнерів по інноваційній діяльності. Хоча протягом 2016-2018 рр. і відбулося покращення ситуації, 84,5% транспортних підприємств лишаються інноваційно-неактивними. До основних причин, що перешкоджають здійсненню інноваційної діяльності в рамках проведеного CIS-обстеження досліджуваними підприємствами було названо: відсутність вагомих причин (4/5 обстежених підприємств) і можливостей (1/5 обстежених підприємств) для здійснення інновацій. Бажанню здійснювати інновації перешкождали: низький попит на інновації, низький рівень конкурентоспроможності підприємства, відсутність ідей. Унеможливлювали інноваційну діяльність насамперед наступні чинники: відсутність коштів у межах підприємства, кредитів або прямих інвестицій, недостатній рівень кваліфікованих працівників, труднощі в отриманні державної допомоги або субсидій для інновацій, відсутність партнерів по співпраці, невизначений попит на інновації.

Важливим чинником розвитку інноваційної діяльності на рівні держави, галузі чи підприємства звісно є рівень її фінансування. І цей же чинник є основною перешкодою на шляху їх інноваційного розвитку. Хоча фінансування інноваційної діяльності і виступає складовим елементом фінансової політики держави, бюджетні кошти обмежені, внутрішні інвестори часто не мають достатньої кількості коштів, а іноземні не бачать сенсу у таких інвестиціях.

Розвиток транспортної системи належить до пріоритетних стратегічних напрямів інноваційної діяльності України на період 2011-2021 років, що закріплено в законодавстві України [141]. Згідно даних Українського інституту науково-технічної експертизи та інформації [143, 156] у 2018 р. відбулося суттєве збільшення фінансування (в 1,6 разів) за пріоритетом 2 «Освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки» та склало 33782,23 тис. грн. Причому, фінансування середньострокового пріоритету 2.3. «Створення нових поколінь техніки і технологій в авіа-, судно-

та ракетно-космічній галузі» склало 3,9% від загального бюджетного фінансування пріоритетних стратегічних напрямів інноваційної діяльності України у 2018 р.

Розпорядниками бюджетних коштів, направлених на інноваційний розвиток транспортної системи, були Національна академія наук України, Мінінфраструктури, Міністерство освіти і науки України. Фінансування було розподілено між науковими установами та вищими навчальними закладами, малі підприємства в розподілі участь не приймали.

Згідно даних CIS-обстежень, відбувається постійне зменшення кількості транспортних підприємств, які отримують державну фінансову допомогу для здійснення інноваційної діяльності. Так якщо у період 2006-2008 рр. 27 інноваційно-активних транспортних підприємств отримали державну підтримку, то у 2016-2018 рр. їх чисельність скоротилася до 9 підприємств. (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Транспортні підприємства, що отримували державну фінансову допомогу для здійснення інноваційної діяльності

Показник	Період					
	2006-2008 рр.	2008-2010 рр.	2010-2012 рр.	2012-2014 рр.	2014-2016 рр.	2016-2018 рр.
Кількість інноваційно-активних транспортних підприємств, що отримували фінансову допомогу від центрального уряду	10	10	12	4	2	2
у % до загальної кількості інноваційно-активних транспортних підприємств	1,5	1,4	2,7	1,3	0,5	0,4
Кількість інноваційно-активних транспортних підприємств, що отримували фінансову допомогу від місцевих та регіональних органів влади	23	10	14	8	7	8
у % до загальної кількості інноваційно-активних транспортних підприємств	3,4	1,4	3,2	3,1	1,9	1,4
Кількість інноваційно-активних транспортних підприємств, що отримували фінансову допомогу від центрального уряду, місцевих та регіональних органів влади	27	17	19	10	8	9
у % до загальної кількості інноваційно-активних транспортних підприємств	4,1	2,4	4,3	3,8	2,4	1,6

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

Серед підприємств, які отримували фінансову підтримку для інноваційної діяльності з місцевих і регіональних бюджетів протягом 2016-2018 рр., переважали комунальні підприємства, що займаються міськими пасажирськими перевезеннями. Фінансову підтримку від центральних органів влади отримали комунальні підприємства, що задіяні в авіаперевезеннях, зокрема – КП «Міжнародний аеропорт «Чернівці» та КП «Херсонські авіалінії».

Згідно гіпотези М. Портера та К. Ван Дер Лінде [225], екологічні норми є ще одним важливим чинником інноваційного розвитку. Екологічний регламент створює ринок для нової продукції. Оскільки екологічні правила і стандарти особливо високі в деяких секторах діяльності транспорту, вони можуть стимулювати інновації в сферах, які до цього не мали зацікавленості в них. Відповідність екологічним стандартам прямим чином впливає на конкурентоспроможність підприємства і відкриває йому доступ до раніше закритих ринків. Так, наприклад, постійне підвищення екологічних стандартів «Євро», що регулюють вміст шкідливих речовин у вихлопних газах, змушують автотранспортні підприємства безперервно модифікувати та оновлювати наявний рухомий склад.

Згідно даних досліджень Світового банку [159, с. 9] сьогодні на автошляхах України три чверті вантажних автотранспортних засобів мають вік понад 10 років, що призводить до низької ефективності використання палива і збільшення забруднення повітря. Оновлення рухомого складу автомобільних перевізників України є одним з основних пріоритетів у представленому до обговорення проекті Стратегії сталої логістики, розробленому Світовим банком за участі Міністерства інфраструктури України.

Згідно прогнозу, з врахуванням ліквідаційної вартості надлишкових автомобілів (рис. 2.5) та заощаджень за рахунок підвищення ефективності використання палива, для відповідності українського вантажного автотранспорту прийнятним міжнародним екологічним стандартам існує потреба у чистому фінансуванні в розмірі 3,1 млрд. євро. Ці значення ґрунтуються на припущенні, що продуктивність нового рухомого складу

збільшить загальну продуктивність автопарку приблизно на 35% , що дозволить зменшити кількість вантажівок на 22%. Дане припущення бере за основу прогноз збільшення попиту на транспортні послуги до 2030 р., згідно якого різні темпи зростання обсягів перевезень становитимуть 3% на рік до 2030 року. Ґрунтуючись на оцінці робочого стану вантажного автопарку України транспортних засобів типу N3 (вагою більше 16т) та можливості їх заміни до 2030 р. задля відповідності існуючим стандартам «Євро», експертами [159, с. 51] були розраховані необхідні валові інвестиції, прогнозні зниження експлуатаційних витрат та шкідливих викидів.

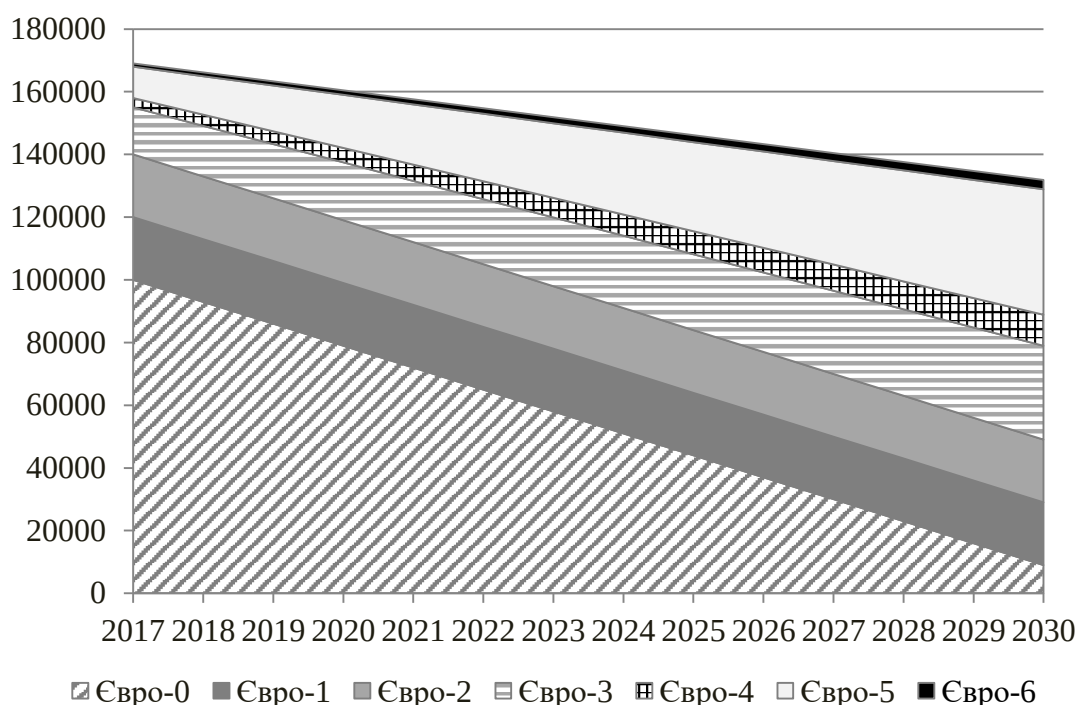


Рисунок 2.5 – Очікуваний розвиток парку важких вантажних автомобілів в Україні у 2017-2030 рр., од.

Джерело: [159, с. 51]

За рахунок оновлення рухомого складу вантажного автопарку України відповідно до міжнародних екологічних стандартів прогнозується також зниження більше ніж в два рази шкідливих викидів в повітря, а для викидів вуглекислого газу скорочення становитиме близько 28%. (табл. 2.7).

Таблиця 2.5 – Прогноз впливу на фінансові потреби та шкідливі викиди оновлення українського парку важких вантажних автомобілів відповідно до екологічних стандартів на період 2017-2030 рр.

Показники	Кумулятивні значення
Валові інвестиційні потреби, млрд. євро	-5,9
Ліквідаційна вартість застарілого парку, млрд. євро	+0,4
Зниження витрат на паливо, млрд. євро	+2,4
Наслідки чистого фінансування, млрд. євро	-3,1
Загальне зниження викидів чадного газу, %	-61
Загальне зниження викидів вуглекислого газу, %	-28
Загальне зниження викидів вуглеводнів, %	-53
Загальне зниження викидів оксидів азоту, %	-53
Загальне зниження викидів твердих часток, %	-74

Джерело: [159, с. 51]

Крім того, значну роль для інноваційної діяльності транспортних відіграє ринок транспортних послуг, наприклад домінування певних транспортних компаній чи рівень попиту на інноваційні продукти та послуги. Розмір ринку впливає на рентабельність інвестицій в інновації і за рахунок цього чинить безпосередній вплив на ефективність інноваційної діяльності [232]. Сприйняття інноваційного продукту ринком пов'язане з тривалістю його життєвого циклу, лояльністю споживачів до інновацій, перевищенням позитивного ефекту від використання інновацій над їх капіталомісткістю. Позитивна споживча оцінка інноваційних продуктів завдяки їх поліпшеній функціональності, екологічності чи будь-яких символічних атрибутів стимулює підприємств-інноваторів до подальшого впровадження інновацій. Власне, ринок є основним тестом для виявлення успішності інновації. Тривалий життєвий цикл інноваційної продукції і невеликий розмір ринку негативно впливають на інноваційний розвиток, оскільки призводять до низького попиту на інновації і, відповідно, до їх тривалої окупності для підприємств-інноваторів.

Структура ринку також може створювати як додаткові стимули, так і перепони на шляху до інноваційного розвитку. Згідно досліджень Міжнародного транспортного форуму [247] залежність між рівнем конкуренції і інноваційної

активності на ринку має форму перевернутої U-кривої – за монополії чи дуже високої конкуренції, спостерігаються найменші інноваційні зусилля (рис.2.6).



Рисунок 2.6 – Залежність інноваційних зусиль від структури ринку

Джерело: [247]

Дослідження [247, с. 7-8] показали, що монополістична структура громадського транспорту та сильна конкуренція в сфері вантажних автомобільних перевезень призводять до низьких інноваційних зусиль в цих сферах діяльності. Низькі бар'єри для входу на ринок вантажних автомобільних перевезень створюють інтенсивну конкуренцію. Багато невеликих підприємств працює з мізерними прибутками, що призводить до обмежених можливостей щодо фінансування інновацій. Економічні спади ще більше погджавляють конкурентну боротьбу. Основним інструментом у конкурентній боротьбі в сфері вантажних перевезень залишається низька вартість перевезень. Відповідно, більшість транспортних підприємств концентрує свою увагу на зниженні своїх витрат і мають менше стимулів до здійснення ДіР. В свою чергу, промислові підприємства, які є споживачами транспортних послуг, мають більш інноваційно-активну позицію і власну зацікавленість в поліпшенні власних

логістичних мереж, тому можуть виступати у ролі замовників необхідних для цього ДіР.

Інноваційна діяльність транспортних підприємств пов'язана з придбанням інновацій у галузях промисловості у вигляді сучасної техніки, програмного забезпечення та іншого обладнання. У випадку логістичної діяльності, яка є важливим елементом сфери транспортних послуг, це добре ілюструється рядом інновацій, заснованих на таких інформаційно-комунікаційних технологіях як комп'ютерні маршрутизатори, радіочастотні навігатори, системи відслідковування тощо. Тому розвиток промислових підприємств, які в оточенні транспортних підприємств виступають як у ролі постачальників, так і клієнтів, безпосередньо впливає на рівень інноваційної активності в транспортній галузі. Рисунок 2.7 ілюструє кореляцію інноваційної активності промислових і транспортних підприємств.

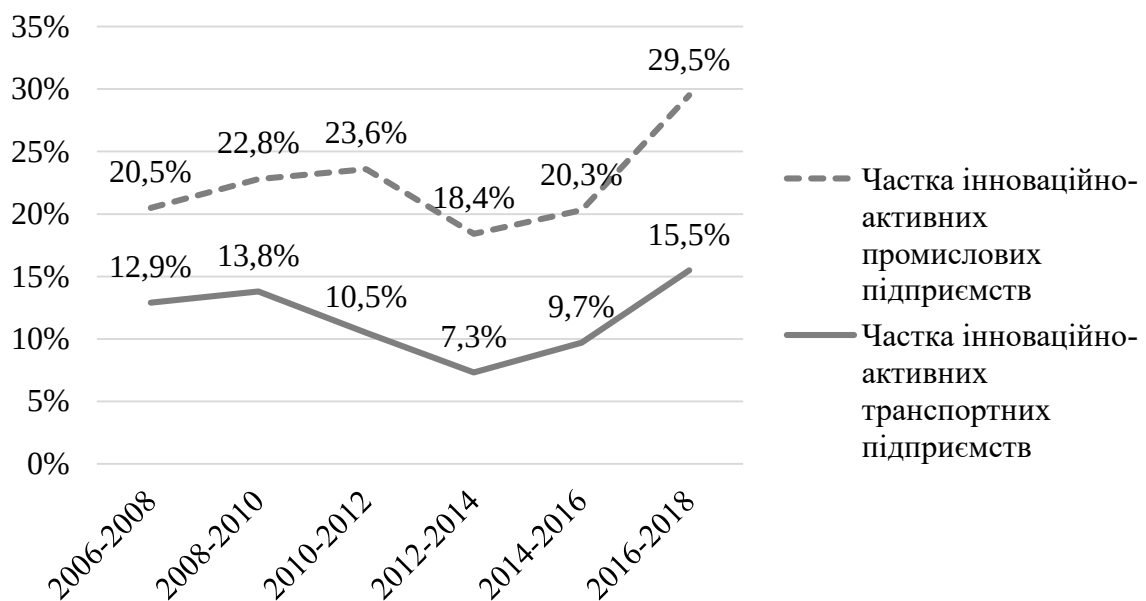


Рисунок 2.7 – Динаміка інноваційної активності промислових і транспортних підприємств України згідно CIS-обстеження

Джерело: побудовано автором на основі [119-124]

До основних чинників інноваційного розвитку транспортних підприємств слід віднести також наявний стан наукового та кадрового забезпечення галузі. Для здійснення інноваційної діяльності транспортні підприємства повинні

володіти необхідними знаннями та вміннями створювати і впроваджувати інновації. Для цього необхідно сформувати якісну ресурсну базу, що дозволить реалізувати інновації в транспортній сфері.

У 2019 р. в Україні діяло 68 закладів вищої освіти, що займаються підготовкою майбутніх кадрів для підприємств автомобільного, залізничного, авіаційного, річкового та морського транспорту, та 17 наукових організацій, що займаються питаннями транспорту. Для якісної підготовки кадрів дуже важлива тісна співпраця транспортних підприємств з закладами вищої освіти і державна підтримка значущих для галузі напрямів освіти. Формування сучасних освітніх програм для підготовки по актуальним для галузі спеціальностям і напрямам підготовки є одним з чинників ефективного розвитку її кадрового потенціалу [161, с. 198]. Особливу роль тут відіграє тісна співпраця транспортних підприємств і наукових установ з закладами вищої освіти для створення ефективних освітніх програм, що направлені на сучасні потреби галузі; участь в навчальному процесі провідних фахівців галузі; регулярне проходження виробничої практики студентами на профільних підприємствах; створення сприятливих умов для прикладних досліджень в сфері транспорту на базі закладів вищої освіти; забезпечення можливостей для наукової співпраці працівників транспортної галузі з професорсько-викладацьким складом закладів вищої освіти.

Тісне співробітництво транспортних підприємств з науковими організаціями і закладами вищої освіти є необхідною умовою для ефективного використання наявного кадрового потенціалу галузі з метою створення сприятливого інноваційного середовища і активізації інноваційних процесів. Таке співробітництво зможе забезпечити як безперервний рух інноваційних проектів з наукового та/або освітянського середовища на підприємства для їх практичної реалізації, так і швидке реагування наукових і освітянських установ на наявні потреби транспортних підприємств. Необхідною умовою успішного та якісного розвитку галузі є утворення єдиного інноваційного простору, в якому співпрацюють всі складові транспортного комплексу – транспортні

підприємства, науково-дослідні установи, заклади вищої освіти та державні органи влади.

Такими чином на основі проведеного дослідження можна виділити ряд чинників, які впливають на інноваційний розвиток транспортних підприємств. До основних з них слід віднести: наявне фінансове забезпечення, розмір і місцезнаходження підприємства, розмір і структуру ринку, рівень державної підтримки, рівень розвитку промисловості, наявні екологічні стандарти, рівень розвитку наукового та кадрового потенціалу галузі, наявність партнерів для інноваційної співпраці. Проте, також варто підкреслити складнощі з доступом до даних, які характеризують інноваційність транспортної галузі. На основі даних, які надає Держстат України неможливо провести якісний аналіз для підтвердження висунутих в першому розділі гіпотез щодо особливостей інноваційного розвитку транспортних підприємств.

2.2. Особливості інноваційної діяльності в сфері транспортної логістики

Транспортна логістика є однією зі сфер діяльності, які найбільш стрімко розвиваються в усьому світі. На національному ринку протягом останніх років також змінилося відношення до неї — більшість компаній прийшли до висновку, що це реальний інструмент підвищення ефективності їх діяльності. Активне залучення українських підприємств до глобальних ланцюгів постачання, вихід вітчизняних підприємств на світові ринки, наслідки загострення на Сході країни змусили топ-менеджерів промислових, сільськогосподарських, торгівельних та сервісних підприємств звернути увагу на логістику в своїй діяльності, організацію логістичних процесів та можливості щодо зменшення своїх логістичних витрат за рахунок ефективних рішень в цій сфері [107].

Транспортні підприємства є особливим складовим елементом логістичної мережі, метою функціонування якої є організація постачання та переміщення товарно-матеріальних цінностей з однієї точки в іншу по оптимальному маршруту. Окрім переміщення вантажів і пасажирів транспортні послуги

включають в себе комплекс операцій, що не входять до складу процесу перевезень, але пов'язані з його підготовкою та здійсненням, — так звані логістичні послуги. До таких послуг відносять [160, с. 343]:

1) послуги з обробки та зберігання вантажів (вантажно-розвантажувальні роботи, пакування, маркування, зважування, пломбування вантажів, розрахунок та формування вантажних місць, надання необхідних пристосувань, складських приміщень або відкритих майданчиків для зберігання тощо);

2) послуги пов'язані з транспортуванням вантажів (прийом вантажів у відправників, доставка вантажів зі складу одержувачам, надання в оренду рухомого складу, супровід вантажу тощо);

3) послуги з прийому і видачі вантажів, оформлення необхідних для перевезення документів (прийом і видача вантажів, перевірка маси, кількості і стану вантажу, оформлення товарно-транспортної документації, послуги митного оформлення тощо);

4) інформаційно-довідкові послуги (надання інформації щодо місцезнаходження вантажів та їх переміщення, послуги, тарифи і режими роботи різних експедиторів, наявність вантажу у вантажовідправників, консультаційні послуги в юридичних та адміністративних питань в сфері транспортно-експедиторського обслуговування тощо);

5) комерційні послуги (виконання розрахунків з перевізниками від імені вантажовідправників чи вантажоодержувачів, ведення обліку та звітності для клієнтів, страхування вантажу, продаж тари та упаковки, розрахунок раціонального завантаження транспортних засобів, розміщення і закріплення вантажів в транспортних засобах тощо);

6) сервісні послуги (послуги з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, організація стоянок рухомого складу тощо).

Відповідно до класифікації Світового банку [159, с. 30] сектор транспортної логістики складається з трьох основних сфер діяльності: профільної логістики, суміжної логістики та непрофільної логістики вантажоперевезень (рис. 2.8).



Рисунок 2.8 – Класифікація видів діяльності у сфері транспортної логістики відповідно до таксономії торгівлі послугами

Джерело: [159, с. 31]

Перший набір послуг в сфері транспортної логістики (профільні послуги логістики вантажних перевезень) включає в себе консалтингові послуги щодо ланцюгів постачання та послуги управління перевезеннями. Такі послуги пропонує більшість підприємств, які позиціонують себе в якості логістичних операторів.

Другий набір послуг (суміжні логістичні послуги у сфері вантажних перевезень) включає в себе власне транспортні послуги, що є невід'ємною частиною просування товарів в ланцюгу постачання. Підприємства, що спеціалізуються на профільній логістиці, можуть мати власний рухомий склад і займатися транспортуванням самостійно, або залучати зі сторони підрядників з транспортним парком.

Третій набір послуг (непрофільні логістичні послуги у сфері вантажних перевезень) включає технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, послуги з паркування, комп'ютерні та супутні послуги, страхові послуги та консультування з питань управління.

В залежності від специфіки транспортно-логістичних послуг, що надаються підприємствами, їх можна класифікувати на:

- транспортні — надають транспортні послуги споживачам;
- експедиторські — посередницькі організації, що надають послуги з підготовки та здійснення перевезень вантажів, оформленням необхідних для цього документів;
- інформаційно-посередницькі (диспетчерські організації) — здійснюють пошук вантажів для перевізників та вантажовідправників, проте не несуть за організацію та виконання доставки;
- логістичні — надають комплекс послуг від транспортування і зберігання вантажів до повного управління їх переміщенням та зберіганням;
- сервісні — спеціалізуються на певних видах сервісних послуг.

Сьогодні в Україні найбільша частка серед транспортних підприємств належить підприємствам змішаного типу — транспортно-експедиторським підприємствам. Такі підприємства володіють власним парком рухомого складу, а також пропонують посередницькі послуги з транспортування вантажів.

В сфері автоперевезень транспортно-експедиторські підприємства зазвичай є власниками 20-100 вантажних автомобілів, а також мають необхідні контакти з великими клієнтами, для повноцінного обслуговування яких іноді залучають транспорт інших підприємств. Провідні транспортно-експедиторські підприємства окрім автопарку мають власні сервісні центри, митні та логістичні склади. До великих автомобільних перевізників відносять підприємства, які володіють більш ніж 100 транспортними засобами. Найбільші автоперевізники мають до 300 автомобілів.

Більшість великих українських автотранспортних підприємств утворилося внаслідок приватизації і є нащадками радянських автобаз. Частина виникла впродовж останніх 5-10 років у вигляді приватного підприємництва. Існуюча постійна потреба в перевезеннях у представників промисловості і торгівлі змушувала їх створювати власні транспортні підрозділи. Так на ринку автоперевезень з'явилися такі ритейлерські мережі як «Сільпо» та «Ашан».

Автомобільні вантажоперевезення поділяють на два типи — внутрішні та міжнародні, які виконуються українськими перевізниками. Більшість перевізників зацікавлені в обох напрямках, проте деяким для виходу на міжнародний ринок заважають кон'юнктура ринку та стан автопарку.

Згідно даних Асоціації Міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП) [10] сьогодні на ринку міжнародних автомобільних перевезень нараховується більше 30 тис. автомобілів українських перевізників. Всього на ринку автомобільних перевезень України згідно даних Світового банку [159] нараховується близько 170 тис. автомобілів. Якщо у 2014-2015 рр. в країну імпортувалося близько 1200-1400 вантажних автомобілів щорічно, то у 2017 р. цей показник зріс в чотири рази [162], що свідчить про активне оновлення автопарку вітчизняними підприємствами.

В таблиці 2.6 наведено розподіл ринкових часток в групі найближчих конкурентів між найбільшими автоперевізниками України (з розміром чистого доходу більше 100 млн.грн.) за 2016 р. Питома вага таких підприємств на ринку вантажних автоперевезень України коливається в межах 7-10%. Тобто, навіть найбільшим автоперевізникам України належало менше 1% цього ринку.

Таблиця 2.6 – Розподіл ринкових часток в групі найближчих конкурентів між найбільшими автоперевізниками України

№	Підприємство	Чистий дохід, млн. грн	Ринкова частка, %
1	2	3	4
1	ТОВ «Європа-Транс ЛТД»	1101	9,45
2	ТОВ «Транс-Сервіс-1»	857	7,35
3	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	701	6,02
4	ТОВ «АНД-Груп»	693	5,95
5	ТОВ «Індастріал-Транс-Агро»	649	5,57
6	ДП «Кюне і Нагель»	616	5,29
7	ТОВ «Транс Логістік»	595	5,11
8	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	519	4,45
9	ТОВ «НПП Техно-Консалт»	440	3,78
10	ТОВ «Мединський і К»	433	3,72
12	ТОВ «Бел-Транс»	394	3,38
13	ПрАТ «Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс»	358	3,07

Продовження таблиці 2.6

1	2	3	4
14	ТОВ «Торговий Дім Кременчукнафтопродуктсервіс»	288	2,47
15	ТОВ «Транс-Логістик»	234	2,01
16	ТОВ «Агротеп»	231	1,98
17	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	215	1,85
18	ТОВ «Логістик МТС»	211	1,81
19	ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Віта-Авто»	191	1,64
20	ТОВ «Саноіл»	188	1,61
21	ТОВ «МВ Стеллар »	178	1,53
22	ТОВ «Танк-Транс»	175	1,50
23	ТОВ «Зернотранс»	164	1,41
24	ТОВ «Автологістика»	155	1,33
25	ПАТ «Автомобільна компанія «Укртранс»	145	1,24
26	ТОВ «Жефко Україна»	144	1,23
27	ПрАТ«Автопідприємство «Укрбуд»	143	1,22
28	ПП «Автотранском»	140	1,20
29	ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід»	136	1,17
30	ТОВ «Торгово-Транспортна Компанія»	136	1,16
31	ТОВ «Транспортна компанія САТ»	127	1,09
32	ТОВ «Укрлогістика»	119	1,02
33	ТОВ «Назарет Транс»	117	1,01
34	ТОВ «Пан Логістик»	114	0,98
35	ТОВ «Вікінг»	113	0,97
36	ТОВ «АТП-2004»	110	0,94
37	ПП «Нічний експрес»	102	0,88
Усього		11653	100

Джерело: складено автором на основі [10, 162]

Згідно результатів дослідження діяльності 45 міжнародних автоперевізників України [113], проведеного ТОВ «Айтіко», 2/3 з них мали власний транспорт (рефрижератори, тентові напівпричепи, фури вантажопідйомністю більше 20 тон). Найбільша концентрація власного транспорту спостерігалась на заході і півночі України, тоді як на сході і півдні в основному використовувався транспорт зі сторони (рис. 2.9). На заході України найбільшими міжнародними автоперевізниками з власним рухомим складом є: ТОВ «Транс-Сервіс-1», ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТОВ «Європа-Транс ЛТД», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ТОВ «Танк-Транс». На півночі до таких перевізників слід віднести: ТОВ «Транс-Логістик», ПАТ «КВК «Рапід», ТОВ «Заммлер Україна», ТОВ «АРІТрансЕкспедишн Україна», ТОВ «Н-Транс».



Рисунок 2.9 – Розподіл міжнародних перевізників з власним автопарком за регіонами

Джерело: [113]

В залежності від складності логістичних послуг в міжнародній термінології прийнята їх наступна класифікація, відома ще як рівні аутсорсингу [230, с. 402]:

- логістика першого рівня (1PL) передбачає виконання всіх логістичних послуг вантажовласником в рамках логістичного самообслуговування;
- логістика другого рівня (2PL) – це надання досить простого спектру логістичних послуг ззовні. По суті 2PL-оператори – це підрядні підприємства, які надають вантажовласнику послуги з транспортування та складування вантажів на певній ділянці ланцюга постачання;
- логістика третього рівня (3PL) – це комплексні логістичні послуги за контрактом. 3PL-оператори задовольняють більшість логістичних потреб клієнта, виконуючи широкий спектр логістичних послуг: зберігання, складання, пакування, транспортування, використання послуг субпідрядників;
- логістика четвертого рівня (4PL) поєднує ресурси, можливості, власні технології та тісну співпрацю (наприклад, з операторами 2PL і 3PL) для розробки та впровадження комплексних рішень в рамках всього ланцюга постачання. 4PL-оператори виконують весь спектр послуг 3PL-операторів, а

також функції планування логістичних операцій, найм та координацію роботи субпідрядників, пов'язані фінансові транзакції, ведення документації тощо;

- логістика п'ятого рівня (5PL) окрім всіх функцій 4PL-операторів пропонує своїм клієнтам послуги ведення мережевого бізнесу. Яскравими прикладами 5PL-операторів є «Amazon.com» та «Alibaba.com».

Одним з парадоксів ринку логістики в Україні є відсутність офіційних даних [107]. Існують окремі статистичні дані щодо обсягів вантажних перевезень, поштової та кур'єрської діяльності, діяльності в сфері складування тощо. Проте щодо обсягів ринку контрактної логістики, тобто послуг 3PL-операторів жодної офіційної інформації немає. Відсутність надійних і змістовних статистичних даних щодо діяльності транспорту та логістики значно ускладнює реформи, направлені на їх розвиток. Тому поліпшення якості та обсягу статистичних обстежень в цій сфері є одним з першочергових завдань для реалізації Національної транспортної стратегії України до 2030 року [159, с. 45].

Єдине дослідження в цій сфері було проведено у 2017 р. Українським логістичним альянсом (УЛА) за зразком аналогічних досліджень в Європі та США. В рамках даного дослідження [107] було досліджено стосунки та очікування національних вантажовідправників та логістичних операторів. В результаті дослідження виявилось, що 46% опитаних підприємств поки що не готові передати логістичні процеси на аутсорсинг, аргументуючи високою вартістю, ненадійністю і недостатньою компетенцією логістичних операторів.

Логістичне забезпечення в Україні все ще характеризується досить високою часткою внутрішньої логістики. Зазвичай, підприємства, що надають перевагу інсорсингу, не можуть вірно оцінити власні логістичні витрати, тому хибно вважають їх нижчими. Насамперед це пов'язано з відсутністю загальновизнаних методичних підходів до визначення і оцінювання логістичних витрат [159, с. 28].

В світовій практиці 1PL-логістика поступово йде в минуле, вантажовласники позбуваються власного рухомого складу і передають все більші обсяги робіт логістичним операторам, які за рахунок співпраці з багатьма

вантажовідправниками мають знижки. В Україні частка підприємств, що надають перевагу внутрішній логістиці, теж поступово починає зменшуватися. Проте через недостатню довіру до високих рівнів аутсорсингу та поширений серед вантажовідправників страх втрати контролю над власними логістичними процесами 2PL-оператори все ще досить актуальні для України.

Проведене УЛА дослідження показало, що українські оператори йдуть в ногу зі світовими трендами, поступово нарощуючи обсяги своєї діяльності та збільшуючи асортимент послуг з координації логістичних процесів і управління ланцюгами постачання. Світові лідери в сфері логістики сьогодні все більше позиціонують себе як консультантів, що допомагають у просуванні товарів до споживачів, а не як операціоністів, що надають вантажовідправникам послуги транспортування та складування. Тобто, відбувається поступовий перехід від надання логістичних послуг до вирішення логістичних проблем клієнтів. Більшість українських логістичних операторів також прагне до впровадження найкращого світового досвіду, приділяючи все більше уваги плануванню та оптимізації логістичних процесів для клієнтів. Проте, згідно результатів дослідження лише 10% опитаних підприємств-клієнтів орієнтовані на таке стратегічне партнерство, 41% надає перевагу операційній співпраці та сервісному партнерству, більшість обирає операторів з власним рухомим складом [107].

Тут слід одразу зазначити щодо важливості еволюції логістичних операторів для інноваційного розвитку не лише транспортної галузі, а й інших сфер діяльності. Сьогодні неможливо уявити функціонування підприємств транспортної логістики без таких сучасних технологій як штрих-коди, GPS-навігатори, RFID-мітки, системи відслідковування, телематичні технології, інформаційні системи для автоматизації бізнесу (WMS, CRM, ERP та ін.), технології розпізнання голосу, електронні підписи тощо. Всі ці технології спочатку були результатом інноваційної діяльності підприємств та організацій інших сфер діяльності – їх продуктовими інноваціями. Після передачі цих технологій для практичного використання підприємствам транспортної

логістики вони починають виконувати роль процесних інновацій, поліпшуючи різні аспекти діяльності цих підприємств. Придбання і впровадження сучасних технологій підприємствами транспортної логістики відіграє важливу роль також у їх розповсюдженні та доступності на ринку.

Зазвичай інтерес до аутсорсингу з'являється у підприємства як відповідь на нові виклики зовнішнього середовища. Стрімкий розвиток технологій та їх постійне старіння призводять до знецінення капіталу та інвестицій в ноу-хау, а логістичний аутсорсинг крім інших переваг може забезпечити своїм клієнтами доступ до нових ресурсів, навичок, досвіду та технологій. Серед основних причин переходу підприємств від інсорсингу до аутсорсингу логістичних послуг слід назвати: можливість зосередити зусилля на основній діяльності; пошук шляхів зниження витрат; використання знань і досвіду професіоналів; доступ до глобальних технологій і ресурсів логістичних операторів.

З точки зору інноваційного розвитку особливо важливим моментом використання аутсорсингу є саме розгляд його в якості потенційного джерела інновацій – як засобу передачі технологій від логістичного оператора до клієнта. На практиці існують різні принципи функціонування логістичних операторів, а отже і процес обміну технологіями між логістичними операторами і клієнтами може відбуватися у різних формах. Так, наприклад, ТОВ «Рабен Україна» завдяки партнерським угодам з компаніями в сфері інформаційних технологій і транспортної логістики може забезпечити своїм клієнтам комплекс логістичних інструментів та послуг в сфері електронної комерції – електронні платформи, моделі продажу, маркетингові стратегії тощо.

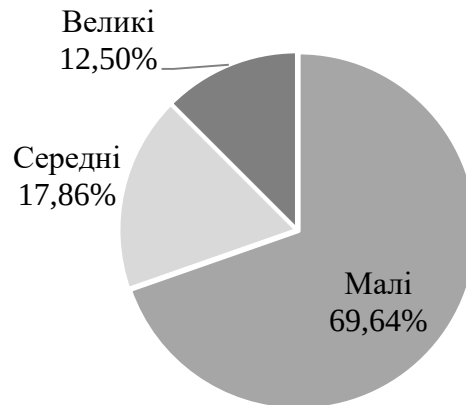
Одним зі стримуючих факторів інноваційного розвитку підприємств транспортної логістики є недостатній масштаб їх діяльності. Експерти вважають [113, 148], що український логістичний ринок ще очікують процеси консолідації через злиття і поглинання. Ці процеси також пов'язані із виходом на український ринок таких провідних західних 4PL-операторів як «Kuehne & Nagel», «FM Logistic», «DHL Danzas» та ін.

Злиття, придбання та стратегічне партнерство логістичних операторів дозволяють отримати доступ до найновіших галузевих технологій і знань. В світовій практиці [208, 230] великі міжнародні компанії охоче заключають технологічні союзи навіть з конкурентами, оскільки такі дії орієнтовані на розвиток та передачу знань. Технологічні союзи виникають у вигляді спільних підприємств або угод про співпрацю. Невеликі підприємства з доступом до інноваційних технологій зазвичай стають об'єктом придбання, а не учасниками альянсу. Прогнозоване розширення масштабів діяльності логістичних операторів дозволить їм залучити необхідні ресурси і тим самим отримати нові можливості для здійснення інноваційної діяльності.

Для дослідження основних тенденцій та закономірностей інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств, а також підтвердження гіпотез, висунутих в попередніх розділах, автором було проаналізовано результати діяльності 56 інноваційно-активних підприємств цієї сфери діяльності (Додаткок В). Надійність вибірки 85% при похибці $\pm 5\%$. В якості матеріалів для дослідження використовувалися статистичні звіти «Обстеження інноваційної діяльності підприємства за період 2016-2018 рр.» та фінансова звітність цих підприємств на кінець 2018 р.

Всі обстежені підприємства спеціалізуються на транспортній логістиці в сфері автоперевезень, 3/4 з них мають власний рухомий склад. Серед обстежених підприємств 64,3 % займалися як внутрішніми, так і міжнародними перевезеннями (здебільшого до країн Європи), 35,7 % надавали послуги лише всередині країни, в т.ч. 12,5% – всередині власного регіону. Причому 42,9% респондентів вказали, що в їх структурі реалізованих послуг найбільша частка належить саме міжнародним перевезенням (рис. 2.10). Зважаючи на те, що загалом по Україні питома вага міжнародних перевізників значно нижча ніж у даній вибірці інноваційно-активних підприємств, вважаємо, що така висока частка є свідченням важливості розміру ринку для інноваційної активності транспортних підприємств.

а)



б)

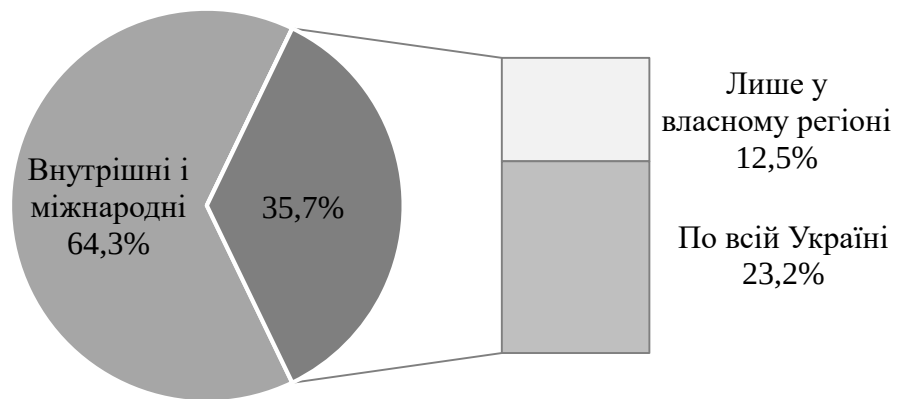


Рисунок 2.10 – Розподіл підприємств-респондентів у 2018р.:

а) за розміром; б) за географією вантажоперевезень

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Обстежені підприємства, як і решта транспортних підприємств, замаючись інноваційною діяльністю, найбільше уваги зосереджували на придбанні сучасних технологій для удосконалення власної діяльності, здебільшого це були техніка і обладнання для роботи з вантажами на всіх етапах ланцюга постачання та ІТ-технології для автоматизації логістичної діяльності та комунікацій (рис. 2.11). В структурі інноваційних витрат у 66 % обстежених підприємств витрати на придбання сучасних технологій також займали найбільшу частку. Питома вага таких витрат для досліджуваних підприємств коливалася в межах 35-100 % (Додаток В).

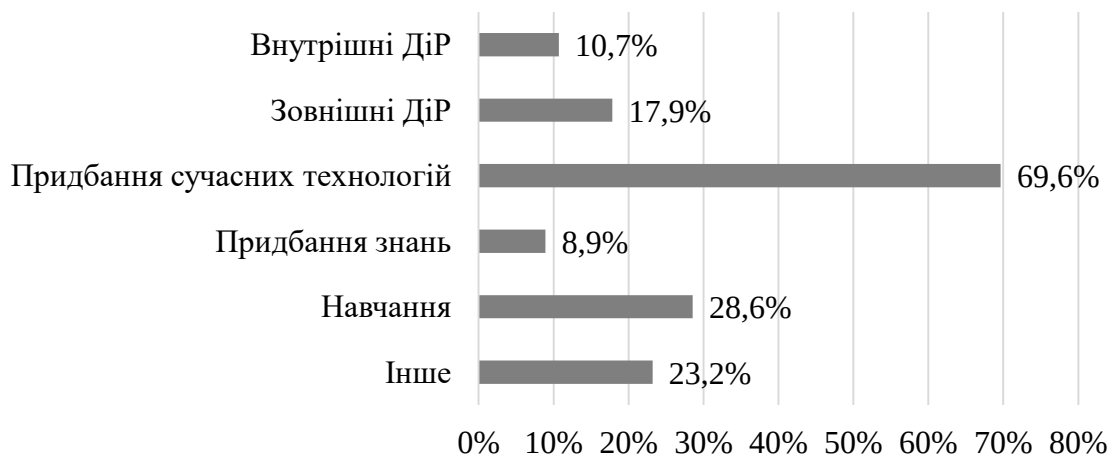


Рисунок 2.11 – Напрями інноваційної діяльності підприємств-респондентів за 2016-2018 рр.

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Загалом по вибірці досліджуваних підприємств 89,5 % всіх витрат на інноваційну діяльність були направлені саме на впровадження нових технологій (рис. 2.12).

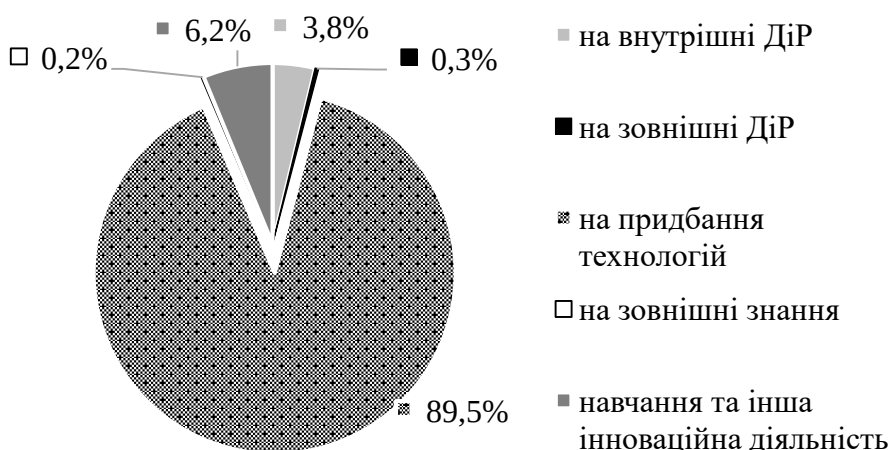


Рисунок 2.12 – Структура витрат на інноваційну діяльність вибірки підприємств-респондентів за 2016-2018 рр.

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Насамперед, такий інтерес до технологій серед підприємств-респондентів пов'язаний із постійно зростаючою конкуренцією між перевізниками і посиленням вимог ринку до якості логістичних послуг. Тому очевидно, що активне впровадження сучасних технологій для транспортно-логістичних підприємств стає запорукою їх майбутніх конкурентних переваг.

Одним з найважливіших своїх ресурсів підприємства з власним автопарком вважають висококваліфікованих водіїв. Професійні водії з України користуються великим попитом на ринку праці країн ЄС. Не маючи змоги конкурувати з західними роботодавцями у заробітній платі, вітчизняні перевізники зосереджують свою увагу на забезпеченні гідних умов праці і охороні здоров'я водіїв. Тому більшість ДіР, які проводилися на базі обстежених підприємств, були присвячені саме дослідженню стану здоров'я та умов праці водіїв, а також пошуку шляхів їх поліпшення. Також підприємства займалися дослідженням витрат палива різними марками автомобілів.

Що стосується навчання для інноваційної діяльності, то сьогодні серед транспортно-логістичних підприємств тв починає користуватися попитом навчання водіїв важких транспортних засобів основам екологічного керування, яке дозволяє зменшити витрати палива як на коротких, так і на довгих автомобільних маршрутах приблизно на 3-5%.

Також обстежені підприємства запрошували зовнішніх консультантів з питань сертифікації діяльності. Підприємства отримували консультації щодо отримання сертифікатів управління якістю, управління навколишнім середовищем, аналізу ризиків, небезпечних чинників і контролю критичних точок НАССР, охорони здоров'я і безпеки діяльності тощо. Деякі підприємства отримували консультаційні послуги щодо інвестицій і впровадження інформаційних технологій.

96,4% обстежених підприємств на інноваційну діяльність витрачали виключно власні кошти, 3,6% – залучали також кредитні ресурси (Додаток В). Жодне з обстежених підприємств не отримувало державного фінансування для інноваційної діяльності і не використовувало для цих цілей кошти інвесторів.

Слід зазначити, що здійснення інноваційної діяльності переважно за рахунок власних коштів є негативною характеристикою діяльності цих підприємств, оскільки, за нестачі фінансових ресурсів, її пріоритетність одразу зменшиться.

Також було досліджено очікування підприємств стосовно витрат на інноваційну діяльність (рис. 2.13). Тут прогнози різні – 28,57% обстежених підприємств взагалі не визначилися з майбутніми витратами на інноваційну діяльність, 33,93% планують збільшення інноваційних витрат (в межах 10-45%), 30,36% вважає, що вони залишаться приблизно такими ж, решта планує або їх зменшення або взагалі не передбачає таких витрат в майбутньому.

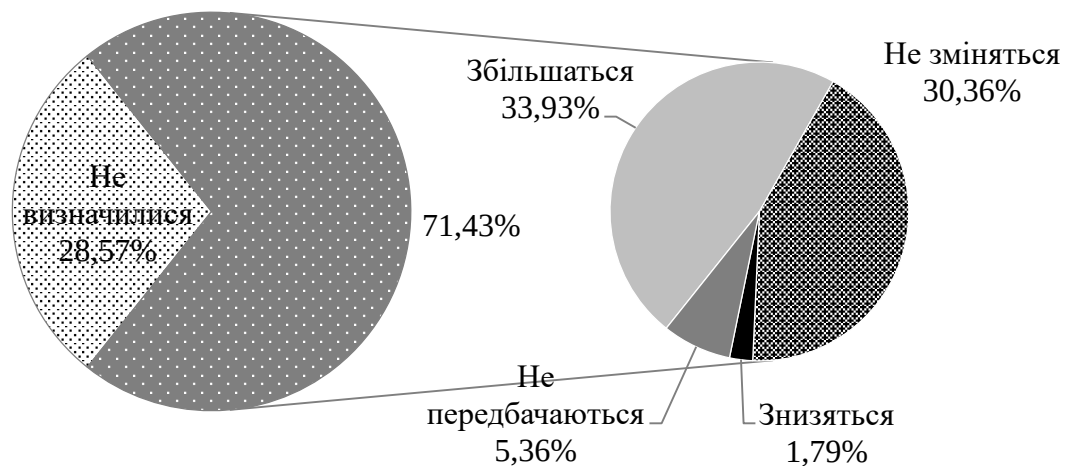


Рисунок 2.13 – Прогнози підприємств-респондентів щодо витрат на інноваційну діяльність на 2019-2020 рр.

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

В результаті інноваційної діяльності 53,8 % обстежених підприємств впровадили у свою діяльність процесні інновації, 32,1 % почали використовувати організаційні інновації, питома вага підприємств, які впровадили маркетингові та продуктові інновації була відповідно – 26,8 % і 8,9 %. Таким чином можна зробити висновок, що підприємствам сфери транспортної логістики як і решті транспортних підприємств більш притаманні процесні та організаційні інновації (рис. 2.14). За рахунок впровадження інноваційних рішень у свою діяльність близько чверті опитаних підприємств

розширили асортимент власних послуг, питома вага нових або значно удосконалених послуг коливалася в межах від 1% до 45% (Додаток В).

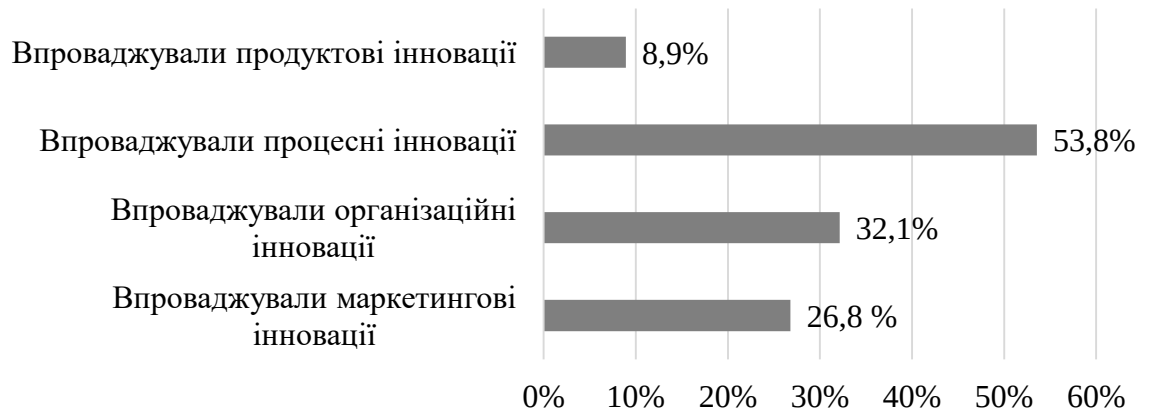


Рисунок 2.14 – Впровадження інновацій підприємствами-респондентами за 2016-2018 рр.

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Розвиток ІТ-технологій та автоматизація в сфері транспортної логістики поступово призводять до витіснення з ринку представників посередницьких видів діяльності. Вже через 10 років експедиторська діяльність у її нинішньому вигляді може зникнути з логістичного ринку України, і лише робота над створенням суб'єктивної цінності за рахунок впровадження послуг з доданою вартістю дозволить нинішнім експедиторам змінити формат діяльності і втриматися на ринку.

Обслуговуванням з доданою вартістю називають [195, с.94] унікальні чи особливі дії підприємства для підвищення власної продуктивності та ефективності діяльності, які в свою чергу сприяють укріпленню договірних відносин та зв'язків із споживачами. Щойно підприємство починає приймати індивідуальні рішення, що створюють додану вартість, орієнтуючись на найбільших клієнтів, воно одразу включається в так звану спеціалізовану логістику [195, с.95]. Тобто, підприємство починає здійснювати особливі дії для досягнення клієнтом очікуваних результатів. Типові приклади послуг з доданою

вартістю легко знайти в ділових стосунках, характерних для стійких і добре налагоджених логістичних каналів. Для підприємств, що спеціалізуються на перевезеннях вантажів, обслуговування з доданою вартістю означає дещо більше ніж базові послуги з транспортування, і включає в себе додаткові послуги, необхідні для задоволення індивідуальних потреб вантажовідправників. До таких послуг слід віднести: управління запасами, перепакування, маркування, зважування та пломбування вантажів, перевірку кількості і стану вантажу, оформлення товарно-транспортної документації, послуги митного оформлення, трекінг вантажів, послуги «Якраз вчасно», «Точно в послідовності», страхування вантажів, зворотню логістику тощо.

Створення послуг з доданою вартістю для підприємств транспортної логістики тісно пов'язано з впровадженням інновацій, в т.ч. логістичних. Майже половина (46,4 %) обстежених підприємств активно впроваджували у свою діяльність логістичні інновації (рис. 2.15).



Рисунок 2.15 – Впровадження логістичних інновацій підприємствами-респондентами у 2016-2018 рр.

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Серед опитаних підприємств 50,9% займалися інноваційною діяльністю в співпраці з іншими підприємствами, установами та організаціями. Найбільше обстежені підприємства задля впровадження інновацій співпрацювали зі своїми постачальниками обладнання та програмного забезпечення, підприємствами з найближчої групи конкурентів і клієнтами (рис. 2.16).

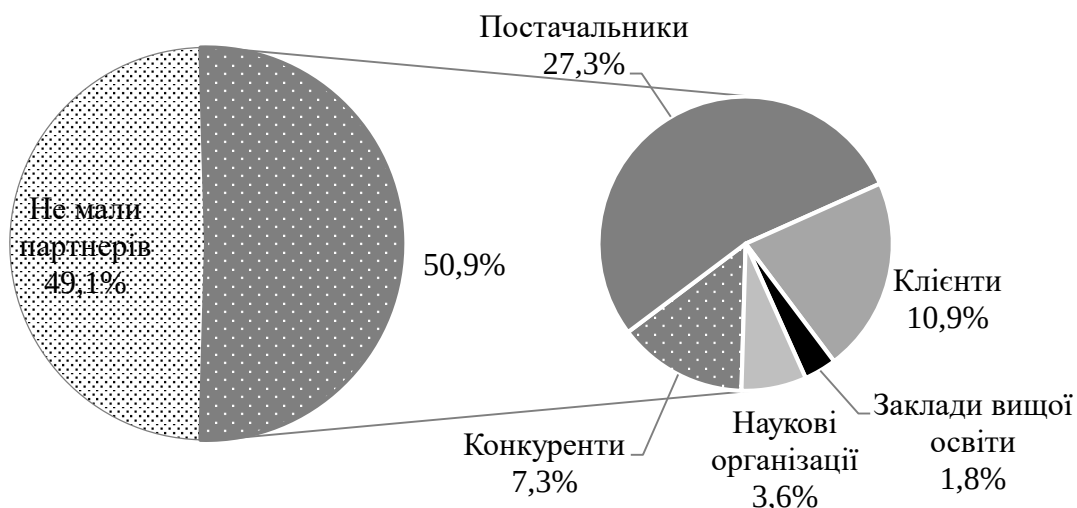


Рисунок 2.16 – Наявність партнерів з інноваційної співпраці серед підприємств-респондентів у 2016-2018 рр.

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Також підприємствам було запропоновано оцінити важливість зовнішніх джерел інформації для здійснення інноваційної діяльності за шкалою від 0 до 3, де 0 означає, що джерело взагалі не використовувалося, а 3 – найвищий рівень важливості (Додаток В). Найбільшу кількість балів отримали постачальники, найменшу – заклади вищої освіти та наукові організації (табл. 2.7). Аналогічне дослідження було проведено щодо важливості факторів, що перешкоджають інноваційній діяльності підприємств-респондентів (табл. 2.8). Слід одразу зазначити, що сума отриманих балів досить висока у всіх факторів.

Таблиця 2.7 – Ранжування зовнішніх джерел інформації для інноваційної діяльності підприємств-респондентів

Рейтинг	Джерело інформації	Кількість отриманих балів	Питома вага підприємств, що використовували, %
1	Постачальники обладнання та програмного забезпечення	97	76,8
2	Група найближчих конкурентів	80	62,5
3	Клієнти	60	53,6
4	Наукові/технічні журнали та рекламні буклети	45	41,1
5	Конференції, торговельні ярмарки, виставки	33	30,4
6	Професійні асоціації	27	25
7	Заклади вищої освіти	21	17,9
8	Наукові організації	16	14,3

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Таблиця 2.8 – Ранжування факторів, що перешкоджали інноваційній діяльності підприємств-респондентів

Рейтинг	Фактори	Кількість отриманих балів	Питома вага підприємств, що вказали, %
1	Нестача власних коштів	95	85,7
2	Високий рівень конкуренції	94	78,6
3	Занадто високі витрати на інновації	90	71,4
4	Відсутність державної допомоги	68	50
5	Невизначений ринковий попит на інновації	64	57,1
6	Нестача кваліфікованих кадрів на підприємстві	62	60,7
7	Відсутність доступних кредитів	57	55,4
8	Відсутність партнерів для співпраці	50	53,6

Джерело: Побудовано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств, що входять у досліджувану вибірку

Більшості підприємств при здійсненні інноваційної діяльності ставали на заваді насамперед фактори фінансового характеру, що ще раз підтверджує важливість наявності власних і доступності зовнішніх фінансових ресурсів. Близько 3/4 опитаних підприємств вказали на занадто високий рівень конкуренції, підтвердивши розглянуту вище залежність інноваційної активності від структури ринку. Більше половини підприємств-респондентів зазначали

щодо недостатньої кваліфікації власних фахівців і відсутності партнерів з інноваційної співпраці, тобто має місце брак необхідних для інноваційної діяльності знань.

Результати обстеження вибірки інноваційно-активних транспортно-логістичних підприємств свідчать, що загалом їм притаманні ті ж тенденції, що і решті транспортних підприємств. Як і решта транспортних підприємств вони належать до технологічно насичених сфер діяльності і тому більш схильні до процесних інновацій. Зазвичай в сфері транспорту спочатку відбувається впровадження нових технологій, а вже потім вони призводить до нових чи значно удосконалених послуг. Тому цілком логічно, що підприємства цієї сфери витрачають найбільше сил і фінансів саме на цей вид інноваційної діяльності.

Транспортно-логістичні підприємства мають низьку наукоємність і знаходяться в залежності від постачальників інновацій, оскільки, зазвичай, не мають можливості власними силами займатися необхідними дослідженнями і розробками. Саме тому питома вага підприємств, які займалися ДіР у дослідженій вибірці значно менша ніж загалом у транспортній галузі. В структурі витрат на інноваційну діяльність витрати на ДіР обстежених підприємств також були нижчі за середні значення по галузі. Крім того тут слід зазначити щодо дуже низького рівня співпраці обстежених підприємств з науковими установами і закладами вищої освіти. Проте, транспортно-логістичні підприємства виконують роль не лише споживачів результатів інноваційної діяльності підприємств і організацій інших сфер діяльності, а також слугують засобом передачі технологій від постачальників до клієнтів, що передали власні логістичні процеси на аутсорсинг.

Згідно результатів дослідження на рівень інноваційної активності транспортно-логістичних підприємств мали вплив: наявність власних і доступність зовнішніх фінансових ресурсів, розмір і структура ринку, розмір підприємства, рівень кваліфікації працівників, доступність зовнішніх знань і партнерів для інноваційної співпраці.

2.3. Методичне забезпечення оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

В сучасних умовах господарювання виживання транспортно-логістичних підприємств багато в чому ґрунтується на їх інноваційному потенціалі. Проте фахівці вважають, що наявний інноваційний потенціал використовується учасниками ринку вантажоперевезень лише на 7-10% [26]. Не встигаючи вчасно реагувати на потреби ринку і не використовуючи наявний потенціал відповідно до інноваційних напрямів розвитку економіки, підприємства стикаються з загрозою втрати конкурентоздатності.

Для сучасних транспортно-логістичних підприємств, діяльність яких заснована на науково-технічних досягненнях, втілених в техніці і технологіях виробництва автотранспортних послуг, швидке та ефективно впровадження інновацій пов'язано з достатністю ресурсів, що можливо лише за умови розумної оцінки результатів діяльності та пошуку ресурсів та резервів для інноваційного розвитку. Розвиток інноваційного потенціалу підприємства сприяє посиленню його адаптаційних можливостей, підвищенню здатності до прийняття вірних управлінських рішень, збільшенню варіативності використовуваних методів та технологій. За цих обставин особливого значення набуває необхідність створення об'єктивної методики оцінювання інноваційного потенціалу і розробки дієвої системи управління інноваційним розвитком підприємства.

Оцінювання інноваційного потенціалу підприємства представляє собою моніторинг рівня розвитку його складових елементів для порівняння з існуючими уявленнями про їх рівень. Об'єктивна оцінка інноваційного потенціалу підприємства дозволяє [17]:

- адекватно оцінити можливості і готовність підприємства до інноваційних змін;
- здійснити аналіз сильних та слабких сторін підприємства та спрогнозувати майбутні тенденції його розвитку;

- створити та розширити інформаційну базу для прийняття ефективних управлінських рішень.

На думку автора, ефективна методика оцінювання інноваційного потенціалу підприємства має відповідати наступним вимогам:

- використовувати показники, що відображають як наявні ресурси так і можливості для здійснення інноваційної діяльності підприємством;
- використовувати збалансовану кількість і систему показників, що характеризують вплив всіх складових інноваційного потенціалу підприємства на його рівень;
- бути об'єктивною і ґрунтуватись на аналізі фактичних даних, уникаючи суб'єктивних оціночних суджень;
- визначати проблемні аспекти діяльності підприємства, що потребують особливої уваги для його ефективного інноваційного розвитку в подальшому;
- бути аргументованим підґрунтям для розробки та впровадження майбутньої інноваційної стратегії підприємства;
- бути доступною для самостійного використання менеджерами підприємства.

Вірно визначений рівень наявного інноваційного потенціалу підприємства дозволить його менеджерам не лише оцінити реальні інноваційні можливості підприємства та обґрунтовано підійти до вибору майбутньої інноваційної стратегії, а й уникнути фінансових вкладень у проекти, які підприємство не здатне реалізувати. Тобто, об'єктивне знання власних інноваційних можливостей дозволяє підприємству уникнути нераціональних витрат, пов'язаних з розробкою та реалізацією неефективних інноваційних проектів.

Для оптимізації та ефективності управління інноваційним потенціалом транспортно-логістичного підприємства автором було розроблено модель його оцінювання. Дана модель містить в собі основні етапи оцінювання інноваційного потенціалу підприємства (планування процедури оцінювання, організація та реалізація процедури оцінювання, аналіз результатів оцінювання) та послідовність дій, що відображають оптимальні межі її проведення (рис. 2.18).

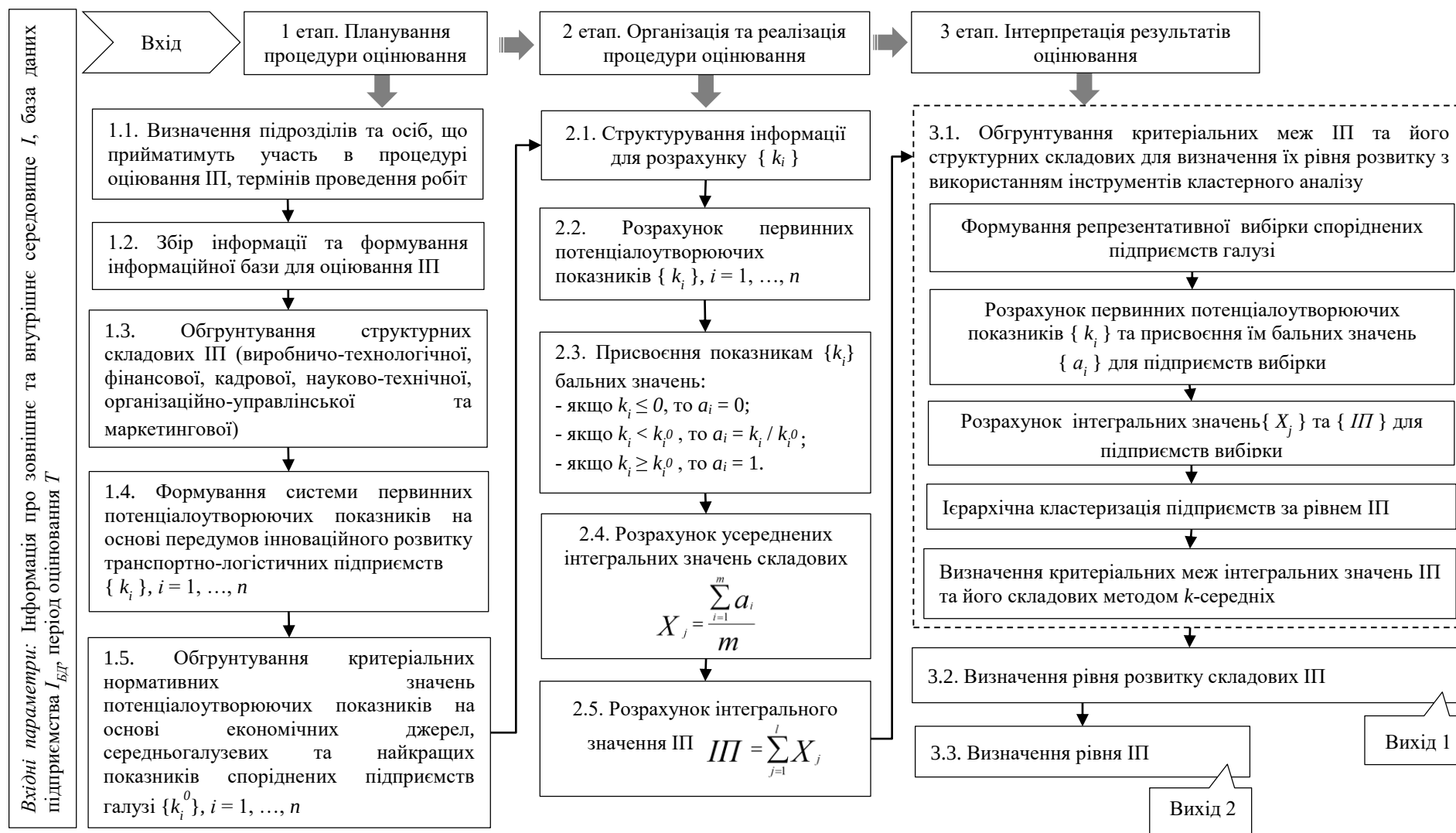


Рисунок 2.18 – Модель компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Джерело: розроблено автором

Також в рамках запропонованої моделі були визначені та описані параметри, за допомогою яких пропонується здійснювати процес оцінювання:

- вхідні параметри, на основі яких формується перелік подій та процесів;
- внутрішні параметри, необхідні для проведення безпосередньо оцінювання;
- вихідні параметри, що характеризують отримані результати для подальшого використання (табл. 2.9).

Таблиця 2.9 – Параметри моделі компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Параметри	Характеристика
Вхідні параметри	
I	Інформація про внутрішнє та зовнішнє середовище (неструктурована)
$I_{БД}$	Структурована інформація, що міститься в базі даних підприємства
T	Період оцінювання
Внутрішні параметри	
$\{k_i\}$	Первинні потенціалоутворюючі показники
$\{k_i^0\}$	Критеріальні значення первинних потенціалоутворюючих показників
$\{a_i\}$	Бальні значення первинних потенціалоутворюючих показників
$\{X_j\}$	Усереднені інтегральні значення складових інноваційного потенціалу
III	Інтегральне значення інноваційного потенціалу підприємства
Вихідні параметри	
Результат виходу 1	Рівень розвитку складових інноваційного потенціалу підприємства
Результат виходу 2	Рівень інноваційного потенціалу підприємства

Джерело: розроблено автором

На вході визначається період, на якому буде проводитися оцінювання інноваційного потенціалу, аналізується наявна інформація про зовнішнє та внутрішнє середовище підприємства.

На першому етапі для забезпечення об'єктивної оцінки інноваційного потенціалу відбувається планування процедури оцінювання. Для ефективної та об'єктивної оцінки підприємству необхідно зібрати, згрупувати та проаналізувати інформацію, що характеризує вже наявні результати інноваційної діяльності підприємства, а також його забезпеченість необхідними

матеріальними та фінансовими ресурсами, інтелектуальним капіталом. Для цього необхідно виділити підрозділи, в компетенції яких надати необхідну інформацію, – фінансовий, кадровий, маркетинговий тощо. Найбільш ефективним методом збору інформації є систематичний облік і аналіз всіх сфер діяльності підприємства. В якості джерел інформації для оцінювання інноваційного потенціалу слід використовувати фінансову та статистичну звітність підприємства, а також його внутрішню документацію.

Далі потрібно визначити основні складові інноваційного потенціалу підприємства. Як було сказано вище, інноваційний потенціал є органічною складовою загальноекономічного потенціалу, він взаємообумовлено взаємодіє з іншими потенціалами підприємства (виробничо-технологічним, фінансовим, науково-технічним, організаційно-управлінським, кадровим та маркетинговим) і формується в результаті цієї взаємодії. Тобто, з одного боку інноваційний потенціал входить до складу кожного з елементів загального потенціалу підприємства, з іншого боку, кожна зі складових загального потенціалу підприємства забезпечує рівень розвитку інноваційного потенціалу. Для визначення рівня інноваційного потенціалу підприємства не потрібно повне значення виробничого, кадрового чи науково-технічного потенціалів, а лише та їх частина, що приймає безпосередню участь у його формуванні. Тому в склад інноваційного потенціалу слід включати не потенціали по відповідним напрямкам, а складові елементи цих потенціалів, що найбільш повно відповідають вимогам і дозволять обґрунтовано визначати його рівень.

Обрані показники повинні гарантувати необхідну і достатню інформацію стосовно стану інноваційного потенціалу підприємства та його складових елементів. Як правило, при оцінюванні інноваційного потенціалу дослідники надають перевагу експертним оцінкам його факторів. Але, як свідчить практика, експертні оцінки значною мірою є суб'єктивною величиною. Крім того такі методики є занадто трудомісткими для використання в межах підприємства без залучення зовнішніх консультантів. Тому, на думку автора, більш раціонально використовувати кількісні, відносні та безрозмірні показники, розрахунок яких

проводитиметься за фактичними даними, які легко отримати як внутрішнім, так і зовнішнім аналітикам.

Для того, щоб привести всі потенціалоутворюючі показники $\{k_i\}$ до співставного вигляду, автором пропонується стандартизувати їх значення шляхом присвоєння бальних значень $\{a_i\}$. Для цього отримані дані необхідно порівняти з встановленими критеріальними значеннями. В якості критеріїв порівняння $\{k_i^0\}$ пропонується використовувати нормативні значення показників з економічної і фінансової літератури [44, 50, 105-106, 138, 146, 176,189], середньогалузеві показники, найкращі показники підприємств-конкурентів та скомбіновані на їх основі значення. У випадку, коли значення показника відповідає встановленому для нього критеріальному значенню ($k_i \geq k_i^0$), йому присуджується найвища бальна оцінка ($a_i = 1$). Якщо значення показника не відповідає встановленому критерію ($k_i < k_i^0$), то для переведення отриманого значення в бали слід скористатися формулою:

$$a_i = \frac{k_i}{k_i^0} \quad (2.1)$$

Серед показників, що характеризують рівень розвитку виробничо-технологічного потенціалу, було обрано ті, які відображають можливості транспортно-логістичного підприємства щодо залучення і використання факторів виробництва, рухомого складу та технологій перевезень для забезпечення інноваційної діяльності. Обрані показники характеризують забезпеченість підприємства необхідними для інноваційної діяльності матеріальними (коефіцієнти освоєння і придатності техніки) і фінансовими ресурсами (частка витрат на придбання на придбання техніки та технологій) та вже досягнуті інноваційні результати (коефіцієнт впровадження інновацій).

Модернізація основних засобів як і впровадження нових технологій підвищують інноваційний потенціал підприємства. Як відмічалось раніше, більшість транспортно-логістичних підприємств України сьогодні

характеризуються застарілою матеріально-технічною базою. Старіння основних засобів є однією з основних перепон вітчизняних підприємств на шляху до інноваційності, тому для розвитку інноваційного потенціалу потрібна їх швидка модернізація. В свою чергу наявність сучасних технологій, устаткування, рухомого складу дозволяє більш ефективно розробляти і впроваджувати нові технології на підприємстві, сприяє реалізації інноваційних проектів. В структурі основних засобів автотранспортних підприємства, як і загалом сфери транспорту, питома вага рухомого складу становить більше 60%.

Коефіцієнт освоєння нової техніки характеризує здатність підприємства до впровадження нового рухомого складу та устаткування. Згідно [189, с. 233], лідерам-інноваторам притаманне значення коефіцієнта освоєння нової техніки $k_1 \geq 0,35$, отже $k_1^0 = 0,35$.

Коефіцієнт придатності техніки характеризує частку незношеної частини використовуваної на підприємстві техніки, тобто здатність наявного на підприємстві рухомого складу та устаткування виконувати свої функції. Розраховується показник як відношення поточної вартості використовуваної техніки до її первинної вартості. Нормативне значення коефіцієнта придатності техніки [44, 138, 176] має бути більше за 0,5, отже $k_2^0 = 0,5$.

Здатність підприємства до впровадження інновацій у виробничий процес оцінюється на основі вже реалізованого інноваційного підприємництва за допомогою коефіцієнта впровадження інновацій. Коефіцієнт розраховується як відношення виручки від реалізації послуг, здійснених за допомогою інноваційних технологій, до загальної суми виручки від реалізації по підприємству. Лідерам-інноваторам притаманне значення коефіцієнта впровадження інновацій $k_3 \geq 0,45$ [189, с. 233], отже $k_3^0 = 0,45$.

Забезпеченість фінансовими ресурсами інноваційної складової виробничо-технологічного потенціалу характеризується часткою витрат на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення в загальні суми витрат на інновації. В якості критерію порівняння для даного показника було встановлено значення $k_4^0 = 89\%$ (табл. 2.10). Дане значення було визначено на основі аналізу

результатів діяльності 56 інноваційно-активних підприємств транспортної логістики за 2016-2018 рр. (Додаток В). Разом обстежені підприємства за аналізований період витратили на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення 48322,7 тис.грн, що становило 89,4 % від їх загальних витрат на інновації.

Таблиця 2.10 – Показники ідентифікації рівня виробничо-технологічної складової інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Факторні складові	Показники (k_i)	Характеристика	Критерій порівняння (k_i^0)	Алгоритм розрахунку
Матеріальні ресурси	Коефіцієнт освоєння нової техніки (k_1)	характеризує здатність підприємства до впровадження нового рухомого складу та устаткування	0,35	$k_1 = \frac{T_{BB}}{T_{КП}}$
	Коефіцієнт придатності техніки (k_2)	характеризує здатність наявного рухомого складу та устаткування виконувати свої функції	0,5	$k_2 = \frac{T_{ПОТ}}{T_{ПЕР}}$
де $T_{ПОТ}$, $T_{ПЕР}$, T_{BB} , $T_{КП}$ – вартість техніки відповідно: поточна, первісна, введенної за аналізований період, на кінець аналізованого періоду				
Інноваційні результати	Коефіцієнт впровадження інновацій (k_3)	характеризує здатність підприємства до впровадження інновацій у виробничий процес	0,45	$k_3 = \frac{ЧД_{ІН}}{ЧД}$
де $ЧД$, $ЧД_{ІН}$ – чистий дохід підприємства від реалізації послуг відповідно: в аналізованому періоді, від послуг здійснених з використанням інноваційних технологій.				
Фінансові ресурси	Частка витрат на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення (k_4)	показує питому вагу витрат на техніку та технології в загальній сумі витрат на інновації	89%	$k_4 = \frac{B_{МОП}}{B_{ІН}} \times 100\%$
де $B_{МОП}$ – витрати на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення в аналізованому періоді, $B_{ІН}$ – загальні витрати на інновації в аналізованому періоді.				

Джерело: складено автором на основі [44, 138, 176, 189]

Далі розглянемо групу показників, що пропонується використовувати для оцінювання фінансових можливостей підприємства щодо здійснення інноваційної діяльності. Дані показники використовуються для оцінювання рівня фінансового потенціалу підприємства, а в рамках нашого дослідження характеризують наявність внутрішніх і доступність зовнішніх фінансових ресурсів для реалізації інноваційних рішень. До таких показників відносимо коефіцієнти автономії, фінансової стійкості, абсолютної ліквідності та покриття.

Коефіцієнт автономії показує наскільки підприємство незалежне від кредиторів. Чим менше значення цього коефіцієнту, тим у більшій залежності від зовнішніх джерел фінансування знаходиться підприємство, тим менш стійкий його фінансовий стан. Нормативним значенням коефіцієнта автономії вважається $k_5 \geq 0,5$ [44, 50, 106, 138], отже $k_5^0 = 0,5$. Якщо значення показника від'ємне ($k_5 < 0$), то йому присвоюється 0 балів ($a_5 = 0$).

Коефіцієнт фінансової стійкості характеризує наявність джерел фінансування, які підприємство може використовувати тривалий час у своїй діяльності. Значення коефіцієнта відображає частку довгострокових зобов'язань у складі загального капіталу підприємства. Нормативне значення коефіцієнта фінансової стійкості знаходиться в межах від 0,7 до 0,9 [44, 50, 138], отже $k_6^0 = 0,7$. Якщо значення показника від'ємне ($k_6 < 0$), то йому присвоюється 0 балів ($a_6 = 0$).

Коефіцієнт абсолютної ліквідності характеризує мобільність грошових коштів підприємства. Він показує частину поточних зобов'язань підприємства, що можуть бути негайно погашені. Нормативним вважається значення коефіцієнта абсолютної ліквідності від 0,1 до 0,2 [44, 50, 138], отже $k_7^0 = 0,1$.

Коефіцієнт покриття дає загальну оцінку ліквідності активів, характеризуючи відношення поточних активів підприємства до поточних зобов'язань. Нормативне значення коефіцієнта покриття знаходиться в рамках 1-3, однак більш бажаним є значення 2-3 [44, 50, 138], отже $k_8^0 = 2$ (табл. 2.11).

Таблиця 2.11 – Показники ідентифікації рівня фінансової складової інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Факторні складові	Показники (k_i)	Характеристика	Критерій порівняння (k_i^0)	Алгоритм розрахунку
Фінансові ресурси	Коефіцієнт автономії (k_5)	характеризує рівень фінансової незалежності підприємства	0,5	$k_5 = \frac{BK}{\sum K}$
	Коефіцієнт фінансової стійкості (k_6)	показує наявність джерел фінансування, які підприємство може використовувати тривалий час у своїй діяльності	0,7	$k_6 = \frac{BK + ДПК}{\sum K}$
	Коефіцієнт абсолютної ліквідності (k_7)	характеризує мобільність грошових коштів підприємства	0,1	$k_7 = \frac{ГК}{ПЗ + ДМП}$
	Коефіцієнт покриття (k_8)	дає загальну оцінку ліквідності активів	2	$k_8 = \frac{ОА + ВМП}{ПЗ + ДМП}$
де BK – розмір власних коштів підприємства в аналізованому періоді, $\sum K$ – 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; $ОА$ – розмір оборотних активів підприємства в аналізованому періоді; $ВМП$ – розмір витрат майбутніх періодів підприємства.				

Джерело: складено автором на основі [44, 50, 106, 138]

При оцінюванні кадрового потенціалу підприємства зазвичай використовуються показники, що характеризують якісний склад і рівень підготовки працівників підприємства. Наявність висококваліфікованого персоналу є важливим чинником для активізації інноваційної діяльності на транспортно-логістичному підприємстві. Підприємству потрібні досвідчені спеціалісти, які здатні добувати нові знання і використовувати їх на практиці. Постійне підвищення рівня знань і кваліфікації, участь у конференціях і семінарах для обміну досвідом є запорукою майбутнього успіху в інноваційній діяльності. Тому до цієї групи показників будемо відносити ті, що характеризують необхідний для інноваційної діяльності рівень підготовки

працівників. Обрані нами показники для оцінювання цієї складової інноваційного потенціалу характеризують рівень забезпечення підприємства людським капіталом (частки працівників, що мають вищу освіту, задіяні в ДіР, пройшли підготовку та підвищення кваліфікації) і фінансовими ресурсами (частка витрат на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності), необхідними для здійснення інноваційної діяльності (табл. 2.12).

Таблиця 2.12 – Показники ідентифікації рівня кадрової складової інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Факторні складові	Показники (k_i)	Характеристика	Критерій порівняння (k_i^0)	Алгоритм розрахунку
Людський капітал	Частка працівників з вищою освітою (k_9)	характеризує залежність інноваційної активності підприємства від кваліфікації працівників	47%	$k_9 = \frac{Ч_{ФАХ}}{Ч} \times 100\%$
	Частка працівників, задіяних в ДіР (k_{10})	показує питому вагу працівників, що задіяні в ДіР	20%	$k_{10} = \frac{Ч_{ДіР}}{Ч} \times 100\%$
	Частка працівників, які пройшли підготовку та підвищення кваліфікації (k_{11})	показує питому вагу працівників, що пройшли підготовку та підвищення кваліфікації в аналізованому періоді	45%	$k_{11} = \frac{Ч_{КВАЛ}}{Ч} \times 100\%$
де $Ч$, $Ч_{ФАХ}$, $Ч_{ДіР}$, $Ч_{КВАЛ}$ – чисельність працівників відповідно: середньоспискова, які працюють за фахом, задіяні в ДіР, пройшли підготовку та підвищення кваліфікації.				
Фінансові ресурси	Частка витрат на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності (k_{12})	показує питому вагу витрат на навчання і підготовку персоналу в загальному обсязі витрат на інновації	6%	$k_{12} = \frac{В_{ПД}}{В_{ІН}} \times 100\%$
де $В_{ПД}$ – витрати на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності в аналізованому періоді.				

Джерело: складено автором на основі [189, 39, 27, 25, 117]

Частка працівників з вищою освітою характеризує залежність інноваційної активності підприємства від кваліфікації працівників. У якості критерію порівняння для показника було прийнято значення в розмірі $k_9^0 = 47\%$. Дане значення було встановлено на основі аналізу результатів діяльності 56 інноваційно-активних підприємств транспортної логістики за 2016-2018 рр. (Додаток В). Загальна чисельність зайнятих на обстежених підприємствах осіб становила 4460 чол., в т.ч. 2032 чол. з вищою освітою, що становить 45,5 %.

Залученість працівників до інноваційної діяльності характеризує частка працівників, що задіяні в ДіР. Лідерам-інноваторам притаманне значення показника $k_{10} \geq 20\%$ [189, с. 232], отже $k_{10}^0 = 20\%$.

До працівників, що пройшли підготовку та підвищення кваліфікації відносяться всі працівники, що протягом аналізованого періоду пройшли підготовку та підвищення кваліфікації на спеціальних курсах, приймали участь у профільних науково-практичних заходах присвячених діяльності підприємств в сфері транспортної логістики, в т.ч. виставках, ярмарках, конференціях, круглих столах тощо. Для визначення критерію порівняння питомої ваги таких працівників $k_{11}^0 = 45\%$ було використано дані українських представництв провідних міжнародних логістичних операторів, а саме: ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна» (DHL), ДП «Кюне і Нагель» (Kuehne & Nagel), ТОВ «Рабен Україна» (Raben Group) (табл. 2.13).

Таблиця 2.13 – Розрахунок середніх значень рівня підготовки та/або підвищення кваліфікації працівників у 2018 р.

Підприємство	Кількість працівників, осіб	Кількість працівників, що пройшли підготовку та/ або підвищення кваліфікації	
		осіб	%
ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	403	189	46,95
ДП «Кюне і Нагель»	524	225	42,04
ТОВ «Рабен Україна»	682	313	45,89
Середнє значення			44,96

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів підприємств

Всі обрані підприємства задля забезпечення інноваційного розвитку власних стратегічних процесів постійно займаються вдосконалення професійних якостей працівників, тому їх показники в цій сфері можуть вважатися близькими до еталонних.

Рівень витрат на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності також має суттєве значення для оцінювання кадрового забезпечення інноваційної діяльності підприємства, проте залежить в більшій мірі від наявних фінансових ресурсів підприємства. В якості критерію порівняння для даного показника було встановлено значення $k_{12}^0 = 6\%$ (табл. 2.13). Дане значення було встановлено на основі аналізу даних результатів діяльності 56 інноваційно-активних підприємств транспортної логістики за 2016-2018 рр. (Додаток В). Разом обстежені підприємства витратили на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності 3 363,9 тис.грн, що становило 6,23 % від їх загальних витрат на інновації.

Інноваційна складова науково-технічного потенціалу характеризує рівень науково-технічного забезпечення підприємства для прийняття ефективних інноваційних рішень. Показники, які відображають рівень цієї складової, характеризують забезпечення підприємства необхідними для інноваційної діяльності організаційним капіталом (коефіцієнти забезпечення та придатності інтелектуальної власності) і фінансовими ресурсами (частка витрат на ДіР та інші зовнішні знання).

Наявність та ефективне використання інтелектуальної власності підприємством є однією з передумов його інноваційного розвитку. Коефіцієнт забезпечення інтелектуальною власністю показує питому вагу придбаних та створених нематеріальних активів підприємством за аналізований період. Лідерам-інноваторам притаманне значення коефіцієнта забезпечення інтелектуальною власністю $k_{13} \geq 0,1$ [189, с. 232], отже $k_{13}^0 = 0,1$.

Коефіцієнт придатності інтелектуальної власності характеризує здатність наявних на підприємстві нематеріальних активів виконувати свої функції. Розраховується показник як відношення поточної вартості нематеріальних

активів до їх первинної вартості. Нормативне значення коефіцієнта придатності нематеріальних активів [105, 146] має бути більше за 0,5, отже $k_{14}^0 = 0,5$ (табл. 2.14).

Таблиця 2.14 – Показники ідентифікації рівня науково-технічної складової інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Факторні складові	Показники (k_i)	Характеристика	Критерій порівняння (k_i^0)	Алгоритм розрахунку
Організаційний капітал	Коефіцієнт забезпечення інтелектуальною власністю (k_{13})	показує питому вагу придбаних та створених нематеріальних активів підприємством за аналізований період	0,1	$k_{13} = \frac{HMA_{\text{ПОТ}}}{НОА}$
	Коефіцієнт придатності інтелектуальної власності (k_{14})	характеризує здатність наявних на підприємстві нематеріальних активів виконувати свої функції	0,5	$k_{14} = \frac{HMA_{\text{ПОТ}}}{HMA_{\text{ПЕР}}}$
де $HMA_{\text{ПОТ}}$, $HMA_{\text{ПЕР}}$ – вартість нематеріальних активів підприємства відповідно поточна, первісна; $НОА$ – вартість всіх необоротних активів підприємства на кінець аналізованого періоду;				
Фінансові ресурси	Частка витрат на ДіР та інші зовнішні знання (k_{15})	показує питому вагу витрат на ДіР та інші зовнішні знання в загальній сумі інноваційних витрат	4%	$k_{15} = \frac{B_{\text{ДіР}}}{B_{\text{ІН}}} \times 100\%$
де $B_{\text{ДіР}}$ – загальні витрати підприємства на ДіР та інші зовнішні знання в аналізованому періоді.				

Джерело: складено автором на основі [39, 105, 146, 189]

Залежність науково-технічного потенціалу від фінансових ресурсів підприємства характеризує частка витрат на ДіР та інші зовнішні знання в загальній сумі його інноваційних витрат. В якості критерію порівняння для даного показника було встановлено значення $k_{15}^0 = 4\%$. Дане значення було встановлено на основі аналізу результатів діяльності 56 інноваційно-активних

підприємств транспортної логістики за 2016-2018 рр. (Додаток В). Разом обстежені підприємства витратили на ДіР та інші зовнішні знання 2318,8 тис.грн, що становило 4,29 % витрат від їх загальних витрат на інновації.

Розглянемо далі групу показників, що характеризують інноваційну складову організаційно-управлінського потенціалу. Зазвичай при оцінюванні організаційно-управлінського потенціалу підприємства прийнято використовувати якісні показники, отримані за допомогою анкетування. Але автором було прийнято рішення використовувати лише показники, що засновані на фактичних даних, з метою запобігання залежності отриманих результатів від суб'єктивних думок експертів. Тому в якості показників, що характеризуватимуть направленість організаційно-управлінського потенціалу підприємства на забезпечення інноваційного розвитку, будемо використовувати: розмір підприємства, індекс росту інноваційних витрат та частка витрат на інновації в доході підприємства.

Як було доведено раніше, розмір підприємства є однією з передумов його інноваційного розвитку – великі підприємства мають більше можливостей для здійснення інноваційної діяльності. Традиційно, розмір підприємства визначається на основі середньоспискової чисельності його працівників. Відповідно до класифікації підприємств, прийнятої в Податковому Кодексі України [131], кількість працівників великих підприємств становить більше 250 осіб, а отже $k_{16}^0 = 250$ осіб.

Рівень зацікавленості менеджменту підприємства у інноваційній діяльності можна проаналізувати за допомогою індексу росту інноваційних витрат та питомої ваги витрат на інновації в доході підприємства. Для інтенсивного інноваційного розвитку підприємства, витрати на інноваційну діяльність не повинні зменшуватися, а отже критерієм порівняння для індексу росту інноваційних витрат слід вважати $k_{17}^0 = 1$.

Частка витрат на інновації в доході характеризує питому вагу витрат на інноваційний розвиток підприємства в його доході. Нормативного значення для даного показника не існує, тому його було визначено на основі аналізу

результатів діяльності 56 інноваційно-активних підприємств транспортної логістики за 2016-2018 рр. (Додаток В). Разом обстежені підприємства витратили на інноваційну діяльність 54005,4 тис.грн, а загальна сума чистого доходу від їх діяльності склала 1792806,8 тис. грн. Таким чином нормативне значення показника інноваційної місткості доходу встановлено на рівні $k_{18}^0 = 3\%$ (табл. 2.15).

Таблиця 2.15 – Показники ідентифікації рівня організаційно-управлінської складової інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Факторні складові	Показники (k_i)	Характеристика	Критерій порівняння (k_i^0)	Алгоритм розрахунку
Організаційний капітал	Розмір підприємства (k_{16})	характеризує залежність інноваційної активності підприємства від його розміру	250 осіб	$k_{16} = \sum \varphi$
де $\sum \varphi$ – середньоспискова чисельність персоналу в аналізованому періоді.				
Фінансові ресурси	Індекс зростання інноваційних витрат (k_{17})	характеризує зміну обсягу витрат підприємства на інновації	1	$k_{17} = \frac{B_{IH}}{B_{IH}^0}$
	Частка витрат на інновації в доході підприємства (k_{18})	характеризує частку витрат на інноваційний розвиток в доході підприємства	3%	$k_{18} = \frac{B_{IH}}{ЧД} \times 100\%$
де B_{IH}, B_{IH}^0 – загальні витрати на інновації відповідно в аналізованому та попередньому періодах				

Джерело: складено автором на основі [34, 145, 200]

Інноваційна складова маркетингового потенціалу формується за рахунок реляційного капіталу та характеризує ринкові можливості підприємства для здійснення інновацій – ринкову позицію підприємства, рівень співпраці з постачальниками, лояльність споживачів (табл. 2.16).

Таблиця 2.16 – Показники ідентифікації рівня маркетингової складової інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Факторні складові	Показники (k_i)	Характеристика	Критерій порівняння (k_i^0)	Алгоритм розрахунку
Реляційний капітал	Ринкова частка підприємства в групі найближчих конкурентів (k_{19})	характеризує залежність інноваційної активності підприємства від позиції на ринку	5%	$k_{19} = \frac{ЧД}{\sum ЧД} \times 100\%$
	Рівень співпраці з постачальниками (k_{20})	показує питому вагу постійних постачальників підприємства	0,75	$k_{20} = \frac{П_{пост}}{\sum П}$
	Рівень лояльності споживачів (k_{21})	показує питому вагу постійних клієнтів підприємства	0,7	$k_{21} = \frac{ЧД_{п}}{ЧД}$
де $\sum ЧД$ – сума чистих доходів від перевезень найближчих підприємств-конкурентів (в т.ч. і досліджуваного підприємства) в аналізованому періоді; $П_{пост}$ – кількість постійних постачальників; $\sum П$ – загальна кількість постачальників, в т.ч. постійних; $ЧД_{п}$ – чистий дохід, отриманий від реалізації послуг постійним клієнтам				

Джерело: складено автором на основі [39, 115, 149, 189]

Ринкова частка підприємства є важливим чинником інноваційних зусиль підприємства. Сьогодні між підприємствами, що займаються автомобільними вантажними перевезеннями існує досить жорстка конкурентна боротьба і до інновацій більш схильні підприємства, які мають значну ринкову частку, впевнені в своїх позиціях і не повинні зосереджувати всі свої зусилля на виживанні. Традиційно ринкова частка підприємства розраховується як відношення обсягу наданих послуг підприємством до загального обсягу реалізованих послуг тієї ж категорії на ринку. Проте навіть найбільшим автомобільним перевізникам України сьогодні належить менше 1% аналізованого ринку. Тому нами пропонується в якості індикатору ринкової позиції підприємства використовувати ринкову частку відносно найближчих конкурентів. Для визначення бази порівняння ринкової частки підприємства було використано дані по групі найбільших автоперевізників України за 2016р., згідно яких лише 7 підприємств мали значення більше 5%, а саме: ТОВ «Європа-

Транс ЛТД» (9,45%), ТОВ «Транс-Сервіс-1» (7,35%), ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна» (6,02%), ТОВ «АНД-Груп» (5,95%), ТОВ «Індастріал-Транс-Агро» (5,57%), ДП «Кюне і Нагель» (5,29%), ТОВ «Транс Логістік» (5,11%). Найменше значення було у ПП «Нічний експрес» і становило 0,98%. На основі цих даних значення критерію порівняння було встановлено на рівні $k_{19}^{max} = 5\%$.

Для здійснення інновацій транспортними підприємствами необхідна тісна співпраця, оскільки інформація, отримана з зовнішніх джерел (від постачальників, замовників, клієнтів тощо), може стати засобом досягнення нових конкурентних переваг підприємством. Вище автором було доведено, що для підприємств транспортної логістики основним джерелом знань про інноваційні технології і партнерами в інноваційній співпраці є постачальники.

Лояльність клієнтів до підприємства можна оцінити за допомогою показника, що показує питому вагу послуг наданих постійним клієнтам у загальному обсягу реалізованих послуг. Для визначення бази порівняння рівня співпраці з постачальниками і лояльності споживачів було використано дані ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна», ДП «Кюне і Нагель», ТОВ «Рабен Україна», ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ТОВ «Орлан-Транс-Груп», ПАТ «КВК «Рapid» (табл. 2.17).

Таблиця 2.17 – Розрахунок середніх значень рівня співпраці з постачальниками і лояльності споживачів у 2018 р.

	Рівень співпраці з постачальниками (k_{20})	Рівень лояльності споживачів (k_{21})
ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	0,82	0,74
ДП «Кюне і Нагель»	0,68	0,63
ТОВ «Рабен Україна»	0,74	0,69
ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	0,80	0,78
ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	0,77	0,72
ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	0,73	0,68
ПАТ «КВК «Рapid»	0,71	0,66
Середнє значення	0,75	0,70

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів підприємств

Обрані підприємства належать до найбільших перевізників України, вже тривалий час працюють в сфері транспортної логістики, мають налагоджені тісні зв'язки з постачальниками і власні клієнтські бази, тому, на думку автора, середні значення рівня їх співпраці з постачальниками і клієнтами можуть вважатися близькими до еталонних. На основі розрахованих середніх значень рівня співпраці з постачальниками і лояльності споживачів на кінець 2018 р. було визначено критеріальні значення для цих показників: $k_{20}^0 = 0,75$ і $k_{21}^0 = 0,70$ відповідно.

На другому етапі проводиться розрахунок інтегральних значень інноваційного потенціалу підприємства та його структурних складових (виробничо-технологічної, фінансової, кадрової, науково-технічної, організаційно-управлінської та маркетингової) на основі бальних значень обґрунтованих вище первинних потенціалоутворюючих показників. Інтегральне значення інноваційного потенціалу підприємства розраховується як сума усереднених інтегральних значень його складових:

$$III = \sum_{j=1}^l X_j, \quad (2.2)$$

де III – інтегральне значення інноваційного потенціалу підприємства,

l – кількість складових, що характеризують інноваційний потенціал підприємства,

X_j – усереднене інтегральне значення j -ї складової інноваційного потенціалу підприємства, яке розраховується за формулою:

$$X_j = \frac{\sum_{i=1}^m a_i}{m}, \quad (2.3)$$

де a_i – бальне значення k_i -го показника,

m – кількість показників, що характеризують j -ту складову.

Третій етап запропонованого підходу до оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства передбачає інтерпретацію отриманих результатів. Досить часто для вирішення цього завдання науковці пропонують розраховувати приріст інноваційного потенціалу стосовно минулих періодів чи порівнювати отримані значення з еталонними максимально можливими показниками, якими не володіє жодне підприємство. На думку автора, для об'єктивної оцінки сильних та слабких сторін наявного інноваційного потенціалу підприємства слід враховувати умови його функціонування, а, отже, отримані значення слід порівнювати з показниками інших учасників ринку автомобільних вантажоперевезень.

Так як проводити оцінювання інноваційного потенціалу підприємства автором пропонується шляхом ідентифікації його складових компонентів, представляється можливим назвати даний підхід компонентним оцінюванням інноваційного потенціалу підприємства. Особливостями запропонованого підходу є:

1. Розрахунок показників пропонується здійснювати з точки зору системного підходу, що дозволяє з різних сторін оцінити вплив внутрішніх факторів на інноваційний потенціал підприємства;
2. Відносно невелика кількість показників забезпечує простоту використання, але разом з тим обрані показники повністю охоплюють всі складові елементи інноваційного потенціалу і дозволяють визначити проблемні аспекти діяльності підприємства, що потребують особливої уваги для його ефективної інноваційної діяльності в подальшому;
3. Використання фактичних даних, підтвердження яким можна знайти в звітності підприємства, зводить рівень суб'єктивізму отриманих результатів до мінімуму.

Висновки до розділу 2

1. Для підтвердження розглянутих у попередньому розділі гіпотез щодо специфічних рис інноваційної діяльності на транспорті, було проведено аналіз тенденцій інноваційного розвитку транспортних підприємств України та результатів діяльності вітчизняних інноваційно-активних транспортно-логістичних підприємств. Результати аналізу показали, що останнім 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.

2. Визначені в процесі дослідження особливості та передумови інноваційного розвитку транспортно-логістичних підприємств стали підґрунтям для розроблення системи первинних потенціалоутворюючих показників та їх критеріальних нормативних значень, 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. В якості критеріїв порівняння використовувалися нормативні значення показників з економічних джерел, середньогалузеві показники та найкращі показники лідерів ринку.

3. Для оптимізації та ефективності управління інноваційним потенціалом транспортно-логістичного підприємства було розроблено модель його компонентного оцінювання. Дана модель містить в собі основні етапи

оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства та послідовність дій, що відображає оптимальні межі його проведення. Визначати величину інноваційного потенціалу пропонується за допомогою інтегральних значень інноваційного потенціалу та його структурних складових, розрахунок яких базується на бальних значеннях первинних потенціалоутворюючих показників. Для об'єктивної інтерпретації результатів оцінювання необхідно враховувати умови функціонування підприємства, а, отже, отримані значення слід порівнювати з показниками інших учасників ринку вантажних автоперевезень.

Результати другого розділу були висвітлені автором у наступних працях [43, 56, 66-68, 70-73, 75, 78-80, 82, 84-88, 91, 94, 96, 135-136].

РОЗДІЛ 3

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

3.1. Удосконалення компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Для прийняття зважених управлінських рішень щодо майбутнього інноваційного розвитку підприємства слід вірно оцінити рівень розвитку його інноваційного потенціалу стосовно конкурентів. Через низьку інформованість щодо інших учасників ринку вантажних автоперевезень таке завдання є досить важким для менеджменту підприємства. Отже, перед нами постає потреба розроблення системи оцінювання, яка дозволить не тільки отримати кількісне значення величини досягнутого інноваційного потенціалу, але й за допомогою встановлених критеріальних меж здійснити аналіз його рівня розвитку порівняно зі спорідненими підприємствами галузі. Для вирішення цього завдання автором пропонується використовувати інструменти кластерного аналізу.

Кластерний аналіз є інструментом класифікації за спільними ознаками складних, не очевидно взаємопов'язаних об'єктів. При цьому під кластером розуміють деяку реально існуючу підмножину досліджуваних об'єктів, яким притаманна певна однорідність. Основними цілями застосування кластерного аналізу є [153, с. 115]: визначення однорідності об'єктів, якщо вона не може бути встановлена з використанням простіших методів; утворення нових підмножин об'єктів в якості носіїв певних характеристик; змістовна інтерпретація ролі цих підмножин у трансформації оточуючої соціально-економічної реальності.

Всі ці цілі відповідають поставленому завданню розробки критеріїв, які зможуть використовувати підприємства для самостійного оцінювання рівня їх інноваційного потенціалу. Метою кластерного аналізу у випадку нашого дослідження є розподіл сукупності транспортно-логістичних підприємств на групи на основі інтегральних значень складових інноваційного потенціалу

підприємства: виробничо-технологічної, фінансової, кадрової, науково-технічної, організаційно-управлінської та маркетингової.

Серед переваг кластерного аналізу, що зумовили його вибір у якості інструменту розробки критеріальних меж інтегральних значень інноваційного потенціалу та його складових для підприємств транспортної логістики слід назвати: можливість розбиття групи об'єктів на кластери за набором параметрів; відсутність обмежень щодо досліджуваних об'єктів; можливість аналізу великого обсягу інформації задля отримання компактних та наочних результатів. Крім того методи кластерного аналізу можуть використовуватися за відсутності гіпотез щодо класифікації досліджуваних об'єктів.

Для проведення кластерного аналізу автором було сформовано вибірку з 24 автомобільних перевізників, а саме: ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна», ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ПАТ «Абтобаза №1», ПрАТ «АП «Укрбуд», ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «Кіровоградська ТК», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «Житомирське АТП 11854», ПрАТ «АК «Укртранс», ПрАТ «Київтрансекспедиція», ПрАТ «Миколаївське АТП», ПрАТ «Автотранспортник», ПрАТ «Гьольнер Експедиція», ПрАТ «АТП 12354», ПАТ «Красноградське АТП 16345», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «Південбудтранс», ПрАТ «АТП 16329», ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АП «Транспортник», ТОВ «Орлан-Транс-Груп», ПрАТ «Дрогобицьке АТП-24655», ПрАТ «Мелавтотранс». Для забезпечення репрезентативності вибірки до неї було відібрано підприємства, що відрізняються за розміром (великі, середні та малі), займають різні позиції на ринку (лідери, претенденти, послідовники, представники «ніші»), мають різну географію вантажоперевезень (всередині свого регіону, по Україні, міжнародні перевезення). Серед обраних підприємств є як інноваційно-активні підприємства, так і підприємства, які протягом аналізованого підприємства не займалися інноваційною діяльністю, тобто були інноваційно-неактивними. Всі обрані підприємства працюють на ринку України більше 10 років, мають власний автопарк та займаються транспортно-логістичною діяльністю.

Далі було побудовано матрицю, що описує значення ознак досліджуваної вибірки спостережень (табл. 3.1).

Таблиця 3.1 – Вихідні дані для кластерного аналізу

№	Підприємство	Складові інноваційного потенціалу					
		X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6
1	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	0,75	0,85	0,93	0,66	0,76	1,00
2	ПрАТ «ТЕК Західукртранс»	0,78	1,00	0,66	0,63	0,75	1,00
3	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	0,63	0,98	0,65	0,65	0,74	0,79
4	ПАТ «Абтобаза №1»	0,73	0,95	0,83	0,40	0,49	0,62
5	ПрАТ «АП Укрбуд»	0,69	0,74	0,64	0,60	0,78	0,75
6	ПрАТ «АТП-1»	0,50	1,00	0,78	0,46	0,46	0,57
7	ПрАТ «Кіровоградська ТК»	0,06	1,00	0,40	0,00	0,05	0,34
8	ПАТ «АТП 13058»	0,01	0,19	0,38	0,00	0,06	0,48
9	ПрАТ «Житомирське АТП 11854»	0,08	0,87	0,31	0,15	0,08	0,43
10	ПрАТ «АК Укртранс»	0,13	0,75	0,50	0,00	0,30	0,63
11	ПрАТ «Київтрансекспедиція»	0,50	0,01	0,27	0,00	0,09	0,45
12	ПрАТ «Миколаївське АТП»	0,22	0,61	0,50	0,00	0,03	0,43
13	ПрАТ «Автотранспортник»	0,28	0,19	0,50	0,00	0,05	0,46
14	ПрАТ «Гольнер Експедиція»	0,41	1,00	1,00	0,33	0,45	0,58
15	ПрАТ «АТП 12354»	0,14	0,32	0,50	0,00	0,02	0,33
16	ПАТ «Красноградське АТП 16345»	0,16	0,50	0,46	0,00	0,02	0,35
17	ПрАТ «АТП 11263»	0,42	1,00	0,67	0,49	0,38	0,61
18	ПрАТ «Південбудтранс»	0,25	0,52	0,46	0,06	0,02	0,57
19	ПрАТ «АТП 16329»	0,43	0,68	0,43	0,37	0,52	0,65
20	ПрАТ «Обухівське АТП 13238»	0,22	0,58	0,50	0,00	0,02	0,60
21	ПрАТ «АП «Транспортник»	0,25	0,56	0,50	0,00	0,01	0,67
22	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	0,65	1,00	0,69	0,58	0,74	0,94
23	ПрАТ «Дрогобицьке АТП-24655»	0,28	1,00	0,50	0,00	0,01	0,67
24	ПрАТ «Мелавтотранс»	0,11	0,08	0,39	0,00	0,07	0,37

Джерело: сформовано автором на основі власних розрахунків

В даному контексті кожне спостереження записується у вигляді окремого рядка, що складається зі значень використовуваних характеристик, а кожна характеристика в матриці представлена окремим стовпцем, що складається із значень цієї характеристики для всіх об'єктів вибірки: X_1 – значення виробничо-технологічної складової інноваційного потенціалу; X_2 – значення фінансової складової інноваційного потенціалу; X_3 – значення кадрової складової інноваційного потенціалу; X_4 – значення науково-технічної складової інноваційного потенціалу; X_5 – значення організаційно-управлінської складової

інноваційного потенціалу; X_6 – значення маркетингової складової інноваційного потенціалу. Розрахунок усереднених інтегральних значень складових інноваційного потенціалу проводився за формулою (2.3) за даними на кінець 2018 р., що відповідає періоду останнього CIS-обстеження цих підприємств (Додаток Г).

Існує величезна кількість алгоритмів кластеризації, різноманітність яких пов'язана з багатогранністю використовуваних методів розрахунку, метрик і концепцій. Рішення щодо використання будь-якого методу базується на практичній корисності результатів кластеризації [13, 21, 22, 52, 153], проте найпопулярнішими методами кластерного аналізу є ієрархічний кластерний аналіз та метод k -середніх.

В ієрархічних методах кластерного аналізу кожне спостереження спочатку утворює окремий кластер, поступово найближчі кластери об'єднуються в один, цей процес триває доки не залишиться два кластери. Ієрархічні алгоритми поділяються за кількістю, послідовністю та метрикою формування кластерів. Відстань між кластерами слугує мірою схожості об'єктів між собою.

Мірою близькості між об'єктами з номерами i і k в просторі ознак називають величину $d(i, k)$, яка задовольняє наступні аксіоми: невід'ємності ($d(i, k) \geq 0$); симетрії ($d(i, k) = d(k, i)$); нерівності трикутника ($d(i, k) \leq d(i, j) + d(j, k)$); наявності відмінностей між нетотожними об'єктами ($d(i, k) \neq 0, i \neq k$); відсутності відмінностей між тотожними об'єктами ($d(i, k) = 0, i = k$).

Відстань між кластерами може визначатися різними методами (евклідової відстані, квадрату евклідової відстані, відстані міських квадратів), проте найбільш доступною для сприйняття у випадку кількісних ознак є так звана евклідова відстань – геометричний простір в багатомірному просторі, що розраховується по вихідним даним та лишається незмінним при додаванні нових об'єктів:

$$d(i, k) = \sqrt{\sum_{j=1}^I (X_{ij} - X_{kj})^2}, \quad (3.1)$$

де $d(i, k)$ – відстань між i -м та k -м об'єктами;

X_{ij} та X_{kj} – кількісне значення j -ої змінної для i -го та k -го об'єктів відповідно;

l – кількість змінних, які характеризують об'єкти.

Після розрахунку міжоб'єктних відстаней формується симетрична матриця спостережень:

$$d = \begin{pmatrix} 0 & d_{12} & \dots & d_{1l} \\ d_{21} & 0 & \dots & d_{2l} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ d_{k1} & d_{k2} & \dots & 0 \end{pmatrix} \quad (3.2)$$

Так як розмір досліджуваної вибірки $n = 21$, то ми отримуємо $n^2 = 441$ значення міжоб'єктних відстаней (Додаток Д). Після розрахунку матриці міжоб'єктних відстаней починається процес кластеризації об'єктів. На першому етапі два вихідні спостереження з найменшою міжоб'єктною відстанню об'єднуються в кластер з двох об'єктів. Таким чином замість n монокластерів залишається $(n - 1)$ кластерів, з яких один кластер містить в собі два об'єкти, а решта $(n - 2)$ кластерів – лише один об'єкт. На другому етапі можливі різні методи об'єднання між собою $(n - 2)$ кластерів, найпопулярнішими з яких є [13, 21, 22, 52, 153]:

1. Одиничний зв'язок (метод найближчого сусіда) – відстань між двома кластерами визначається відстанню між двома близькими об'єктами (найближчими сусідами) в різних кластерах. Об'єкт буде приєднаний до вже існуючого кластеру, якщо хоча б один з елементів кластеру має той же рівень подібності, що і приєднаний об'єкт.

2. Повний зв'язок (метод найбільш віддаленого сусіду) – відстань між кластерами визначається найбільшою відстанню між двома будь-якими об'єктами в різних кластерах, тобто найбільш віддаленими сусідами. Приєднання об'єкту до кластеру відбувається лише у випадку, якщо міра

схожості між кандидатом на включення до кластеру та будь-яким з елементів кластеру не менше за встановлену межу.

3. Методи попарного середнього (незваженого та зваженого) – відстань між двома різними кластерами розраховується як середня відстань між всіма парами об'єктів в них. У випадку методу зваженого попарного середнього в якості вагового коефіцієнту використовується розмір кластеру.

4. Метод Варда – використовує дисперсійний аналіз для оцінки відстаней між кластерами. Відстань між об'єктами дорівнює приросту суми квадратів відстаней об'єктів до центрів кластерів. На кожному етапі кластеризації об'єднуються такі два кластери, які призводять до мінімального збільшення суми квадратів всередині групи.

Оскільки, отримані в результаті розрахунку інтегральні значення складових інноваційного потенціалу досліджуваних підприємств мають значні відмінності між собою, в якості методу об'єднання спостережень у кластери автором пропонується використовувати метод повного зв'язку, згідно якого відстань $d(Y, Z)$ між кластерами Z та Y визначається за формулою:

$$d(Y, Z) = \max d(i, k), \quad (3.3)$$

де $d(i, k)$ – відстань між i -м об'єктом кластеру Y та k -м об'єктом кластеру Z .

Даний метод кластерного аналізу було реалізовано за допомогою програмного забезпечення STATISTICA. Результат кластерного аналізу представлено у вигляді горизонтальної древовидної дендрограми (рис. 3.1). Існує думка, що використання більш складних методів об'єднання, наприклад, методу Варда, який використовує статистичні відстані між кластерами, дає кращі результати. Проте при використанні методу Варда, підприємства розділилися по кластерам аналогічним чином (Додаток Д), що підтвердило отримані результати.

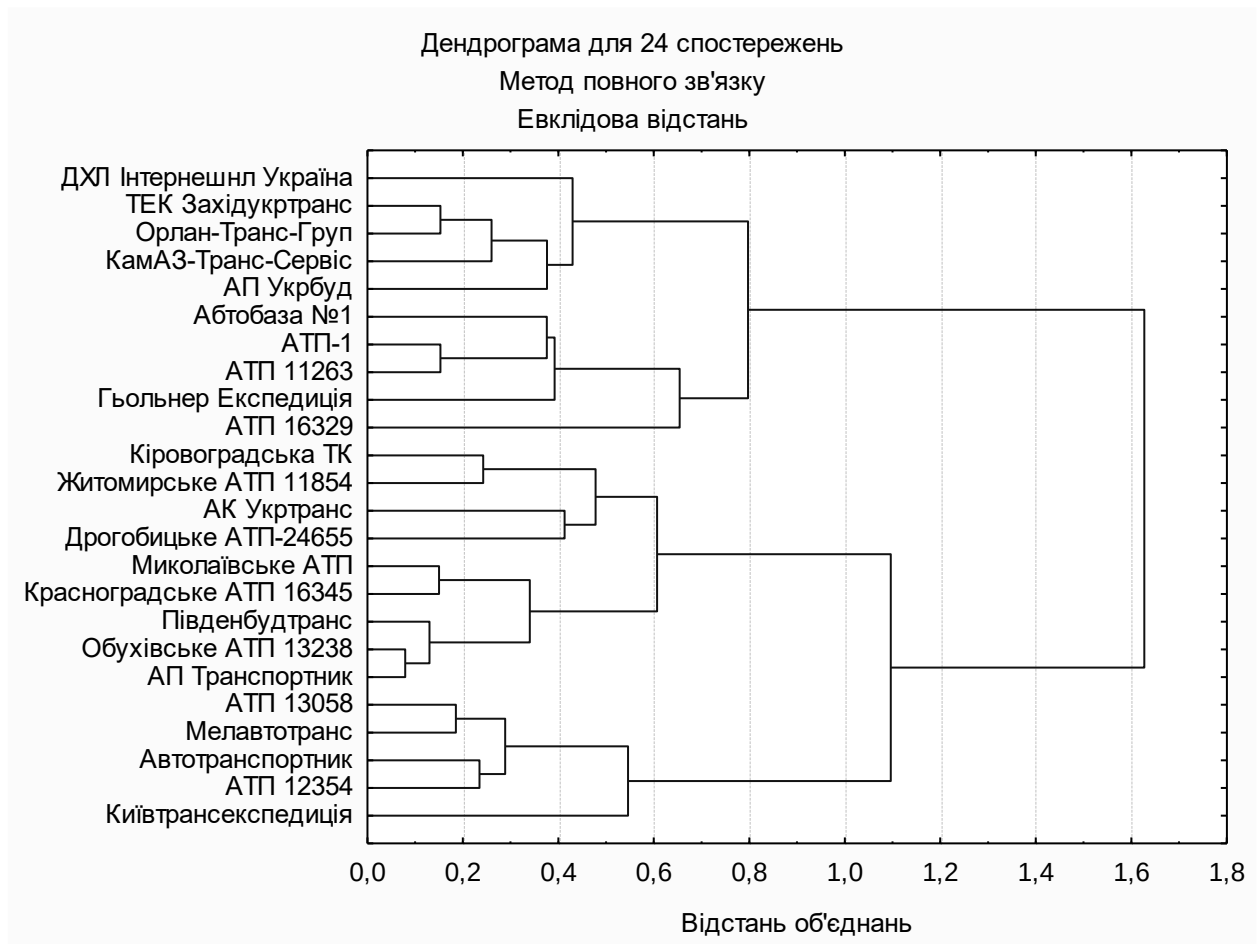


Рисунок 3.1 – Горизонтальна дендрограма ієрархічного кластерного аналізу транспортно-логістичних підприємств за рівнем розвитку структурних складових інноваційного потенціалу на кінець 2018 р.

Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків

Аналіз горизонтальної дендрограми починається зліва – рухаючись вправо по рисунку, видно, як об'єкти починають об'єднуватися і формувати кластери. Горизонтальна вісь дендрограми характеризує відстань утворених об'єднань. Згідно проведеного ієрархічного аналізу, у вибірці досліджуваних підприємств утворилося чотири кластери. В перші два кластери потрапили всі підприємства, які протягом аналізованого періоду займалися інноваційною діяльністю, тобто були інноваційно-активними. До третього і четвертого кластеру потрапили підприємства, які не проявляли інноваційну активність в аналізованому періоді.

Найбільш інноваційно-активними серед досліджуваних підприємств були ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна» і ПрАТ «Гьольнер Експедиція» (табл. 3.2). З

точки зору інноваційного розвитку обидва підприємства знаходяться у вигідному становищі порівняно з іншими досліджуваними підприємствами. Насамперед це пов'язано з тим, що ці підприємства є представництвами в Україні великих міжнародних логістичних компаній і більшість інноваційних рішень отримують від них. Так, наприклад, компанія DHL має власний центр інноваційного розвитку в Німеччині, який займається дослідження останніх тенденцій в логістиці, розробкою концепцій розвитку та інноваційних рішень в цій сфері. Схожі схеми інноваційної співпраці практикують ДП «Кюне і Нагель», ТОВ «Рабен Україна», ТОВ «Жефко Україна», ДП «Ложістік Дніпро» тощо.

Таблиця 3.2 – Впровадження інновацій досліджуваними підприємствами

№	Підприємство	Кількість впроваджених інновацій, од.				
		Усього	в т. ч.			
			продуктові	процесні	організаційні	маркетингові
1	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	6	1	3	1	1
2	ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»	2	0	1	1	0
3	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	2	0	2	0	0
4	ПАТ «Абтобаза №1»	1	0	1	0	0
5	ПрАТ «АП «Укрбуд»	2	0	2	0	0
6	ПрАТ «АТП-1»	1	0	1	0	0
7	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	4	0	2	1	1
8	ПрАТ «АТП 11263»	1	0	1	0	0
9	ПрАТ «АТП 16329»	1	0	1	0	0
10	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	2	0	1	1	0

Джерело: сформовано автором на основі матеріалів підприємств

Згідно проведеного ієрархічного аналізу, в перший кластер, що відповідає високому рівню інноваційного потенціалу, потрапили ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна», ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ТОВ «Орлан-Транс-Груп» та ПрАТ «АП «Укрбуд». Всі ці підприємства належать до найбільших автоперевізників України, мають оновлений рухомий склад і стійкий

фінансовий стан. Підприємства цієї групи зацікавлені в подальшому розвитку і активно займаються пошуком інноваційних рішень, займаються впровадженням нової техніки та технологій, підвищенням кваліфікації власних співробітників.

В другий кластер, що відповідає середньому рівню інноваційного потенціалу, потрапили ПАТ «Абтобаза №1», ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «Гьольнер Експедиція», ПрАТ «АТП 16329». Дані підприємства займають стабільну позицію на ринку вантажних автоперевезень, мають стійкий фінансовий стан і оновлений рухомий склад. Проте, підприємства цієї групи мають менше зацікавленості та можливостей для власного інноваційного росту, тому, як правило, займаються виключно наслідуванням вдалих інноваційних рішень лідерів ринку автоперевезень.

До третього кластеру, що відповідає низькому рівню інноваційного потенціалу, потрапила найбільша кількість із досліджуваних підприємств, а саме: ПрАТ «Кіровоградська ТК», ПрАТ «Житомирське АТП 11854», ПрАТ «Дрогобицьке АТП-24655», ПрАТ «АК «Укртранс», ПрАТ «Миколаївське АТП», ПАТ «Красноградське АТП 16345», ПрАТ «Південбудтранс», ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АП «Транспортник». Всі ці підприємства мають задовільний фінансовий стан і стабільну позицію на ринку, проте, в зв'язку з низькою зацікавленістю менеджменту цих підприємств у інноваційному розвитку, дані підприємства зазвичай працюють з застарілою матеріально-технічною базою та інтелектуальною власністю. На таких підприємствах будь-які інноваційні рішення виникають виключно у відповідь на виклики зовнішнього середовища.

ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «Автотранспортник», ПрАТ «АТП 12354», ПрАТ «Київтрансекспедиція» та ПрАТ «Мелавтотранс» утворили четвертий кластер, що відповідає критичному рівню. Окрім застарілої матеріальної бази дані підприємства характеризуються складним фінансовим станом і всі свої зусилля зосереджують виключно на виживанні. У випадку цих підприємств немає сенсу говорити стосовно можливостей для інноваційного розвитку.

Для того, щоб підприємство могло самостійно визначати рівень розвитку власного інноваційного потенціалу, необхідно розробити критеріальні межі використовуваних характеристик для віднесення до певного кластеру. На думку автора, найкраще для цього підходить метод *k*-середніх. Даний метод належить до найпростіших методів кластерного аналізу. Його сутність полягає в тому, що обчислення починаються з *k* випадково обраних досліджень, які стають центрами кластерів, після чого склад кластерів змінюється задля мінімізації змін всередині та максимізації – ззовні. Кожне спостереження відноситься до кластеру, міра схожості з центром якого (середнім значенням в кластері) – найбільша. Після зміни складу кластерів, відбувається розрахунок нового середнього значення і процес перерозподілу триває доки склад кластерів не перестане змінюватися [13].

Отримані з використанням програмного забезпечення STATISTICA (Додаток Д) середні значення визначаються кількістю спостережень, що увійшли у кластер, та дозволяють розрахувати верхні та нижні межі цих кластерів (табл. 3.3).

Таблиця 3.3 – Класифікація інтегральних значень складових інноваційного потенціалу підприємства за допомогою методу *k*-середніх

Показник		Кластери			
		Критичний рівень	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
1	2	3	4	5	6
Виробничо-технологічна складова Загальне середнє 0,3617	Середнє значення в кластері	0,099	0,25	0,452	0,705
	Нижня межа	0	0,1745	0,351	0,5785
	Верхня межа	0,1745	0,351	0,5785	1
Фінансова складова Загальне середнє 0,6825	Середнє значення в кластері	0,158	0,554	0,788	0,9922
	Нижня межа	0	0,356	0,671	0,8901
	Верхня межа	0,356	0,671	0,8901	1
Кадрова складова Загальне середнє 0,5604	Середнє значення в кластері	0,35	0,485	0,6817	0,92
	Нижня межа	0	0,4175	0,5834	0,8009
	Верхня межа	0,4175	0,5834	0,8009	1

Продовження таблиці 3.3

1	2	3	4	5	6
Науково-технічна складова Загальне середнє 0,2242	Середнє значення в кластері	0,0046	0,15	0,41	0,624
	Нижня межа	0	0,0773	0,28	0,517
	Верхня межа	0,0773	0,28	0,517	1
Організаційно- управлінська складова Загальне середнє 0,2875	Середнє значення в кластері	0,0186	0,0667	0,4333	0,754
	Нижня межа	0	0,043	0,2497	0,6029
	Верхня межа	0,043	0,2497	0,6029	1
Маркетингова складова Загальне середнє 0,5954	Середнє значення в кластері	0,3475	0,45	0,6425	0,98
	Нижня межа	0	0,3988	0,5463	0,8113
	Верхня межа	0,3988	0,5463	0,8113	1

Джерело: розраховано автором

Отримані критерії можуть використовуватися для аналізу сильних і слабких сторін наявного інноваційного потенціалу, як підприємствами, що потрапили до даної вибірки, так і іншими підприємствами, що знаходяться у схожих умовах функціонування (табл. 3.4).

Таблиця 3.4 – 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	$X_4 < 0,07$	$X_5 \leq 0,04$	$X_6 \leq 0,39$

Джерело: розроблено автором

Виробничо-технологічна складова інноваційного потенціалу характеризує здатність підприємства до впровадження інноваційних рішень у свою виробничу діяльність, схильність до оновлення та вдосконалення наявних факторів виробництва, рухомого складу та технологій перевезень.

Якщо $X_I > 0,57$, то можна казати про високий рівень виробничо-технологічного потенціалу підприємства. Більшість інноваційних зусиль таких підприємств спрямовані на активне оновлення та вдосконалення використовуваних технологій для подальшого зміцнення і поліпшення власних позицій на ринку. Процес впровадження інноваційних рішень є запланованою діяльністю і виникає в результаті дослідження потреб ринку і техніко-економічних обґрунтувань.

Якщо $0,35 < X_I \leq 0,57$, підприємство володіє середнім рівнем виробничо-технологічного потенціалу. Такі підприємства усвідомлюють важливість технологічного росту для збереження власних позицій на ринку, проте ефективність їх інноваційної діяльності, як правило, обмежена прагненням до лідируючих позицій за рахунок максимально ефективного наслідування виробничо-технологічних рішень лідерів ринку.

Якщо $0,17 < X_I \leq 0,35$, підприємство має низький рівень виробничо-технологічного потенціалу. Такі підприємства не прагнуть до лідируючих позицій, проте усвідомлюють важливість наслідування деяких виробничо-технологічних рішень лідерів ринку. Рішення стосовно технологічного оновлення виникають лише у відповідь на виклики зовнішнього середовища підприємства.

Якщо $X_I \leq 0,17$, рівень виробничо-технологічного потенціалу підприємства критично низький. Хоча технології і є постійним елементом діяльності транспортних підприємств, рішення стосовно їх оновлення та модифікації не розглядаються насамперед через брак фінансових ресурсів. Виробничо-технологічні рішення, що виникають на підприємстві, є виключно засобом його виживання в реаліях, що склалися.

Фінансова складова інноваційного потенціалу характеризує економічні можливості підприємства для здійснення інноваційних витрат, доступність власних і залучених фінансових ресурсів для впровадження інноваційних проектів.

Якщо $X_2 > 0,89$, підприємство не обмежене в фінансових ресурсах і здатне забезпечити необхідне для інноваційної діяльності фінансування.

Якщо $0,67 < X_2 \leq 0,89$, підприємство має достатньо власних фінансових ресурсів та можливість доступу до зовнішніх джерел фінансування для здійснення інноваційної діяльності. Проте при погіршенні фінансового стану підприємства, пріоритетність інноваційної діяльності значно знизиться.

Якщо $0,35 < X_2 \leq 0,67$, підприємство обмежене у власних фінансових ресурсах і доступі до зовнішніх джерел фінансування, інноваційна діяльність має найнижчий рівень пріоритетності.

Якщо $X_2 \leq 0,35$, фінансовий стан підприємства незадовільний, підприємство зосереджене на вирішенні поточних проблем.

Кадрова складова інноваційного потенціалу характеризує чисельність, компетенцію і кваліфікацію працівників, необхідні для здійснення інноваційної діяльності, їх можливості до генерації і сприйняття нових ідей, впровадження інновацій.

Якщо $X_3 > 0,80$, підприємство забезпечене необхідним для інноваційної діяльності висококваліфікованим персоналом. Працівники приймають активну участь у пошуку нових ефективних рішень, одночасно виступаючи ініціаторами внутрішніх і учасниками зовнішніх ДіР, регулярно підвищують свою кваліфікацію на спеціальних курсах та семінарах, відвідують тематичні ярмарки, виставки та конференції у пошуках нових ідей. Зазвичай такий рівень розвитку кадрового потенціалу притаманний підприємствам зі сприятливим інноваційним кліматом. Як правило, такі підприємства мають ефективну систему мотивації працівників.

Якщо $0,58 < X_3 \leq 0,80$, підприємство приділяє достатню увагу рівню кваліфікації своїх працівників, слідує за регулярним підвищенням їх

кваліфікації. Інноваційні рішення виникають як всередині підприємства, так і приходять до нього ззовні. Зазвичай, на таких підприємствах існує налагоджена система винагороди та кар'єрного росту працівників.

Якщо $0,41 < X_3 \leq 0,58$, кваліфікація працівників недостатня для розробки інноваційних рішень всередині підприємства. Як правило, такий рівень розвитку кадрового потенціалу притаманний підприємствам з лінійними організаційними структурами. Будь-які інноваційні рішення є наслідуванням діяльності лідерів ринку, узгоджуються на вищих щаблях управління і передаються до безпосередніх виконавців. Для ефективної інноваційної діяльності існує необхідність створення ефективної системи винагороди за інноваторство, підвищення кваліфікації наявних працівників і залучення фахівців ззовні.

Якщо $X_3 \leq 0,41$, кваліфікація працівників недостатня для пошуку та впровадження нових ефективних рішень. Працівники зайняті виключно виконанням своїх основних функцій. Пошук і впровадження у діяльність інноваційних рішень можливі лише при умові залучення зовнішніх консультантів.

Науково-технічна складова інноваційного потенціалу характеризує науково-технічне та інформаційне забезпечення підприємства для прийняття ефективних інноваційних рішень.

Якщо $X_4 > 0,51$, підприємство займається науково-технічним розвитком своєї діяльності, використовує у своїй діяльності сучасні ІТ-технології, займається автоматизацією виробничих процесів. Підприємство вкладає значні кошти як у внутрішні, так і зовнішні ДіР, а також в придбання інших зовнішніх знань.

Якщо $0,28 < X_4 \leq 0,51$, підприємство розуміє важливість науково-технічного розвитку для своєї діяльності, періодично оновлює та модернізує наявне програмне забезпечення, за нагоди приймає участь у ДіР і вкладає кошти в зовнішні знання.

Якщо $0,07 < X_4 \leq 0,28$, підприємство має низьку схильність та здатність до науково-технічної діяльності. Оновлення програмного забезпечення, придбання

результатів зовнішніх ДіР та інших зовнішніх знань відбувається у відповідь на виклики зовнішнього середовища.

Якщо $X_4 \leq 0,07$, підприємство не має можливості та схильності до науково-технічної діяльності, у своїй діяльності використовує застарілу інтелектуальну власність.

Організаційно-управлінська складова відображає відповідність, гнучкість та адаптивність наявної системи менеджменту підприємства інноваційним завданням.

Значення $X_5 > 0,60$ притаманне великим підприємствам, які займають лідируючі позиції на ринку. Менеджмент цих підприємств зацікавлений у інноваційній діяльності і регулярно вкладає значні фінансові ресурси у інноваційний розвиток.

Значення в межах $0,24 < X_5 \leq 0,60$ притаманне підприємствам, які прагнуть зайняти лідерські позиції на ринку. Такі підприємства вкладають значні кошти у власний інноваційний розвиток, проте в порівнянні з лідерами ринку обмежені у своїх можливостях.

Значення в межах $0,04 < X_5 \leq 0,24$ властиве підприємствам із стабільними позиціями на ринку. Керівництво таких підприємств, зазвичай, задоволене існуючим станом і не вважає за доцільне без необхідності вкладатися у майбутній розвиток.

Значення $X_5 \leq 0,04$ властиве малим підприємствам, які не мають здатності та можливостей для інноваційного розвитку.

Маркетингова складова характеризує ринкові можливості підприємства для здійснення інновацій – ринкову позицію, лояльність споживачів, рівень співпраці з іншими суб'єктами ринку для їх створення.

Значення $X_6 > 0,81$ притаманне визнаним лідерам ринку. Такі підприємства тісно співпрацюють з постачальниками, мають високий рівень лояльності клієнтів. Завдяки наявній ринковій позиції, такі підприємства першими отримують від своїх постачальників інформацію щодо інноваційних рішень в

галузі, мають можливість відслідковувати запити споживачів і вчасно реагувати на них.

Якщо $0,54 < X_6 \leq 0,81$, підприємство займає стабільну позицію на ринку, має налагоджені тісні зв'язки з постачальниками і власну клієнтську базу. Проте можливості таких підприємств дещо обмежені в порівнянні з лідерами ринку

Значення в межах $0,39 < X_6 \leq 0,54$, притаманне представникам ринкової «ніші». Такі підприємства мають малі ринкові частки, проте тісно співпрацюють з власними постачальниками і мають достатню кількість постійних клієнтів.

Значення $X_6 \leq 0,39$ притаманне підприємствам з хиткою ринковою позицією. Такі підприємства часто змінюють постачальників і не можуть похвалитися великою кількістю постійних клієнтів, а отже не варто очікувати, що інноваційні рішення прийдуть від них з цих джерел інформації.

Для визначення інтегральних значень інноваційного потенціалу, які відповідають певному рівню його розвитку, аналогічним чином за допомогою методу k -середніх було проведено кластеризацію отриманих за допомогою формули (2.2) значень (Додаток Д). Отримані середні значення, верхні та нижні межі для кожного кластеру представлені в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5 – Класифікація інтегральних значень інноваційного потенціалу підприємства за допомогою методу k -середніх

Показник		Кластери			
		Критичний рівень	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
Загальне середнє 2,7117	Середнє значення в кластері	1,29	2,015	3,642	4,602
	Нижня межа	0	1,6525	2,8285	4,122
	Верхня межа	1,6525	2,8285	4,107	6

Джерело: розраховано автором

На основі отриманих значень, було розроблено шкалу диференціації рівня інноваційного потенціалу для транспортно-логістичних підприємств (табл. 3.6).

Таблиця 3.6 – Шкала диференціації рівня інноваційного потенціалу для транспортно-логістичного підприємства

Рівень інноваційного потенціалу	Значення
Високий	$ІІІ > 4,12$
Середній	$2,82 < ІІІ \leq 4,12$
Низький	$1,65 < ІІІ \leq 2,82$
Критичний	$ІІІ \leq 1,65$

Джерело: розроблено автором

Як видно з таблиці 3.7, до першого і другого кластерів, утворених за допомогою методу *k*-середніх, потрапили ті самі підприємства що і при використанні ієрархічного кластерного аналізу.

Таблиця 3.7 – Класифікація досліджуваних підприємств за рівнем інноваційного потенціалу методом *k*-середніх

Рівень	Підприємства
Високий	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна» ($ІІІ = 4,95$) ПрАТ «ТЕК «Західукртранс» ($ІІІ = 4,82$) ТОВ «Орлан-Транс-Груп» ($ІІІ = 4,6$) ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс» ($ІІІ = 4,44$) ПрАТ «АП «Укрбуд» ($ІІІ = 4,2$)
Середній	ПАТ «Абтобаза №1» ($ІІІ = 4,02$) ПрАТ «Гольєр Експедиція» ($ІІІ = 3,77$) ПрАТ «АТП-1» ($ІІІ = 3,77$) ПрАТ «АТП 11263» ($ІІІ = 3,57$) ПрАТ «АТП 16329» ($ІІІ = 3,08$)
Низький	ПрАТ «Дрогобицьке АТП-24655» ($ІІІ = 2,46$) ПрАТ «АК «Укртранс» ($ІІІ = 2,31$) ПрАТ «АП «Транспортник» ($ІІІ = 1,99$) ПрАТ «Обухівське АТП 13238» ($ІІІ = 1,92$) ПрАТ «Житомирське АТП 11854» ($ІІІ = 1,92$) ПрАТ «Південбудтранс» ($ІІІ = 1,88$) ПрАТ «Кіровоградська ТК» ($ІІІ = 1,85$) ПрАТ «Миколаївське АТП» ($ІІІ = 1,79$)
Критичний	ПАТ «Красноградське АТП 16345» ($ІІІ = 1,49$) ПрАТ «Автотранспортник» ($ІІІ = 1,48$) ПрАТ «Київтрансекспедиція» ($ІІІ = 1,32$) ПрАТ «АТП 12354» ($ІІІ = 1,31$) ПАТ «АТП 13058» ($ІІІ = 1,12$) ПрАТ «Мелавтотранс» ($ІІІ = 1,02$)

Джерело: сформовано автором на основі власних розрахунків

Проте відбулися незначні зміни у третьому і четвертому кластерах. Так, ПАТ «Красноградське АТП 16345» потрапило у четвертий кластер. Пояснення цьому явищу досить просте. Під час використання ієрархічного кластерного аналізу було враховано рівень розвитку кожної складової досліджуваних підприємств, і, оскільки, рівень розвитку фінансової складової цього підприємства був ближчим до підприємств третього кластеру, він потрапив до нього. Завдяки задовільному стану фінансового потенціалу ПАТ «Красноградське АТП 16345», на відміну від решти підприємств четвертого кластеру, має можливість доступу до необхідних для інноваційного розвитку джерел фінансування, а отже рівень його інноваційного потенціалу не можна назвати критичним.

Таким чином, можна зробити висновок, що 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 подальшого інноваційного розвитку підприємства.

Транспортно-логістичним підприємствам притаманний динамічний розвиток, тому встановлені критеріальні межі інноваційного потенціалу та його структурних складових повинні періодично переглядатися для забезпечення об'єктивності результатів оцінювання. Оскільки, частина показників, які пропонується використовувати для оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств, ґрунтується на даних статистичної звітності для CIS-обстеження, яке для сфери послуг проводиться за трирічний період, автор вважає, що встановлені межі мають переглядатися після кожного CIS-обстеження. Переглядом встановлених меж може займатися, зокрема, Український Логістичний Альянс (УЛА), який зацікавлений у моніторингу здатності українських логістичних операторів до інноваційної діяльності, з метою забезпечення їх конкурентоспроможності та інтеграції до міжнародних логістичних ринків.

3.2. Управління розвитком транспортно-логістичних підприємств на основі оцінки їх інноваційного потенціалу

Ефективне управління транспортно-логістичним підприємством передбачає вміння управляти також його інноваційним розвитком, використовуючи для цього наявний потенціал. Під управлінням інноваційним розвитком підприємства слід розуміти сукупність засобів і методів регулювання економічної та господарської діяльності підприємства задля підвищення рівня наявного інноваційного потенціалу та створення необхідного підґрунтя для впровадження інновацій. Управління власним інноваційним розвитком на основі наявного інноваційного потенціалу дає можливість транспортно-логістичному підприємству суттєво збільшити конкурентоздатність за рахунок впровадження інноваційних рішень в своїй діяльності, а також забезпечує конкурентні переваги його клієнтам шляхом передачі їм нових ефективних рішень.

Управління інноваційним розвитком підприємства не тотожне поняття до управління підприємством в цілому, оскільки направлене насамперед на активізацію його інноваційної діяльності для досягнення довгострокових цілей. До основних цілей інноваційної діяльності транспортно-логістичних підприємств можна віднести: підвищення якості послуг; адаптацію послуг до потреб споживачів; зниження експлуатаційних витрат підприємства; впровадження екологічного транспорту; підвищення ефективності діяльності підприємства; створення доданої вартості послуг; збільшення ринкової частки підприємства; поліпшення умов праці; поліпшення іміджу підприємства; підвищення гнучкості діяльності; удосконалення системи управління підприємством.

При розробці стратегії інноваційної діяльності, транспортно-логістичне підприємство обов'язково повинно враховувати стратегічні цілі клієнтів, їх потреби та вимоги [30, с. 34]. Клієнти повинні розглядатися транспортно-логістичним підприємством не лише у якості споживачів послуг, а й у якості стимула та джерела інновацій (рис. 3.2).

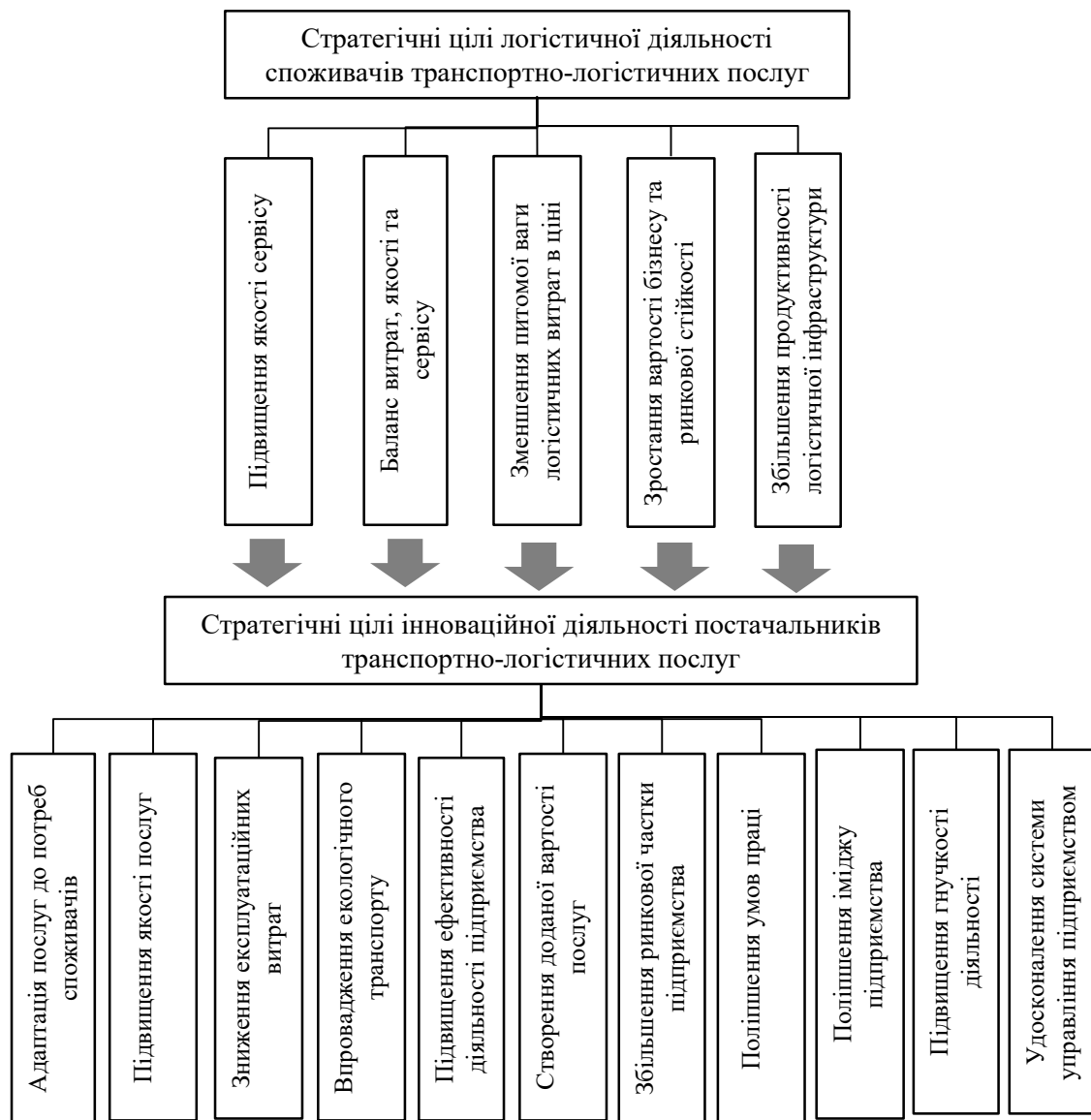


Рисунок 3.2 – Схема гармонізації стратегічних цілей споживачів та постачальників транспортно-логістичних послуг

Джерело: розроблено автором

Основою для інноваційного розвитку підприємства є підрозділи, на яких впроваджуються різні види інноваційної діяльності, а також сукупність характеристик підприємства, що відображають його можливості для створення та ефективного впровадження нововведень. Тобто, мова йде про забезпечення інноваційної діяльності підприємства, яке реалізується через його інноваційний потенціал.

На основі наявного інноваційного потенціалу підприємства можна оцінити здатність підприємства до інноваційної діяльності і визначити стратегічні напрями його майбутнього інноваційного розвитку. Інноваційно-сприйнятливі підприємства характеризуються високим рівнем інноваційного потенціалу і прагненням до його формування та розвитку. Такі підприємства володіють вагомими конкурентними перевагами, оскільки властива їм сприйнятливість до інновацій дозволяє своєчасно захищати свою діяльність від зовнішніх загроз за рахунок їх випередження та постійного пошуку нових рішень для майбутнього розвитку [55, 177]. Інноваційність сприяє здатності підприємства до адаптації, розширює спектр управлінських рішень, використовуваних методів та технологій [4].

Проведений вище кластерний аналіз транспортно-логістичних підприємств за рівнем розвитку їх інноваційного потенціалу дозволив виділити спільні риси та розробити рекомендації щодо подальшого інноваційного розвитку для підприємств кожного кластеру (табл. 3.8).

Всі підприємства, що потрапили у групу з високим рівнем інноваційного потенціалу, мають досить високий рівень розвитку всіх його складових. В залежності від рівня розвитку складових інноваційного потенціалу, цим підприємствам найкраще підходять стратегія інноваційного лідерства та імітаційна інноваційна стратегія.

ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна», маючи високий рівень розвитку всіх складових, є одним з визнаних лідерів-інноваторів на ринку транспортно-логістичних послуг України. Комплекс послуг, розроблений на основі міжнародних досягнень компанії «DHL Danzas» та врахування місцевих особливостей ринку, дає можливість підприємству пропонувати своїм клієнтам широкий асортимент послуг для оптимізації їх ланцюга постачання та забезпечення конкурентних переваг: складське зберігання й розповсюдження товарів; загальноєвропейські та міжконтинентальні мультимодальні перевезення, інтегровану логістику; митне оформлення та страхування вантажів; екологічну логістику тощо.

Таблиця 3.8 – Альтернативи інноваційного розвитку залежно від якісних характеристик профілю інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства

Складові інноваційного потенціалу	Рівень інноваційного потенціалу			
	Високий $IP > 4,12$	Середній $2,82 < IP \leq 4,12$	Низький $1,65 < IP \leq 2,82$	Критичний $IP \leq 1,65$
1	2	3	4	5
Виробничо-технологічна складова	Високий рівень виробничо-технологічного потенціалу за рахунок активного оновлення та вдосконалення використовуваних технологій	Достатній рівень виробничо-технологічного потенціалу за рахунок максимально ефективного наслідування виробничо-технологічних рішень лідерів ринку	Низький рівень виробничо-технологічного потенціалу, рішення стосовно технологічного оновлення виникають лише у відповідь на виклики зовнішнього середовища	Низький рівень виробничо-технологічного потенціалу, рішення стосовно технологічного оновлення виникають лише у відповідь на виклики зовнішнього середовища
Фінансова складова	Достатньо власних фінансових ресурсів та є можливість доступу до зовнішніх джерел фінансування	Достатньо власних фінансових ресурсів та є можливість доступу до зовнішніх джерел фінансування	Недостатньо власних фінансових ресурсів, проте є можливість доступу до зовнішніх джерел фінансування	Складне фінансове становище, практично відсутні можливості для отримання зовнішнього фінансування
Кадрова складова	Достатня забезпеченість необхідним для інноваційної діяльності висококваліфікованим персоналом	Достатня забезпеченість необхідним для інноваційної діяльності висококваліфікованим персоналом	Кваліфікація працівників недостатня для пошуку та впровадження нових ефективних рішень	Кваліфікація працівників недостатня для пошуку та впровадження нових ефективних рішень
Науково-технічна складова	Високий науково-технічний розвиток підприємства, сучасні ІТ-технології, висока автоматизація діяльності	Недостатня схильність до науково-технічної діяльності, оновлення програмного забезпечення та придбання зовнішніх знань відбувається лише у відповідь на виклики зовнішнього середовища	Немає можливості та схильності до науково-технічної діяльності, у діяльності використовується застаріла інтелектуальна власність.	Немає можливості та схильності до науково-технічної діяльності, у діяльності використовується застаріла інтелектуальна власність.

Продовження таблиці 3.8

1	2	3	4	5
Організаційно-управлінська складова	Висока зацікавленість менеджменту в інноваційному розвитку, вагомі інвестиції в інновації	Менеджмент підприємства проявляє зацікавленість до інноваційної діяльності, інвестуючи в інновації	Менеджмент підприємства не вважає за доцільне без нагальної необхідності вкладатися в інноваційний розвиток	Менеджмент підприємства не вважає за доцільне вкладатися в інноваційний розвиток
Маркетингова складова	Гарні позиції на ринку, тісна співпраця з постачальниками та високий рівень лояльності споживачів	Стабільні позиції на ринку, налагоджені зв'язки з постачальника, власна клієнтська база	Незначні ринкові частки, невелика питома вага постійних постачальників та клієнтів	Незначні ринкові частки, невелика питома вага постійних постачальників та клієнтів
Альтернативи інноваційного розвитку				
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	- Стратегія інноваційного лідерства. - Імітаційна інноваційна стратегія.	- Захисна інноваційна стратегія. - Опортуністична інноваційна стратегія.	- Традиційна інноваційна стратегія.	- Залежна інноваційна стратегія.

Джерело: розроблено автором

У решти підприємств, що потрапили до групи з високим рівнем інноваційного потенціалу (ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ТОВ «Орлан-Транс-Груп» та ПрАТ «АП «Укрбуд»), простежується незначне відставання, насамперед, за рівнем розвитку кадрової та маркетингової складових. Дані підприємства найбільше уваги в своїй інноваційній діяльності приділяють оновленню використовуваних техніки та технологій, оскільки їх впровадження приносить такі очевидні переваги, як зменшення витрат на інформаційні потоки та поліпшення якості послуг. Інновації цих підприємств в першу чергу спрямовані на модернізацію обладнання на удосконалення стандартного набору послуг, що надаються різним клієнтам на регіональних або локальних ринках. Вони використовують сучасні досягнення науково-технічного прогресу для модернізації транспортних засобів, складських та підйомно-транспортних механізмів, пакувального і розфасовочного обладнання, нових видів пакувальних матеріалів тощо, а також спеціалізовані ІТ-технології для автоматизації логістичної діяльності та комунікацій. Проте, на цих підприємствах має місце брак знань та партнерів для інноваційної співпраці, що не дозволяє їм перейти на рівень інноваційного лідерства.

Створення інновацій всередині підприємства – дуже складне завдання. На здатність ефективно реалізовувати нові ідеї впливає ряд компетенцій – від аналізу ринку до управління проектами та змінами. Однак, найбільшою перешкодою на шляху до інноваційності для великих підприємств стає невідповідність їх організаційних структур завданням інноваційного розвитку.

Одним з головних критеріїв ефективної інноваційної політики підприємства є кадрове забезпечення його інноваційної діяльності. У зарубіжних логістичних компаніях як, наприклад, «Kuehne & Nagel», «FM Logistic», «DHL Danzas», «Raben Group», приділяють велику увагу розвитку персоналу в сфері інновацій, оскільки важливість розкриття потенціалу працівників є запорукою інноваційного розвитку підприємства. На вітчизняних підприємствах, на жаль, недостатньо уваги приділяється питанню кадрового забезпечення інноваційної діяльності та недооцінюється роль людського капіталу в даній сфері.

Оптимальне використання можливостей наявного кадрового потенціалу неможливе без усвідомлення факторів, що впливають на ефективність його функціонування (табл. 3.9).

Таблиця 3.9 – Чинники впливу на ефективність функціонування кадрового потенціалу для інноваційного розвитку підприємства

Чинники, що знижують ефективність функціонування кадрового потенціалу	- недовіра керівництва до ідей персоналу; - труднощі просування інноваційних ідей і пропозицій; - надмірний контроль діяльності; - необ'єктивна критика, накладення санкцій у разі недосягнення запланованих результатів; - суб'єктивний підхід керівників до результатів інноваційної діяльності; - відсутність мотивованих пояснень щодо прийняття або відхилення інноваційних ідей.
Чинники, що підтримують ефективність функціонування кадрового потенціалу	- надання свободи творчості при розробці інноваційних ідей; - забезпечення необхідними інформаційними, технічними, науковими та іншими ресурсами; - підтримка з боку керівництва; - залучення зовнішніх консультантів; - обмін досвідом.
Чинники, що підвищують ефективність функціонування кадрового потенціалу	- логічна аргументація необхідності інноваційних ідей; - підтримка інноваційних ідей і пропозицій; - сприяння на всіх рівнях; - надання можливості реалізації ідей; - підвищення кваліфікації персоналу, навчання для інноваційної діяльності, тобто розвиток людського капіталу; - проведення консультацій і нарад консультаційних груп; - надання об'єктивної інформації про хід розробки та впровадження інноваційної ідеї; - використання комплексних мотиваційних систем та методів.

Джерело: складено на основі [20]

Щоб створити сприятливий інноваційний клімат, великі західні компанії використовують матричні та сітьові структури, створюють внутрішні інноваційні відділи чи міжвідомчі групи для координації інноваційних проектів [184]. Такий підхід дозволяє ефективно реалізовувати нові проекти в обхід корпоративної бюрократії, використовуючи переваги можливості використання в інноваційних цілях власних фінансових ресурсів. Створення виокремлених відділів та міжвідомчих груп з інноваційного розвитку не лише дозволить

підприємству залучити до процесів аналізу й прогнозування висококваліфікованих фахівців, а й сформувати власну базу знань та політику інновацій.

Ще одним напрямом генерації ідей для підприємств може стати краудсорсинг [151], тобто технологія залучення через комп'ютерні мережі великої кількості людей з різних країн і регіонів для пошуку інноваційних рішень та передачі певних функцій зовнішнім фахівцям на підставі публічної оферти. Невисока вартість використання та можливість залучення зовнішніх фахівців до генерації ідей з використанням мережі Інтернет дозволяє використовувати краудсорсинг підприємствам з різним рівнем наявного потенціалу. Як зазначають експерти [30, с. 33], краудсорсинг надає можливість проводити колективні обговорення в соціальних мережах продуктів та сервісів, пропозиції щодо удосконалення нормативно-правових актів і форм документів (форм звітності), оцінювати пропозиції щодо наукових досліджень та раціоналізаторських рішень, віртуалізації соціально-економічних відносин в різних сегментах B2C, B2B, B2G тощо.

Інноваційність будь-якого підприємства тісно пов'язана з доступом до знань, джерелом яких є зовнішнє середовище його функціонування. Тому особливу увагу логістичним операторам, які прагнуть до лідерських позицій, слід звертати на готовність та здатність учасників ланцюга постачання ділитися знаннями з партнерами. Будь-які зміни в роботі з постачальниками обладнання і різноманітних мобільних пристроїв, програмного забезпечення, експедиторами, перевізниками, транспортними терміналами, підприємствами технічного сервісу можуть сприяти появі нових підходів і рішень. Нові рішення можуть з'явитися також в рамках нових логістичних альянсів, кластерів, асоціацій.

Обмін знаннями та вміннями дозволяє більш ефективно впроваджувати послуги та процеси, створювати нові продукти, освоювати нові ринки, що в свою чергу призводить до створення нової цінності для клієнтів, а отже, і нових конкурентних переваг.

Нові, необхідні для інноваційного розвитку, форми співпраці створюються в результаті визнання підприємством корисного ефекту від трансформації трансакційних відносин у партнерські. Скорочення кількості постачальників зміцнює відносини між учасниками ланцюга постачання, сприяє підвищенню конкурентоздатності та зниженню витрат. Довгострокові відносини між підприємствами всередині ланцюга постачання, особливо між клієнтами та логістичними операторами, необхідні для забезпечення ефективності їх діяльності та отримання в майбутньому таких переваг, як підвищення якості та надійності, скорочення термінів перевезень, збільшення гнучкості діяльності.

Також важливу роль у пошуку нових рішень відіграє ринкова частка транспортно-логістичного підприємства, його географія перевезень. Для підвищення рівня лояльності споживачів підприємству слід особливу увагу приділяти їх задоволеності, проводити систематичний моніторинг їх потреб та пріоритетів, відслідковувати побажання потенційних клієнтів, займатися адаптацією наявних та створенням нових сервісів відповідно до потреб клієнтів, шукати виходи на нові сегменти ринку.

Отже, можна зробити висновок, що на даному етапі розвитку ПрАТ «ТЕК «Західукртранс», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ТОВ «Орлан-Транс-Груп» та ПрАТ «АП «Укрбуд» найкраще підходить імітаційна інноваційна стратегія, тобто наслідування вдалих рішень таких лідерів-інноваторів, як, наприклад, ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна» та ДП «Кюне і Нагель». Проте незначне коригування їх діяльності за рахунок організаційно-управлінських заходів здатне забезпечити їм збереження існуючого рівня розвитку та підвищення інноваційної активності в перспективі.

Що стосується підприємств, які потрапили у групу з середнім рівнем інноваційного потенціалу (ПАТ «Абтобаза №1», ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «Гьольнер Експедиція», ПрАТ «АТП 16329»), то всі вони демонструють стійкий фінансовий стан і вкладають кошти в інноваційний розвиток. За рахунок відносно незначних обсягів своєї діяльності, підприємства, що потрапили до групи з середнім рівнем інноваційного потенціалу, мають

менше вільних фінансових ресурсів і здебільшого займаються оновленням рухомого складу, не приділяючи достатньо уваги сучасним ІТ-технологіям та науковим дослідженням.

Автоматизація логістичної діяльності, комунікацій та вихід в онлайн стає необхідною умовою збереження існуючих позицій для транспортно-логістичних підприємств. У підприємств, що потрапили до групи з середнім рівнем інноваційного потенціалу, поки що досить стабільні ринкові позиції та добре налагоджені зв'язки з клієнтами, проте на ринку з'являється нове покоління покупців і продавців, для яких інструменти комунікації – це вже не телефони, email і корпоративні сайти. В найближчій перспективі відсутність інтеграції з глобальним інформаційним простором для цих підприємств означатиме, що для багатьох учасників ринку вони просто перестануть існувати, а якщо контакт і станеться, то конкурувати буде набагато складніше. Тому підприємствам, що потрапили до групи з середнім рівнем інноваційного потенціалу, окрім виробничо-технологічного розвитку, слід приділяти також увагу власному науково-технічному розвитку, впроваджуючи у свою діяльність сучасні інформаційні технології.

На підприємствах з середнім рівнем інноваційного потенціалу дослідження і розробки ведуться на невисокому рівні, а самі вони не прагнуть зайняти провідні позиції на ринку, тому, зазвичай, надають перевагу захисній чи опортуністичній інноваційній стратегії. Мета захисної інноваційної стратегії для даних підприємств полягає в тому, щоб не відставати від конкурентів за рівнем розвитку, а при нагоді підвищити його. Серед досліджених підприємств захисну інноваційну стратегію використовують ПАТ «Абтобаза №1», ПрАТ «АТП-1», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «АТП 16329». Хоча ці підприємства і не є лідерами ринку вантажоперевезень, їх технічна база та рухомий склад відповідають загальноприйнятим в європейських країнах нормам і вимогам.

При виборі опортуністичної інноваційної стратегії, підприємство у прагненні до поліпшення своєї позиції на ринку зайняте пошуком таких видів послуг, які не потребують занадто високих витрат на інновації. Для розробки

такої стратегії необхідні глибокі знання ринкової ситуації, високий технологічний рівень розвитку та здатність до адаптації. Так, наприклад, ПрАТ «Гольнер Експедиція» знайшло свою «нішу» на ринку за рахунок спеціалізації на міжнародних вантажоперевезеннях автомобілями з об'ємом кузова до 115 м³ – підприємство здійснює доставку дрібними партіями збірних вантажів з Європи та комплексними перевезеннями «Від дверей до дверей».

Проблеми більшості підприємств з низьким рівнем інноваційного потенціалу (ПрАТ «Кіровоградська ТК», ПрАТ «Житомирське АТП 11854», ПрАТ «Дрогобицьке АТП-24655», ПрАТ «АК «Укртранс», ПрАТ «Миколаївське АТП», ПАТ «Красноградське АТП 16345», ПрАТ «Південбудтранс», ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АП «Транспортник»), насамперед, пов'язані з їх менеджментом – керівництво цих підприємств ігнорує питання інноваційного розвитку. На даних підприємствах використовуються застарілий рухомий склад і програмне забезпечення, лише частково використовуються можливості наявного кадрового забезпечення, відсутні інвестиції в інновації. Величина власних фінансових ресурсів більшості підприємств з низьким рівнем інноваційного потенціалу недостатня для фінансування інноваційної діяльності в необхідному обсязі, а керівництво, зосереджуючись на поточних проблемах, не вважає за можливе залучати зовнішні фінансові ресурси для цих цілей. При цьому керівництвом цих підприємств ігнорується той факт, що за наявного рівня конкуренції на ринку, їх подальше виживання цілком залежить від здатності до інноваційного розвитку.

Яскравим прикладом стрімкої втрати позицій на ринку за відсутності вкладень у власний розвиток є динаміка діяльності ПрАТ «АК «Укртранс». Ще у 2016 р. дане підприємство належало до найбільших автоперевізників України, чистий дохід від перевезень якого становив 144580 тис. грн. Невиплата кредитних зобов'язань підприємством і судове стягнення боргу погіршило його фінансове становище і підприємство припинило вкладати кошти у власний розвиток. На кінець 2018 р. рівень придатності наявних у ПрАТ «АК «Укртранс» технологій складав лише 22,4%, а нематеріальних активів – 0%. Підприємство не

оновлювало спектр власних послуг та не займається впровадженням сучасних технологій; обсяги перевезень підприємства скоротилися більш ніж у два рази.

Можливість отримання підприємством фінансових ресурсів для інноваційної діяльності залежить від його розміру, форми власності, місцезнаходження, але перш за все – від його вже реалізованого інноваційного підприємництва. Важливе значення при залученні потенційних джерел фінансування також відіграє те, на якому етапі розробки інноваційного проекту знаходиться підприємство (табл. 3.10).

Таблиця 3.10 – Доступність джерел фінансування для транспортно-логістичних підприємств на окремих етапах розвитку інноваційного проекту

Етап	Особливості фінансування	Джерела фінансування
Задум	- фінансові потреби є відносно невисокими; - через високі ризики найскладніше отримати фінансування.	- Власні кошти - Стартовий капітал - Замовники
Старт	- значні фінансові потреби; - високі ризики при несприйнятті продукту/технології ринком.	- Власні кошти - Стартовий капітал - Замовники - Фінансовий лізинг
Розвиток	- все ще значні фінансові потреби в зв'язку зі збільшенням обсягу необхідних обігових коштів; - фінансові ризики значно нижчі, ніж на попередніх етапах.	- Власні кошти - Замовники - Фінансовий лізинг - Банківські кредити
Розширення	- фінансова та ринкова позиції підприємства досить стабільні, найбільших витрат вимагає маркетингова діяльність; - найменш ризикований етап для інвестицій.	- Замовники - Фінансовий лізинг - Банківські кредити - Ринок цінних паперів

Джерело: розроблено автором

Найскладніше залучити фінансові ресурси на передстартовому етапі, коли проект знаходиться на ранній стадії еволюції. Висока ймовірність нульових результатів наукового пошуку, брак досвіду, технічні ризики нових або модернізованих технологій відлякують потенційних інвесторів, тому зазвичай фінансування відбувається за рахунок власних коштів підприємства (реінвестована частина прибутку, амортизаційні відрахування, страхові суми по відшкодуванню збитків, кошти від реалізації нематеріальних активів тощо),

заощаджень власника та можливих позик від фізичних осіб. Великі підприємства для цих цілей можуть використовувати випуск акцій та облігацій. Проте в цьому випадку може виникнути конфлікт інтересів з акціонерами, які прагнуть отримувати дивіденди а не інвестувати в дослідження. Додаткова емісія дозволяє швидко отримати фінансові ресурси шляхом розміщення акцій на ринку, проте це варіант підходить лише підприємствам зі значними фінансовими результатами діяльності.

Слід зазначити, що витрати на цьому етапі є відносно невисокими, проте низькі фінансові результати більшості транспортно-логістичних підприємств, не дозволяють їм ризикувати і такими сумами. Так і не отримавши належного фінансування на цьому етапі, нажалі втрачається частина досить перспективних інноваційних проектів. На цьому етапі розвитку найбільш доцільною є саме державна підтримка підприємства. Особливо це стосується сфери пріоритетних напрямів розвитку науки і технологій, до яких відноситься транспортна діяльність. Проте, як зазначалося вище, державна підтримка інноваційного розвитку транспортних підприємств дуже обмежена. У разі наявності вже реалізованого інноваційного підприємництва потенційними джерелами фінансування можуть стати кошти вітчизняних та іноземних замовників.

Стартовий етап інноваційної діяльності вимагає вже більших фінансових вкладень. На цьому етапі для більшості підприємств все ще закрита можливість отримання кредитних ресурсів. Банки, які зазвичай дуже обережні при фінансуванні ризикованих інноваційних проектів, надають кредити лише у випадку їх суттєвого просування і гарантій у вигляді наявних матеріальних активів. Крім того інноваційна діяльність на початкових етапах є досить ризиковою, що вимагає кредитування по неприйнятно високих для вітчизняних підприємств ставках. Сукупність цих факторів виводить на перший план використання фінансового лізингу, тобто залучення позикових коштів у вигляді довгострокових кредитів в натуральній формі, що погашаються в розстрочку. У вітчизняній практиці господарювання зазвичай умови використання лізингу для підприємства є вигіднішими за банківське кредитування, тому якщо для

подальшої реалізації інноваційного проекту виникає необхідність у залученні нових основних засобів, такий варіант є більш підходящим.

На етапі розвитку інноваційні проекти все ще вимагають значних фінансових вливань. Ризикованість вкладень в такі проекти стрімко падає і для підприємств стають доступними кредитні ресурси, проте їх суми часто є недостатніми, тому підприємства продовжують використовувати для фінансування кошти підприємств-замовників.

Завершальний етап інноваційного проекту – розширення (експансія) – є найменш ризикованим і перспективним для інвесторів. Фінансова та ринкова позиції підприємства на цьому етапі досить стабільні, а найбільших витрат вимагає насамперед маркетингова діяльність для укріплення завойованих ринкових позицій та розширення сфери діяльності. На цьому етапі доцільно розширити частку банківського кредиту. Ще одним джерелом фінансових ресурсів на етапі розширення стає можливість залучення коштів з ринку цінних паперів шляхом публічного розміщення акцій підприємства.

Таким чином, на різних етапах розвитку інноваційного проекту підприємству доцільно використовувати різні джерела і форми його фінансування. Через труднощі, що виникають при оцінювання вартості інноваційного проекту, тривалий термін окупності інвестицій та їх високу ризикованість найбільші проблеми з отриманням фінансування від зовнішніх джерел можуть виникнути у підприємства на ранніх етапах інноваційного розвитку.

У разі прийняття рішення про активізацію інноваційної діяльності, підприємства з низьким рівнем інноваційного потенціалу можуть використовувати традиційну інноваційну стратегію, направлену на підтримку вимог до якості послуг за рахунок поступового оновлення рухомого складу та поліпшення обслуговування клієнтів. Проте в довгостроковій перспективі при ефективному менеджменті та поліпшенні фінансового стану, для утримання власних позицій таким підприємствам слід звернутися до захисної інноваційної стратегії.

Підприємства з критичним рівнем інноваційного потенціалу (ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «Автотранспортник», ПрАТ «АТП 12354», ПрАТ «Київтрансекспедиція» та ПрАТ «Мелавтотранс») мають дуже низький рівень розвитку всіх складових, а складний фінансовий стан майже не лишає їм можливостей для інноваційного розвитку.

Для виходу з кризи та посилення наявного фінансового потенціалу, традиційно пропонується використовувати наступні інструменти: мобілізацію прихованих ресурсів, використання зворотнього лізингу, оптимізацію структури розміщення оборотного капіталу, продаж окремих низькорентабельних структурних підрозділів та об'єктів основних засобів, рефінансування дебіторської заборгованості, нові способи фінансування та залучення капіталу.

Підприємствам з критичним рівнем інноваційного потенціалу варто переглянути всі внутрішні фактори, що можуть сприяти інноваційному розвитку цих підприємств. У випадку, якщо у підприємства немає жодних можливостей для того, щоб самотужки вийти з кризи, слід переглянути навіть ті фактори, що регулюють його форму власності. Так, у випадку придбання підприємств з критичним рівнем інноваційного потенціалу великими логістичними компаніями, вони можуть отримати від них нові технології або новий вид транспортних послуг, тобто почати використовувати залежну інноваційну стратегію.

З метою ефективного управління транспортно-логістичним підприємством, розглянуті вище, заходи його розвитку автором було систематизовано відповідно до рівня інноваційного потенціалу (табл. 3.11). Із зростанням рівня інноваційного потенціалу, зростає і кількість доступних підприємству можливостей для розвитку. Найменше можливостей у підприємств з низьким та критичним рівнем інноваційного потенціалу, оскільки основною перешкодою на шляху таких підприємств лишається брак фінансових ресурсів. Для транспортно-логістичних підприємств в умовах обмеженості фінансових ресурсів запропоновані заходи можуть впроваджуватися поступово (відповідно до пріоритетності) в міру нарощування інноваційного потенціалу.

Таблиця 3.11 – Пріоритетність впровадження заходів розвитку транспортно-логістичного підприємства за складовими інноваційного потенціалу

Складові ІП	Заходи*	Пріоритет впровадження відповідно до рівня наявного інноваційного потенціалу			
		Високий рівень ІП	Середній рівень ІП	Низький рівень ІП	Критичний рівень ІП
1	2	3	4	5	6
Виробничо-технологічна складова	Оновлення рухомого складу до стандартів Євро-5, Євро-6	низький	середній	високий	
	Впровадження нових технологій для автоматизації діяльності	середній	високий	низький	
	Глибинна трансформація техніки і обладнання для роботи з вантажами на всіх етапах ланцюга постачання	низький	середній	високий	
	Розширення спектру транспортно-логістичних послуг	високий	високий	середній	низький
	Використання моделей взаємодії на основі оператора 4PL	високий	середній	низький	
	Адаптація послуг до потреб споживачів	високий	високий	середній	низька
	Відкриття філій та представництв компанії	середній	низький		
	Підвищення якості послуг	високий	високий	середній	низька
	Зменшення експлуатаційних витрат	середній	середній	високий	високий
Фінансова складова	Виявлення та мобілізація прихованих резервів	низький	низький	середній	високий
	Реінжириг бізнес-процесів	низький	низький	середній	високий
	Використання зворотного лізингу	низький	низький	середній	високий
	Здача в оренду основних засобів, які не задіяні у виробничих процесах	низький	низький	середній	високий
	Оптимізація структури розміщення оборотного капіталу	низький	низький	середній	високий
	Продаж окремих низькорентабельних структурних підрозділів та об'єктів основних засобів	низький	низький	середній	високий
	Рефінансування дебіторської заборгованості	низький	низький	середній	високий
	Використання нових способів фінансування, залучення капіталу	низький	низький	середній	високий
	Укладання угод про злиття			низький	середній
Кадрова складова	Підвищення кваліфікації персоналу, навчання для інноваційної діяльності	високий	високий	середній	низький
	Запрошення зовнішніх консультантів	середній	середній	високий	високий
	Посилення співпраці в рамках ДіР з науково-дослідними установами та закладами вищої освіти, дизайнерськими та конструкторськими бюро	високий	високий	середній	середній

Продовження таблиці 3.11

1	2	3	4	5	6
	Використання матричних та сітьових організаційних структур	високий	середній	низький	
	Створення інноваційних відділів та міжвідомчих груп для координації інноваційних проектів	високий	середній	низький	
	Створення комплексної системи підготовки та підвищення кваліфікації персоналу	високий	високий	середній	низький
	Створення комплексної системи мотивації інноваторів	високий	середній	низький	
	Використання краудсорсингу	низький	середній	високий	високий
Науково-технічна складова	Впровадження сучасних ІТ-технологій для автоматизації логістичної діяльності та комунікацій	низький	високий	середній	
	Проведення ДіР власними силами та в співпраці з іншими установами та організаціями	високий	середній	низький	
	Пошук партнерів для інноваційної співпраці	високий	середній	низький	
	Придбання результатів ДіР та інших зовнішніх знань	високий	високий	середній	
Організаційно-управлінська	Збільшення витрат на інноваційну діяльність	середній	високий	високий	низький
	Підвищення гнучості діяльності	низький	середній	високий	високий
	Удосконалення системи управління підприємством	низький	середній	високий	середній
	Впровадження нових бізнес-моделей	низький	середній	високий	
	Збільшення пріоритетності інноваційного розвитку підприємства	середній	високий	високий	
Маркетингова складова	Створення зв'язків – угоди про співпрацю, консорціуми, кластери	високий	високий	середній	низький
	Використання платформ електронної співпраці	середній	середній	високий	високий
	Продаж послуг через транспортні біржі	середній	середній	високий	високий
	Створення відділів маркетингу	високий	середній	низький	
	Освоєння нових ринків	високий	високий	середній	низький
	Створення програм лояльності для постійних клієнтів	середній	середній	низький	
	Дослідження потреб та задоволеності клієнтів	середній	середній	низький	
	Тестування сприйняття нових послуг	середній	середній	низький	
	Використання Івент-маркетингу	середній	середній	низький	
	Посилення співпраці з провідними постачальниками техніки та технологій	низький	середній	високий	

*  - інноваційні

Джерело: розроблено автором

При дослідженні альтернативних інноваційних стратегій для підприємств транспортної логістики, простежується певна закономірність між їх інноваційною активністю та рівнем інноваційного потенціалу (рис. 3.3):

Інноваційна активність	Висока інноваційна активність			Опортуністична інноваційна стратегія	Стратегія лідера-інноватора
	Середня інноваційна активність			Захисна інноваційна стратегія	Імітаційна інноваційна стратегія
	Інноваційно неактивні	Залежна інноваційна стратегія	Традиційна інноваційна стратегія		
		Критичний рівень	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
		Рівень інноваційного потенціалу			

Рисунок 3.3 – Матриця альтернатив інноваційних стратегій для підприємств транспортної логістики

Джерело: розроблено автором

- висока інноваційна активність та високий рівень інноваційного потенціалу – стратегія інноваційного лідерства;
- середня інноваційна активність та високий рівень інноваційного потенціалу – імітаційна інноваційна стратегія;
- висока інноваційна активність та середній рівень інноваційного потенціалу – опортуністична інноваційна стратегія;
- середня інноваційна активність та середній рівень інноваційного потенціалу – захисна інноваційна стратегія;
- відсутність інноваційної активності та низький рівень інноваційного потенціалу – традиційна інноваційна стратегія;

- відсутність інноваційної активності та критичний рівень інноваційного потенціалу – залежна інноваційна стратегія.

Слід зазначити, що в сучасних реаліях господарювання, будь-які стратегічні кроки підприємства передбачають забезпечення використання науково-технічних досягнень в сфері організації та технологій, тобто носять інноваційний характер, а будь-які стратегічні заходи по своїй суті є управлінськими інноваціями. За рахунок дифузійного характеру інновацій вони поширюються на всі рівні управління та всі функціональні підрозділи підприємства, а отже, будь-яка стратегія у стратегічному наборі підприємства може бути інноваційною, якщо її реалізація дозволяє розвивати інноваційний потенціал та досягати стратегічних конкурентних переваг.

3.3. Апробація компонентного оцінювання інноваційного потенціалу та впровадження інструментів його розвитку на транспортно-логістичному підприємстві

Для практичної апробації запропонованого методичного підходу щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства, її було застосовано для оцінювання інноваційного потенціалу ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid». Підприємство працює на ринку міжнародних перевезень з 1991 року та має статус «Національного автомобільного перевізника». Автопарк підприємства налічує 120 одиниць автомобілів, в т.ч. сучані тентові та рефрижираторні автопоїзди «Mercedes-Benz», «Volvo», «Iveco» з напівпричепами «Krone», та «Schmitz», вантажопідйомністю більше 20 т, з яких 90% оновлено до класу Євро-5 та Євро-6.

На кінець 2018 р. значення коефіцієнту освоєння нової техніки для підприємства становило 0,261, тобто було оновлено 26,1% використовуваних на підприємстві основних засобів. Оновлення відбувалося насамперед за рахунок придбання нових тягачів класу Євро-5 та Євро-6 «Mercedes-Benz Actros».

Придбані тягачі «Actros» укомплектовані інноваційними двигунами Євро-6 нового покоління з унікальною системою уприскування X-Pulse і рециркуляцією EGR. У порівнянні з попереднім поколінням, в цих двигунах досягнута економія палива до 5%, а зниження токсичності відпрацьованих газів – до 40%. Крім інноваційних двигунів Euro-6 значний внесок в економію палива при використанні цих тягачів вносять оптимізована трансмісія, і новий дизайн кабін, що сприяє зниженню аеродинамічного опору. Коефіцієнт придатності техніки у 2018 р. близький до нормативного значення (0,5) і складає 0,45.

На базі підприємства організовано три сервісних центри по ремонту та обслуговуванню автомобілів: «Iveco», «Mercedes» та «Bosch». Згідно розрахунків, проведених фінансовим відділом підприємства, наявність цих центрів економить підприємству до 60% витрат на обслуговування власного автопарку.

Новим видом перевезень для ПАТ «КВК «Рapid» є транспортування вантажів, що становлять потенційну небезпеку з огляду на характер їх походження чи властивості (ADR-вантажі). Транспортування небезпечних вантажів здійснюється підприємством з суворим дотриманням міжнародних та внутрішніх законодавчих норм. Тентові автомобілі та рефрижератори, що перевозять небезпечні вантажі обладнані комплектом засобів, необхідних для перевезення даного виду вантажів, а водії пройшли відповідний курс навчання, отримавши посвідчення на перевезення небезпечних вантажів. Підприємство виконує перевезення небезпечних вантажів за винятком вантажів 1 і 7 класу. Обсяг доходів від ADR-перевезень в загальній структурі доходів підприємства на кінець 2018 р. становив 3%.

Всього за аналізований період підприємством було витрачено 2049 тис.грн. на інноваційну діяльність, в т.ч. 1741,7 тис.грн. на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення, що складає 85% від цих витрат.

Усереднене інтегральне значення виробничо-технологічної складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 0,67, що згідно розроблених критеріальних меж відповідає високому рівню (табл. 3.12).

Таблиця 3.12 – Оцінювання виробничо-технологічної складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Коефіцієнт освоєння нової техніки (k_1)	0,261	0,75
2	Коефіцієнт придатності техніки (k_2)	0,45	0,9
3	Коефіцієнт впровадження інновацій (k_3)	3	0,06
4	Частка витрат на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення (k_4), %	85	0,95
Усереднене інтегральне значення виробничо-технологічної складової			0,67

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів ПАТ «КВК «Рapid»

Ефективна діяльність забезпечує підприємству високий рівень показників фінансового стану. Значення показника фінансової автономії на кінець 2018 р. становило 0,415, тобто підприємство здатне профінансувати 41,5% активів за рахунок власного капіталу. Коефіцієнт фінансової стійкості говорить про здатність підприємства залишатися платоспроможним в довгостроковій перспективі і становив 0,814, тобто за рахунок постійного капіталу і капіталу, залученого на довгостроковій основі, підприємство здатне профінансувати 81,4% активів. Коефіцієнт абсолютної ліквідності показує співвідношення найбільш ліквідної частини активів і поточних зобов'язань. На кінець 2018 р. його значення склало 0,432, тобто 43,2% поточних зобов'язань підприємства може бути погашено негайно. Коефіцієнт покриття характеризує співвідношення оборотних активів і поточних зобов'язань, в аналізованому періоді його значення становило 1,736 (табл. 3.13).

Таблиця 3.13 – Оцінювання фінансової складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Коефіцієнт автономії (k_5)	0,415	0,83
2	Коефіцієнт фінансової стійкості (k_6)	0,814	1
3	Коефіцієнт абсолютної ліквідності (k_7)	0,432	1
4	Коефіцієнт покриття (k_8)	1,736	0,87
Усереднене інтегральне значення фінансової складової			0,86
			0,93

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів ПАТ «КВК «Рapid»

Усереднене інтегральне значення фінансової складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 0,93, що згідно розроблених критеріальних меж відповідає високому рівню.

Підвищення кваліфікації працівників підприємства відбувається на базі навчально-консультаційного центру Асоціації міжнародних автомобільних перевізників (АсМАП) України та Центру підвищення кваліфікації, перепідготовки, удосконалення керівних працівників і спеціалістів Національного транспортного університету (НТУ). Водії підприємства неодноразово займали перші місця в конкурсі професійної майстерності водіїв серед учасників АсМАП України, володіючи на високому рівні основами безпечного і екологічного кермування. Працівники сервісних центрів підприємства постійно підвищують свою кваліфікацію за допомогою програм навчання від таких провідних автопостачальників, як «Bosch», «Iveco», «Mercedes», «Daf», «Knorr-Bremse», «Bpw», «Saf» та ін.

Усереднене інтегральне значення кадрової складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 0,68, що згідно розроблених критеріальних меж відповідає середньому рівню (табл. 3.14).

Таблиця 3.14 – Оцінювання кадрової складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Частка працівників з вищою освітою (k_9), %	31,28	0,67
2	Частка працівників, задіяних в ДіР (k_{10}), %	6,17	0,31
3	Частка працівників, які пройшли підготовку та підвищення кваліфікації (k_{11}), %	38	0,84
4	Частка витрат на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності (k_{12}), %	9	1
Усереднене інтегральне значення кадрової складової			0,71

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів ПАТ «КВК «Рapid»

Всі автомобілі підприємства оснащено супутниковою навігаційною системою, яка дає можливість в режимі реального часу відслідковувати

фактичне місцезнаходження транспортних засобів, надавати клієнтам конфіденційну інформацію про місцезнаходження автомобіля та вантажу, а у випадку необхідності швидко вносити корективи в маршрут руху та роботу водіїв. Також підприємство використовує програмно-апаратний комплекс «Омега-М» для перевірки стану здоров'я водіїв перед кожним рейсом. На кінець 2018 р. рівень придатності наявних у підприємства нематеріальних активів становив 38,7%.

В аналізованому періоді підприємство займалося науково-дослідною роботою в співпраці з Інститутом медицини праці Національної академії медичних наук (НАМН). Робота була присвячена дослідженню професійного стресу, біологічного віку та синдрому емоційного вигорання водіїв вантажних автомобілів. На основі результатів досліджень всі водії підприємства отримали чіткі рекомендації стосовно режимів роботи та відпочику, що дозволило зменшити кількість .

Самостійно працівниками відділу охорони праці проводилося дослідження професійних ризиків працівників підприємства та сертифікація підприємства відповідно до міжнародного стандарту транспортної безпеки ISO 390001:2012. ПАТ «КВК «Рapid» – єдине автотранспорте підприємство України, яке було сертифіковано за цим стандартом.

Всього на ДіР підприємство витратило 122,9 тис. грн., що складає 6% від всіх інноваційних витрат підприємства (табл. 3.15). Протягом аналізованого періоду ПАТ «КВК «Рapid» також витрачало кошти на оплату праці зовнішніх консультантів з питань інвестиційної діяльності.

Усереднене інтегральне значення науково-технічної складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 0,68, що згідно розроблених критеріальних меж відповідає високому рівню.

Таблиця 3.15 – Оцінювання науково-технічної складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Коефіцієнт забезпечення інтелектуальною власністю (k_{13})	0,014	0,14
2	Коефіцієнт придатності інтелектуальної власності (k_{14})	0,387	0,77
3	Частка витрат на ДіР та інші зовнішні знання (k_{15}), %	6	1
Усереднене інтегральне значення науково-технічної складової			0,64

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів ПАТ «КВК «Рapid»

ПАТ «КВК «Рapid» за всіма характеристиками належить до великих підприємств, що дає йому ряд переваг у інноваційній діяльності порівняно з меншими конкурентами. Менеджмент підприємства зацікавлений у інноваційному розвитку, про що свідчать зростання витрат на інноваційну діяльність та питома вага цих витрат в чистому доході підприємства.

Усереднене інтегральне значення організаційно-управлінської складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 0,68, що згідно розроблених критеріальних меж відповідає високому рівню (табл. 3.16).

Таблиця 3.16 – Оцінювання організаційно-управлінської складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Розмір підприємства (k_{16}), осіб	252	1
2	Індекс зростання інноваційних витрат (k_{17})	1,04	1
3	Частка витрат на інновації в доході підприємства (k_{18}), %	1,2	0,4
Усереднене інтегральне значення організаційно-управлінської складової			0,8

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів ПАТ «КВК «Рapid»

ПАТ «КВК «Рapid» здійснює доставку вантажів з країн ЄС та його асоційованих членів в Україну, Росію, Білорусь і в зворотному напрямку, а також по Європі та Україні. Питома вага обсягів перевезень підприємства серед найбільших автоперевізників України на кінець 2018 р. становила 1,17%.

Підприємство є дійсним членом АсМАП України, зберігає довгострокові і взаємовигідні відносини з клієнтами, серед яких провідні українські та європейські промислові підприємства, торгово-комерційні та муніципальні підприємства, організації різної форми власності, а також приватні особи, що забезпечує повну і безперебійну експлуатацію наявного рухомого складу.

Усереднене інтегральне значення маркетингової складової інноваційного потенціалу ПрАТ ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 0,68, що згідно розроблених критеріальних меж відповідає середньому рівню (табл. 3.17). Хоча за рівнем розвитку маркетингової складової інноваційного потенціалу підприємство і отримало середнє значення, проте це пов'язано виключно з недостатньо високою ринковою часткою в порівнянні з найближчими конкурентами.

Таблиця 3.17 – Оцінювання маркетингової складової інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Ринкова частка підприємства в групі найближчих конкурентів (k_{19}), %	1,17	0,23
2	Рівень співпраці з постачальниками (k_{20})	0,71	0,95
3	Рівень лояльності споживачів (k_{21})	0,66	0,94
Усереднене інтегральне значення маркетингової складової			0,71

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів ПАТ «КВК «Рapid»

Інтегральне значення інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» на кінець 2018 р. склало 4,46, що згідно розробленої шкали диференціації відповідає високому рівню розвитку. Проведений на основі програмного забезпечення STATISTICA ієрархічний кластерний аналіз з використанням даних споріднених підприємств галузі на кінець 2018 р. (Додаток Е) підтвердив отримані результати, розподіливши аналізоване підприємство у групу з високим рівнем інноваційного потенціалу поряд з такими підприємствами як ПрАТ «ТЕК

«Західукртранс», ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс», ТОВ «Орлан-Транс-Груп» та ПрАТ «АП «Укрбуд».

Для наочності отриманих результатів автором пропонується використовувати їх графічно-аналітичну інтерпретацію шляхом побудови багатокутника інноваційного потенціалу на відповідній діаграмі. Для цього на шести променях, що відповідають складовим інноваційного потенціалу (виробничо-технологічній, фінансовій, кадровій, науково-технічній, організаційно-управлінській та маркетинговій) в деякому масштабі відкладаються отримані у результаті розрахунків їх усереднені інтегральні значення. З'єднавши кінці променів отримуємо шестикутник, що характеризуватиме рівень розвитку інноваційного потенціалу підприємства по відповідним складовим.

Форма отриманого багатокутника інноваційного потенціалу може бути двох типів. Перший тип має форму умовно правильного шестикутника (тобто вектори, що створюють його, є однаковими або наближаються до цього). Таке підприємство має збалансований інноваційний потенціал, що є запорукою успіху його діяльності. Другий тип має спотворену форму з наступних причин: або один вектор розвинутий більше за інші («хворобливий» вектор), або всі вектори розвинуті по-різному (дисгармонія векторів). Якщо побудована фігура наближається до другого типу, то інноваційний потенціал потребує негайних перетворень у напрямку поліпшення збалансованості його елементів.

Зовнішній контур багатокутника окреслює можливості підприємства щодо досягнення оптимальних параметрів інноваційного потенціалу. Вектори, що відповідають організаційно-управлінській, кадровій та маркетинговій складових свідчать про наявність передумов подальшого розвитку інноваційного потенціалу підприємства. Вектори, що відповідають науково-технічній та виробничо-технологічній складовим характеризують можливості, які має підприємство для здійснення інноваційної діяльності (тобто можливості використання тих чи інших ресурсів підприємства в інноваційній діяльності). Вектор, що відповідає за фінансову складову, характеризує одночасно

можливості для інноваційного розвитку підприємства та успішність його поточної діяльності.

Хоча ПАТ «КВК «Рapid» і властивий високий рівень інноваційного потенціалу, має місце певна дисгармонія побудованого шестикутника за рахунок недостатнього розвитку векторів, що характеризують кадрову та маркетингову складові (рис. 3.5).

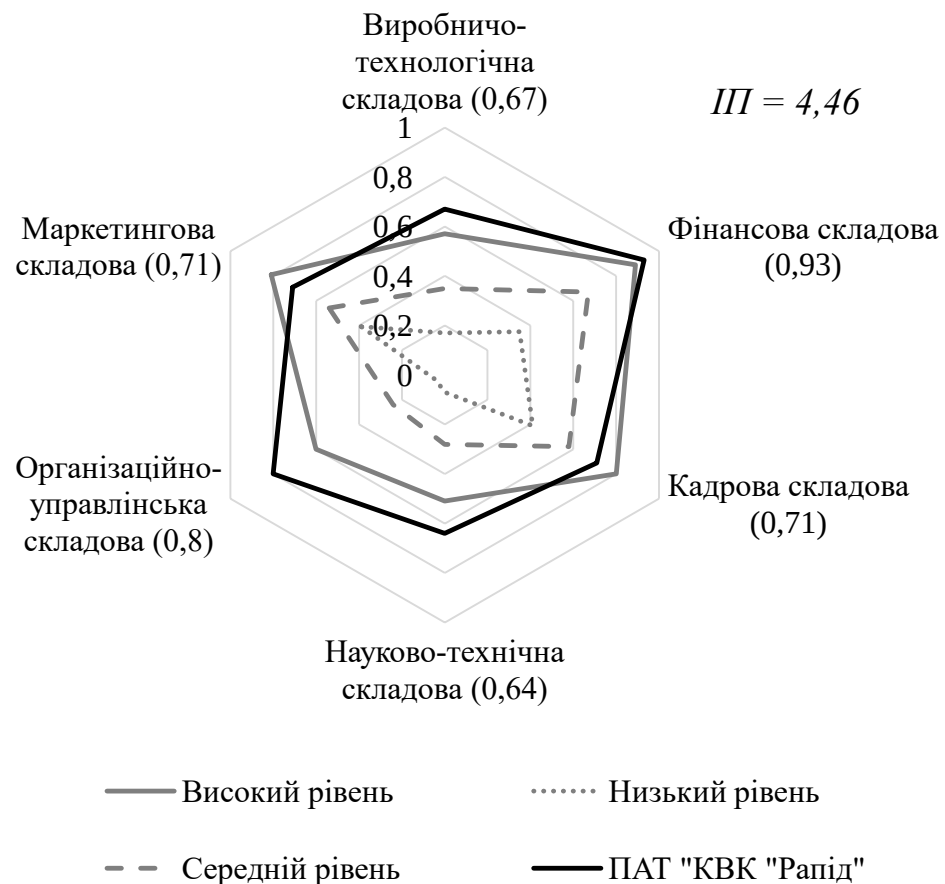


Рисунок 3.5 – Графічно-аналітична інтерпретація результатів компонентного оцінювання інноваційного потенціалу та його структурних складових для ПАТ «КВК «Рapid»

Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків

Для забезпечення забалансованості наявного інноваційного потенціалу менеджменту підприємства варто в першу чергу звернути увагу на наведені вище заходи 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 проектів; посилення старих та створення нових зв'язків; впровадження нових послуг та вихід на нові ринки.

Діяльність підприємства характеризується невисокою інноваційною активністю, так протягом 2016-2018 рр. підприємством було впроваджено всього 2 інновації (Додаток В). Тому згідно розробленої вище матриці альтернатив вибору інноваційної стратегії для транспортно-логістичних підприємств, ПАТ «КВК «Рapid» на даному етапі інноваційного розвитку найкраще підходить імітаційна інноваційна стратегія (рис. 3.6).

Інноваційна активність	Висока інноваційна активність			Опортуністична інноваційна стратегія	Стратегія лідера-інноватора
	Середня інноваційна активність			Захисна інноваційна стратегія	Імітаційна інноваційна стратегія КВК Rapid
	Інноваційно неактивні	Залежна інноваційна стратегія	Традиційна інноваційна стратегія		
		Критичний рівень	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
		Рівень інноваційного потенціалу			

Рисунок 3.6 – Позиціювання ПАТ «КВК «Рapid» у матриці альтернатив інноваційних стратегій для транспортно-логістичних підприємств
Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків

Імітаційна інноваційна стратегія передбачає наявність сильних ринкових позицій у підприємства. У цьому випадку транспортно-логістичне підприємство не займається розробкою інноваційних рішень самостійно, а наслідуючи рішення

лідерів-інноваторів ринку, зайняте придбанням методів та технологій у інших установ та організацій. Ефективність даної стратегії забезпечується за рахунок того, що придбання інновацій ззовні для транспортно-логістичних підприємств набагато простіше та дешевше ніж їх самостійна розробка та створення. Крім того наявний позитивний досвід лідерів-інноваторів значно зменшує ризики такої інноваційної діяльності. Проте реалізація імітаційної інноваційної стратегії потребує широкого залучення висококваліфікованих спеціалістів до інноваційних процесів і проведення цілого комплексу заходів з підтримки досягнутого рівня діяльності в процесі адаптації придбаних інновацій.

При детальному аналізі рівня розвитку складових інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» було виявлено, що підприємство відстає за рівнем розвитку кадрової складової, насамперед, через низький рівень залученості працівників до інноваційних процесів. При цьому менеджмент підприємства проявляє зацікавленість у інноваційному розвитку, інвестуючи в інновації. А, отже, для ефективного інноваційного розвитку підприємству насамперед слід посилити цю складову.

Для того щоб зрозуміти причини неефективного використання наявного кадрового забезпечення, автором було використано анкету з 6 питань для характеристики точки зору керівництва підприємства на відповідність існуючого на підприємстві клімату завданням інноваційного розвитку (Додаток Ж). Варіанти відповідей сформульовано таким чином, щоб вони відображали існуючу ситуацію – кожне питання містить 4 варіанти альтернативних відповідей, згідно яких можна зробити наступні висновки стосовно існуючого на підприємстві клімату: а) зовсім не відповідає завданням інноваційного розвитку; б) частково відповідає завданням інноваційного розвитку; в) відповідає завданням інноваційного розвитку на середньому рівні; г) відповідає завданням інноваційного розвитку на високому рівні.

На основі результатів анкетування (Додаток З) та співбесід з керівництвом ПАТ «КВК «Рapid», можна зробити висновок, що стиль керівництва підприємства відповідає харизматичній управлінській позиції власників. На

керівництві лежить вся відповідальність за роботу і не лишається місця для спільного прийняття рішень працівниками. Хоча нижчий менеджмент і використовується для управління, йому делеговані лише деякі повноваження. Підприємству притаманні лінійні організаційні зв'язки, які відповідають потребам і можливостям лінійної структури управління. Консенсус всередині підприємств забезпечується системою бонусів та санкцій. Керівництво підприємства знайоме з концепцією корпоративної культури, однак вона підміняється ефектом від сформованого іміджу. Узагальнюючи вище сказане, можна зробити висновок, що існує об'єктивна необхідність впровадження заходів для активізації інноваційної діяльності підприємства шляхом посилення кадрової складової.

На основі досвіду провідних західних компаній, для ефективного впровадження в подальшому необхідних для розвитку підприємства інноваційних рішень, автором пропонується, насамперед, удосконалення організаційної структури ПАТ «КВК «Рapid» за рахунок створення постійно діючого структурного підрозділу – відділу інноваційного маркетингу.

Основне призначення даного відділу полягатиме в опрацюванні новітніх науково-технічних ідей, на основі яких розробляються і приймаються управлінські рішення для досягнення поставлених цілей розвитку підприємства. Для укомплектування штату відділу інноваційного маркетингу такого великого підприємства як ПАТ «КВК «Рapid» необхідним є залучення не менш як чотирьох спеціалістів, в т.ч. керівника відділу (табл. 3.18). Виходячи з витрат на оплату праці, створення та забезпечення необхідним робочих місць, загальна сума витрат на утримання відділу в першому році становитиме 1287,54 тис.грн., в наступні роки ця стаття витрат включатиме лише витрати на оплату праці та загальні витрати на утримання відділу (Додаток 3). Маючи стійкий фінансовий стан і вільні кошти на рахунках, підприємство має можливість інвестувати у створення такого відділу.

Таблиця 3.18 – Необхідне кадрове забезпечення відділу інноваційного маркетингу

Посада	Основні посадові обов'язки
Керівник відділу	Організація роботи відділу, розробка стратегії інноваційного розвитку, узгодження питань з фінансування, організація зв'язків з іншими відділами та установами, проведення зустрічей, звітування перед керівництвом
Аналітик-економіст	Економічне обґрунтування інноваційних проектів, облік та планування інноваційних витрат, аналіз ефективності інноваційної діяльності, прогноз майбутніх фінансових результатів від інноваційної діяльності
Аналітик з маркетингу	Збір та аналіз інформації про нові організаційні та маркетингові рішення в сфері вантажоперевезень та логістиці, дослідження тенденцій ринку логістики, аналіз потреб клієнтів, пошук нових перспективних видів послуг та ринків, дослідження попиту на нові послуги, розробка маркетингових заходів, прогноз їх ефективності
Аналітик по технологіям	Збір та аналіз інформації про нові технології в сфері вантажоперевезень та логістиці, аналіз можливості адаптації нових технологій у виробничий процес, обґрунтування корисного ефекту від нововведень, оцінка постачальників основних матеріалів, обладнання і технологій з позиції ціни та якості

Джерело: сформовано автором

До основних функціональних обов'язків відділу інноваційного маркетингу відноситиметься: дослідження останніх тенденцій ринку вантажних перевезень та логістики; визначення перспективних послуг та ринків на поточний період і перспективу (від 2 до 5 років); аналіз наявних та потенційних конкурентів на внутрішньому та зовнішньому ринках; оцінювання постачальників основних матеріалів, обладнання і технологій з позиції ціни та якості; сприяння інноваційній співпраці підприємства з клієнтами, постачальниками, партнерами по галузі, закладами вищої освіти, науково-дослідними установами; розробка інноваційних проектів, їх техніко-економічне обґрунтування, формування команди для їх реалізації; надання вищому керівництву результатів аналізу та досліджень.

Зазначений відділ має підпорядкуватися безпосередньо вищому керівництву підприємства. В іншому випадку низький статус керівника даного відділу не даватиме йому можливості дієвих важелів впливу на інші структурні підрозділи для виконання покладених на нього обов'язків. Пряме підпорядкування відділу вищому керівництву дозволить передати зазначені

вище обов'язки цілому відділу кваліфікованих працівників. Вище керівництво, маючи досвід у реалізації інноваційних проектів, має поставити чіткі завдання перед відділом та забезпечити належний контроль за їх виконанням. Хоча сам відділ і не матиме у своєму підпорядкуванні інших підрозділів, проте він тісно взаємодіятиме з рядом підрозділів, що входитимуть у його сферу впливу (Додаток І): з бухгалтерією (узгодження витрат на інноваційну діяльність, пошук джерел фінансування інноваційних проектів, оцінка ефективності впроваджених проектів); з відділами перевезень, митного сервісу та сервісними центрами (дослідження попиту на послуги підприємства, задоволеності клієнтів, впровадження нових послуг); з відділом кадрів (аналіз компетенцій та рівня підготовки працівників в процесі формування команд для розробки та реалізації інноваційних проектів); з відділом технічного контролю, головним механіком, сервісними центрами (оцінка постачальників рухомого складу, основних матеріалів, обладнання і технологій, аналіз необхідності технологічного оновлення); з відділом кадрів, відділом охорони праці (дослідження задоволеності працівників, пошук шляхів поліпшення умов праці та організації діяльності на підприємстві).

Для прогнозування очікуваних результатів від впровадження запропонованих інструментів, автором пропонується використовувати метод імітаційного моделювання. Сутність даного методу дослідження полягає у імітації процесу функціонування системи чи окремих її складових за допомогою комплексу алгоритмів та програм. Використання імітаційних моделей виправдано у випадках, коли можливості методів дослідження системи за допомогою аналітичних моделей обмежені, а натуральні експерименти з якихось причин небажані чи неможливі. Крім того на користь доцільності використання даного методу свідчать майже необмежені можливості для експериментування з поведінкою системи при зміні певних параметрів.

Так, для імітаційного моделювання очікуваних результатів від створення відділу інноваційного розвитку, було використано розроблену вище модель (3.1) з врахуванням у вхідних параметрах прогнозних змін у кадровому забезпеченні

підприємства та решті показників за рахунок створення і функціонування зазначеного відділу (Додаток К).

Результати імітаційного моделювання (Додаток К) показали, що створення зазначеного відділу на ПАТ «КВК «Рapid» насамперед призведе до поліпшення показників, що характеризують кадрову складову інноваційного потенціалу, у решті складових відбудуться незначні зміни (рис. 2.18). Інтегральне значення інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid» збільшить до 4,62.

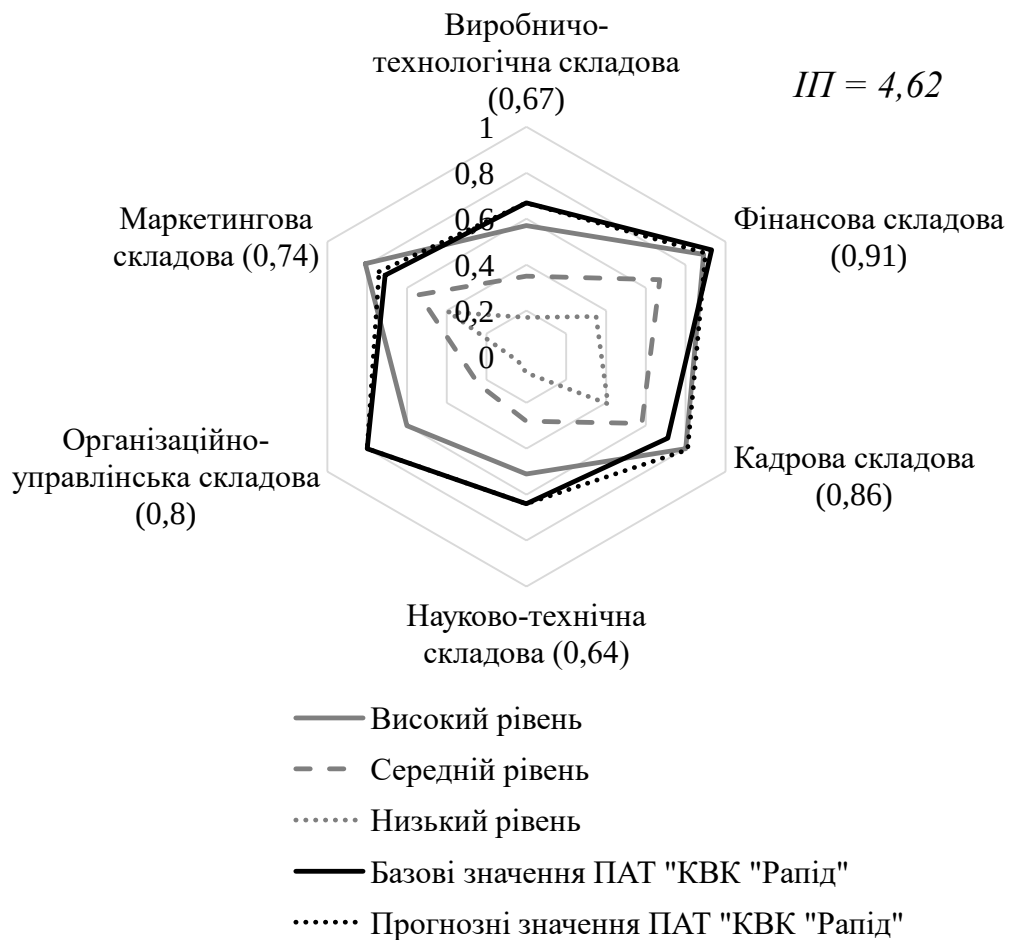


Рисунок 3.7 – Графічно-аналітична інтерпретація результатів імітаційного моделювання прогнозного рівня інноваційного потенціалу та його структурних складових для ПАТ «КВК «Рapid»

Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків

Загалом, створення відділу інноваційного маркетингу на ПАТ «КВК «Рapid» дозволить: підвищити довіру керівництва до ідей працівників;

активніше залучати працівників до процесу розробки та впровадження інноваційних проектів; відслідковувати останні тенденції в сфері вантажоперевезень та логістики; створити власну базу знань для прийняття стратегічних інноваційних рішень; підвищити здатність до адаптації та гнучкість виробничих процесів; розширити спектр управлінських рішень, використовуваних методів та технологій; уникнути фінансових вкладень у проекти, які підприємство не здатне реалізувати; збільшити рівень інноваційної співпраці з постачальниками, клієнтами, партнерами по галузі, науковими установами та вищими навчальними закладами; обґрунтовано підійти до вибору та впровадження інструментів розвитку наявного інноваційного потенціалу. В 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 стратегії лідера-інноватора.

Висновки до розділу 3

1. Проведений ієрархічний кластерний аналіз 24 транспортно-логістичних підприємств дозволив розподілити досліджувані підприємства на 4 кластери, кожен з яких відповідає певному рівню розвитку інноваційного потенціалу – високому, середньому, низькому та критичному відповідно. За допомогою методу k -середніх було розроблено шкалу диференціації величини інтегральних значень інноваційного потенціалу для транспортно-логістичного підприємства за встановленими рівнями: $III > 4,12$ – високий рівень; $2,82 < III \leq 4,12$ – середній рівень; $1,65 < III \leq 2,82$ – низький рівень; $III \leq 1,65$ – критичний рівень. Аналогічним чином були розроблені критеріальні межі усереднених інтегральних значень складових інноваційного потенціалу. Отримані результати дозволили визначити якісні та кількісні характеристики профілю інноваційного потенціалу та обґрунтувати стратегічні альтернативи інноваційного розвитку для підприємств кожного рівня.

2. З метою ефективного управління транспортно-логістичним підприємством, було виявлено та систематизовано потенційні заходи його розвитку. Доступність можливостей до розвитку для транспортно-логістичних підприємств залежить від наявного інноваційного потенціалу – із зростанням рівня інноваційного потенціалу підприємства зростає і кількість доступних йому можливостей. Найменше можливостей у підприємств з низьким та критичним рівнем інноваційного потенціалу, оскільки основною перешкодою на шляху таких підприємств лишається нестача фінансових ресурсів.

3. Розроблені методичні рекомендації щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу були апробовані на ПАТ «КВК «Рapid». За результатами оцінювання інтегральне значення інноваційного потенціалу підприємства склало 4,46, що відповідає високому рівню. Детальний аналіз складових інноваційного потенціалу показав, що підприємство відстає за рівнем розвитку кадрової та маркетингової складових, а отже в першу чергу слід використовувати заходи розвитку в рамках цих складових. Згідно розробленої матриці альтернатив вибору інноваційної стратегії, на даному етапі розвитку ПАТ «КВК «Рapid» найкраще підходить імітаційна інноваційна стратегія.

4. Для прогнозування очікуваних результатів від впровадження запропонованих заходів, пропонується використовувати імітаційне моделювання. Згідно отриманих результатів, створення відділу інноваційного маркетингу на ПАТ «КВК «Рapid» призведе до збільшення інтегрального значення інноваційного потенціалу до 4,62, насамперед, за рахунок поліпшення показників, що характеризують кадрову складову інноваційного потенціалу. В перспективі поступове впровадження запропонованих заходів дозволить підприємству перейти від становища імітатора до використання власних творчих можливостей та посилення його позицій на ринку.

Результати третього розділу були висвітлені автором у наступних працях [64-65, 74, 81, 93, 95].

ЗАГАЛЬНІ 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.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Айвазян С.А., Афанасьев М.Ю. Методология оценки человеческого капитала компании: на примере научной организации. Москва: ЦЭМИ. РАН, 2012. 56 с.
2. Алексеева М.Б., Ветренко П.П. Анализ инновационной деятельности: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. Москва: Издательство Юрайт, 2018. — 303 с.
3. Антоненко І.Я., Мельник І.Л. Сервісні інновації як інструмент ефективного менеджменту туристичних підприємств. *Вісник ДІТБ*. 2013. №17. С. 39-45. URL: http://tourlib.net/statti_ukr/antonenko.htm (дата звернення 22.10.2018).
4. Артерчук В.Д., Гузняева М.Ю. Управление инновационным потенциалом предприятия. *Управление экономическими системами: Электронный научный журнал*. 2012. №10 (46). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-innovatsionnym-potentsialom-predpriyatiya-1> (дата звернення: 15.12.2018).
5. Бабина О.Є. Методолого-практичні основи формування та реалізації потенціалу транспортних підприємств: дис. ... докт. екон. наук. 08.00.04. Київ: НТУ, 2016. 420 с.
6. Бажал Ю.М. Економічна теорія технологічних змін. Київ: Заповіт, 1996. 238 с.
7. Баженов Г.Е., Кислицына О.А. Инновационный потенциал предприятия: экономический аспект. *Вестник Томского государственного университета*. 2009. № 323. С. 222–228. URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=13418740> (дата звернення: 06.11.2017).
8. Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент. Санкт-Петербург: Питер, 2001. 304 с.
9. Барышева Г.А. Инновационный фактор и интеллектуальный ресурс в динамизации экономики России. Томск: Изд-во Томск. ун-та, 2001. 224 с.

10. Берзин Э. Что мешает развитию автомобильных грузовых перевозок в Украине/ Матеріали сайту *delo.ua*. 2017. <https://delo.ua/business/chto-meshaet-razvitiyu-avtomobilnyh-gruzovyh-perevozok-v-ukraine-329151/> (дата звернення 25.11.2017).
11. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент. Москва: МП «ИТЕМ» ЛТД Юнайтед Лондон Трейд Лимитед, 1995. 448 с.
12. Бовин А.А., Чередникова Л.Е., Якимович В.Я. Управление инновациями в организации: учеб.пособ. Москва: Омега – Л, 2006. 415 с.
13. Боровиков В.П., Боровиков И.П. Statistica: статистический анализ и обработка данных в среде Windows. 2-е изд., стер. Москва: Филинь, 1998. 608 с.
14. Брензович К.С. Еволюція західних теорій щодо сутності та ролі інновацій у сфері послуг. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. №6 (електронне видання). URL: <http://global-national.in.ua/issue-6-2015> (дата звернення 22.10.2018).
15. Василенко В.О., Шматько В.Г. Інноваційний менеджмент: навч.пос. Київ: ЦУЛ, Фенікс, 2003. 440с.
16. Верба В.А., Новикова І.В. Методичні рекомендації з оцінки інноваційного потенціалу підприємства. *Проблеми науки*. 2003. №3. С. 22–31.
17. Вертакова Ю. В., Симоненко Е. С. Управление инновациями: теория и практика. Москва: Эксмо, 2008. С. 231
18. Вишнівська Б.В. Сутність інноваційного потенціалу аграрних підприємств. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія Економіка, аграрний менеджмент, бізнес*. 2014. Вип. 200(1). С. 72-75.
19. Вовчок С.В. Теоретико-методичні основи формування та оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств: дис. ... канд. екон. наук. за спец. 08.00.04. Київ: КНУТД, 2009. 200 с.
20. Волчкова Е.Н. Усиление инновационной направленности деятельности предприятий в контексте влияния на развитие кадрового потенциала. *Молодой*

учений. 2015. №22.5. С. 63-65. URL: <https://moluch.ru/archive/102/23659/> (дата звернення: 10.09.2018).

21. Воронцова Г.В. Основные направления оценки эффективности управленческих решений. *Вестник Северо-Кавказского ГТУ. Сер. Экономика*. 2004. № 2 (13). С. 12–15.

22. Вуколов Э.А. Основы статистического анализа. Практикум по статистическим методам и исследованию операций с использованием пакетов Statistica и Excel: учеб. пособ. 2-е изд., испр. и доп. Москва: ФОРУМ, 2008. 464с.

23. Галасюк К.А. Оцінка інноваційного потенціалу підприємств готельного господарства: дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Одеса, 2016. 221 с.

24. Галушко Є.С. Підвищення ефективності використання інноваційного потенціалу в умовах переходу до ринкових відносин: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.02.02. Донецьк, 1999. 23 с.

25. Гармідер Л.Д. Методичні підходи до оцінювання розвитку кадрового потенціалу торговельного підприємства. *Економіка і регіон*. 2013. № 2 (39). С. 44-51.

26. Гладкий В.Р., Будрина Е.В. Формирование конкурентных преимуществ автотранспортного предприятия на основе развития инновационного потенциала. *Сборник тезисов докладов конгресса молодых ученых*. Санкт-Петербург: Университет ИТМО, 2017 (электронное издание). URL: http://old.kmu.itmo.ru/collections_article/4813/formirovanie_konkurentnyh_preimuschestv_avtotransportnogo_predpriyatiya_na_osnove_razvitiya_innovacionnogo_potenciala.htm (дата звернення 19.05.2018).

27. Голоджун Н.І., Гаврись Я. Методичні підходи щодо оцінювання кадрового потенціалу інноваційного підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010. Т. 4. №6. С. 270-273. URL: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2010_6_4/270-273.pdf (дата звернення: 20.08.2018).

28. Гребенікова О.В. Ефективність використання інноваційного потенціалу промислових підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.02.02. Харків, 2004. 19 с.
29. Гречан А.П. Теоретико-методологічні основи розвитку підприємств легкої промисловості на інноваційних засадах: монографія. Київ: КНУТД, 2005. 208 с.
30. Григорак М.Ю. Аналіз бізнес-моделей та стратегій інноваційного розвитку постачальників логистичних послуг. *Технологический аудит и резервы производства*. 2016. № 2(5). С. 29-38. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tatrv_2016_2%285%29_7 (дата звернення 14.01.2019).
31. Гриньов А.В. Стратегія інноваційного розвитку підприємства: дис. ... докт. екон. наук. Харків, 2004. 431 с.
32. Гринько Т.В., Максимчук О.С. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг. *Проблеми економіки*. 2015. № 1. С. 255-260. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pekon_2015_1_33 (дата звернення 25.10.2018).
33. Гринько Т.В. Особливості сучасних інноваційних процесів підприємств сфери послуг. *Держава та регіони. Серія Економіка та підприємництво*. 2013. №. 1. С. 106-109.
34. Грицай О.І. Ідентифікація та аналізування витрат на інноваційні процеси машинобудівних підприємств. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2011. № 698 : Проблеми економіки та управління. С. 23–28. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/handle/ntb/10849> (дата звернення: 10.08.2018).
35. Данько М. Інноваційний потенціал у промисловості України. *Економіст*. 1999. №10. С. 28-34.
36. Дацій О.І. Розвиток інноваційної діяльності в агропромисловому виробництві України. Київ: ННЦ ІАЕ, 2004. 428 с.

37. 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.

38. Економічний енциклопедичний словник: у 2 т. Т.1 / С.В. Мочерний, Я.С. Ларіна, О.А. Устенко, С.І. Юрій; за ред. С.В. Мочерного. Львів: Світ, 2005. 616 с.

39. Єфімова С.А., Гринько Т.В. Методичні підходи до оцінки інноваційного потенціалу підприємства сфери послуг. *Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Менеджмент інновацій»*. 2015. Т. 23. Вип. 5. С. 30-37. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdumi_2015_23_5_7 (дата звернення 19.01.2017).

40. Захаркін О.О., Харченко М.О., Івахнова А.Л. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства у контексті інноваційного розвитку регіонів. *Механізм регулювання економіки. Науковий журнал*. 2012. № 4. С. 216-221. URL: http://mer.fem.sumdu.edu.ua/index.php?cmd=view_issue&issue_id=9 (дата звернення 02.07.2018).

41. Захарченко В.Н. Экономический механизм процесса нововведений. Одеса: АОЗТ «Ирент и Т», 2003. 250 с.

42. Зубець М., Тивончук С. Розвиток інноваційних процесів в агропромисловому виробництві. Київ: Аграрна наука, 2004. 192 с.

43. 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.

44. Зятковський І. Фінанси підприємств : навч. пос. 2-ге вид. перероб. і доп. Київ: Кондор, 2003. 364 с.

45. Инновационный менеджмент: справ. пособ. 2-е перераб. и доб ред. / Л.Э. Миндели, А. К. Казанцев, П.Н. Завлин, Л.С. Барютин, Л.С. Серова; под. ред. П.И. Завлина, А.К. Казанцева, Л.Э. Мендели. Москва: ЦИСН, 1998. 568 с.

46. Инновационный менеджмент: учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / под ред. В.Я. Горфинкеля, Б.Н. Чернышева. Москва: Вузовский учебник, 2008. 464 с.

47. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи. Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. 440с.

48. Інвестиційно-інноваційна діяльність: теорія, практика, досвід: монографія / М.П. Денисенко, Л.І. Михайлова, І.М. Грищенко, А.П. Гречан та ін.; за ред. М.П. Денисенка, Л.І. Михайлової. Суми.: ВТД «Університетська книга», 2008. 1050 с.

49. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. Київ: Національний інститут стратегічних досліджень при президентові України. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/> (дата звернення 17.09.2018).

50. Кальченко О.М., Андросенко Я.С. Методичні підходи до оцінювання фінансової безпеки підприємства. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 2. С. 244-250. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppeu_2015_2_33 (дата звернення 17.01.2019).

51. Каныгин Ю.М. Научно-технический потенциал: проблемы накопления и использования. Новосибирск: Наука, 1984. 154 с.

52. Карасев А. Кластерный анализ и сегментирование рынка услуг связи. *Маркетинг*. 2009. № 2 (105). С. 103–115.

53. Карпець О.С., Чуйко І.М., Чухлебowa Т.А. Удосконалення методології оцінки інноваційного потенціалу підприємства з урахуванням синергетичного ефекту. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2016. Том 2. № 21. С. 117-128.

54. Коваль Л.В. Економічний потенціал підприємства: сутність та структура. Вісник національно-го університету «Львівська політехніка». 2010. № 690: Логістика. С. 59-65. <http://ena.lp.edu.ua:8080/handle/ntb/11340> (дата звернення 16.07.2018).

55. Коган А.Н. Как стимулировать инновационную деятельность. *Финансовая газета*. 2008. № 13. С. 55.

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

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

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

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

60. 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.

61. 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.

62. 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.

63. 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.

64. 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.

65. 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.

66. 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.

67. 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.

68. 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>

69. 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

70. 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.

71. 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.

72. 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.

73. 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.

74. 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.

75. 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.

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

77. 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.

78. 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.

79. 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.

80. 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.

81. 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.

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

83. 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.

84. 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.

85. 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.

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

87. 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.

88. 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.

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

90. 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>

91. 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.

92. 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.

93. 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>

94. 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.

95. 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>

96. 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

97. Кондратьев Н.Д. Основные проблемы экономической статики и динамики. Москва: Наука, 1991. 576 с.

98. Косенко О.П. Економічна оцінка інноваційного потенціалу: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.02.02. Харків, 2006. 20 с.

99. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: навч. пос. Київ: КНЕУ, 2003. 504 с.

100. Кто больше всего в Украине зарабатывает на логистике / Матеріали сайту *delo.ua*. 2018. URL: <https://delo.ua/business/kto-bolshe-vsego-v-ukraine-zarabotal-na-logistike-337980/> (дата звернення 25.05.2018).

101. Лапин Е.В. Экономический потенциал предприятия: монография. Сумы: ИТД «Университетская книга», 2002. 309 с.
102. Лапко О. Інновації як предмет економічного дослідження. *Вісник Української Академії державного управління при Президенті України*. Київ, 1999. № 4. С. 186 - 190.
103. Лапко О. Інноваційна діяльність в системі державного регулювання: монографія. Київ: Ін-т екон. прогнозування НАН України, 1999. 254 с.
104. 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.
105. Линенко А. В. Оцінювання ефективності відтворення нематеріальних активів. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2011. №. 3 (21). Ч. 2. С. 199-204.
106. Лисевич С.Г., Веліканова В.К. Управління фінансовою стійкістю та фактори, що впливають на неї. *Наукові праці Полтавської державної аграрної академії. Серія Економічні науки*. 2013. Вип. 1(6). Т. 2. С.211-215.
107. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала / Матеріали сайту *logist.fm*. 2017. URL: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala> (дата звернення 25.11.2017).
108. Максимчук О.С. Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг: дис. ... канд. екон. наук. за спец. 08.00.04. Рівне: НУВГП, 2015. 298 с.
109. Мальцев В.С., Кореняко Г.І. Порівняльний аналіз інноваційної активності підприємств країн ЄС та України за показниками CIS. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2015. Вип. 3. С. 67-74.
110. Мартюшева Л., Калишенко В. Інноваційний потенціал підприємства як об'єкт економічного дослідження. *Фінанси України*. 2002. № 10. С. 61–66.
111. Мединский В. Инновационный менеджмент. Москва: Инфра-М, 2002. 232 с.

112. Михайліченко Г.І. Інноваційний розвиток туризму: монографія. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. 608 с.
113. Міжнародні автоперевезення України / Матеріали сайту *aitico.com* // ТОВ «Айтіко», 2013. URL: http://www.aitico.com/index.php?option=com_content&view=article&id=151%3A2013-10-31-14-24-25&catid=43%3Anews&Itemid=163&lang=uk (дата звернення 27.05.2018).
114. Мірошник Р. О. Формування інноваційного потенціалу підприємств шляхом розвитку нематеріальних активів. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2009. № 640: Проблеми економіки та управління. С. 150–154. URL: <http://ena.lp.edu.ua/handle/ntb/2426> (дата звернення 25.06.2018).
115. Мороз Л.А., Лебідь Т.В. Стратегічний аналіз маркетингового потенціалу підприємства. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2009. № 649 : Логістика. С. 214-220. URL: <http://vlp.com.ua/node/3925> (дата звернення: 10.08.2018).
116. Морозов Ю. Инновационный менеджмент: учеб. пособ. для вузов. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. 446 с.
117. Назаренко І.Л. Методика оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. №37. С. 254-259. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodika-otsinki-innovatsiynogo-potentsialu-lokomotivnogo-depo> (дата звернення: 10.07.2018)
118. Назаренко І.Л., Стогнієва Т.Г. Оцінка кадрового потенціалу локомотивного депо. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 59. С. 142-149.
119. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ: Державний комітет статистики України, 2010. 347 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.08.2018)
120. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держстату України», 2012. 305 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.08.2018)

121. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2014. 314 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.08.2018)

122. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2016. 257 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.08.2018)

123. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2018. 178 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.11.2018)

124. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2019. 107 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 17.12.2019)

125. Николаев А.И. Инновационное развитие и инновационная культура. *Наука та наукознавство*. 2001. №2. С.54-64.

126. Ніронович Н.І. Удосконалення управління інноваційними процесами на промислових підприємствах: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01. Львів, 2003. 25 с.

127. Новікова І.В. Інноваційний потенціал підприємства: оцінка та фінансово-інвестиційне забезпечення розвитку (за матеріалами підприємств алмазно-інструментального виробництва України): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01. Київ, 2003. 20 с.

128. Основы инновационного менеджмента: теория и практика / под ред. П.Н. Завлина и др. Москва: Изд-во «Экономика», 2000. 475 с.

129. Отенко И.П. Методологические основы управления потенциалом предприятия: научное издание. Харьков: Изд. ХНЭУ, 2004. 216 с.

130. Парубець О. М. Сугоняко Д. О. Інноваційні підходи до розвитку транспортної логістики в Україні. Перспективи економіки та управління: науковий журнал. Чернігів: ЧНТУ, 2019. № 4 (20). С. 147-156.

131. Податковий кодекс: Закон від 02.12.2010 №2755-17. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 08.12.2018).

132. Подиновский В.В. Введение в теорию важности критериев в многокритериальных задачах принятия решений: учеб. пособ. Москва: Физматлит, 2007. 64 с.

133. Покровская Л.Л. Реализация инноваций как фактор развития сферы услуг. *Теория и практика общественного развития*. 2012. №9. С. 225-228. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-innovatsiy-kak-faktor-razvitiya-sfery-uslug> (дата звернення: 10.09.2018).

134. Покропивний С.Ф. Інноваційний менеджменту ринковій системі господарювання. *Економіка України*. 1995. № 2. С. 24.

135. 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.

136. 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.

137. Попель С.А. Формування інноваційного потенціалу промислового підприємства: дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Хмельницький, 2015. 243 с.

138. Пріб К.А., Патики Н.І. Діагностика в системі управління: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2016. 432 с.

139. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.11.200 № 1684-2000-п. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-п> (дата звернення: 08.12.2018).

140. Про інноваційну діяльність: Закон України від 04.07.2002 №40-15. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15> (дата звернення: 08.12.2018).

141. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08.09.2011 №3715-17. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17> (дата звернення: 08.12.2018).

142. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 №232/94-ВР. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 08.12.2018).

143. Реалізація середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня та отримані результати у 2016 році: Аналітична довідка. Київ: ДНУ Укр. інс.-т наук.-техн. експертизи та інформації МОН України, 2017. 108 с. URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/innovatsii-transfer-tehnologiy/adi-galuzevi-prioriteti-1.pdf> (дата звернення 03.06.2018)

144. Редзюк Є.В. Маркетинг інноваційних послуг в системі транспорту України (на прикладі науково-дослідних інститутів сфери транспорту): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01. Ужгород, 2006. 22 с.

145. Рогова Е.М. Проблемы измерения инновационной активности и ее взаимосвязи с результатами деятельности российских предприятий. *Інноваційна політика та законодавство в Європейському Союзі та Україні: формування, досвід, напрямки наближення*: матеріали міжнар. симпозіуму (м. Київ, 2-3 червня 2011 р.). Київ: Фенікс, 2011. С. 81-82.

146. Рожелюк В., Денчук П. Система показників стану і використання нематеріальних активів. *Наукові записки: зб. наук. праць каф. екон. аналізу Терноп. нац. екон. ун-ту*. 2006. Вип. 15. С. 49-51

147. Рудика О.В. Розвиток інноваційного потенціалу підприємства у трансформаційній економіці: автореф. ... дис. канд. екон. наук. 08.06.01. Харків, 2006. 21 с.

148. Рынок грузоперевозок – индикатор экономики / Матеріали сайту *logist.fm*. 2016. URL: <http://logist.fm/publications/rynok-gruzoperevozok-indikator-ekonomiki> (дата звернення 27.05.2018).

149. Сабецька Т.І. Методика комплексної оцінки виробничо-маркетингового потенціалу підприємства. *Економіка та держава*. 2015. № 3. С. 31-37. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecde_2015_3_9 (дата звернення: 15.08.2018).
150. Савчук А.В. Теоретические основы анализа инновационных процессов в промышленности: монография. Донецьк: Ін-т економіки пром-сти НАН України, 2003. 448 с.
151. Сивакс А.Н. Краудсорсинг как способ оптимизации функционирования предприятий. *Интернет-журнал «Наукоедение»*. 2015. Т. 7. №1 (январь - февраль 2015). URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/52EVN115.pdf> (дата звернення: 21.01.2019).
152. Сидич О.В. Діагностика інноваційного потенціалу підприємств. *Економіка і регіон*. 2005. №3. С. 87 – 91.
153. Симчера В.М. Методы многомерного анализа статистических данных. Москва: Финансы и статистика, 2008. 400 с.
154. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку. Київ: Логос, 2006. 264 с.
155. Стадник В. В. Інноваційний менеджмент: навчальний посібник. Київ: Академвидав, 2006. 464 с.
156. Стан інноваційної діяльності та діяльності у сфері трансферу технологій в Україні у 2018 році: Аналітична довідка. Київ: ДНУ Укр. інс.-т наук.-техн. експертизи та інформації МОН України, 2019. 80 с. URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/innovatsii-transfer-tehnologiy/2019/07/03/stan-innov-diylaln-2018f.pdf> (дата звернення 03.09.2019)
157. Станіславик О.В. Теоретико-методичні основи оцінювання інноваційного потенціалу промислових підприємств (на прикладі машинобудування): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Одеса, 2008. 18с.

158. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів / авт.-упоряд.: Г.О. Андросук, І.Б. Жиляєв, Б.Г. Чижевський, М.М. Шевченко. Київ: Парламентське вид-во, 2009. 632 с.

159. Стратегія сталої логістики та План дій для України: Проект для розгляду. Київ: Міністерство інфраструктури України, 2018. 88 С. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf> (дата звернення 20.03.2019).

160. Стунжас А.П. Инновационные подходы к управлению эффективностью логистической фирмы. *Логистика сегодня*. 2010. №. 6. С. 342-355.

161. Суворова А.В. Ресурсы инновационного развития транспортного комплекса страны. *Энергия молодых – экономике России*: материалы XIV Междунар. науч.-практ. конф. студентов и молодых ученых. Томск: ТПУ, 2012. Т.1. с. 197-198. URL: <http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2012/C23/V1/087.pdf> (дата звернення 25.11.2017).

162. Тенденции и перспективы развития рынка грузовых перевозок в Украине / Матеріали сайту *logist.fm*. 2018. URL: <http://logist.fm/publications/tendencii-i-perspektivy-razvitiya-rynka-gruzovyh-perevozk-v-ukraine> (дата звернення 25.15.2018).

163. Титова В.А., Макаренко О.В. Бечмаринг как инструмент формирования инновационного потенциала предприятия. *Инновации*. 2004. №7. С. 102–107.

164. Тищенко Т.І. Оцінка інноваційного потенціалу промислового підприємства: автореф. ... дис. канд. екон. наук. 08.00.04. Дніпропетровськ, 2013. 20 с.

165. Трач Р.В. До питання сутності та означень понять інновації, інвестиції та інноваційно-інвестиційної діяльності в будівництві. *Вісник СумДУ. Серія «Економіка»*. 2014. № 4. С. 65-72.

166. Туган-Барановский М.И. Периодические промышленные кризисы. История английских кризисов. Общая теория кризисов. 4-е пересмотренное

издание. Смоленск: Издание Книжного Кооперативного Т-ва при Смолгубкоме РКП. 1923. 430 с.

167. Турпак Т.Г. Організаційно-економічний механізм регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Київ, 2010. 18 с.

168. Тяпкина М.Ф., Власова И.О. Факторы инновационного потенциала сельскохозяйственных предприятий. *Вестник НГУЭУ*. 2016. № 1. С. 61–70.

169. Трифилова А.А. Оценка эффективности инновационного развития предприятия. Москва: Финансы и статистика, 2005. 304 с.

170. Управление инновациями: 17-модульная программа для менеджеров Управление развитием организации. Модуль 7 / под ред. В.Н. Гунина, В.П. Баранчеева, В.А. Устинова. Москва: ЮНИТИ, 2000. 328 с.

171. Уткин Э.А., Морозова Г.И., Морозова Н.И. Инновационный менеджмент. Москва: АКАЛИС, 1996. 208 с.

172. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учеб. пос. для вузов. 6-е изд. Санкт-Петербург: Питер, 2008. 448 с.

173. Фатхутдинов Р. Конкурентоспособность: экономика, стратегия управление. Москва: Инфра-М, 2000. 312 с.

174. Федонін О.С., Рєпіна І.М., Олексик О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. пос. Київ: КНЕУ, 2003. 316 с.

175. Филиппова С.В. Трансформационные процессы в промышленном производстве. Одесса: ОРІДУ НАДУ, 2005. 416 с.

176. Фінансовий аналіз: навч. посіб. / І.О. Школьник, І.М. Боярко, О.В. Дейнека та ін. за заг. ред. І.О. Школьник. Київ: Центр учбової літератури, 2016. 368 с.

177. Хомутский Д.С. Как измерить инновации? *Управление компанией*. 2006. № 2. С. 40-45.

178. Хучек М. Приватизация и инновации. *Российский экономический журнал*. 1994. № 2. С. 6-8.

179. Чаленко Н.В. Формування механізму інноваційної діяльності промислових підприємств (на прикладі швейних підприємств): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Київ, 2008. 20 с.
180. Черваньов Д.М., Нейкова Л. І. Менеджмент інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств України. Київ: Знання, 2002. 514 с.
181. Чухрай Н.І. Формування інноваційного потенціалу промислових підприємств на засадах маркетингу і логістики: автореф. дис. ... докт. екон. наук. 08.06.01. Львів, 2003. 49 с
182. Шадиева Д. Анализ мировых тенденций финансирования инновационной деятельности. *Мировое и национальное хозяйство*. 2016. №. 2(37). URL: <https://mirec.mgimo.ru/2016-02/analiz-mirovykh-tendentsiy-finansirovaniya-innovatsionnoy-deyatelnosti> (дата звернення 29.11.2018).
183. Шамина Л.В. Инновационный потенциал предприятия. *Инновации*. 2007. №9. С. 59.
184. Шехлович А.М. Аналітичний матеріал на тему: Дослідження та удосконалення кадрового забезпечення інноваційної діяльності підприємства в умовах впровадження ІТ-технологій. Львів: Інститут Міжнародних Економічних Досліджень, жовтень 2014, 125 с. URL: https://iierlviv.files.wordpress.com/2014/12/a_1.pdf (дата звернення: 12.09.2018).
185. Шинкаренко В.Г., Клепікова О.В. Система управління інноваційною діяльністю в АТП. *Економіка транспортного комплексу*. 2010. Вип. 16. С. 73-82. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ektk_2010_16_9 (дата звернення 28.12.2017).
186. Яковец Ю. В. Эпохальные инновации XXI века. Москва: Экономика, 2004. 444 с.
187. Яковець Т.М. Механізм розвитку інноваційного потенціалу підприємства: дис. ... канд. екон. наук. за спец. 08.00.04. Київ, 2012р. 21 с.
188. Ярошенко Ю.Ф. Формування організаційно-економічного механізму підвищення конкурентоспроможності підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01 Харків, 2001. 19с.

189. Экономика отрасли. Автотранспорт: учеб. и практикум для СПО / под ред. Е. В. Будриной. Москва: Издательство Юрайт, 2018. 268 с.
190. Aas T. H., Pedersen P.E. The impact of service innovation on firm-level Financial performance. *The Service Industries Journal*. 2010. Vol. 31. No.1. P 1-20.
191. Arvanitis S. Explaining innovative activity in service industries: Micro data evidence for Switzerland. *Economics of Innovation and New Technology*. 2008. Vol. 17. No. 3. P. 209-225.
192. Barney J.B. Firm Resources and Sustained Competitive Advantage. *Journal of Management*. 1991. Vol. 17. No. 1. P. 99-120.
193. Barras R. Towards a theory of innovation in services. *Research policy*. 1986. Vol. 15. No. 4. P. 161–173.
194. Blagoev D., Yordanova Z. Company innovative leadership model. *Economic Alternatives*. 2015. № 2. S. 5–16. URL: <https://www.researchgate.net/publication/299394585> (дата звернення 06.03.2018).
195. Bowersox D. J., Closs D. J., Helferich O. K. Logistical management: The Integrated Supply Chain Process. New York, NY: McGraw-Hill, 1996. 752p.
196. Burmaoğlu S., Şeşen H., Kazançoğlu Y. Determinants of Logistic Sector Innovation Creating Common Value Nodes in Supply Chain. *LAÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. 2015. Vol. 6. No. 2. P. 37–58. URL: <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/211798> (дата звернення 15.10.2018).
197. Castro L.M., Montoro- Sanchez A., Ortiz-De-Urbina-Criado M. Innovation in service industries: Current and future trends. *The Service Industries Journal*. 2011. Vol. 31. No. 1. P. 7-20.
198. Coombs R., Miles I. Innovation measurement and services: The new problematique. *Innovation Systems in the Service Economy*. Boston, MA: Springer, 2000. P. 85–103.
199. Drucker P.F. Innovation and entrepreneurship: Practices and principles. New York: Harper & Row, 1985. 268 p.
200. Frascati Manual 2015: Guidelines for Collecting and Reporting Data on Research and Experimental Development, The Measurement of Scientific,

Technological and Innovation Activities / OECD. Paris: OECD Publishing, 2015. 402 p. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264239012-en.pdf?expires=1576336739&id=id&accname=guest&checksum=D8A8B1AB977B1EDA259CB65CCCC6E211> (дата звернення: 28.07.2017).

201. Freeman Ch., Soete L. The Economics of Industrial innovation. London: Cassel, 1997. 470 p.

202. Freeman Ch. The economics of technical change. *Cambridge journal of economics*. 1994. Vol. 18. No. 5. P. 463-514.

203. Freeman Ch. The Role of Technical Change in National Economic Development. *Technological Change, Industrial Restructuring and Regional Development*. London: Allan&Unwin, 1986. P. 98-113.

204. Gallouj F. Innovating in reverse: services and the reverse product cycle. *European Journal of Innovation Management*. 1998. Vol. 1. No. 3. P. 123–138. URL: <https://www.deepdyve.com/lp/emerald-publishing/innovating-in-re-verse-services-and-the-reverse-product-cycle-ct0mmdDOuZ> (дата звернення 26.10.2018).

205. Innowacyjność przedsiębiorstw / red. J. Bogdaniecki. Toruń: UMK, 2004.

206. Innowacyjność w transporcie do 2020 roku: podstawowe pojęcia i tezy. Skrót materiału analitycznego Fundacji Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych. Warszawa CATI, 15 Listopad 2012. 15 S. URL: <http://cati.org.pl/download/INNOWACJE/Innowacje%20transportowe%20definicja.pdf> (дата звернення 26.11.2018).

207. Janasz W., Koziół K. Determinanty działalności innowacyjnej przedsiębiorstw. Warszawa: PWE, 2007. s. 22

208. Jeszka A. M. Sektor usług logistycznych w teorii i praktyce. Warszawa: Difin, 2009. 153 s.

209. Koźlak A. Wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce z funduszy Unii Europejskiej. *Logistyka*. 2014. № 2. S. 138-146.

210. Kruczek M., Przybylska E, Żebrucki Z. Założenia do badania potencjału innowacyjnego przedsiębiorstw branży Transport – Spedycja – Logistyka. *Zeszyty*

Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie. 2015. Nr. 78. S. 207-220.

211. Kruczek M., Przybylska E., Żebrucki Z. Znaczenie innowacji w zarządzaniu łańcuchem dostaw. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. 2015. Nr. 78. S. 221-233.

212. Map of the Company Innovation Potential / Vacek J., Vacík E., Skalický J., Šlechtová Y. Prague: University of West Bohemia, Faculty of Economics, 2001. 70 s. URL: http://www.kip.zcu.cz/USME/ass_SME.doc (дата звернення 05.03.2018).

213. Mensh G. Stalemate in technology: innovation overcome the deression. Cambridge: Mass, 1979. 241 p.

214. Miles I. Services Innovation: A Reconfiguration of Innovation Studies. Manchester : PREST, University of Manchester, 2001. 432 p.

215. Miozzo M., Soete L. Internationalization of services: a technological perspective. *Technological Forecasting and Social Change*. 2001. Vol. 67. No. 2-3. P. 159-185.

216. Momeni M., Nielsen S.B., Kafash M.H. Determination of Innovation Capability of Organizations: Qualitative Meta Synthesis and Delphi Method. *Proceedings of RESER2015 - Innovative Services in the 21st Century*. URL: https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/116283301/Determination_of_Innovation_Capability.pdf (дата звернення 06.12.2018).

217. Myers S., Marquis, D. G. Successful Industrial Innovations: A Study of Factors Underlying Innovation in Selected Firms. Washington: National Science Foundation NSF 69-17, 1969. 118 p.

218. Nelson Richard R., Winter Sidney G. Evolutionary theory of economy change. Cambridge: The Belknap Press, 1982. 437 p.

219. Niedzielski P., Rychlik K. Innowacje i Kreatywność. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 2006, s. 35

220. OECD Proposed Guidelines for Collecting and Interpreting Technological Innovation Data / OECD, Eurostat. Paris: OECD Publishing, 2005. 163 p. URL:

https://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/BTYPD/kilavuzlar/Oslo_Manual_T_hird_Edition.pdf (дата звернення: 28.07.2017).

221. Onkvisit S., Shaw J.J. The Diff Usion Of Innovations Theory: Some Research Question. *Akron Business and Economic Review*. 1989. Vol. 20. No. 1. P. 46–55.

222. Pavitt K. Sectoral patterns of technical change: towards taxonomy and a theory. *Research policy*. 1984. Vol. 13. No. 6. P. 343–373. URL: http://www.uniroma2.it/didattica / EIN/ deposito/Pavitt_1984.pdf (дата звернення 26.10.2018).

223. Pichlak M. Uwarunkowania innowacyjności organizacji: studium teoretyczne i wyniki badań empirycznych. Warszawa: Difin, 2012. 310 s.

224. Porter M. Competitiveness Advantage of Nation. *Harvard Business Review*. March-April 1990. P. 73-91.

225. Porter M.E., Van der Linde C., Toward a New Conception of the Environment-Competitiveness Relationship. *The Journal of Economic Perspectives*. Vol. 9. No. 4. P. 97–118. URL: <https://www.jstor.org/stable/2138392> (дата звернення 25.11.2017).

226. Poznańska K. Uwarunkowania innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach. Warszawa: Dom Wydawniczy ABC, 1998. 168 s

227. Przybylska E. Innowacyjność branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej*. Nr. 24 t. 2. 2016. S. 235–245. URL: <http://www.zim.pcz.pl/znwz> (дата звернення 18.11.2018).

228. Przybylska E. Potencjalne źródła innowacji w branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. 2017. Nr. 101. S. 401-410

229. Przybylska E. Typologia innowacji w branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. Nr. 99. 2016. S. 399-409.

230. Przybylska E. Zagadnienie transferu technologii w odniesieniu do przedsiębiorstw usług logistycznych. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. 2014. Nr. 70. S. 397-408.

231. Sabadka D. Innovation potential metrics. *Annals of Facility Engineering Hunedoara. International journal of engineering*. Romania: Hunedoara, 2012. Tome 10. Fascicule 3. P. 449-455. URL: <http://annals.fih.upt.ro/pdf-full/2012/ANNALS-2012-3-79.pdf> (дата звернення 18.11.2018).

232. Schmockler J. *Invention and Economic Growth*. Cambridge: Harvard University Press, 1966. 332 p.

233. Schumpeter J. A. *Business cycles*. Vol. 1-2. New York: McGraw-Hill, 1939. 385 p.

234. Schumpeter J. A. *Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung*. Berlin: Dunker & Humblot, 1912. 53 p.

235. Stawasz E. *Innowacje a mała firma*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 1999. 270 s. URL: <https://play.google.com/store/books/details?id=Irufr5TwJdoC&rdid=book-Irufr5TwJdoC&rdot=1> (дата звернення 26.10.2018).

236. Strategic resources and performance: a meta-analysis / Crook, T. Russell, Ketchen Jr, David J., Combs, James G., Todd, Samuel Y. *Strategic Management Journal*. 2008. Vol. 29. No. 11. P. 1141–1154.

237. Stewart T.A. *The Intellectual Capital. The New Wealth of Organizations*. New York: Crown Business, 1998. 320 p.

238. Sundbo J. Management of innovation in services. *Service Industries Journal*. 1997. No. 3. P. 432–455.

239. Szatkowski K. *Zarządzanie innowacjami i transferem technologii*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 2016. 334 s.

240. Tether B.S. Do services innovate (diferently)? Insights from the European Innobarometer Survey. *Industry and Innovation*. 2005. Vol. 12. No. 2. P. 153-184.

241. *The Global Competitiveness Report 2012–2013*. Geneva: World Economic Forum, 2012. 527 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2012-2013> (дата звернення 23.11.2017).

242. The Global Competitiveness Report 2013–2014. Geneva: World Economic Forum, 2013. 551 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2013-2014> (дата звернення 23.11.2017).

243. The Global Competitiveness Report 2014–2015. Geneva: World Economic Forum, 2014. 548 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> (дата звернення 23.11.2017).

244. The Global Competitiveness Report 2015–2016. Geneva: World Economic Forum, 2015. 384 p. URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/> (дата звернення 23.11.2017).

245. The Global Competitiveness Report 2016–2017. Geneva: World Economic Forum, 2016. 381 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1> (дата звернення 25.12.2018).

246. The Global Competitiveness Report 2017–2018. Geneva: World Economic Forum, 2017. 380 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018> (дата звернення 04.05.2019).

247. Transport and Innovation: Towards a view on the role of public policy: Forum Paper 2010–9: International Transport Forum. OECD/ITF, 2010. 10 p. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10fp09.pdf> (дата звернення 26.12.2018).

248. Toivoneen M., Tuominen T. Emergence of innovations in services. *The Service Industries Journal*. 2009. Vol. 29. No. 7. S. 887-902. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02642060902749492> (дата звернення 22.10.2018).

249. Vence X., Trigo A. Diversity of innovation patterns in services. *The Service Industries Journal*. 2009. Vol. 29. No. 12. P. 1635–1657. URL: https://www.researchgate.net/publication/247507125_Diversity_of_innovation_patterns_in_services (дата звернення 22.10.2018).

250. Wagner S.M. Innovation management in the German transportation industry *Journal of Business Logistics*. 2008. Vol. 29. No. 2. P. 215-231.

251. Webber R.A. Zasady zarządzania organizacjami. Warszawa: PWE, 1996. 614 s.

252. Zarządzanie działalnością innowacyjną / red. L. Białoń. Warszawa: Wydawnictwo Placet, 2010. 48 s. URL: https://www.nexto.pl/upload/sklep/placet/ebook/zarzadzanie_dzialalnoscia_innowacyjna-lidia_bialon-placet/public/zarzadzanie_dzialalnoscia_innowacyjna-placet-demo.pdf (data звернення 19.12.2018).

253. Zastempowski M. Uwarunkowania budowy potencjału innowacyjnego polskich małych i średnich przedsiębiorstw. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 2010. 320 s.

254. Żołąnierski A. Potencjał innowacyjny polskich małych i średniej wielkości przedsiębiorstw. Warszawa: Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, 2005. 70 s. URL: https://www.parp.gov.pl/files/74/75/76/potencjal_innowacyjny.pdf (data звернення 26.11.2018).

Додаток А

Таблиця А.1 – Використання статичного підходу при визначенні сутності категорії «інновація»

Сутність поняття	Джерело
Кінцевий результат інноваційної діяльності у вигляді нових функцій продукції, дизайну продукту або його удосконалення, типів товарів, необхідних ринку, нового або удосконаленого технологічного чи організаційного процесу, у новому підході до маркетингу або в новій методиці підвищення кваліфікації працівників, котрі використовуються у практичній діяльності підприємств для досягнення прибутку та соціального ефекту	Вовчок С.В. Теоретико-методичні основи формування та оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств: дис. ... канд. екон. наук. за спец. 08.00.04. Київ: КНУТД, 2009. 200 с.
Новостворені або модернізовані технології, техніка, продукція, а також організаційно-технічні рішення, використання яких надає підприємству конкурентну перевагу	Трач Р.В. До питання сутності та означень понять інновації, інвестиції та інноваційно-інвестиційної діяльності в будівництві. <i>Вісник СумДУ. Серія «Економіка»</i> . 2014. № 4. С. 65-72.
Кінцевий результат впровадження нового задля зміни об'єкта управління й отримання економічного, соціального, екологічного, науково-технічного чи іншого виду ефекту	Фатхутдинов Р. Конкурентоспособность: экономика, стратегия управление. Москва: Инфра-М, 2000. 312 с.
Нове досягнення у сфері технологій чи управління, призначене для використання в операційній, фінансовій та інвестиційній діяльності підприємства	Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент. Москва: МП «ИТЕМ» ЛТД Юнайтед Лондон Трейд Лимитед, 1995. 448 с.
Об'єкт, впроваджений у виробництво в результаті наукового дослідження або відкриття, якісно відмінний від попереднього аналога	Мединский В. Инновационный менеджмент. Москва: Инфра-М, 2002. 232 с.
Діяльність технічного, дизайнерського, виробничого, управлінського та комерційного характеру, виготовлення нових чи удосконалених товарів, перше комерційне використання нових чи удосконалених процесів та обладнання	Freeman C., Soete L. The Economics of Industrial innovation. London: Cassel, 1997. 470 p.
Прибуткове використання нововведень у вигляді нових технологій, видів продукції та послуг, організаційно-технічних і соціально-економічних рішень виробничого, фінансового, комерційного, адміністративного чи іншого характеру	Морозов Ю. Инновационный менеджмент: учеб. пособ. для вузов. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. 446 с.
Кінцевий результат інноваційної діяльності стосовно використання нових стосовно виробничої системи ідей шляхом реалізації їх у результатах, засобах та процесах виробництва та управління	Филиппова С.В. Трансформационные процессы в промышленном производстве. Одесса: ОРИДУ НАДУ, 2005. 416 с.

Джерело: узагальнено автором

Таблиця А.2 – Використання динамічного підходу при визначенні сутності категорії «інновація»

Сутність поняття	Джерело
Комплексний процес, який містить створення, розробку, доведення до комерційного використання новації, що задовільняє певну потребу та призводить до якісних змін у виробництві або сфері послуг	Новікова І.В. Інноваційний потенціал підприємства: оцінка та фінансово-інвестиційне забезпечення розвитку: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01. Київ, 2003. 20 с.
Матеріалізація у новий продукт, що пройшла стадії науково-технічного й інноваційного циклів	Зубець М., Тивончук С. Розвиток інноваційних процесів в агропромисловому виробництві. Київ: Аграрна наука, 2004. 192 с.
Проведення змін у техніці, технології, організації, екології, економіці, а також у соціальній сфері, що призводять до економічного ефекту	Дацій О.І. Розвиток інноваційної діяльності в агропромисловому виробництві України. Київ: ННЦ ІАЕ, 2004. 428 с.
Комплексний процес, що включає створення, розробку, доведення до комерційного використання і розповсюдження нового технічного або якогось іншого рішення, що задовольняє певну потребу	Лапко О. Інноваційна діяльність в системі державного регулювання: монографія. Київ: Ін-т екон. прогнозування НАН України, 1999. 254 с.
Впровадження в практику господарювання результатів інноваційних процесів	Покропивний С.Ф. Інноваційний менеджменту ринковій системі господарювання. <i>Економіка України</i> . 1995. № 2. С. 24.
Здатність здобувати конкурентні переваги за рахунок нововведень, котрі включають у себе як нові технології, так і нові методи роботи	Porter M. Competitiveness Advantage of Nation. Harvard Business Review. March-April 1990. P. 73-91.
Якісні зміни у виробництві, що можуть стосуватися як техніки і технології, так і форм організації виробництва і управління	Яковец Ю. В. Эпохальные инновации XXI века. Москва: Экономика, 2004. 444 с.
Процес усвідомлених змін у техніці, технології, організації праці; одна з можливих реакцій підприємства на суспільні потреби; впровадження нових видів інструментів або нових принципів користування інструментом, нової сировини чи матеріалу або в новій дії	Хучек М. Приватизация и инновации. Российский экономический журнал. 1994. № 2. С. 6-8.
Процес доведення наукової ідеї чи технічного винаходу до стадії практичного застосування, яке приносить дохід, а також пов'язані з цим процесом техніко-економічні та інші зміни в соціальному середовищі	Черваньов Д.М., Нейкова Л. І. Менеджмент інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств України. Київ: Знання, 2002. 514 с.

Джерело: узагальнено автором

Додаток Б

Таблиця Б.1 – Використання цільового підходу до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства

Сутність поняття	Джерело
Сукупні можливості підприємства щодо генерації, сприйняття і впровадження нових (радикальних і модифікованих) ідей для його системного, технічного, організаційного та управлінського оновлення	Федонін О.С., Рєпіна І.М., Олексик О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. пос. Київ: КНЕУ, 2003. 316 с.
Потенційна здатність виготовляти нові вироби, впроваджувати нові технологічні процеси, а також здійснювати організаційні нововведення.	Ніронович Н.І. Удосконалення управління інноваційними процесами на промислових підприємствах: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01. Львів, 2003. 25 с.
Здатність до втілення досягнень науки і техніки у конкретні товари, спрямовані на задоволення запитів споживачів.	Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи. Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. 440с.
Гранична здатність створювати інновації, сприймати вже створені інновації та вчасно позбавлятися від застарілого	Косенко О.П. Економічна оцінка інноваційного потенціалу: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.02.02. Харків, 2006. 20 с.
Спроможність суб'єкта господарювання виробляти нову, наукоємну продукцію, котра відповідає вимогам ринку.	Василенко В.О., Шматько В.Г. Інноваційний менеджмент: навч.пос. Київ: ЦУЛ, Фенікс, 2003. 440с.
Комплексна характеристика спроможності підприємства до інноваційного розвитку	Мартюшева Л., Калишенко В. Інноваційний потенціал підприємства як об'єкт економічного дослідження. <i>Фінанси України</i> . 2002. № 10. С. 61–66.
Здатність підприємства бути ефективним і впроваджувати інновації у вигляді нових продуктів, технологій, маркетингових методів.	Poznańska K. Uwarunkowania innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach. Warszawa: Dom Wydawniczy ABC, 1998. 168 s.
Здатність до ефективної інноваційної діяльності з врахуванням умов і можливостей.	Sabadka D. Innovation potential metrics. <i>Annals of Faculty Engineering Hunedoara. International journal of engineering</i> . Romania: Hunedoara, 2012. Tome 10. Fascicule 3. P. 449-455. URL: http://annals.fih.upt.ro/pdf-full/2012/ANNALS-2012-3-79.pdf (дата звернення 18.11.2018).
Здатність до безперервного забезпечення інноваційними послугами та продуктами.	Momeni M., Nielsen S.B., Kafash M.H. Determination of Innovation Capability of Organizations: Qualitative Meta Synthesis and Delphi Method. <i>Proceedings of RESER2015 - Innovative Services in the 21st Century</i> . URL: https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/116283301/Determination_of_Innovation_Capability.pdf (дата звернення 06.12.2018).

Джерело: узагальнено автором

Таблиця Б.2 – Використання ресурсного підходу до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства

Сутність поняття	Джерело
Сукупність різних видів ресурсів, включаючи матеріальні, фінансові, інтелектуальні, інформаційні та інші ресурси, необхідні для здійснення інноваційної діяльності	Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент. Санкт-Петербург: Питер, 2001. 304 с.
Сукупність усіх ресурсів підприємства, які можуть бути задіяними у процесі здійснення інноваційної діяльності	Савчук А.В. Теоретические основы анализа инновационных процессов в промышленности: монография. Донецьк: Ин-т экономики пром-сти НАН Украины, 2003. 448 с.
Сукупність різних видів ресурсів, включаючи матеріально-виробничі, фінансові, інтелектуальні, науково-технічні і інші ресурси, необхідні для здійснення інноваційної діяльності.	Основы инновационного менеджмента: теория и практика / под ред. П.Н. Завлина и др. Москва: Изд-во «Экономика», 2000. 475 с.
Включає ті ресурси, які повинні бути доступні підприємству для ефективного створення та комерціалізації інновацій.	Zastempowski M. Uwarunkowania budowy potencjału innowacyjnego polskich małych i średnich przedsiębiorstw. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 2010. 320 s.
Сукупність всіх наявних матеріальних та нематеріальних активів підприємства, що використовуються у процесі здійснення інноваційної діяльності, містить у собі всі ресурси, що здатні забезпечити досягнення конкурентних переваг підприємства з використанням інновацій.	Гриньов А.В. Стратегія інноваційного розвитку підприємства: дис. ... докт. екон. наук. Харків, 2004. 431 с.
Сукупність матеріального та інтелектуального потенціалів, що включають в себе всі наявні матеріальні і нематеріальні ресурси підприємства, що використовуються в інноваційній діяльності підприємства і забезпечують досягнення конкурентних переваг шляхом розробки і впровадження інновацій.	Станіславик О.В. Теоретико-методичні основи оцінювання інноваційного потенціалу промислових підприємств (на прикладі машинобудування): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Одеса, 2008. 18 с.
Здатність і готовність організації здійснювати реалізацію інноваційного процесу; наявність і збалансованість усіх видів ресурсів, необхідних для інноваційної діяльності	Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: навч. пос. Київ: КНЕУ, 2003. 504 с.
Здатність створювати нові цінності, використовуючи особливі засоби; набір взаємопов'язаних елементів ресурсів, які за допомогою праці перетворюються у нові зміни.	Zarządzanie działalnością innowacyjną / red. L. Białoń. Warszawa: Wydawnictwo Placet, 2010. 48 s. URL: https://www.nexto.pl/upload/sklep/placet/ebook/zarzadzanie_dzialalnoscia_innowacyjna-lidia_bialon-placet/public/zarzadzanie_dzialalnoscia_innowacyjna-placet-demo.pdf (дата звернення 19.12.2018).

Джерело: узагальнено автором

Таблиця Б.3 – Використання результативного підходу до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства

Сутність поняття	Джерело
Це динамічний інформаційний масив результатів науково-технологічних робіт, винаходів, проектно-конструкторських розробок, зразків нової техніки та продукції, що охоплює всі основні стадії науково-технологічного циклу.	Мірошник Р. О. Формування інноваційного потенціалу підприємств шляхом розвитку нематеріальних активів. <i>Вісник Національного університету «Львівська політехніка»</i> . 2009. № 640: Проблеми економіки та управління. С. 150–154. URL: http://ena.lp.edu.ua/handle/ntb/2426 (дата звернення 25.06.2018).
Включає в себе особисті ділові якості керівників, професійну й економічну підготовку, професійні досягнення, матеріально-технічне й фінансове забезпечення; визначається набором здійснюваних нововведень	Захарченко В.Н. Экономический механизм процесса нововведений. Одеса: АОЗТ «Ирент и Т», 2003. 250 с.
Спроможність до інноваційного розвитку підприємства, характеризується рівнем розвитку науки і технології на підприємстві, кількістю ДіР, які впроваджуються чи можуть бути впроваджені з метою розвитку і реалізації підприємства або його окремих складових.	Захаркін О.О., Харченко М.О., Івахнова А.Л. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства у контексті інноваційного розвитку регіонів. <i>Механізм регулювання економіки. Науковий журнал</i> . 2012. № 4. С. 216-221. URL: http://mer.fem.sumdu.edu.ua/index.php?cmd=view_issue&issue_id=9 (дата звернення 02.07.2018).
Складна динамічна система генерування, накопичення і трансформування наукових ідей та науково-технічних результатів в інноваційні продукти та процеси.	Вишнівська Б.В. Сутність інноваційного потенціалу аграрних підприємств. <i>Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія Економіка, аграрний менеджмент, бізнес</i> . 2014. Вип. 200(1). С. 72-75.
Певна кількість інформації про результати науково-технічних робіт, винаходів, проектно-конструкторських розробок, зразків нової техніки і продукції.	Данько М. Інноваційний потенціал у промисловості України. <i>Економіст</i> . 1999. №10. С. 28-34.

Джерело: узагальнено автором

Таблиця Б.4 – Використання факторного підходу до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства

Сутність поняття	Джерело
Цілеорієнтована комбінація інноваційних ресурсів та каталізаторів, які уможливають використання цих ресурсів для досягнення мети інноваційної діяльності, підвищення рівня конкурентоспроможності і стратегічного успіху підприємства	Новікова І.В. Інноваційний потенціал підприємства: оцінка та фінансово-інвестиційне забезпечення розвитку (за матеріалами підприємств алмазно-інструментального виробництва України): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.06.01. Київ, 2003. 20 с.
Сукупність природних і трудових ресурсів, організаційних та інформаційних компонентів, матеріальних умов, що функціонують як єдине ціле з метою вирішення завдань інноваційної діяльності	Галушко Є.С. Підвищення ефективності використання інноваційного потенціалу в умовах переходу до ринкових відносин: автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.02.02. Донецьк, 1999. 23 с.
Сукупність інноваційних ресурсів, інноваційної активності менеджменту, інноваційних мереж, інноваційного результату, а також їх елементів й резервів, котрі забезпечують спроможність підприємства на якісно новій основі реалізувати мету інноваційної діяльності, відповідно до потреб ринку.	Вовчок С.В. Теоретико-методичні основи формування та оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств: дис. ... канд. екон. наук. за спец. 08.00.04. Київ: КНУТД, 2009. 200 с.
Включає науку, освіту й технічний потенціал виробництва; тобто це вся сукупність чинників, що визначають рівень, терміни створення і масштаби розповсюдження нових технологічних систем в суспільному виробництві	Каныгин Ю.М. Научно-технический потенциал: проблемы накопления и использования. Новосибирск: Наука, 1984. 154 с.
Сукупність ресурсів та умов діяльності, що формують готовність і здатність організації до інноваційного розвитку.	Стадник В. В. Інноваційний менеджмент: навчальний посібник. Київ: Академвидав, 2006. 464 с.
Характеристика підприємства, яка відображає забезпеченість підприємства науковими кадрами і висококваліфікованими спеціалістами, сприйняття інновацій ззовні і можливість реалізації нововведень у виробництві або організаційній структурі, ринковий потенціал підприємства.	Шамина Л.В. Инновационный потенциал предприятия. <i>Инновации</i> . 2007. №9. С. 59.
Сукупність показників або факторів, які характеризують силу інноваційного потенціалу, джерела, можливості, кошти, запаси, здібності, ресурси, які можуть бути використані в економічній діяльності господарського суб'єкта.	Титова В.А., Макаренко О.В. Бечмаринг как инструмент формирования инновационного потенциала предприятия. <i>Инновации</i> . 2004. №7. С. 102–107.
Сукупність ресурсів та інституційних факторів інноваційного процесу, які характеризують рівень спроможності створювати та сприймати новини у всіх сферах функціонування підприємства для досягнення високих кінцевих результатів	Чаленко Н.В. Формування механізму інноваційної діяльності промислових підприємств (на прикладі швейних підприємств): автореф. дис. ... канд. екон. наук. 08.00.04. Київ, 2008. 20 с.

Джерело: узагальнено автором

Додаток В

Таблиця В.1 – Загальні відомості щодо підприємств-респондентів

№	Респондент	Розташування	Чисельність працівників, чол.	Питома вага працівників з вищою освітою, %	Частка витрат на інновації в доході підприємства, %	Частка нових та/або удосконалених послуг, %
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	Чернівецьк. обл.	35	60	0,068	0
2	ПрАТ «АТП-1»	м. Київ	138	42,03	1,04	0
3	ПАТ «АТП 13555»	Кіровоград. обл.	39	46,15	0,18	0
4	ПАТ «КВК «Рapid»	м. Київ	252	31,35	1,2	3
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	Кіровоград. обл.	14	28,57	0,093	0
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	Львівська обл.	403	24,07	0,716	5
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	Сумська обл.	69	50,72	0,575	0
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	Терноп. обл.	20	75	0,393	0
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	Закарпатська обл.	38	100	2,487	0
10	ПП «Алта»	Київська обл.	12	75	2,344	0
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	Київська обл.	162	50	0,163	0
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	м. Київ	403	46,9	0,839	9
13	ПП «Ренаско»	Київська обл.	13	76,92	0,573	0
14	ПП «Парсіфаль»	Івано-Франк. обл.	14	71,43	0,114	0
15	ТОВ «Крос-Нафто»	Черкаська обл.	30	73,33	2,012	20
16	ТОВ «ТВК «Полнос СП»	Чернівецька обл.	25	100	10,183	45
17	ТОВ «Вояж»	м. Київ	27	74,07	0,159	0
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	Одеська обл.	23	52,17	0,079	0
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	Рівненська обл.	33	51,52	0,459	0
20	ТОВ «Авто Люкс»	Закарпатська обл.	63	50,79	37,004	15
21	ПП «Колорит»	Черкаська обл.	13	76,92	0,971	0
22	ПП «Тріада»	Київська обл.	16	68,75	1,968	0
23	ПрАТ «Гольєрн Експедиція»	м. Київ	25	76	1,059	10
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	Закарпатська обл.	51	50,98	1,145	0
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	Рівненська обл.	299	35,12	0,025	3
26	ПП «Глобус»	Закарпатська обл.	24	91,67	0,106	45
27	ПП «Трек-Захід»	Волинська обл.	14	78,57	0,95	0
28	ПрАТ «АТП 16329»	Волинська обл.	137	50,98	1,001	1
29	ПП «Престиж-Експрес»	Львівська обл.	33	35,12	11,902	0
30	ТОВ «СК Акорд»	Одеська обл.	62	91,67	2,845	0
31	ТОВ «Бронта»	Харківська обл.	11	78,57	30,083	30
32	ТОВ «Лііка»	Івано-Франк. обл.	14	25,55	0,288	0
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	м. Київ	27	60,61	0,361	0
34	ТОВ «Уба-Транс»	Київська обл.	12	75,811	13,187	0
35	ПрАТ «Автобаза 1»	м. Київ	69	81,82	0,68	0

Продовження таблиці В.1

1	2	3	4	5	6	7
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	Київська обл.	266	78,57	0,254	4
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	м. Київ	26	74,07	0,356	0
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	м. Київ	14	83,33	2,533	0
39	ПрАТ «АТП 11263»	Дніпропетр. обл.	75	34,78	1,04	0
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	Донецька обл.	631	32,33	0,98	2
41	ПП «Автотранском»	Львівська обл.	375	100	0,021	0
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	Львівська обл.	13	78,57	0,045	7
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	Одеська обл.	14	26,67	5,9	30
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	м. Київ	24	23,93	0,523	0
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	Закарпат. обл.	28	80	0,238	0
46	ПП «Голд Транс»	Чернівецька обл.	47	100	2,098	0
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	Дніпропетр. обл.	50	100	0,337	1
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	Сумська обл.	14	75	1,068	10
49	ТОВ «Інтерфрахт»	Закарпатська обл.	11	7,14	0,101	0
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	Чернівецька обл.	33	100	0,095	0
51	ТОВ «Біотрансфер»	Вінницька обл.	25	60	0,374	10
52	ТОВ «Оріон-Транс»	м. Київ	24	50	0,032	0
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	Одеська обл.	15	72,73	2,078	0
54	ТОВ «Вімап-Транс»	Рівненська обл.	13	78,79	0,115	0
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	м. Київ	15	80	37,66	0
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	м. Київ	27	75	1,55	0
Загалом по обстеженим підприємствам			4460	45,5	3,012	-

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної та фінансової звітності підприємств

Таблиця В.2 – Географія послуг підприємств-респондентів

№	Респондент	Географія реалізації послуг				Основний ринок збуту
		Власний регіон	Інші регіони України	Країни Європи	Інші країни	
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	+	+	+	+	Країни Європи
2	ПрАТ «АТП-1»	+	+	+	-	Інші регіони України
3	ПАТ «АТП 13555»	+	+	-	-	Інші регіони України
4	ПАТ «КВК «Рapid»	+	+	+	-	Країни Європи
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	+	+	-	-	Власний регіон
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	-	+	+	+	Країни Європи
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	+	+	+	-	Власний регіон
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	+	+	+	+	Інші країни
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	+	+	+	+	Власний регіон
10	ПП «Алта»	+	+	+	-	Країни Європи

Продовження таблиці В.2

1	2	3	4	5	6	7
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	+	+	+	+	Інші регіони України
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	+	+	+	+	Інші регіони України
13	ПП «Ренаско»	+	+	+	+	Країни Європи
14	ПП «Парсіфаль»	+	-	-	-	Власний регіон
15	ТОВ «Крос-Нафто»	+	+	+	-	Власний регіон
16	ТОВ «ТБК «Полюс СП»	+	+	-	-	Власний регіон
17	ТОВ «Вояж»	+	+	+	+	Країни Європи
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	+	+	+	+	Інші країни
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	+	+	+	-	Країни Європи
20	ТОВ «Авто Люкс»	+	+	+	-	Країни Європи
21	ПП «Колорит»	+	+	-	-	Власний регіон
22	ПП «Тріада»	+	+	+	-	Країни Європи
23	ПрАТ «Г'ольнер Експедиція»	+	+	+	+	Країни Європи
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	-	+	+	+	Країни Європи
25	ТОВ «КАМАЗ-Транс-Сервіс»	+	+	+	+	Країни Європи
26	ПП «Глобус»	+	+	+	-	Країни Європи
27	ПП «Трек-Захід»	-	+	+	-	Країни Європи
28	ПрАТ «АТП 16329»	+	+	+	-	Країни Європи
29	ПП «Престиж-Експрес»	+	+	+	-	Країни Європи
30	ТОВ «СК Акорд»	+	-	+	+	Країни Європи
31	ТОВ «Бронта»	+	-	-	-	Власний регіон
32	ТОВ «Лііка»	+	-	-	-	Власний регіон
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	+	-	-	-	Власний регіон
34	ТОВ «Уба-Транс»	+	-	-	-	Власний регіон
35	ПрАТ «Автобаза 1»	+	+	+	-	Країни Європи
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	+	+	+	+	Країни Європи
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	+	+	+	-	Інші регіони України
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	+	+	+	-	Власний регіон
39	ПрАТ «АТП 11263»	+	+	-	-	Інші регіони України
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	+	+	+	-	Інші регіони України
41	ПП «Автотранском»	+	-	-	-	Власний регіон
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	+	+	+	-	Країни Європи
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	+	+	-	-	Інші регіони України
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	+	+	-	-	Власний регіон
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	+	+	+	+	Країни Європи
46	ПП «Голд Транс»	+	+	+	-	Інші регіони України
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	+	+	+	-	Інші регіони України
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	+	-	-	-	Власний регіон
49	ТОВ «Інтерфрайт»	+	+	+	+	Країни Європи
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	+	+	+	+	Країни Європи
51	ТОВ «Біотрансфер»	-	+	-	-	Інші регіони України
52	ТОВ «Оріон-Транс»	+	-	-	-	Власний регіон
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	+	+	+	+	Власний регіон
54	ТОВ «Вімап-Транс»	+	+	+	-	Країни Європи
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	+	-	-	-	Власний регіон

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.3 – Види інноваційної діяльності підприємств-респондентів

№	Респондент	Внутрішні ДіР	Зовнішні ДіР	Придбання машин, обладнання та прогр.зоб.	Придбання знань	Навчання	Інше
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ТОВ «Дарол»	-	-	-	-	-	+
2	ПрАТ «АТП-1»	-	-	-	+	+	-
3	ПАТ «АТП 13555»	-	-	+	-	-	-
4	ПАТ «КВК «Рapid»	-	+	+	-	+	-
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	-	-	-	-	-	+
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	-	+	+	-	+	-
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	-	-	+	-	-	-
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	-	-	-	-	-	+
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	-	-	+	-	-	-
10	ПП «Алта»	-	-	+	-	-	-
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	-	-	+	-	+	-
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	-	+	+	-	+	-
13	ПП «Ренаско»	-	-	+	-	+	+
14	ПП «Парсіфаль»	-	-	-	-	-	+
15	ТОВ «Крос-Нафто»	-	-	+	-	-	+
16	ТОВ «ТБК «Полюс СП»	-	-	+	-	-	-
17	ТОВ «Вояж»	+	-	-	-	-	-
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	-	-	+	-	-	-
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	-	-	+	-	-	-
20	ТОВ «Авто Люкс»	-	-	+	-	+	-
21	ПП «Колорит»	-	-	+	-	-	-
22	ПП «Тріада»	-	-	+	-	-	-
23	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	+	-	+	+	+	-
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	-	-	+	-	-	-
25	ТОВ «КАМАЗ-Транс-Сервіс»	-	+	+	-	+	-
26	ПП «Глобус»	-	-	+	-	-	+
27	ПП «Трек-Захід»	-	-	+	-	-	-
28	ПрАТ «АТП 16329»	-	-	+	-	-	-
29	ПП «Престиж-Експрес»	-	-	+	+	-	-
30	ТОВ «СК Акорд»	-	-	+	-	+	-
31	ТОВ «Бронта»	-	-	+	-	-	-
32	ТОВ «Лііка»	-	-	-	-	-	+
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	-	-	-	-	-	+
35	ПрАТ «Автобаза 1»	-	+	+	-	-	-
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	-	+	+	-	+	-
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	-	-	+	+	+	+
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	+	-	-	-	-	-
39	ПрАТ «АТП 11263»	-	+	+	+	+	-
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	-	+	+	-	+	-
41	ПП «Автотранском»	-	-	+	-	-	-
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	-	-	+	-	-	-
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	-	-	+	-	+	-
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	-	-	+	-	-	-
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	-	-	+	-	-	-
46	ПП «Голд Транс»	+	-	-	-	-	-

Продовження таблиці В.3

1	2	3	4	5	6	7	8
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	-	-	+	-	-	-
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	-	-	-	-	-	+
49	ТОВ «Інтерфрайт»	-	+	-	-	-	-
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	+	-	-	-	-	-
51	ТОВ «Біотрансфер»	-	-	-	-	-	+
52	ТОВ «Оріон-Транс»	+	+	-	-	-	-
53	ТОВ «Юнімар Логістик»	-	-	-	-	+	-
54	ТОВ «Вімап-Транс»	-	-	+	-	-	-
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	-	-	-	-	-	+
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	-	-	+	-	-	-

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.4 – Впровадження інновацій підприємствами-респондентами

№	Респондент	Кількість впроваджених інновацій, од.				
		Усього	в т. ч.			
			продук- тові	процес- ні	організа- ційні	марке- тингові
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	1	0	1	0	0
2	ПрАТ «АТП-1»	1	0	1	0	0
3	ПАТ «АТП 13555»	1	0	1	0	0
4	ПАТ «КВК «Рапід»	2	0	1	1	0
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	1	0	1	0	0
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	2	0	1	1	0
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	3	0	1	1	1
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	4	0	2	2	0
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	5	0	2	1	2
10	ПП «Алта»	5	0	2	2	1
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	3	0	2	1	0
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	6	1	3	1	1
13	ПП «Ренаско»	4	0	1	1	2
14	ПП «Парсіфаль»	3	0	0	1	2
15	ТОВ «Крос-Нафто»	3	2	1	0	0
16	ТОВ «ТБК «Полюс СП»	4	1	2	0	1
17	ТОВ «Вояж»	3	0	2	1	0
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	2	0	1	0	1
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	2	0	1	1	0
20	ТОВ «Авто Люкс»	6	1	2	2	1
21	ПП «Колорит»	2	0	1	0	1
22	ПП «Тріада»	2	0	0	1	1
23	ПрАТ «Гольєр Експедиція»	4	0	2	1	1
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	1	0	1	0	0
25	ТОВ «КАМАЗ-Транс-Сервіс»	2	0	2	0	0
26	ПП «Глобус»	2	0	2	0	0
27	ПП «Трек-Захід»	2	0	1	1	0
28	ПрАТ «АТП 16329»	1	0	1	0	0
29	ПП «Престиж-Експрес»	3	0	2	0	1
30	ТОВ «СК Акорд»	2	0	1	1	0
31	ТОВ «Бронта»	6	1	2	2	1

Продовження таблиці В.4

1	2	3	4	5	6	7
32	ТОВ «Лііка»	2	0	1	0	1
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	3	0	1	1	1
34	ТОВ «Уба-Транс»	4	0	1	3	0
35	ПрАТ «Автобаза 1»	1	0	1	0	0
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	2	0	1	1	0
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	5	0	1	2	2
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	4	0	1	2	1
39	ПрАТ «АТП 11263»	1	0	1	0	0
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	2	0	2	0	0
41	ПП «Автотранском»	4	0	2	2	0
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	4	1	1	2	0
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	7	1	3	2	1
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	3	0	3	0	0
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	1	0	1	0	0
46	ПП «Голд Транс»	5	0	2	2	1
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	3	1	1	1	0
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	2	1	1	0	0
49	ТОВ «Інтерфракт»	3	0	1	2	0
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	2	0	1	1	0
51	ТОВ «Біотрансфер»	5	2	2	0	1
52	ТОВ «Оріон-Транс»	2	0	1	1	0
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	5	0	2	2	1
54	ТОВ «Вімап-Транс»	2	0	1	0	1
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	3	0	1	1	1
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	2	0	2	0	0

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.5 – Витрати на інноваційну діяльність підприємств-респондентів

№	Респондент	у % до загальних витрат на інноваційну діяльність				
		на внутрішні ДіР	на зовнішні ДіР	на придбання машин, обладн. та прогн.зоб.	на зовнішні знання	навчання та ін.
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	0	0	0	0	100
2	ПрАТ «АТП-1»	0	0	0	68,06	31,94
3	ПАТ «АТП 13555»	0	0	100	0	0
4	ПАТ «КВК «Рapid»	0	6	85	0	9
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	0	0	0	0	100
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	0	2,01	90	1,49	6,5
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	0	0	100	0	0
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	0	0	0	0	100
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	0	0	94,95	0	5,05
10	ПП «Алта»	0	0	100	0	0
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	0	0	85,76	0	14,23
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	0	7,22	71	2,78	19
13	ПП «Ренаско»	0	0	89,29	0	10,71
14	ПП «Парсіфаль»	0	0	0	0	100

Продовження таблиці В.5

1	2	3	4	5	6	7
15	ТОВ «Крос-Нафто»	0	0	95,96	0	4,04
16	ТОВ «ТБК «Полюс СП»	0	0	100	0	0
17	ТОВ «Вояж»	100	0	0	0	0
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	0	0	100	0	0
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	0	0	100	0	0
20	ТОВ «Авто Люкс»	0	0	99,97	0	0,03
21	ПП «Колорит»	0	0	100	0	0
22	ПП «Тріада»	0	0	100	0	0
23	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	0	0	30,3	20	49,7
24	ТОВ « Експрес Транспорт і Логістика	0	0	100	0	0
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	0	4	91	0	5
26	ПП «Глобус»	0	0	100	0	0
27	ПП «Трек-Захід»	0	0	100	0	0
28	ПрАТ «АТП 16329»	0	0	100	0	0
29	ПП «Престиж-Експрес»	0	0	99,5	0,5	0
30	ТОВ «СК Акорд»	0	0	93,02	0	6,98
31	ТОВ «Бронта»	0	0	100	0	0
32	ТОВ «Лііка»	0	0	0	0	100
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	0	0	100	0	0
34	ТОВ «Уба-Транс»	0	0	100	0	0
35	ПрАТ «Автобаза 1»	0	4,96	82	0	13,04
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	0	0	86,3	5,7	8
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	0	0	98,14	0,62	1,24
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	100	0	0	0	0
39	ПрАТ «АТП 11263»	0	15,9	57,83	21,66	4,61
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	0	4	91	0	5
41	ПП «Автотранском»	0	0	100	0	0
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	0	0	100	0	0
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	0	0	35,81	0	64,19
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	0	0	100	0	0
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	0	0	100	0	0
46	ПП «Голд Транс»	100	0	0	0	0
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	0	0	100	0	0
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	0	0	100	0	0
49	ТОВ «Інтерфракт»	0	100	0	0	0
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	100	0	0	0	0
51	ТОВ «Біотрансфер»	0	0	0	0	100
52	ТОВ «Оріон-Транс»	66,67	33,34	0	0	0
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	0	0	0	0	100
54	ТОВ «Вімап-Транс»	0	0	100	0	0
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	0	0	0	0	100
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	0	0	100	0	0
Загалом по обстеженим підприємствам		3,78	0,32	89,48	0,19	6,23

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.6 – Джерела фінансування інноваційної діяльності підприємств-респондентів

№	Респондент	у % до загальних витрат на інноваційну діяльність				
		Власні кошти	Бюджет	Інвестори	Кредити	Інше
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	100	0	0	0	0
2	ПрАТ «АТП-1»	100	0	0	0	0
3	ПАТ «АТП 13555»	100	0	0	0	0
4	ПАТ «КВК «Рapid»	100	0	0	0	0
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	100	0	0	0	0
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	100	0	0	0	0
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	100	0	0	0	0
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	100	0	0	0	0
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	100	0	0	0	0
10	ПП «Алта»	100	0	0	0	0
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	100	0	0	0	0
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	100	0	0	0	0
13	ПП «Ренаско»	100	0	0	0	0
14	ПП «Парсіфаль»	100	0	0	0	0
15	ТОВ «Крос-Нафто»	100	0	0	0	0
16	ТОВ «ТВК «Полюс СП»	100	0	0	0	0
17	ТОВ «Вояж»	100	0	0	0	0
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	100	0	0	0	0
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	100	0	0	0	0
20	ТОВ «Авто Люкс»	40,31	0	0	59,69	0
21	ПП «Колорит»	100	0	0	0	0
22	ПП «Тріада»	100	0	0	0	0
23	ПрАТ «Гольнер Експедиція»	100	0	0	0	0
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	100	0	0	0	0
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	100	0	0	0	0
26	ПП «Глобус»	100	0	0	0	0
27	ПП «Трек-Захід»	100	0	0	0	0
28	ПрАТ «АТП 16329»	100	0	0	0	0
29	ПП «Престиж-Експрес»	50,25	0	0	49,75	0
30	ТОВ «СК Акорд»	100	0	0	0	0
31	ТОВ «Бронта»	100	0	0	0	0
32	ТОВ «Лііка»	100	0	0	0	0
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	100	0	0	0	0
34	ТОВ «Уба-Транс»	100	0	0	0	0
35	ПрАТ «Автобаза 1»	100	0	0	0	0
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	100	0	0	0	0
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	100	0	0	0	0
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	100	0	0	0	0
39	ПрАТ «АТП 11263»	100	0	0	0	0
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	100	0	0	0	0
41	ПП «Автотранском»	100	0	0	0	0

Продовження таблиці В.6

1	2	3	4	5	6	7
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	100	0	0	0	0
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістикс»	100	0	0	0	0
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	100	0	0	0	0
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	100	0	0	0	0
46	ПП «Голд Транс»	100	0	0	0	0
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	100	0	0	0	0
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	100	0	0	0	0
49	ТОВ «Інтерфракт»	100	0	0	0	0
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	100	0	0	0	0
51	ТОВ «Біотрансфер»	100	0	0	0	0
52	ТОВ «Оріон-Транс»	100	0	0	0	0
53	ТОВ «Юнімар Логістик»	100	0	0	0	0
54	ТОВ «Вімап-Транс»	100	0	0	0	0
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	100	0	0	0	0
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	100	0	0	0	0

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.7 – Прогнози підприємств-респондентів щодо майбутніх витрат на інноваційну діяльність

№	Респондент	Збільшаться	Не зміняться	Зменшаться	Не передбачаються	Прогноз щодо змін, %
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	-	-	-	-	-
2	ПрАТ «АТП-1»	+	-	-	-	+15
3	ПАТ «АТП 13555»	-	-	-	+	-
4	ПАТ «КВК «Рapid»	-	+	-	-	-
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	-	-	-	-	-
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	-	+	-	-	-
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	-	-	-	-	-
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	-	-	-	-	-
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	+	-	-	-	+20
10	ПП «Алта»	+	-	-	-	+10
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	-	-	-	+	-100
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	+	-	-	-	+10
13	ПП «Ренаско»	+	-	-	-	+20
14	ПП «Парсіфаль»	+	-	-	-	+10
15	ТОВ «Крос-Нафто»	+	-	-	-	+20
16	ТОВ «ТВК «Поліус СП»	-	+	-	-	-
17	ТОВ «Вояж»	-	+	-	-	-
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	-	-	-	+	-100
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	-	+	-	-	-
20	ТОВ «Авто Люкс»	+	-	-	-	+20

Продовження таблиці В.7

1	2	3	4	5	6	7
21	ПП «Колорит»	-	+	-	-	-
22	ПП «Тріада»	-	+	-	-	-
23	ПрАТ «Гольнер Експедиція»	-	-	-	-	-
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	-	-	-	-	-
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	+	-	-	-	+15
26	ПП «Глобус»	+	-	-	-	+25
27	ПП «Трек-Захід»	-	+	-	-	-
28	ПрАТ «АТП 16329»	-	-	-	-	-
29	ПП «Престиж-Експрес»	-	-	-	-	-
30	ТОВ «СК Акорд»	-	+	-	-	-
31	ТОВ «Бронта»	-	-	-	-	-
32	ТОВ «Ліка»	-	+	-	-	-
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	-	-	-	-	-
34	ТОВ «Уба-Транс»	-	-	-	-	-
35	ПрАТ «Автобаза 1»	+	-	-	-	+10
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	+	+	-	-	+10
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	-	-	+	-	-30
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	-	+	-	-	-
39	ПрАТ «АТП 11263»	-	+	-	-	-
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	+	-	-	-	+20
41	ПП «Автотранском»	-	+	-	-	-
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	+	-	-	-	+10
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	+	-	-	-	+25
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	-	-	-	-	-
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	-	-	-	-	-
46	ПП «Голд Транс»	-	-	-	-	-
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	-	+	-	-	-
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	-	-	-	-	-
49	ТОВ «Інтерфракт»	-	-	-	-	-
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	-	+	-	-	-
51	ТОВ «Біотрансфер»	+	-	-	-	+15
52	ТОВ «Оріон-Транс»	+	-	-	-	+10
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	-	+	-	-	-
54	ТОВ «Вімап-Транс»	-	-	-	-	-
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	+	-	-	-	+45
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	+	-	-	-	+10

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.8 – Впровадження логістичних інновацій підприємствами
респондентами

№	Респондент	Системи управління запасами	Цифрове управління ланцюгами постачання	Електронна комерція	Автоматична ідентифікація вантажів	Зворотна логістика	Нові моделі доставки	Удосконалена доставка	Інше
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	ТОВ «Дарол»	+	-	-	-	-	-	-	-
2	ПрАТ «АТП-1»	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ПАТ «АТП 13555»	-	-	-	-	+	-	-	-
4	ПАТ «КВК «Рapid»	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	+	-	-	-	-	-	-	-
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	+	+	+	-	-	-	-	-
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	-	-	+	-	-	-	-	-
10	ПП «Алта»	+	+	+	-	+	-	-	-
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	-	-	-	-	-	+	+	-
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	+	+	-	+	-	-	+	+
13	ПП «Ренаско»	+	+	-	-	-	+	+	+
14	ПП «Парсіфаль»	-	-	-	-	-	-	-	-
15	ТОВ «Крос-Нафто»	-	-	+	-	-	-	-	-
16	ТОВ «ТВК «Полюс СП»	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ТОВ «Вояж»	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	+	-	+	-	+	-	-	-
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	+	-	+	-	-	-	-	-
20	ТОВ «Авто Люкс»	-	-	-	-	-	-	-	-
21	ПП «Колорит»	+	-	+	-	-	-	-	-
22	ПП «Тріада»	-	-	-	-	-	-	-	-
23	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	-	-	+	-	-	-	-	-
24	ТОВ « Експрес Транспорт і Логістика»	-	-	-	-	-	-	-	-
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	-	-	-	-	-	-	-	-
26	ПП «Глобус»	-	-	-	-	-	-	-	-
27	ПП «Трек-Захід»	-	+	+	-	-	-	-	-
28	ПрАТ «АТП 16329»	-	-	-	-	-	-	-	-
29	ПП «Престиж-Експрес»	-	-	-	-	+	-	-	-
30	ТОВ «СК Акорд»	-	-	-	-	-	-	+	-
31	ТОВ «Бронта»	-	-	-	-	-	-	-	-
32	ТОВ «Лііка»	-	-	-	-	-	-	-	-
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	-	-	-	-	-	-	-	-
34	ТОВ «Уба-Транс»	-	-	-	-	-	-	-	-
35	ПрАТ «Автобаза 1»	-	-	-	-	-	-	-	-
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	-	-	-	-	-	-	-	-
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	-	+	-	-	-	+	+	+
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	-	-	-	-	-	-	-	-

Продовження таблиці В.8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	ПрАТ «АТП 11263»	-	-	-	-	-	-	-	-
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	-	-	-	-	-	-	-	-
41	ПП «Автотранском»	-	-	-	-	-	-	-	-
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	-	-	-	-	-	-	-	-
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістикс»	+	+	+	-	-	-	-	-
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	-	-	-	-	-	-	-	-
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	-	-	-	-	-	-	-	-
46	ПП «Голд Транс»	-	-	-	-	-	+	-	-
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	-	+	-	-	-	-	-	-
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	-	-	-	-	-	-	-	-
49	ТОВ «Інтерфракт»	-	-	-	-	-	-	-	-
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	-	-	-	-	-	-	-	-
51	ТОВ «Біотрансфер»	-	-	-	-	-	-	-	-
52	ТОВ «Оріон-Транс»	+	+	-	-	-	-	-	-
53	ТОВ «Юнімар Логістик»	+	+	+	-	-	+	-	+
54	ТОВ «Вімап-Транс»	+	-	-	-	-	-	-	-
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	+	+	-	+	-	-	-	-
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	+	+	+	-	+	-	+	+

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.9 – Важливість джерел інформації для інноваційної діяльності підприємств-респондентів

№	Респондент	Найближчі конкуренти	Постачальники	Клієнти	Заклади вищої освіти	Наукові організації	Конференції, ярмарки, виставки	Журнали або рекламні буклети	Професійні асоціації
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	ТОВ «Дарол»	0	0	0	0	0	0	0	0
2	ПрАТ «АТП-1»	3	0	0	2	0	2	2	0
3	ПАТ «АТП 13555»	2	2	0	0	0	0	0	0
4	ПАТ «КВК «Рapid»	0	2	0	2	2	0	0	1
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	2	2	0	0	0	0	0	0
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	3	3	3	3	2	0	0	0
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	0	2	2	0	0	0	2	2
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	2	2	2	2	2	2	2	2
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	2	2	2	0	0	1	2	1
10	ПП «Алта»	1	1	1	0	0	0	1	0
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	0	2	3	0	0	2	2	2
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	3	3	3	0	0	0	0	0
13	ПП «Ренаско»	2	3	2	2	2	1	3	2
14	ПП «Парсіфаль»	3	2	2	2	2	2	2	2

Продовження таблиці В.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	ТОВ «Крос-Нафто»	0	2	1	0	0	1	1	0
16	ТОВ «ТВК «Полюс СП»	2	2	0	0	0	0	0	0
17	ТОВ «Вояж»	2	2	2	0	0	0	0	0
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	3	3	0	0	0	0	0	0
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	0	3	1	0	0	0	2	3
20	ТОВ «Авто Люкс»	0	3	0	0	0	0	0	0
21	ПП «Колорит»	3	0	0	0	0	0	0	0
22	ПП «Тріада»	0	2	2	0	0	0	0	0
23	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	0	0	0	0	0	0	0	0
24	ТОВ « Експрес Транспорт і Логістика	0	2	2	0	0	0	0	0
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	2	2	1	0	0	0	0	0
26	ПП «Глобус»	2	2	0	0	0	0	0	0
27	ПП «Трек-Захід»	2	2	1	1	0	0	0	0
28	ПрАТ «АТП 16329»	3	2	0	0	0	0	0	0
29	ПП «Престиж-Експрес»	2	3	1	0	0	0	0	0
30	ТОВ «СК Акорд»	2	3	3	0	0	2	0	2
31	ТОВ «Бронта»	2	0	0	0	0	0	0	0
32	ТОВ «Ліка»	0	0	0	0	0	0	0	0
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	3	0	2	0	0	1	0	0
34	ТОВ «Уба-Транс»	0	0	0	0	0	0	0	0
35	ПрАТ «Автобаза 1»	0	2	2	0	1	1	1	1
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	3	2	1	0	0	1	2	0
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	3	2	2	1	2	3	3	3
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	0	0	0	0	0	0	0	0
39	ПрАТ «АТП 11263»	2	3	0	3	0	0	2	0
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	1	1	0	0	0	0	0	0
41	ПП «Автотранском»	2	2	3	0	0	0	0	0
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	2	1	2	0	0	2	1	0
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	2	3	0	0	0	3	2	0
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	0	0	0	0	0	0	0	0
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	0	2	0	0	0	0	2	0
46	ПП «Голд Транс»	3	3	3	0	0	0	0	0
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	2	2	2	0	0	0	1	1
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	0	0	0	0	0	0	0	0
49	ТОВ «Інтерфракт»	0	2	0	0	0	0	1	0
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	2	2	2	0	0	0	2	2
51	ТОВ «Біотрансфер»	0	0	0	0	0	3	3	0
52	ТОВ «Оріон-Транс»	2	3	2	3	3	3	3	0
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	3	3	3	0	0	3	3	3
54	ТОВ «Вімап-Транс»	0	3	0	0	0	0	0	0
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	2	2	2	0	0	0	0	0
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	0	0	0	0	0	0	0	0

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.10 – Фактори, що перешкождали інноваційній діяльності підприємств-респондентів

№	Респондент	Нестача коштів	Відсутність кредитів або власного капіталу	Занадто високі витрати на інновації	Нестача кваліфікованих кадрів	Відсутність партнерів для співпраці	Відсутність державної допомоги	Невизначений попит на інновації	Забарога конкурентів
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	ТОВ «Дарол»	2	2	2	2	2	2	2	2
2	ПрАТ «АТП-1»	2	0	0	3	0	0	0	2
3	ПАТ «АТП 13555»	2	2	1	0	0	0	0	0
4	ПАТ «КВК «Рapid»	1	0	0	0	0	0	0	0
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	0	0	0	0	0	0	0	0
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	1	1	1	1	1	0	3	1
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	2	2	3	3	2	3	3	3
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	2	1	2	1	1	3	3	3
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	0	0	0	0	0	0	0	0
10	ПП «Алта»	1	1	1	1	2	1	1	1
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	2	1	2	1	1	1	1	2
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	1	0	3	0	3	3	1	0
13	ПП «Ренаско»	3	3	3	2	1	3	2	3
14	ПП «Парсіфаль»	2	2	3	2	2	3	1	2
15	ТОВ «Крос-Нафто»	3	2	3	2	2	3	0	3
16	ТОВ «ТВК «Полюс СП»	2	0	0	0	0	0	0	1
17	ТОВ «Вояж»	3	3	3	0	0	0	0	3
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	2	0	0	0	3	3	3	3
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	3	2	2	1	0	2	2	3
20	ТОВ «Авто Люкс»	2	2	2	3	2	3	3	3
21	ПП «Колорит»	0	0	0	0	0	0	3	0
22	ПП «Триада»	2	0	0	0	0	0	0	2
23	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	0	0	0	0	0	0	0	0
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	2	0	2	0	0	3	3	2
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	1	1	1	1	1	0	1	1
26	ПП «Глобус»	0	0	0	0	0	0	0	0
27	ПП «Трек-Захід»	2	2	2	1	1	0	0	0
28	ПрАТ «АТП 16329»	2	0	0	0	0	0	0	0
29	ПП «Престиж-Експрес»	3	0	2	0	0	0	0	2
30	ТОВ «СК Акорд»	3	0	3	0	0	0	2	2
31	ТОВ «Бронта»	2	1	0	2	0	0	0	3
32	ТОВ «Ліка»	2	2	2	2	2	2	2	2
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	3	0	3	2	2	1	3	3
34	ТОВ «Уба-Транс»	2	1	3	0	0	3	0	3
35	ПрАТ «Автобаза 1»	3	2	3	2	2	2	2	1
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	1	2	1	1	1	2	1	1
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	2	1	2	0	0	3	0	2
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	3	3	3	3	3	3	3	3

Продовження таблиці В.10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	ПрАТ «АТП 11263»	2	0	3	2	1	3	3	3
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	2	0	2	3	1	2	0	2
41	ПП «Автотранском»	2	2	2	1	1	1	1	1
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	1	0	0	0	1	0	0	2
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістикс»	1	0	1	1	1	0	0	1
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	2	2	2	2	0	0	2	1
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	2	3	3	3	2	2	2	3
46	ПП «Голд Транс»	1	1	0	1	1	2	1	1
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	2	0	2	1	0	0	0	1
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	0	0	0	0	0	0	0	0
49	ТОВ «Інтерфракт»	1	3	3	3	2	3	2	3
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	0	0	2	2	0	0	1	1
51	ТОВ «Біотрансфер»	2	2	3	0	0	3	0	3
52	ТОВ «Оріон-Транс»	3	3	3	3	3	3	3	3
53	ТОВ «Юнімар Логістик»	2	1	2	1	1	0	2	3
54	ТОВ «Вімап-Транс»	0	0	0	0	0	0	0	0
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	1	1	1	1	2	0	1	2
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	2	0	3	2	0	0	1	2

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця В.11 – Наявність партнерів з інноваційної співпраці серед підприємств-респондентів

№	Респондент	Найближчі конкуренти	Постачальники	Клієнти	Заклади вищої освіти	Наукові організації
1	2	3	4	5	6	7
1	ТОВ «Дарол»	-	-	-	-	-
2	ПрАТ «АТП-1»	-	-	-	-	-
3	ПАТ «АТП 13555»	-	-	-	-	-
4	ПАТ «КВК «Рapid»	-	+	-	+	+
5	ТОВ «ВКФ «ТСН ЛТД»	-	-	-	-	-
6	ПАТ «ТЕК «Західукртранс»	-	+	-	-	-
7	ПП «Сумитрансекспедиція»	+	+	+	-	-
8	ТОВ «ВКФ «БМ ЛТД»	+	-	-	-	-
9	ТОВ СП «Ревайвел-Експрес»	+	+	+	-	-
10	ПП «Алта»	-	-	-	-	-
11	ТОВ «Аеро-Експрес»	-	-	-	-	-
12	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»	-	-	-	-	+
13	ПП «Ренаско»	-	-	-	-	-
14	ПП «Парсіфаль»	-	-	-	-	-
15	ТОВ «Крос-Нафто»	-	-	-	-	-
16	ТОВ «ТБК «Полюс СП»	-	+	-	-	-
17	ТОВ «Вояж»	-	-	-	-	-
18	ТОВ «ТК «Транс-Кон»	-	-	-	-	-
19	ТОВ «ДП Рівнетрансекспедиція»	-	+	-	-	-

Продовження таблиці В.11

1	2	3	4	5	6	7
20	ТОВ «Авто Люкс»	-	-	-	-	-
21	ПП «Колорит»	-	-	-	-	-
22	ПП «Тріада»	-	-	-	-	-
23	ПрАТ «Гьольнер Експедиція»	-	-	-	-	-
24	ТОВ «Експрес Транспорт і Логістика»	+	-	-	-	-
25	ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»	-	+	-	-	-
26	ПП «Глобус»	-	-	-	-	-
27	ПП «Трек-Захід»	-	+	+	-	-
28	ПрАТ «АТП 16329»	-	+	-	-	-
29	ПП «Престиж-Експрес»	-	+	-	-	-
30	ТОВ «СК Акорд»	-	+	-	-	-
31	ТОВ «Бронта»	-	-	-	-	-
32	ТОВ «Лііка»	-	-	-	-	-
33	ТОВ «Глобал Лоджистік»	-	-	-	-	-
34	ТОВ «Уба-Транс»	-	-	-	-	-
35	ПрАТ «Автобаза 1»	-	-	-	-	-
36	ТОВ «Орлан-Транс-Груп»	-	+	-	-	-
37	ТОВ «Ділекс Транспорт»	-	+	-	-	-
38	ТОВ «Магістраль-Авто»	-	-	-	-	-
39	ПрАТ «АТП 11263»	-	-	-	-	-
40	ПрАТ «АП «Укрбуд»	-	-	-	-	-
41	ПП «Автотранском»	-	-	-	-	-
42	ПП «Е Ван Вайк Експедиція»	-	+	+	-	-
43	ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс»	-	-	-	-	-
44	ТОВ «Ваш Перевізник»	-	-	-	-	-
45	ТОВ «Квадр Транспорт»	-	-	-	-	-
46	ПП «Голд Транс»	-	-	+	-	-
47	ТОВ «ТК Дніпротранснафта»	-	-	-	-	-
48	ТОВ «Автопорт-Сервіс»	-	-	-	-	-
49	ТОВ «Інтерфракт»	-	-	-	-	-
50	ТОВ «Віп Авто Транс»	-	-	-	-	-
51	ТОВ «Біотрансфер»	-	-	-	-	-
52	ТОВ «Оріон-Транс»	-	-	-	-	-
53	ТОВ «Юнімар Логістік»	-	+	+	-	-
54	ТОВ «Вімап-Транс»	-	-	-	-	-
55	ТОВ «Ріал Транс Сервіс»	-	-	-	-	-
56	ТОВ «І-Транс Ложистік»	-	-	-	-	-

Джерело: складено автором за матеріалами статистичної звітності підприємств

Таблиця Г.1 – Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств

Показник	ПрАТ «ДХЛ Інтернешнл Україна»		ПрАТ «ТЕК «Західукртранс»		ТОВ «КамАЗ-Транс-Сервіс»		ПАТ «Абтобаза №1»		ПрАТ «АП «Укрбуд»		ПрАТ «АТП-1»	
	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i
k_1	0,426	1	0,450	1	0,227	0,65	0,389	1	0,31	0,89	0,903	1
k_2	0,555	1	0,491	1	0,379	0,79	0,562	1	0,415	0,83	0,848	1
k_3	0,09	0,2	0,05	0,11	0,03	0,06	0	0	2	0,05	0	0
k_4	71	0,8	90	1	91	1	82	0,92	91	1	0	0
X_1		0,75		0,78		0,63		0,73		0,69		0,5
k_5	0,599	1	0,845	1	0,485	0,97	0,675	1	0,769	1	0,829	1
k_6	0,599	0,86	0,845	1	0,825	1	0,861	1	0,769	1	0,829	1
k_7	0,151	1	0,145	1	0,128	1	0,414	1	0,004	0,04	0,252	1
k_8	1,1	0,55	2,26	1	1,932	0,96	1,593	0,8	1,792	0,9	2,04	1
X_2		0,85		1		0,98		0,95		0,74		1
k_9	58,8	1	24	0,51	21	0,45	34,78	0,74	23,91	0,51	43,28	0,92
k_{10}	14,6	0,73	5,32	0,27	6,69	0,33	14,49	0,72	3,35	0,16	3,73	0,19
k_{11}	46,95	1	40	0,88	45,15	1	47,82	1	41,8	0,92	47	1
k_{12}	19	1	6,5	1	5	0,83	13	0,86	5	0,95	31,94	1
X_3		0,93		0,66		0,65		0,83		0,64		0,78
k_{13}	0,02	0,2	0,002	0,02	0,001	0,01	0,002	0,02	0,002	0,02	0,006	0,06
k_{14}	0,39	0,78	0,614	1	0,48	0,96	0,083	0,17	0,383	0,77	0,167	0,33
k_{15}	10	1	3,5	0,88	4	1	5	1	4	1	68,06	1
X_4		0,66		0,63		0,65		0,4		0,6		0,46
k_{16}	403	1	403	1	299	1	69	0,28	598	1	134	0,53
k_{17}	1,1	1	1,09	1	1,03	1	0,97	0,97	1	1	0,50	0,5
k_{18}	0,84	0,28	0,716	0,24	0,65	0,22	0,68	0,23	0,98	0,33	1,04	0,35
X_5		0,76		0,75		0,74		0,49		0,78		0,46
k_{19}	6,02	1	5,07	1	1,85	0,37	0,64	0,13	1,22	0,24	0,56	0,11
k_{20}	0,75	1	0,80	1	0,77	1	0,68	0,91	0,76	1	0,62	0,83
k_{21}	0,7	1	0,72	1	0,72	1	0,58	0,83	0,71	1	0,54	0,77
X_6		1		1		0,79		0,62		0,75		0,57
III		4,95		4,81				3,99		4,17		3,77

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств

Таблиця Г.2 – Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств

Показник	ПрАТ «Кіровоградська Транспортна Компанія»		ПАТ «АТП 13058»		ПрАТ «Житомирське АТП 11854»		ПрАТ «АК «Укртранс»		ПрАТ «Київтрансспеле- дція»		ПрАТ «Миколаївське АТП»	
	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i
k_1	0,118	0,24	0,007	0,02	0,086	0,25	0,02	0,06	0,849	1	0,051	0,15
k_2	0	0	0,008	0,02	0,031	0,06	0,224	0,45	0,864	1	0,362	0,72
k_3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
k_4	0,118	0,24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
X_1		0,06		0,01		0,08		0,13		0,5		0,22
k_5	0,857	1	-0,439	0	0,67	1	-0,204	0	- 0,408	0	0,561	1
k_6	0,857	1	-0,114	0	0,67	0,96	0,877	1	- 0,408	0	0,561	0,71
k_7	1,378	1	0,035	0,35	0,36	1	0,182	1	0,001	0,01	0,027	0,27
k_8	6,209	1	0,822	0,41	1,034	0,52	4,06	1	0,087	0,04	0,896	0,45
X_2		1		0,19		0,87		0,75		0,01		0,61
k_9	51,35	1	24,44	0,52	24,19	0,51	75,22	1	10,77	0,23	52,63	1
k_{10}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
k_{11}	27,03	0,6	55,56	1	32,26	0,71	57,52	1	38,46	0,85	75,4	1
k_{12}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
X_3		0,4		0,38		0,31		0,5		0,27		0,5
k_{13}	0	0	0	0	0,001	0,01	0	0	0	0	0	0
k_{14}	0	0	0	0	0,222	0,44	0	0	0	0	0	0
k_{15}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
X_4		0		0		0,15		0		0		0
k_{16}	37	0,15	45	0,18	62	0,25	226	0,9	65	0,26	19	0,08
k_{17}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
k_{18}	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
X_5		0,05		0,06		0,08		0,3		0,09		0,03
k_{19}	0,08	0,02	0,1	0,02	0,08	0,02	1,24	0,25	0,04	0,01	0,03	0,01
k_{20}	0,48	0,64	0,58	0,77	0,54	0,76	0,8	1	0,64	0,85	0,64	0,85
k_{21}	0,25	0,36	0,45	0,64	0,35	0,5	0,45	0,64	0,35	0,5	0,3	0,43
X_6		0,34		0,48		0,43		0,63		0,45		0,43
III		1,83		1,1		1,89		2,31		1,31		1,77

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств

Таблиця Г.3 – Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств

Показник	ПрАТ «Автотранспорт-ник»		ПрАТ «Гольнер Експедиція»		ПрАТ «АТП 12354»		ПАТ «Красноградське АТП 16345»		ПрАТ «АТП 11263»		ПрАТ «Південбудтранс»	
	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i
k_1	0,134	0,38	0,023	0,07	0	0	0	0	0,001	0,01	0	0
k_2	0,364	0,73	0,515	1	0,271	0,54	0,314	0,63	0,501	1	0,519	1
k_3	0	0	10	0,22	0	0	0	0	0	0	0	0
k_4	0	0	30,3	0,34	0	0	0	0	57,85	0,65	0	0
X_1		0,28		0,41		0,14		0,16		0,42		0,25
k_5	0,066	0,13	0,808	1	0,284	0,57	0,854	1	0,905	1	0,382	0,76
k_6	0,066	0,09	0,808	1	0,284	0,41	0,857	1	0,905	1	0,382	0,55
k_7	0,004	0,04	4,004	1	0,019	0,19	0	0	0,613	1	0,004	0,04
k_8	1,001	0,5	4,695	1	0,179	0,09	0	0	2,134	1	1,43	0,72
X_2		0,19		1		0,32		0,5		1		0,52
k_9	47,37	1	76	1	55,56	1	0,77	1	26,67	0,57	62,5	1
k_{10}	0	0	40	1	0	0	0	0	6,67	0,34	0	0
k_{11}	65,78	1	100	1	66,67	1	38,46	0,85	66,67	1	37,5	0,83
k_{12}	0	0	20	1	0	0	0	0	4,6	0,77	0	0
X_3		0,5		1		0,5		0,46		0,67		0,46
k_{13}	0	0	0	0	0	0	0	0	0,001	0,01	0	0
k_{14}	0	0	0	0	0	0	0	0	0,233	0,47	0	0
k_{15}	0	0	49,7	1	0	0	0	0	37,55	1	0	0
X_4		0		0,33		0		0		0,49		0
k_{16}	38	0,15	25	0,1	18	0,07	13	0,05	75	0,3	16	0,06
k_{17}	0	0	1,1	1	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0
k_{18}	0	0	1,06	0,35	0	0	0	0	1,04	0,35	0	0
X_5		0,05		0,45		0,02		0,02		0,38		0,02
k_{19}	0,5	0,1	0,03	0,01	0,001	0	0,001	0	0,74	0,15	0,001	0
k_{20}	0,64	0,85	0,86	1	0,45	0,6	0,34	0,45	0,64	0,85	0,54	0,72
k_{21}	0,3	0,43	0,5	0,71	0,28	0,4	0,45	0,6	0,62	0,83	0,85	1
X_6		0,46		0,58		0,33		0,35		0,61		0,57
III		1,44		3,77		1,3		1,49		3,55		1,88

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств

Таблиця Г.4 – Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств

Показник	ПрАТ «АТП 16329»		ПрАТ «Обухівське АТП 13238»		ПрАТ «АП «Транспортник»		ТОВ «Орлан-Транс-Груп»		ПрАТ «Дрогобицьке АТП-24655»		ПрАТ «Мелавотранс»	
	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i	k_i	a_i
k_1	0,025	0,07	0,032	0,09	0	0	0,242	0,69	0,07	0,2	0	0
k_2	0,307	0,61			0,917	1	0,429	0,86	0,46	0,92	0,22	0,44
k_3	1	0,02	0,386	0,77	0	0	4	0,08	0	0	0	0
k_4	100	1	0	0	0	0	86,3	0,97	0	0	0	0
X_1		0,43		0,22		0,25		0,65		0,28		0,11
k_5	0,421	0,84	0,631	1	0,721	1	0,572	1	0,97	1	-0,008	0
k_6	1,286	1	0,631	0,9	0,721	1	0,838	1	0,99	1	0,078	0,11
k_7	0,037	0,37	0,031	0,31	0,002	0,02	0,266	1	1,7	1	0,006	0,06
k_8	1,043	0,52	0,173	0,09	0,405	0,2	2,506	1	5,68	1	0,284	0,14
X_2		0,68		0,58		0,56		1		1		0,08
k_9	25,55	0,54	66,67	1	100	1	21	0,45	80	1	40,8	0,87
k_{10}	3,65	0,18	0	0	0	0	9	0,45	0	0	0	0
k_{11}	47,45	1	60	1	100	1	38,7	0,86	90	1	30,6	0,68
k_{12}	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0
X_3		0,43		0,50		0,5		0,69		0,5		0,39
k_{13}	0,012	0,12	0	0	0	0	0,001	0,01	0	0	0	0
k_{14}	1	1	0	0	0	0	0,36	0,72	0	0	0	0
k_{15}	0	0	0	0	0	0	5,7	1	0	0	0	0
X_4		0,37		0		0		0,58		0		0
k_{16}	137	0,55	15	0,06	7	0,03	266	1	10	0,04	49	0,2
k_{17}	1	1	0	0	0	0	1,1	1	0	0	0	0
k_{18}	0,043	0,01	0	0	0	0	0,65	0,22	0	0	0	0
X_5		0,52		0,02		0,01		0,74		0,01		0,07
k_{19}	1,09	0,22	0,03	0,01	0,09	0,02	4,45	0,89	0,05	0,01	0,04	0,01
k_{20}	0,80	1	0,83	1	0,78	1	0,73	0,97	0,68	1	0,44	0,59
k_{21}	0,52	0,74	0,55	0,79	0,80	1	0,68	0,97	0,75	1	0,36	0,51
X_6		0,65		0,6		0,67		0,94		0,67		0,37
III		3,09		1,92		1,99		4,6		2,46		1,02

Джерело: розраховано автором на основі матеріалів транспортно-логістичних підприємств

Таблиця Д.1 – Матриця міжоб'єктних відстаней

№	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	0,00	0,32	0,40	0,56	0,43	0,66	1,48	1,58	1,39	1,17	1,55	1,35	1,45	0,72	1,51	1,45	0,73	1,29	0,80	1,30	1,28	0,33	1,24	1,63
2	0,32	0,00	0,26	0,54	0,38	0,62	1,38	1,57	1,28	1,12	1,53	1,32	1,46	0,78	1,51	1,42	0,66	1,26	0,72	1,27	1,25	0,15	1,15	1,63
3	0,40	0,26	0,00	0,44	0,26	0,44	1,22	1,44	1,12	0,98	1,44	1,18	1,34	0,64	1,36	1,27	0,48	1,14	0,56	1,15	1,14	0,17	1,05	1,49
4	0,56	0,54	0,44	0,00	0,47	0,26	1,03	1,29	0,98	0,83	1,26	0,94	1,13	0,39	1,14	1,05	0,38	0,93	0,54	0,93	0,93	0,47	0,83	1,32
5	0,43	0,38	0,26	0,47	0,00	0,52	1,26	1,33	1,14	0,96	1,27	1,13	1,21	0,71	1,27	1,21	0,58	1,08	0,48	1,10	1,09	0,33	1,10	1,36
6	0,66	0,62	0,44	0,26	0,52	0,00	0,87	1,19	0,82	0,71	1,25	0,85	1,08	0,30	1,06	0,95	0,15	0,85	0,46	0,85	0,86	0,51	0,73	1,25
7	1,48	1,38	1,22	1,03	1,26	0,87	0,00	0,82	0,24	0,48	1,10	0,44	0,85	0,91	0,69	0,52	0,79	0,57	0,83	0,53	0,60	1,27	0,42	0,92
8	1,58	1,57	1,44	1,29	1,33	1,19	0,82	0,00	0,71	0,65	0,53	0,49	0,29	1,22	0,27	0,38	1,13	0,44	0,89	0,48	0,50	1,47	0,89	0,19
9	1,39	1,28	1,12	0,98	1,14	0,82	0,24	0,71	0,00	0,42	0,97	0,39	0,75	0,91	0,62	0,46	0,71	0,46	0,69	0,46	0,51	1,17	0,44	0,81
10	1,17	1,12	0,98	0,83	0,96	0,71	0,48	0,65	0,42	0,00	0,90	0,38	0,66	0,72	0,59	0,47	0,64	0,39	0,53	0,34	0,37	0,99	0,41	0,77
11	1,55	1,53	1,44	1,26	1,27	1,25	1,10	0,53	0,97	0,90	0,00	0,70	0,35	1,34	0,55	0,64	1,22	0,62	0,92	0,70	0,69	1,47	1,07	0,41
12	1,35	1,32	1,18	0,94	1,13	0,85	0,44	0,49	0,39	0,38	0,70	0,00	0,43	0,88	0,32	0,15	0,78	0,18	0,69	0,17	0,25	1,21	0,46	0,56
13	1,45	1,46	1,34	1,13	1,21	1,08	0,85	0,29	0,75	0,66	0,35	0,43	0,00	1,12	0,23	0,35	1,04	0,36	0,81	0,42	0,43	1,37	0,84	0,25
14	0,72	0,78	0,64	0,39	0,71	0,30	0,91	1,22	0,91	0,72	1,34	0,88	1,12	0,00	1,07	0,98	0,39	0,90	0,65	0,87	0,88	0,67	0,76	1,29
15	1,51	1,51	1,36	1,14	1,27	1,06	0,69	0,27	0,62	0,59	0,55	0,32	0,23	1,07	0,00	0,18	1,01	0,34	0,84	0,38	0,43	1,41	0,77	0,29
16	1,45	1,42	1,27	1,05	1,21	0,95	0,52	0,38	0,46	0,47	0,64	0,15	0,35	0,98	0,18	0,00	0,89	0,25	0,76	0,27	0,34	1,32	0,61	0,44
17	0,73	0,66	0,48	0,38	0,58	0,15	0,79	1,13	0,71	0,64	1,22	0,78	1,04	0,39	1,01	0,89	0,00	0,78	0,43	0,78	0,79	0,55	0,65	1,19
18	1,29	1,26	1,14	0,93	1,08	0,85	0,57	0,44	0,46	0,39	0,62	0,18	0,36	0,90	0,34	0,25	0,78	0,00	0,64	0,10	0,13	1,17	0,50	0,52
19	0,80	0,72	0,56	0,54	0,48	0,46	0,83	0,89	0,69	0,53	0,92	0,69	0,81	0,65	0,84	0,76	0,43	0,64	0,00	0,67	0,67	0,62	0,73	0,94
20	1,30	1,27	1,15	0,93	1,10	0,85	0,53	0,48	0,46	0,34	0,70	0,17	0,42	0,87	0,38	0,27	0,78	0,10	0,67	0,00	0,08	1,17	0,43	0,58
21	1,28	1,25	1,14	0,93	1,09	0,86	0,60	0,50	0,51	0,37	0,69	0,25	0,43	0,88	0,43	0,34	0,79	0,13	0,67	0,08	0,00	1,15	0,44	0,61
22	0,33	0,15	0,17	0,47	0,33	0,51	1,27	1,47	1,17	0,99	1,47	1,21	1,37	0,67	1,41	1,32	0,55	1,17	0,62	1,17	1,15	0,00	1,05	1,53
23	1,24	1,15	1,05	0,83	1,10	0,73	0,42	0,89	0,44	0,41	1,07	0,46	0,84	0,76	0,77	0,61	0,65	0,50	0,73	0,43	0,44	1,05	0,00	1,00
24	1,63	1,63	1,49	1,32	1,36	1,25	0,92	0,19	0,81	0,77	0,41	0,56	0,25	1,29	0,29	0,44	1,19	0,52	0,94	0,58	0,61	1,53	1,00	0,00

Джерело: розраховано автором

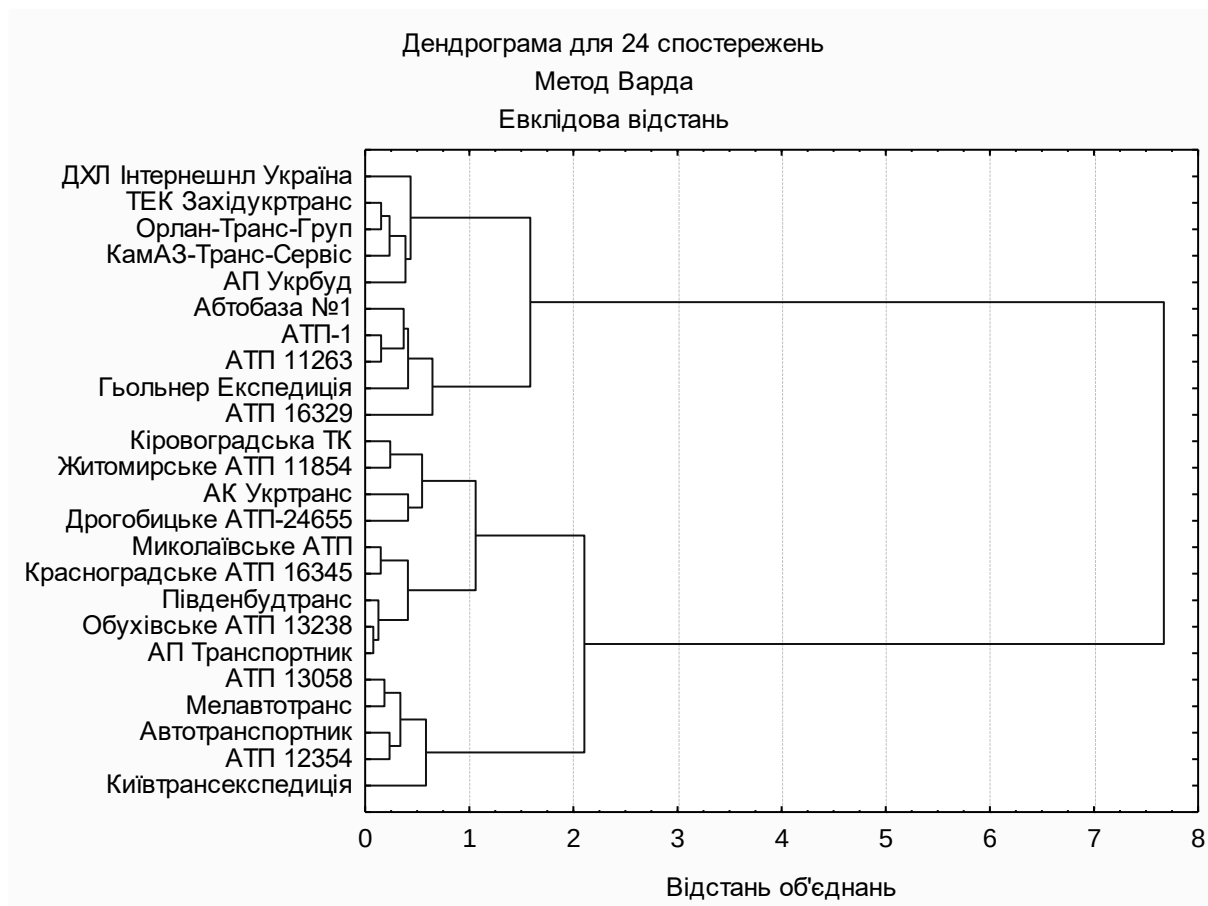


Рисунок Д.1 – Горизонтальна дендрограма ієрархічного кластерного аналізу транспортно-логістичних підприємств за рівнем розвитку структурних складових інноваційного потенціалу з використанням методу Варда

Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків

Описова статистика 1 кластеру 6 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X1	0,705000	0,058566	0,003430

Описова статистика 2 кластеру 5 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X1	0,452000	0,443850	0,001970

Описова статистика 3 кластеру 5 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X1	0,250000	0,026833	0,000720

Описова статистика 4 кластеру 7 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X1	0,098571	0,052099	0,002714

Рисунок Д.2 – Кластеризація значень виробничо-технологічної складової методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA
Джерело: розраховано автором

Описова статистика 1 кластеру 9 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X2	0,992222	0,017159	0,000294

Описова статистика 2 кластеру 5 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X2	0,778000	0,079812	0,006370

Описова статистика 3 кластеру 5 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X2	0,554000	0,044497	0,001980

Описова статистика 4 кластеру 5 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X2	0,158000	0,118617	0,014070

Рисунок Д.3 – Кластеризація значень фінансової складової методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA
Джерело: розраховано автором

Описова статистика 1 кластеру 2 спостереження			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X3	92,000000	0,085440	0,007300

Описова статистика 2 кластеру 7 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X3	0,681667	0,051153	0,002617

Описова статистика 3 кластеру 10 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X3	0,485000	0,025495	0,000650

Описова статистика 4 кластеру 5 спостережень			
Змінна	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X3	0,350000	0,057009	0,003250

Рисунок Д.4 – Кластеризація значень кадрової складової методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA
Джерело: розраховано автором

Змінна	Описова статистика 1 кластеру 5 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X4	0,624000	0,033615	0,001130

Змінна	Описова статистика 2 кластеру 5 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X4	0,410000	0,065192	0,004250

Змінна	Описова статистика 3 кластеру 1 спостереження		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X4	0,150000	0,00	0,00

Змінна	Описова статистика 4 кластеру 13 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X4	0,004615	0,016641	0,000277

Рисунок Д.5 – Кластеризація значень науково-технічної складової методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA

Джерело: розраховано автором

Змінна	Описова статистика 1 кластеру 5 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X5	0,754000	0,016733	0,000280

Змінна	Описова статистика 2 кластеру 6 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X5	0,433333	0,080416	0,006467

Змінна	Описова статистика 3 кластеру 6 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X5	0,066667	0,016330	0,000267

Змінна	Описова статистика 4 кластеру 7 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X5	0,018571	0,006901	0,000048

Рисунок Д.6 – Кластеризація значень організаційно-управлінської складової методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA

Джерело: розраховано автором

Змінна	Описова статистика 1 кластеру 3 спостереження		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X6	0,980000	0,034641	0,001200

Змінна	Описова статистика 2 кластеру 12 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X6	0,642500	0,069298	0,004802

Змінна	Описова статистика 3 кластеру 5 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X6	0,450000	0,021213	0,000450

Змінна	Описова статистика 4 кластеру 4 спостереження		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
X6	0,347500	0,017078	0,000292

Рисунок Д.7 – Кластеризація значень маркетингової складової методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA

Джерело: розраховано автором

Змінна	Описова статистика 1 кластеру 5 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
ІП	4,602000	0,298530	0,089120

Змінна	Описова статистика 2 кластеру 5 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
ІП	3,642000	0,352378	0,124170

	1 кластер Відстань до центру 5 спостережень
	Відстань
ДХЛ Інтернешнл Україна	0,348000
ТЕК Західуктранс	0,218000
КамАЗ-Транс-Сервіс	0,162000
АП Укрбуд	0,402000
Орлан-Транс-Груп	0,002000

	2 кластер Відстань до центру 5 спостережень
	Відстань
Автобаза №1	0,378000
АТП-1	0,128000
Гюльнер Експедиція	0,128000
АТП 11263	0,072000
АТП 16329	0,562000

Змінна	Описова статистика 3 кластеру 8 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
ІП	2,015000	0,238986	0,057114

Змінна	Описова статистика 4 кластеру 6 спостережень		
	Середнє значення	Стандартне відхилення	Дисперсія
ІП	1,290000	0,189315	0,035840

	3 кластер Відстань до центру 8 спостережень
	Відстань
Кіровоградська ТК	0,165000
Житомирське АТП 11854	0,095000
АК Укртранс	0,295000
Миколаївське АТП	0,236250
Південбудтранс	0,225000
Обухівське АТП 13238	0,095000
АП Транспортник	0,025000
Дрогобицьке АТП-24655	0,445000

	4 кластер Відстань до центру 6 спостережень
	Відстань
АТП 13058	0,170000
Київтрансекспедиція	0,030000
Автотранспортник	0,190000
АТП 12354	0,020000
Красноградське АТП 16345	0,200000
Мелавтотранс	0,270000

Рисунок Е.7 – Кластеризація значень інноваційного потенціалу методом k -середніх з використанням програмного забезпечення STATISTICA

Джерело: розраховано автором

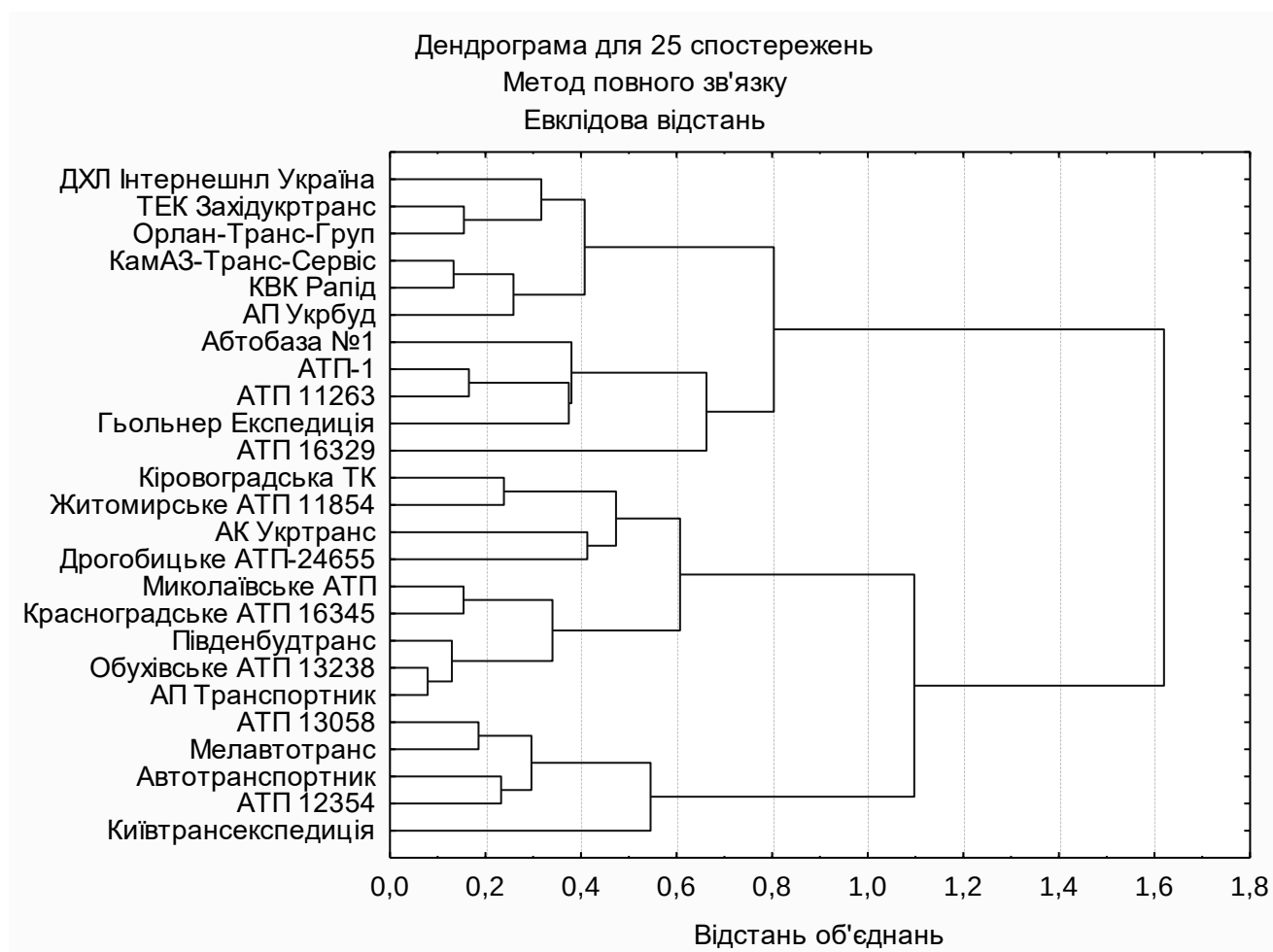


Рисунок Е.1 – Позиціювання ПАТ «КВК «Рапід» на горизонтальній дендрограмі ієрархічного кластерного аналізу аналізу транспортно-логістичних підприємств за рівнем розвитку структурних складових інноваційного потенціалу

Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків

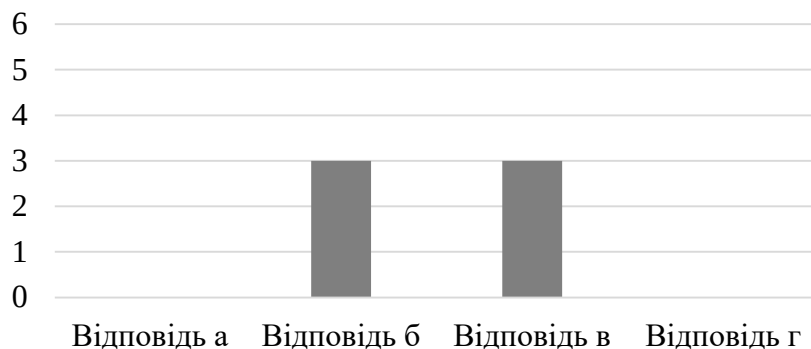
ЗРАЗОК АНКЕТИ

1. Задоволеність працівників	
а	Не потрібно цілеспрямовано відстежувати задоволеність працівників, тому що незадоволені працівники можуть бути легко замінені
б	Керівництво має справу із задоволеністю працівників лише тоді, коли виникають серйозні проблеми (висока плинність чи прогули, скарги окремих осіб або груп тощо).
в	Задоволеність працівників неформально контролюється час від часу
г	Задоволеність працівників регулярно контролюється як частина системи професійного зростання, а отримані знання використовуються для модифікації плану професійного зростання співробітників
2. Мотивація працівників	
а	Керівництво вважає, що елементарний обов'язок працівника - виконувати поставлене завдання, інакше застосовуються санкції
б	Працівники матеріально стимулюються системою премій та санкцій за їх роботу та якість роботи
в	Окрім матеріального стимулювання працівників, підприємство звертає увагу на створення позитивної атмосфери та соціального фону; підприємство пропонує більш високі стандарти, особливо для своїх ключових співробітників
г	Система мотивації враховує індивідуальність кожного працівника; крім стандартних методів мотивації, підприємство пропонує можливості професійного та кар'єрного росту, особливо ключовим співробітникам
3. Менеджмент та комунікація	
а	Комунікація між співробітниками підприємства недостатня, робота в команді слабка
б	Спілкування між працівниками підприємства лише формальне
в	Гарний рівень як формального, так і неформального спілкування між співробітниками підприємства, робота в команді має резерви для управління проектами
г	Підприємство ефективно керує багатопрофільними командами; команди мають чітко визначені компетенції та обов'язки
4. Вирішення конфліктів	
а	Конфлікти всередині підприємства розглядаються як тривожні елементи, що негативно впливають на атмосферу на робочому місці, і тому керівництво намагається придушити їх на самому початку.
б	Вирішення конфліктів входить в обов'язки найближчого начальника, який зобов'язаний інформувати керівництво
в	Керівництво контролює виникнення та розвиток конфліктів у компанії та на підставі аналізу їх походження намагається прийняти відповідні заходи на користь підприємства
г	Керівництво розглядає конфлікти в підприємстві як позитивний елемент і як важливе джерело інформації та імпульсів для покращення продуктивності праці
5. Інформаційне забезпечення підприємства	
а	Важко отримати інформацію, необхідну для оперативного управління
б	Підприємство збирає інформацію, але в даний час не має можливості для її ефективного використання задля поліпшення діяльності підприємства
в	База даних підприємства підходить для оперативного управління, але не містить опрацьованої інформації для стратегічного управління
г	База даних містить легкодоступну інформацію як для оперативного, так і для стратегічного управління
6. Корпоративна культура	
а	Систематична увага не приділяється розвитку корпоративної культури, оскільки вона формується за рахунок саморозвитку
б	В даний час підприємство не має ресурсів для всебічного розвитку корпоративної культури; у межах своїх обмежених ресурсів підприємство намагається представляти себе, принаймні, через своїх керівників
в	Корпоративна культура є частиною довгострокових планів, які включають ресурси відповідно до можливостей підприємства
г	Розвиток корпоративної культури є частиною довгострокових планів, в яких ресурси розглядаються цілеспрямовано; підприємство розглядає розвиток корпоративної культури як важливий чинник своєї майбутньої конкурентоспроможності.

Таблиця 3.1 – Результати обробки відповідей анкети для

Питання	1	2	3	4	5	6
Відповідь	в	в	в	б	б	б

Джерело: сформовано автором

Рисунок 3.1 – Результати обробки відповідей анкети для ПАТ «КВК
«Рapid»

Джерело: побудовано автором

Таблиця 3.2 – Витрати на створення відділу інноваційного розвитку

№	Вид витрат	Кількість, од	За місяць, грн.	За рік, грн.
Витрати на створення робочих місць				
1	Обладнання робочих місць	4	разові витрати	16000
2	Комп'ютери	4	разові витрати	71200
3	Принтери	2	разові витрати	11600
4	Копіювальна техніка	1	разові витрати	10700
5	Телекомунікаційні засоби та Інтернет	4	разові витрати	1200
Фонд оплати праці				
6	Тарифний оклад, грн	4	56000	672000
7	Нарахування на ФОП, 22%	4	12320	147840
8	Мінімальний розмір премії, 40%	4	22400	268800
Витрати на утримання відділу				
9	Канцелярські товари	-	750	9000
10	Комунальні витрати	-	1600	19200
11	Інші адміністративні витрати (участь у виставках, ярмарках, круглих столах, семінарах, відрядження, запрошення зовнішніх консультантів)	-	5000	60000
Всього			98070	1287540

Джерело: сформовано автором на основі власних розрахунків

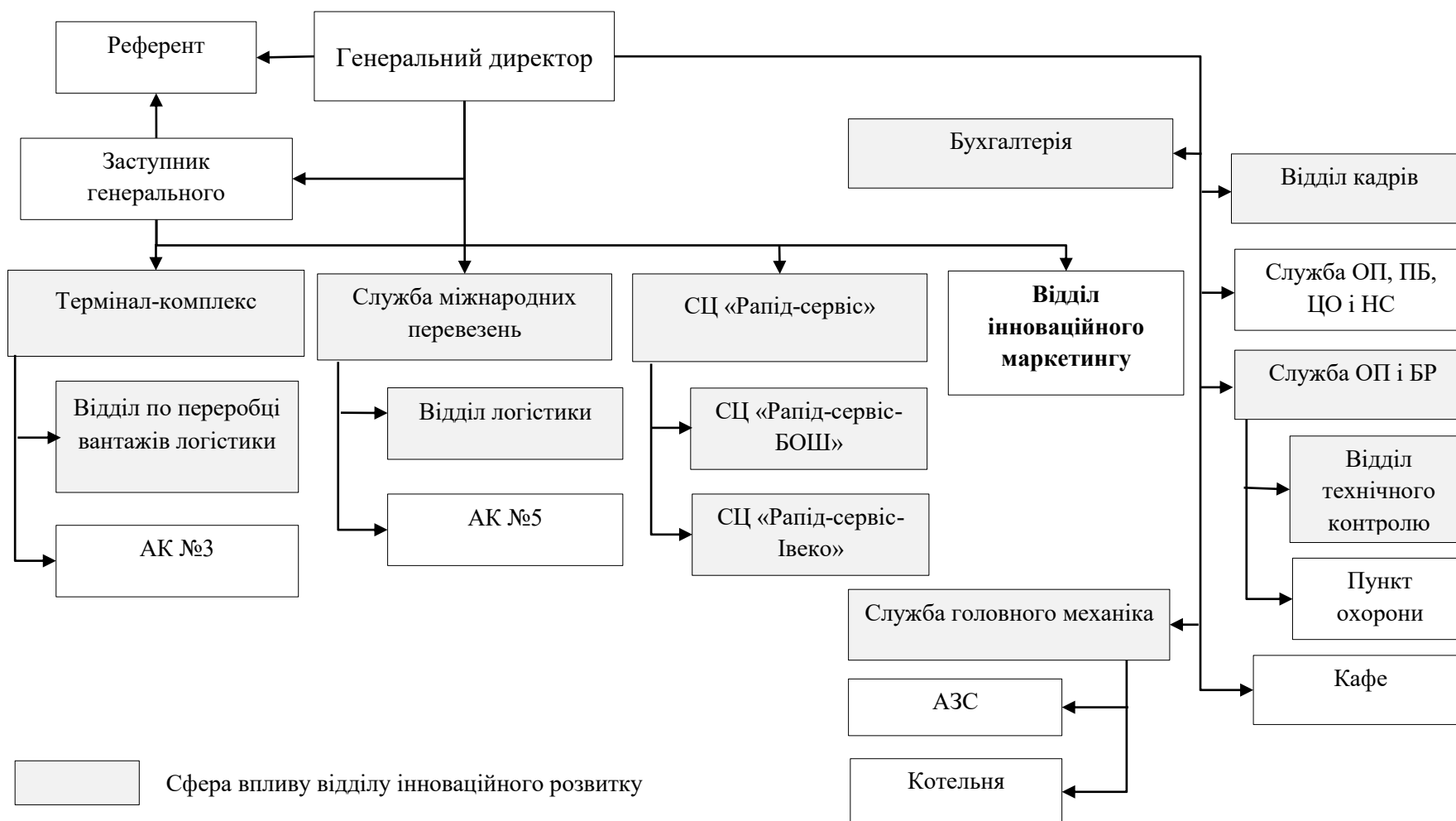


Рисунок И.1 – Місце новоствореного відділу інноваційного маркетингу в організаційній структурі ПАТ «КВК «Рapid»

Джерело: розроблено автором

Таблиця К.1 – Прогнозні зміни у вхідних параметрах для імітаційного моделювання рівня інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Базові значення	Прогнозні значення
1	Загальні витрати на інновації, тис. грн.	2049	2109
3	Витрати на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності в аналізованому періоді, тис. грн.	184,4	244,4
5	Вартість введених технологій, тис.грн	6355	6465
6	Поточна вартість використовуваних технологій, тис.грн	24255	24365
7	Первісна вартість використовуваних технологій, тис.грн	53780	53890
10	Розмір власних коштів підприємства, тис.грн.	29927	28876
11	Загальна сума засобів, вкладених в майно підприємства, тис.грн.	72115	70865
12	Розмір довгострокових позикових коштів підприємства, тис. грн.	58688	57637
13	Розмір грошових коштів та їх еквівалентів, тис.грн.	6889	6320
14	Поточні зобов'язання підприємства, тис. грн.	15961	15762
16	Розмір оборотних активів підприємства, тис.грн.	26251	24891
17	Витрати майбутніх періодів, тис.грн.	1460	860
18	Чисельність працівників, осіб	256	260
19	Чисельність працівників з вищою освітою, осіб	82	86
20	Чисельність працівників, що пройшли підготовку та підвищення кваліфікації, осіб	97	119
21	Чисельність працівників, що задіяні в ДіР, осіб	16	38
24	Питома вага постійних постачальників, %	71	75
25	Питома вага постійних клієнтів, %	66	70

Джерело: розраховано автором

Таблиця К.2 – Результати імітаційного моделювання рівня інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «Рapid»

№	Показник	Значення (k_i)	Бальна оцінка (a_i)
1	Коефіцієнт освоєння нової техніки (k_1)	0,265	0,76
2	Коефіцієнт придатності техніки (k_2)	0,452	0,91
3	Коефіцієнт впровадження інновацій (k_3)	3	0,06
4	Частка витрат на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення (k_4), %	82,5	0,93
Усереднене інтегральне значення виробничо-технологічної складової			0,67
5	Коефіцієнт автономії (k_5) 0,4 0,8	0,476	0,95
6	Коефіцієнт фінансової стійкості (k_6) 0,813 1	0,719	1
7	Коефіцієнт абсолютної ліквідності (k_7) 0,4 1	0,079	0,79
8	Коефіцієнт покриття (k_8) 1,671 0,83	1,604	0,81
Усереднене інтегральне значення фінансової складової			0,91
9	Частка працівників з вищою освітою (k_9), %	33	0,7
10	Частка працівників, задіяних в ДіР (k_{10}), %	14,6	0,73
11	Частка працівників, які пройшли підготовку та підвищення кваліфікації (k_{11}), %	45,77	1
12	Частка витрат на навчання і підготовку персоналу для інноваційної діяльності (k_{12}), %	11,9	1
Усереднене інтегральне значення кадрової складової			0,86
13	Коефіцієнт забезпечення інтелектуальною власністю (k_{13})	0,014	0,14
14	Коефіцієнт придатності інтелектуальної власності (k_{14})	0,387	0,77
15	Частка витрат на ДіР та інші зовнішні знання (k_{15}), %	5,6	1
Усереднене інтегральне значення науково-технічної			0,64
16	Розмір підприємства (k_{16}), осіб	260	1
17	Індекс росту інноваційних витрат (k_{17})	1,07	1
18	Частка витрат на інновації в доході підприємства (k_{18}), %	1,237	0,41
Усереднене інтегральне значення організаційно-управлінської складової			0,8
19	Ринкова частка підприємства в групі найближчих конкурентів (k_{19}), %	1,17	0,23
20	Рівень співпраці з постачальниками (k_{20})	0,75	1
21	Рівень лояльності споживачів (k_{21})	0,7	1
Усереднене інтегральне значення маркетингової складової			0,74
Інтегральне значення інноваційного потенціалу			4,62

Джерело: розраховано автором

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ 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

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

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).

ДОКУМЕНТИ, ЩО ПІДТВЕРДЖУЮТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ
ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

1. Акт впровадження ПрАТ «ТЕК «Західукртранс».
2. Акт впровадження ПАТ «КВК «Рapid».
3. Акт впровадження ПАТ «Абтобаза №1».
4. Довідка про практичну цінність Асоціації «Український Логістичний Альянс»
5. Акт впровадження результатів науково-дослідної роботи в навчальний процес Національного транспортного університету.

Private Joint Stock Company Freight and Industrial Complex "Zahidukrtrans"



"ЗАХІДУКРТРАНС"

82 100 Drogobych, P. Orlyk str. 22, Lviv region, Ukraine, tel./03244/39001, 39150, tel./ fax.38543
e-mail:westukrtrans@westukrtrans.com

ВНХ. № 03/851 Від 28.12. 2018р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційного дослідження

Цим актом підтверджуємо, що результати дисертаційного дослідження Комчатних Олени Вікторівни на тему «Оцінювання інноваційного потенціалу підприємства» знайшли практичне використання в діяльності ПрАТ «Транспортно-експедиційний комбінат «Західукртранс».

На основі наукових досліджень Комчатних О.В. була здійснена оцінка інноваційного потенціалу підприємства, визначено його сильні і слабкі сторони для впровадження нововведень, розроблено рекомендації щодо подальшого інноваційного розвитку.

Підприємство зацікавлено в подальших дослідженнях по даній темі та поглибленні науково-практичної співпраці з Національним транспортним університетом.

Генеральний директор



ПАТ «КИЇВСЬКА ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ

«РАПІД»

УКРАЇНА, 02099, КИЇВ, вул. Зрошувальна, 7

Тел. (044) 566 20 97; Факс (044) 566 84 00

E-mail: cargorap@rapid.com.ua

НАЦІОНАЛЬНИЙ
АВТОМОБІЛЬНИЙ
ПЕРЕВІЗНИКNATIONAL
TRANSPORT
CARRIER

PJSC «KIEV PRODUCTION COMPANY

«RAPID»

7, Zroshuvalna Str., KYIV, 02099, UKRAINE

Tel. (044) 566 20 97; Fax: (044) 566 84 00

E-mail: cargorap@rapid.com.ua

№ 46/01«13» II 2019 р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційного дослідження

Цей акт складено про те, що результати наукових досліджень на тему дисертаційної роботи Комчатних О.В. «Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства» використовуються в діяльності ПАТ «Київська виробнича компанія «РАПІД».

Використання розроблених методичних та практичних рекомендацій щодо оцінювання інноваційного потенціалу підприємства дозволило провести об'єктивну оцінку рівня інноваційного потенціалу ПАТ «КВК «РАПІД» за його основними компонентами та визначити сильні і слабкі сторони наявного потенціалу.

Запропоновані заходи для підвищення інноваційної активності ПАТ «КВК «РАПІД» було враховано при розробці плану розвитку підприємства.

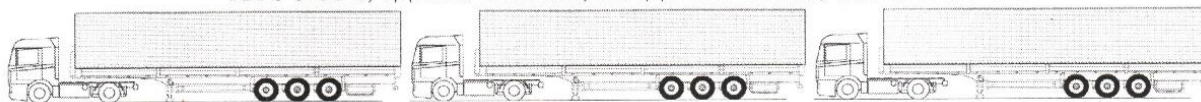
Генеральний директор
ПАТ «КВК «РАПІД»



В.І. Гриненко

ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «АВТОБАЗА № 1» (ПАТ «Автобаза № 1»)

02121, м. Київ, вул. Колекторна, 17, тел./факс 563-36-42, бухгалтерія 563-98-16, autobaza_1@ua.fm
р/р UA16 3206490000026002052619224 в ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК», філія «Розрахунковий центр» м. Києва,
МФО 320649, ЄДРПОУ 03449083, Св.ПДВ №100337713, ІПН 034490826139



вих. № 01/ 1149 від 06. 02 2019 р.

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційного дослідження Комчатних Олени Вікторівни на тему «Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства»

Цим актом підтверджуємо, що методичні рекомендації щодо компонентного оцінювання інноваційного потенціалу підприємства, запропоновані у дисертаційному дослідженні Комчатних О.В., були впроваджені в практичну діяльність ПАТ «Автобаза №1».

А саме, було визначено рівень інноваційного потенціалу ПАТ «Автобаза №1» порівняно зі спорідненими підприємствами галузі. Отримані результати дозволили обрати комплекс найбільш пріоритетних заходів для ефективного розвитку підприємства.

Використання запропонованих методичних рекомендацій дає можливість ПАТ «Автобаза №1» самостійно здійснювати моніторинг наявного інноваційного потенціалу для прийняття управлінських рішень стосовно розвитку підприємства.

Голова правління
ПАТ «Автобаза №1»




Х.А. Костенко



УКРАЇНСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ АЛЬЯНС

вул. Костянтинівська, 2А, м. Київ, Україна, 04071, тел/факс 044-568-52-65, info@ula-online.org

вих. № 48/1 від 28.03. 2019 р.

ДОВІДКА

про практичну цінність
результатів дисертаційного дослідження
Комчатних Олени Вікторівни на тему:
*«Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного
підприємства»*

Асоціація «Український Логістичний Альянс» повідомляє, що розглянуті у робочому порядку результати дисертаційного дослідження Комчатних О.В. щодо оцінювання інноваційного потенціалу підприємств транспортної логістики, є обґрунтованими, достовірними та представляють практичний інтерес для Асоціації та її членів.

Запропонована методика компонентного оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємства дає змогу Асоціації здійснювати регулярний моніторинг здатності її членів до інноваційного розвитку з метою забезпечення їх конкурентоспроможності та інтеграції до міжнародних логістичних ринків.

Розроблені методичні та практичні рекомендації для визначення рівня розвитку інноваційного потенціалу та його структурних складових є ефективним інструментом виявлення сильних та слабких сторін українських транспортно-логістичних підприємств для інноваційної діяльності.

Вказані положення використовуються в діяльності Асоціації у формі методично-практичного інструментарію для оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичних підприємств, що є дійсними членами Асоціації.

Генеральний директор

Андрій Гатаулін

member of



010040



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, т.ф. +38 (044) 280 82 03, т. +38 (044) 280 87 65
 e-mail: general@ntu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070915

01.03.2019 № 580/01-20

на № _____

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ
 результатів науково-дослідної роботи
 в навчальний процес Національного транспортного університету

Основні положення та результати дисертаційної роботи Комчатних Олени Вікторівни на тему «Оцінювання інноваційного потенціалу транспортно-логістичного підприємства» використовуються при формуванні навчально-методичної бази та в навчальному процесі Національного транспортного університету на кафедрі «Економіка» факультету «Економіки та права».

Матеріали дисертаційної роботи Комчатних О.В. впроваджені в навчальних програмах при викладанні дисциплін «Економіка і організація інноваційної діяльності», «Оцінка потенціалу підприємства», «Інноваційний розвиток підприємства», а також реалізовані в конспекті лекцій та методичних вказівках до виконання курсової роботи з дисципліни «Інноваційний розвиток підприємства». Наукові публікації, які висвітлюють основні результати дослідження Комчатних О.В., використовуються як додаткова література з вказаних дисциплін.

Проректор
 з навчальної роботи



О.К. Гришук