

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ПРИ ВІДБУДОВІ ЕКОНОМІКИ

STRATEGIC GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION OF THE INNOVATIVE POTENTIAL OF TRANSPORT ENTERPRISES IN ECONOMIC RECOVERY

Ареф'єва О.В.

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри економіки повітряного транспорту,
Національний авіаційний університет

Вовк О.М.

доктор економічних наук, доцент, заступник декана,
Національний авіаційний університет

Дмитрик Х.Ю.

магістр,
Національний авіаційний університет

Arefieva Olena, Vovk Olha, Dmytryk Khrystyna
National Aviation University

Стаття присвячена дослідженню стратегічних орієнтирів реалізації інноваційного потенціалу підприємств. В умовах безпекових та економічних загроз транспортна галузь потребує інноваційного характеру при реалізації проєктів з відбудови і модернізації. Авторами сформовано внутрішні та зовнішні фактори інноваційного розвитку з урахуванням безпекових та галузевих викликів. Для характеристики внутрішніх факторів ефективності реалізації інноваційного потенціалу транспортних підприємств застосовано ресурсний підхід, що дозволив розкрити організаційні, матеріальні, людські та фінансові, координаційні умови. Зовнішні фактори визначають залежність від галузевих технологій, ринкових умов, а також необхідності реалізації євроінтеграційних цілей. В дослідженні розкрито специфічні стратегічні орієнтири реалізації інноваційного потенціалу за видами транспорту. За кожним видом транспортних послуг описано напрями інноваційних змін та їх вплив на розвиток національної економіки.

Ключові слова: інноваційний потенціал, стратегічні орієнтири, відновлення економіки, модернізація, транспортні підприємства.

The article is the research of strategic guidelines for the implementation of the innovative potential of enterprises. In the context of security and economic threats, the transport sector requires innovation in the implementation of reconstruction and modernization projects. The authors have formed internal and external factors of innovative development, taking into account security and sectoral threats. To characterize the internal factors of the effectiveness of the implementation of the innovative potential of transport enterprises, a resource approach was applied. This allowed the authors to describe organizational, material, human and financial, coordination conditions. External factors determine the dependence on sectoral technologies, market conditions, as well as the need to implement European integration goals. In the aggregate, the environment for the realization of innovative potential focuses strategies on the innovative restoration of transport infrastructure, the search for innovations to restore business processes, staff retention and intellectualization, institutional support. The research reveals specific strategic guidelines for the implementation of innovation potential by type of transport. The directions of innovative changes and their impact on the development of the national economy are described for each type of transport services. The complete blockade of air and sea transport provoked a reorientation of transportation to the automobile and the railway transport. At the same time, the energy problem of automobile transportation has provoked an increase in demand for innovations in energy saving and the spread of electrical technologies. Also, railway transport has become a tool for evacuation transportation and the growth of requests for food transportation. This provoked the realization of innovative potential in the modernization of rolling stock, accelerating the implementation of European standards

for infrastructure. The authors associate further strategic guidelines with the need not only to restore the destroyed infrastructure, but also the need to implement EU standards, introduce energy-saving technologies, innovations in logistics and business processes.

Keywords: innovation potential, strategic guidelines, economic recovery, modernization, transport enterprises.

Постановка проблеми. Рівень забезпечення підприємства інноваційним потенціалом дає можливість оцінити загальний стан інноваційної діяльності та визначити пріоритетні напрямки розвитку у сфері інновацій. Інноваційний потенціал, що в сучасних дослідженнях трактується як сукупність необхідних ресурсів та економічних можливостей для реалізації цілей інноваційного розвитку, потрібно застосовувати на підприємстві для прискорення інтелектуалізації та цифровізації, формування нових конкурентних переваг, постійного вдосконалення та модернізаційної активності.

Транспортна галузь потребує максимальних зусиль щодо адаптації у питаннях створення інноваційних процесів. Визначення можливостей для сприяння реалізації інноваційного потенціалу транспортної сфери забезпечить розвиток як окремих підприємств так й транспортно-логістичної інфраструктури країни в цілому. В залежності від рівня використання інноваційного потенціалу формується думка щодо іміджу, конкурентоспроможності, пристосованості до навколишніх змін та пріоритетів розвитку у обраному напрямку інноваційної діяльності. Окрім цього, при реалізації інноваційного потенціалу досліджуються питання негативних впливів економічних ризиків. В умовах стохастичності й фізичних військових загроз реалізація інноваційного потенціалу спрямовується на забезпечення економічної безпеки та захисту ресурсів й можливостей подальшого розвитку транспортного підприємства, збереження його активів. Проте, євроінтеграційні процеси, інтеграція української транспортної системи у єдиний європейський простір, а також необхідність покриття у форматі мультимодальних перевезень зростаючих потреб в транспортуванні експортованої української продукції, евакуації й повернення населення до європейських країн провокують необхідність імплементації міжнародних стандартів та відповідні модернізаційні зміни. В зазначених тенденціях акумульований у попередні роки інноваційний потенціал транспортних підприємств стає детермінантою модернізації та зміцнення економічних зв'язків у процесах євроінтеграції й відбудови української економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інноваційний потенціал, як об'єкт наукових досліджень, вивчається багатьма українськими вченими: О. Амошею, В. Гейцем, С. Тульчинською, В. Федуловою [1–4]. В основі досліджень лежать праці засновників теорії інноваційного розвитку: Й. Шумпетера, К. Фрімена, Т. Барнса [5–7]. Дослідженнями умов розвитку

інноваційної діяльності в транспортній сфері займалися такі науковці, як: А. М. Гришко, Х. П. Данилків, В. В. Лагодієнко, Т. О. Погорелова, Н. С. Танклевська, О. М. Тимошук, Г. Ю. Кучерук та інші [8–12].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на активне залучення дослідників до дослідження основних питань активізації інноваційного потенціалу, досі є актуальними дослідження його використання у транспортній галузі та активізації при відновленні економічного розвитку.

Постановка завдання. Метою дослідження є обґрунтування стратегічних орієнтирів для ефективної реалізації інноваційного потенціалу транспортних підприємств в умовах відновлення економіки України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний стан інноваційної діяльності транспортних підприємств України потребує систематизації та переосмислення в контексті не лише накопичених модернізаційних завдань, а й з урахуванням відбудови транспортної інфраструктури й структурної перебудови логістичних каналів. З використанням інноваційних технологій у наданні транспортних послуг та модернізації інфраструктури окремі процеси стають більш енерго- і ресурсоефективними, логістично впорядкованими, інтегрованими та цифровізаційно інтелектуалізованішими. Для забезпечення майбутньої конкурентоспроможності та модернізації транспортних підприємств у питаннях інноваційної активності доцільно розрізняти поняття інноваційного потенціалу. Інноваційний потенціал транспортних підприємств, базуючись на взаємодії ресурсів й можливостей інноваційного розвитку, стає інструментом реалізації модернізації, а також конкурентоспроможності. При цьому також необхідно враховувати пріоритетність безпекових викликів, що при наявності ризиків будь-якого характеру, активізують усі акумульовані резерви на їх попередження і мінімізацію.

В зазначених умовах необхідно формалізувати стратегічні орієнтири реалізації інноваційного потенціалу транспортних підприємств та узгодити науково-прикладні завдання при відновленні економіки. Зберігаючи усталені методичні традиції, розглянемо внутрішні та зовнішні фактори впливу інноваційного потенціалу на транспортні підприємства.

Внутрішні фактори реалізації інноваційного потенціалу характеризуються найбільш впливовими управлінськими детермінантами на ефективність транспортних підприємств та базуються на ресурсному підході [9, с. 32; 11, с. 98–107]. У контексті орієнтації на відбудову економіки

внаслідок військових дій та економічних загроз внутрішні фактори реалізації інноваційного потенціалу транспортних підприємств характеризуються:

- організаційні: адаптація персоналу та транспортно-логістичних систем до активних змін, побудова резервних, захисних (страхових) бізнес-процесів; впровадження інформаційно-цифрових методів управління; імплементація міжнародних норм і стандартів;

- матеріальні; технологічне оновлення транспортних засобів та інфраструктури; впровадження модернізованих технологій та підтримка технічних інновацій; рівень механізації та автоматизації процесів, якість і для поточного ремонту;

- людські: фактори, які націлені на нарощування компетенцій, забезпечення безпеки та критичного аналізу інформації, креативності й інноваційного мислення персоналу, здатність освоєння нових задач та вирішення завдань, запобігання ризикам; психологічна стійкість та мотивація для роботи в Україні тощо;

- фінансові: фактори, що формуються на наявності інвестиційного забезпечення; співвідношення власних та залучених коштів; загальної фінансової стабільності та незалежності; доступності фінансових ресурсів; прибутковості транспортних послуг;

- кореляційні : фактори, які пов'язані з роллю споживачів, постачальників та посередників; конкурентоспроможністю та со-конкурентними відносинами; рівнем координації та співпраці з навчально-науковими установами, галузевими об'єднаннями.

Зовнішні фактори впливу інноваційного потенціалу транспортних підприємств на відбудову економіки можемо описати такими характеристиками:

- галузеві та регіональні: фактори, які характеризуються рівнем інноваційного потенціалу галузі, географічним розташуванням, адаптацією до ринкових та безпекових запитів і змін, держана підтримка транспорту та транспортної інфраструктури;

- фактори оточення: активність та ринкові позиції постачальників, споживачів, конкурентів, фінансових та громадських організацій, інноваторів;

- соціально-культурні: фактори, що відповідають за якість життя, соціально-політичні настрої та пріоритети; рівень безробіття та зайнятості, загальний рівень освіти і цифровізації інформації;

- інституційній: нормативно-правове регулювання, законодавче регулювання та діяльність інституцій, а також їх інноваційна політика;

- економічні: фактори, націлені на рівень розвитку економіки країни захищеність інноваційних технологій та активність ринків;

- технологічні: фактори, які характеризують загальний стан та технологічне оновлення транспортної інфраструктури; машинобудівна

промисловість та її економічна активність; рівень технологічного розвитку країни і окремих ринків.

Виділяють ряд комплексних економічних викликів та проблем, котрі негативно впливають на ефективність реалізації інноваційного потенціалу транспортних підприємств:

- стан транспортно-дорожнього комплексу (малі обсяги виконуваних робіт, відсутність заходів по заощадженню ресурсів і технологій, заморожування проєктів через відсутність фінансування);

- падіння рівня попиту на пасажирські та вантажні перевезення, значне зростання вартості перевезень і транспортних послуг, зростання вартості паливно-мастильних та матеріальних ресурсів;

- недостатньо високий рівень якості дорожнього покриття та іншої транспортної інфраструктури, що впливає на обсяги перевезень та перерозподіл інвестицій на поточні ремонтні роботи;

- відсутність ефективних нормативно-правових актів, що змогли б підвищити конкурентоспроможність підприємств транспортної галузі у відносно міжнародних стандартів якості;

- дефіцит необхідного обсягу інвестиційного забезпечення транспортної галузі, особливо в частині реалізації процесів техніко-технологічної модернізації підприємств транспорту.

За офіційними даними стратегічні пріоритети інноваційної діяльності в освоєнні нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування згідно звіту в 2021 відносно 2020 року збільшився на 17,7% [13, с. 20]. Розглянемо більш детально специфіку та напрями реалізації інноваційного потенціалу за окремими сферами транспорту (табл. 1).

Для забезпечення реалізації описаних в табл. 1 напрямів та орієнтирів реалізації інноваційного потенціалу необхідно:

- дотримуватись комплексності при здійсненні дослідження основних проблем окремих видів транспорту;

- формувати науково-технологічне підґрунтя, на основі якого вдосконалюється інноваційна інфраструктура транспортної галузі та розробляються інвестиційні проєкти;

- забезпечити державну підтримку підприємств, які активно впроваджують інноваційну діяльність або постраждали внаслідок військових дій.

Отже, одним із визначальних напрямків діяльності, що сприятиме вдосконаленню транспортної галузі країни та забезпечить ефективне використання можливостей щодо прийняття інноваційних технологічних рішень для підтримки з боку країн-партнерів, є впровадження інноваційних процесів на основі визначення інноваційного потенціалу. Будь-які рішення, що приймаються в умовах виробничо-господарської діяльності щодо інноваційних процесів підприємства повинні підкріплюватись з боку

Таблиця 1

Пріоритетні напрями реалізації інноваційного потенціалу за видами транспорту

Вид транспорту	Напрями реалізації інноваційного потенціалу	Вплив на відновлення економіки
Автомобільний	<ul style="list-style-type: none"> – розбудова та модернізація дорожньої інфраструктури; – логістизація перевезень та включення у всі модифікації мультимодальних перевезень; – необхідність контролю за програмами фінансування інновацій; – пошук технологій енергоефективності 	<ul style="list-style-type: none"> – прискорення доставки товарів; – гнучкість та швидка адаптація до запитів споживачів; – відносно невеликі інвестиції у модернізацію в порівнянні з іншими видами транспорту; – швидка імплементація європейських стандартів
Залізничний	<ul style="list-style-type: none"> – збереження державної власності у критичній інфраструктурі; – лібералізація власності на рухомий склад; – розвиток конкурентних ринків у суміжних послугах; – модернізація інфраструктури під вимоги ЄС. 	<ul style="list-style-type: none"> – залишається частиною критичної інфраструктури та потребує інновацій щодо безпеки евакуаційних перевезень ; – через тимчасову втрату частини інфраструктури, необхідно оптимізувати та раціоналізувати бізнес-процеси; – неузгодженість стандартів залізничної інфраструктури її модернізація дозволить прискорити товарообіг з країнами ЄС.
Водний	<ul style="list-style-type: none"> – через блокаду Чорного і Азовського морів необхідно розвивати річкові транспортні коридори; – модернізація суден спрямовується на енергоефективність і ресурсозбереження; – необхідно розробляти стандарти і тарифи з урахуванням безпекових викликів 	<ul style="list-style-type: none"> – блокада морських перевезень провокує простій та втрату доходів, а тому необхідно шукати інноваційні рішення і переорієнтацію вантажовласників на інші види транспорту, а також розвивати річкові транспортні коридори; – розвиток вантажних перевезень на інших видах транспорту для заповнення ніші водних перевезень.
Авіаційний	<ul style="list-style-type: none"> – закриття неба спочатку через пандемію, а далі й через повномасштабну війну спровокували збитковість та простій цивільної авіації, що активізувало створення інновацій у бізнес-процесах; – простій використовувався для модернізації повітряних суден та інфраструктури, освоєння нових закордонних ринків 	<ul style="list-style-type: none"> – простій у авіаційних перевезеннях та руйнування інфраструктури спровокували майбутній запит на повну відбудову авіаційної сфери, що має здійснюватись на засадах інноватики; – відсутність авіаційних пасажирських перевезень створили нішу для автомобільного та залізничного транспорту; – авіакомпаніях освоюють ринок перевезень ЄС та формують нові компетенції персоналу

Джерело: запропоновано авторами

інвестиційного забезпечення, адже саме на його основі перевіряються можливості введення інновацій на транспортних підприємствах і виникають проблеми, які пов'язані з недостатнім рівнем забезпечення інвестиційними ресурсами.

Розвиток та вдосконалення інноваційного забезпечення транспортної галузі підкріплюється за рахунок:

- розвитку транспортної логістики з активним використанням інноваційних процесів;
- модернізації техніки та технологій в усіх секторах транспортної галузі;
- швидкого рівня залучення прогресивних технологій щодо ремонту та обслуговування техніки та інфраструктури;
- використання інформаційних і навігаційних систем, що створені в умовах інноваційної активності.

Висновки. Нові можливості транспортної галузі України у використанні інноваційного

потенціалу повинні підкріплюватися відповідними інвестиціями, щоб сприяти вдосконаленню та розвитку. Реалізація інноваційного потенціалу є позитивним явищем, яке не тільки забезпечує конкурентні переваги, але і спрямовується на отримання максимально можливого результату та виходу на нові ринки.

Ефективним рішенням використання інноваційного потенціалу у транспортній галузі є створення загальної концепції, яка буде націлена на можливі шляхи підвищення використання інновацій та сприяння міжнародній співпраці для подальшого спільного розвитку. Освоєння та імплементація досвіду європейських партнерів щодо концесійного інвестування у модернізацію транспортної галузі дасть змогу прискорити реалізацію інноваційного потенціалу та узгодити інституційну підтримку для стандартизації технологій і характеристик надання транспортних послуг.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Амоша О. Інноваційний шлях розвитку економіки України: проблеми та рішення. *Економіст*. 2005. № 6. С. 25–33.
2. Геєць В. Інноваційні перспективи України. Харків : Константа, 2006. 272 с.
3. Тульчинська С. О. Перспективи та доміанти розвитку інтелектуально-інноваційної системи регіонів України. Херсон : ПП «Вишемирський В.С.», 2014. 210 с.
4. Федулова І. В. Синергетична еволюційна модель інноваційного розвитку підприємства. *Наукові праці Національного університету харчових технологій*. 2010. № 36. С. 114–118.
5. Burns T., Stalker G. M. The management of innovation. London : Tavistock, 1961. 269 p.
6. Schumpeter J. The Theory of Economic Development. Cambridge : Harvard, 1934.
7. Freeman C. The Economics of Industrial Innovation. *Pinter*. 1974. 470 p.
8. Гришко А. М., Мельник О. А. Перспективи розвитку інноваційної діяльності підприємств в Україні. *Економіка і управління*. 2020. № 34. С. 7.
9. Данилків Х. П. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2018. № 28. С. 31–34.
10. Погорєлова Т. О. Інноваційна діяльність підприємств: проблеми та напрями їх вирішення. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»*. 2017. № 46(1267). С. 87–91.
11. Тимошук О. М., Кучерук Г. Ю., Вовк О. М., Мельник О. В. Якість логістизації транспортних послуг: інвестиційний аспект. Київ : ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2020. 214с.
12. Кучерук Г. Ю., Вовк О. М. Ресурсне забезпечення інвестиційно-інноваційного розвитку потенціалу авіа-підприємства. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. 2015. Вип. 32. С. 91–99.
13. Писаренко Т. В., Кваша Т. К., Паладченко О. Ф., Молчанова І. В., Кочеткова О. П. Реалізація середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня у 2021 році : аналітична довідка. Київ : УкрІНТЕІ, 2022. 95 с.

REFERENCES:

1. Amosha O. (2005) Innovatsiynyy shlyakh rozvytku ekonomiky Ukrayiny: problemy ta rishennya [Innovative way of economic development of Ukraine: problems and solutions]. *Economist*, no. 6, pp. 25–33. (in Ukrainian)
2. Geets V. (2006) Innovatsiyni perspektyvy Ukrayiny [Innovative prospects of Ukraine]. Kharkiv: Konstanta. (in Ukrainian)
3. Tulchynska S. (2014) Perspektyvy ta dominanty rozvytku intelektualno-innovatsiinoi systemy rehioniv Ukrayiny [Prospects and dominants of the development of the intellectual and innovative system of the regions of Ukraine]. Kherson: PP "Vyshemyrskyi V.S.". (in Ukrainian)
4. Fedulova I. V. (2010) Synerhetychna evoliutsiina model innovatsiinoho rozvytku pidpriemstva [Synergistic evolutionary model of innovative development of the enterprise]. *Scientific works of the National University of Food Technologies*, no. 36, pp. 114–118. (in Ukrainian)
5. Burns T., Stalker G. M. (1961) The management of innovation.
6. Schumpeter J. (1934) The Theory of Economic Development.
7. Freeman C. (1974) The Economics of Industrial Innovation. *Pinter*.
8. Grishko A. M. & Melnik O. A. (2020) Perspektyvy rozvytku innovatsiynoyi diyal'nosti pidpriyemstv v Ukrayini. [Prospects for the development of innovative activities of enterprises in Ukraine]. Kyiv: Economics and Management. (in Ukrainian)
9. Danilkiv H. P. (2018) Innovatsiynyy rozvytok transportnoyi systemy Ukrayiny. [Innovative development of the transport system of Ukraine]. *Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine*, no. 38, pp. 31–34. (in Ukrainian)
10. Pogorelova T. O. (2017) Innovatsiyna diyal'nist' pidpriyemstv: problemy ta napryamy yikh vyrishennya [Innovative activity of enterprises: problems and directions of their solution]. *Bulletin of the National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute"*, no. 46 (1267), pp. 87–91. (in Ukrainian)
11. Tymoshchuk O. M., Kucheruk H. Yu. & Vovk O. M. et al. (2020) Yakist lohistyzatsii transportnykh posluh: investytsiyniy aspekt [Quality of logistics of transport services: investment aspect]. Kyiv: TOV "SIK HRUP UKRAINA". (in Ukrainian)
12. Kucheruk H. Yu., Vovk O. M. (2015) Resursne zabezpechennja investycijno-innovacijnogho rozvytku potentsialu aviapidpriyemstva *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu*, vol. 32, pp. 91–99. (in Ukrainian)
13. Pysarenko T. V., Kvasha T. K. & Paladchenko O. F. at al. (2022) Realizacija serednjostrokovykh priorytetnykh napryamiv innovacijnoji diyal'nosti zaghaljnoderzhavnogho rivnja u 2021 roci: analitychna dovidka. Kyiv: UkrINTEI. (in Ukrainian)