

УДК 336.1
UDC 336.1

ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА ЯК НЕОБХІДНА ПЕРЕДУМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Бабич Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

INNOVATIVE COMPONENT AS A CONDITION FOR PROVIDING THE COMPETITIVE ABILITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY'S ENTERPRISES

Babich L.M., Candidate of economics Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ИННОВАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ КАК НЕОБХОДИМАЯ ПРЕДПОСЫЛКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Бабич Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми. Забезпечення конкурентоспроможності підприємства як здатності до ефективної фінансово-господарської діяльності із високим рівнем прибутковості за умов конкурентного ринку завжди є актуальним питанням для кожного підприємства. За сучасних умов економічного розвитку відсутність розробленої стратегії підвищення конкурентоспроможності підприємства заважає ефективно розвиватись і відповідно займати достойне місце на ринку, для якого все більше характерним є зростаючий рівень технічних і технологічних вимог щодо виробництва товарів, виконання робіт чи надання послуг. З огляду на зазначене тільки цілеспрямоване формування інноваційного потенціалу і його використання для розвитку інноваційно-інвестиційних процесів може створити необхідні передумови для забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розвиток інноваційної теорії в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств внесли зарубіжні і вітчизняні вчені: Ю.М.Бажал[1], Я.Б.Базиліук[2], З.С.Варналій[3,4], М.П.Денисенко[5], Я.А.Жаліло[6], Л.І.Федулова[7,8], М.Е.Портер[11], Й.А.Шумпетер[12]. Незважаючи на значний арсенал розробок в теорії стосовно місця і ролі інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності багато питань ще залишаються дискусійними і потребують подальших досліджень окремих галузей економіки, особливо такої мало вивченої в аспекті інноваційного розвитку та конкурентоспроможності галузі як транспортна.

Мета і завдання дослідження. Метою статті є дослідження сучасного стану, проблем та завдань формування інноваційного розвитку в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі.

Виклад основного матеріалу. За сучасних економічних умов транспортні послуги забезпечують підвищення ефективності суспільного виробництва, створюють необхідні передумови для раціонального розподілу виробничих сил на теренах України, що дозволяє забезпечувати поступальний розвиток таких провідних вітчизняних галузей як машинобудування, харчова та легка промисловість, сільське господарство, торгівля та ін. А подальший розвиток туризму, що стає все більш актуальним для України і разом з тим не менш важливим джерелом доходів бюджету, неможливо дедалі навіть уявити без транспортних засобів, оснащених засобами відповідно до міжнародних стандартів переміщення і комфорту. Те ж саме стосується і послуг як громадського надземного, підземного, повітряного, водного транспорту, який щоденно має забезпечувати громадянам країни відповідні умови для вирішення власних ділових чи культурних потреб, так і послуг врешті всіх видів транспорту, що здійснюють перевезення різних видів вантажів відповідно до призначення і прийнятих зобов'язань.

Таким чином, на сьогодні транспорт як окрема галузь став тією важливою взаємооб'єднуючою сферою, завдяки провідним фірмам і підприємствам якої повинно здійснюватися якісне з урахуванням сучасних технічних вимог і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів та надавання різних видів новітніх послуг по ремонту і обслуговуванню транспортних засобів. Все це вимагає проведення постійного грамотного моніторингу щодо запровадження інновацій на транспорті у

країнах з розвинутою ринковою економікою, що дозволить формувати ефективне інформаційне забезпечення для розробки стратегії і напрямів проведення вітчизняних інноваційних досліджень.

Загалом постійне просування у використанні інновацій на транспорті, як нам видається, не лише створюватиме необхідне забезпечуюче середовище, в якому досягається виконання бізнесових зобов'язань, а і дозволить підтримувати рівень, при якому досягатиметься оптимальне збалансування фінансових інтересів всіх учасників розподільчих процесів, що і сприятиме конкурентоспроможності вітчизняних товарів, робіт, послуг і разом з тим – формуванню засад і ресурсів для поступового переходу до інноваційного укладу технологічного розвитку країни.

Сучасна економічна теорія в царині конкурентоспроможності ґрунтується на основних принципах, головним чинником у динаміці якої є наукові розробки інновацій, мотивація до застосування яких має знаходити реалізацію у інноваційно-інвестиційних процесах підприємств. Основні положення цих теоретичних засад були сформульовані австрійським вченим Й.А.Шумпетером, який по-суті став фундатором одної із чотирьох концепцій щодо конкурентоспроможності національної економіки, а саме інноваційної концепції, яка ґрунтується на здатності країни швидко пристосовуватись до змін, розробляти інновації та розробляти нововведення. Зокрема цей автор чітко вказав на зв'язок між отриманням доходу й упровадженням інвестицій, вважаючи основною рисою успішного підприємця здатність до новаторства. Ефективно використовуючи технічні, технологічні, організаційно-управлінські та маркетингові нововведення, підприємство чи установа домагається змін у розширеному циклі виробництва товарів чи послуг, які можуть забезпечити їй додатковий дохід і підвищити рівень платоспроможності. Вважається, що саме Й.А.Шумпетер надав найбільш обґрунтоване визначення інновацій розуміючи під цим терміном зміну з метою впровадження і використання нових видів споживчих товарів, нових виробничих і транспортних засобів, ринків і форм організації в промисловості[12].

Таким чином, інновація як категорія має свою історію впродовж останнього століття, в Україні офіційного статусу інновація набула лише на початку 2000-х років. Так, згідно із Законом України “Про інноваційну діяльність”, інновації – це новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоспроможні технології, продукції, або послуги, а також організаційно-технічні рішення – виробничі, адміністративні, комерційні та інші, що поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери[11]. Обґрунтовуючи поняття інновації з урахуванням специфіки транспортної галузі, слід виходити з того, що нововведення мають поширюватись на різні види вантажних і пасажирських перевезень та сервісних послуг, що надаються транспортними підприємствами. Тому для транспортних підприємств інновації – це принципове удосконалення існуючих, або нові способи надання транспортних і сервісних послуг, які є результатом міжнародних чи вітчизняних науково-дослідних розробок та інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства, компанії, фірми і передбачають застосування нововведень в процесі обслуговування клієнтів.

Про роль інновації у забезпеченні запланованого фінансового результату підприємства та конкурентоспроможності наголошували і такі автори як М.П.Денисенко, З.С.Варналій, Л.І.Федулова, які прийшли в свій час до висновку, що в сучасному світі, де головними господарюючими суб'єктами стають великі структури, діяльність яких започаткована на принципах інтеграції і диверсифікації, виникатиме все більша потреба у реалізації потенційних можливостей цих структур щодо організації інтеграції різних стадій інноваційних процесів, залучення для цього необхідних фінансових ресурсів та забезпечення на цій основі їх лідерських позицій економічного розвитку у конкурентному середовищі[3,5,7]. Тільки великим підприємствам та компаніям завдяки значній економічній потужності у забезпеченні масштабного виробництва чи надання послуг вдасться вкласти значний капітал в наукові інноваційні розробки та в реальні інвестиції для запровадження нових технологій, високотехнічного і ефективного обладнання, тобто використання нового, більш якісного продукту, що створює умови для подальшого підвищення якості транспортних послуг, а, значить, і конкурентоспроможності відповідного підприємства. Саме завдяки можливостям великих акціонерних компаній в Китаї та в Японії створені та запровадженні, наприклад, такі нововведення, що дозволяють розглядати залізничний як надшвидкісний вид транспорту для перевезення пасажирів, адже нова конструкція поїздів, що забезпечує кращу аеродинаміку за рахунок полегшеного обтікання повітря навколо гостроносої форми локомотива, закритих прийомів для зціплень вагонів та більш ефективного використання палива, надає можливість розвивати швидкість поїзда понад 300 км/год. Зрозуміло, що тепер пасажирам у комфортних вагонах, оснащених засобами постійного мобільного зв'язку та інтернетом, вдасться долати відстані набагато швидше, ніж навіть літаками, не витрачаючи при цьому часу на реєстрацію та дорогу до аеропорту. А така велика шведська компанія як Volvo завдяки постійним інноваційним розробкам забезпечує стабільне покращення якісних характеристик своїх автомобілів, останні модифікації яких особливо відрізняються високим рівнем надійності

ходової складової, стійкістю щодо умов бездоріжжя, комфортними умовами салону, легкістю управління та високим попитом у покупців. З урахуванням досвіду визнається, що для розвитку інноваційно-інвестиційних процесів в транспортній галузі найбільш прийнятною формою ведення бізнесу є концерн, на зразок Toyota, який крім транспортних об'єднує також і промислові підприємства, торгові фірми, банківські установи, забезпечуючи можливість успішного збалансування спільних зусиль у впровадженні інноваційних процесів, проведенні цілісного моніторингу з відповідним корегуванням умов та ризиків щодо їх реалізації. Зокрема не можна не відмітити, що такий великий концерн, практикує широке застосування з метою нівельовання фінансових ризиків послуги каршеринг, тобто надання короткострокової оренди автомобілів в межах міста, або недалеко за його межами з погодинною чи по хвилинною оплатою. Ця послуга є популярною серед пасажирів, адже надає можливість повернути автомобіль в будь-якому із пунктів обслуговування і головне – економити на власному транспортному засобі.

В цілому ж для України створення потужних великих структур, які б об'єднували інтереси та інноваційний потенціал (під інноваційним потенціалом слід розуміти систему всіх видів ресурсів, що можуть бути використані в процесі інноваційно-інвестиційної діяльності, а інноваційна активність характеризує рівень інтенсивності такої діяльності та можливості використання інноваційного потенціалу) у підприємств різних галузей в тому числі і транспорту, мотивованих на впровадження інновацій, є надто актуальними завданнями сьогодення. Однак не можна не враховувати, що за темпами доведення науково-технічної розробки до комерційної реалізації малі інноваційні структури часто випереджають навіть такі великі структури як ТНК, до того ж вони є також активними користувачами інноваційних продуктів. За цих умов держава і надалі повинна фінансово підтримувати розвиток малого бізнесу, включаючи і транспортну галузь.

З точки зору експертів сприйнятливість підприємства до інновацій визначається такими внутрішніми і зовнішніми чинниками:

- технологічною специфікою (ступенем інтегрованості технологічного процесу і можливістю його вдосконалення);
- еластичністю ринку і перспективністю продукту;
- фінансовим становищем підприємства;
- ринковою стратегією підприємства;
- суб'єктивними чинниками (підприємливість та гнучкість керівництва);
- віком підприємства чи фірми [1].

Як випливає з наведеного переліку, найбільш сприятливими внутрішніми і зовнішніми умовами для формування інноваційного потенціалу транспортного підприємства має бути належний рівень його фінансового стану, досвід менеджменту у формуванні стратегії, а також ступінь розвитку ринкових умов, при чому разом із політикою держави щодо стимулювання інноваційних процесів.

Слід відмітити, що, якщо на початку 2000 років розвиток ринкової економіки в Україні супроводжувався певним поживаленням у сфері інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств, то усередині минулого десятилітнього періоду частка підприємств, які здійснювали інновації, скоротилась майже вдвічі і складала на кінець 2010р. не більше 15%. На сьогодні ситуація дещо погіршилась: упродовж 2012-2014рр. питома вага інноваційно-активних підприємств у загальній кількості обстежених становила 14,6%, в тому числі 6% - це підприємства, що займалися технологічними інноваціями (продуктові та/або процесові), 5,1% - нетехнологічними (організаційні та/або маркетингові), 3,5% технологічними і нетехнологічними інноваціями. Що ж стосується транспорту (включаючи складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність), то із загальної кількості обстежених підприємств, що активно займаються інноваціями, склали всього 7,3%, при цьому - 2,9% це ті підприємства, що запроваджували саме технологічні інновації. В цей період найвищий рівень інноваційної активності спостерігався серед великих підприємств із зайнятістю 250 осіб і більше[10]. Зрозуміло, що особливо в останній період за умов ведення антитерористичної операції на Сході України можливості для активізації інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств зменшуються. Єдине, що для підтримки армії багато винахідників у сфері транспорту самостійно модернізують машини, обладнання і танки із застосування нових навіть і наноматеріалів і доставляють їх на лінію бойових дій. З іншої точки зору сповільнення інноваційно-інвестиційної діяльності в значній мірі пояснюється відсутністю стимулюючих заходів, які б зацікавлювали розробку і запровадження інноваційних продуктів як на підприємствах транспорту, так і промисловості та інших галузей економіки.

Принагідно слід зазначити, що нестабільна ситуація в країні в значній мірі ускладнює достовірність оцінки щодо попиту на інноваційну продукцію навіть на недовготривалу перспективу. Інколи необхідність у такій продукції може зникати ще до її появи на ринку. А з урахуванням й

недостатнього досвіду більшості транспортних підприємств у проведенні маркетингових досліджень зазначені фактори стають серйозною перешкодою щодо впровадження нових технологій та технічних засобів у цій галузі. Все це свідчить про достатньо низький інноваційний потенціал підприємств транспорту, що, в свою чергу, стримує ефективність використання як власних, так і позикових фінансових ресурсів, які мають направлятися на інноваційний розвиток.

Прикладом таких обставин може бути, зокрема, ПАТ “ЧАС” (“Чернігівавтосервіс”), що займається транспортними перевезеннями і виконує ремонтні послуги, де через відсутність необхідних інноваційних джерел рівень зносу основних засобів складав на кінець 2014р. майже 80%. Низький рівень фінансового планування в контексті ресурсного забезпечення інноваційної діяльності і необґрунтованість фінансової стратегії та інші негативні чинники особливо в останні роки стримували інноваційно-інвестиційний розвиток, в результаті чого підприємство навіть не змогло забезпечити на належному рівні свою прибутковість. Щоб зберегти хоча б стабільність в отриманні прибутку, даному транспортному підприємству необхідно на основі ефективного використання всіх складових менеджменту забезпечити поступове збільшення обсягів виручки від реалізації разом із формуванням зростаючих обсягів прибутків за всіма видами послуг і робіт. Тоді можна очікувати, що більша частка нерозподіленого прибутку, буде спрямовуватись на поповнення інноваційного потенціалу. Отже підприємству ПАТ “ЧАС” необхідно посилити увагу щодо менеджменту в усіх напрямках своєї діяльності, в тому числі і інноваційно-інвестиційної.

Таким чином, серед зазначених сприятливих факторів щодо розвитку інноваційно-інвестиційних процесів у транспортній галузі одним з першочергових слід вважати рівень менеджменту, адже тільки з усвідомленням керівництвом підприємства щодо ключового використання інноваційного потенціалу як об'єкта управління, можна формувати поточні, стратегічні плани, організаційні форми і проекти застосування різних джерел інноваційних ресурсів із включенням їх у фінансову стратегію розвитку підприємства, збільшуючи при цьому можливості використання інновацій для забезпечення необхідного рівня конкурентоспроможності. Успішність же інноваційного менеджменту на підприємстві залежить в першу чергу від рівня фахової підготовки менеджерів з формування інноваційної стратегії підприємства та їх навичок і розуміння своєчасності правильного застосування науково-методичного інструментарію в реалізації цієї стратегії. Основними ж мотиваційними принципами фінансової підтримки у стимулюванні впровадження інновацій на підприємстві, крім застосування премій, підвищених зарплат, присвоєння почесних звань, тощо, мають бути і такі як всебічна підтримка творчої діяльності новаторів, а також забезпечення прямого зв'язку між рівнем стимулювання працівників і кінцевими результатами інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства. Такі заходи, на нашу думку, створюватимуть відчутний ефект, адже на сьогодні чи не найвагомішою перешкодою щодо розвитку інноваційної діяльності є низький рівень заробітної оплати праці і тих фахівців, що створюють, і тих, що впроваджують інновації у транспортній галузі. Зазначені стимулюючі заходи особливо тісно можна взаємоузгоджувати з результатами в рамках реалізації інвестиційних програм (проектів), що формуються на основі системи завдань інноваційного розвитку і окремих галузей, і окремих регіонів та виконання яких здійснюється на основі бюджетного фінансування. Оскільки інновації так і не стали засобом підвищення конкурентоспроможності серед підприємств транспорту, обсяги державного фінансування мають визначатись у складі захищених статей бюджету України.

Зрозуміло, що нагальною загальнодержавною потребою є забезпечення конкурентоспроможності передусім у пересувній військовій техніці, де інновації вирішують переваги країни в озброєнні. Саме ефективність механізмів економічної винагороди новатора, який інвестує свої ресурси в науково-технічну діяльність щодо розвитку військової техніки та пересувних транспортних засобів створює можливість рівно вигідної конкурентної взаємодії малого і великого бізнесу в інноваційних процесах[4,8]. Все це потребує комплексного підходу, адже сучасна транспортна послуга об'єднує складні зв'язки економічних відносин між виробниками і споживачами, тому інноваційні ідеї та інноваційні проекти мають реалізуватися на основі прогресивних управлінських, інформаційних та електронних інструментів, забезпечуючи високий рівень технологічної взаємодії, відповідальності учасників та розподілу ризиків на всіх етапах створення і впровадження нововведення.

Тому головним завданням інноваційної політики держави має стати забезпечення збалансованої взаємодії наукового, технічного і виробничого потенціалів, розробка і впровадження механізмів активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств, і інших суб'єктів господарювання, і врешті – поширення інновацій в усі сфери національної економіки. Цілеспрямована державна політика має орієнтуватись на підтримку цілісного інноваційно-інвестиційного процесу – від наукової розробки до інвестування виробника.

В першу чергу державна підтримка на зразок таких країн як Польща, Іспанія, Португалія, Франція, Австрія та ін. має бути спрямована на розробку сучасних наукових програм які доцільно, як зазначалось, фінансувати коштами Державного та місцевих бюджетів через надання податкових пільг. Це можуть бути програми пільгового фінансування логістичних перевезень, автомобілебудування, використання нових, більш сучасних марок машин із інтелектуальними елементами інноваційної новизни, адже сучасні автомобілі стають комп'ютерами практично в той же спосіб, що і обчислювальна техніка. Тому невдовзі можна очікувати на створення зовсім нових галузей промисловості для обслуговування інтелектуальних автомобілів нового покоління на базі нової навігаційної системи із застосуванням новітніх технологій будівництва і утримання автомобільних доріг, тощо.

Проте, державна підтримка не може повністю замінити недержавне фінансування, вона має стати лише “ пусковим механізмом інноваційної активності ” через потенціал джерел приватного фінансування на базі розвитку малого інноваційного підприємництва, що, в свою чергу, повинно давати поштовх для розвитку наукомістких великих корпорацій, утворюючи при цьому передумови успішної реалізації всіх стадій інноваційного циклу. Заохочувати цей процес держава має так само, як і підтримувати дослідження і наукові розробки.

Розглядаючи впродовж останніх років проблему конкурентоспроможності як загально економічну, окремі фахівці акцентують увагу на тому, що стратегія підвищення конкурентоспроможності національної економіки, в тому числі і в частині інноваційно-інвестиційного розвитку, повинна реалізуватись і на державному, і на виробничому та громадському рівнях, на кожному з яких необхідно узгоджувати комплекс питань стосовно формування конкурентоспроможної економіки[2с 98]. Зокрема, на виробничому рівні вважається за необхідне “опрацювати” питання, які стосуються специфіки функціонування кожного підприємства (або групи підприємств) з метою визначення потреб для запровадження стимулювальних форм підвищення технічного рівня та підвищення ефективності функціонування. При цьому варто зазначити, що останнім часом набули поширення комплексні рейтинги щодо оцінки інноваційної спроможності та інвестиційної привабливості [4]. Для транспортного підприємства можна було б запропонувати такі індикатори стосовно оцінки його інноваційно-інвестиційної діяльності:

- рівень рентабельності – 30%;
- стан заборгованості – 10%;
- рівень платоспроможності – 10%;
- рівень зносу основних засобів – 10%;
- рівень ділової активності – 10%;
- здатність до впровадження інновацій – 30%.

Ці показники визначаються експертним або розрахунково-аналітичним шляхом, вони вимірюються у відсотках або у коефіцієнтах і у сумі складатимуть відповідно 100% або 1. Оскільки інноваційні чинники значно більше впливають на конкурентоспроможність підприємства, а рівень прибутковості напряму впливає на формування інноваційного потенціалу, то за сучасних умов переходу від інвестиційно до інноваційно-керованої економіки частку інноваційного чинника яка передбачає ресурсний потенціал, мотивацію до інноваційного розвитку, ступінь організації інноваційного менеджменту, пропонується розглядати на рівні 30%. Далі за десятибальною шкалою (значення 5 балів надається показнику, що є меншим за базовий, 10 балів – на рівні базового, 15 балів – значення показника, що вищий за базовий), кожний з показників зважується відповідно до його значущості і внеску до підсумкової оцінки. Проте, запропонований підхід може бути лише певним орієнтиром щодо оцінки попиту на новачі для транспортних підприємств у загальній структурі попиту підприємств різних галузей економіки.

Загалом же попит на інновації визначається державною фінансовою політикою, макроекономічною ситуацією, діловою активністю, ефективністю механізму щодо прав інтелектуальної власності, що в кінцевому підсумку і визначатиме формування інноваційного потенціалу і держави, і підприємств для подальшої їх співпраці на основі державно-приватного партнерства у царині інноваційно-інвестиційного розвитку. В цьому аспекті доцільно провідному фінансовому органу країни, що відповідає за розробку державної фінансової політики, повернути функції щодо розробки етапів і заходів у досягненні конкретної мети – формуванні інноваційно-інвестиційної моделі розвитку, що доцільно розглядати як ключовий напрям стратегії економічного розвитку України. Дієвим інструментом у створенні такої моделі має стати національна інноваційна система (НІС), що охоплюватиме комплекс конкретних державних механізмів стосовно розвитку науково-технічного потенціалу, джерел фінансування інноваційних процесів, та науково-виробничої і матеріальної бази щодо впровадження нововведень. Подальшу побудову НІС доцільно проводити з

урахуванням інноваційної стратегії розвитку кожної галузі, що передбачає створення відповідних елементів сучасної інноваційної інфраструктури – технополісів, бізнес-центрів, венчурних фондів, кластерів, тощо. Інноваційна система, як і інноваційно-інвестиційна модель має функціонувати в рамках досконалої нормативно-правової бази, всі складові якої раціонально об'єднати у Інноваційному кодексі в контексті гармонізації цього документу з інноваційним законодавством ЄС.

Висновки. Отже, інноваційна спроможність і технологічна готовність як інтегрованість технологічного процесу щодо вдосконалення для кожного підприємства є не просто невід'ємною, а і пріоритетною та вагомою складовою у забезпеченні його конкурентоспроможності на внутрішньому і зовнішньому ринках. Однак в Україні частка інноваційно-активних підприємств, в тому числі і на транспорті, зменшуються. Проте, зрозуміло, що в перспективі разом і з структурними змінами у виробничих процесах, а, значить, і на транспортних перевезеннях, роль інновацій все більше зростатиме. Тому конкурентоспроможність транспортного підприємства має оцінюватись за відповідною шкалою з урахуванням його потенціалу щодо інноваційного розвитку.

В цілому ж конкурентоспроможність транспортного підприємства, компанії, фірми слід розглядати, на нашу думку, як здатність створювати такі умови свого господарювання, що забезпечуватимуть необхідні фінансові можливості активізувати інноваційну діяльність для стабільного підвищення якості різних видів транспортних послуг, адаптованих до міжнародних стандартів і внутрішнього попиту, і які за ціновими, неціновими (в тому числі і екологічними) характеристиками стануть для споживачів більш привабливими, ніж ті, що надаються конкурентами.

Очікувати ефективних результатів щодо розвитку інноваційної активності підприємств можна лише за умов створення ефективної національної інноваційної системи (НІС), яка є результатом складного комплексу відносин і взаємозв'язків між усіма учасниками інноваційного процесу в країні, що створюють, накопичують, поширюють та використовують нові знання і тим самим забезпечують високий рівень конкурентоспроможності на міжнародному рівні. Таким чином, запровадження НІС може створити необхідні передумови щодо поетапної реалізації завдань у побудові інноваційної моделі розвитку і загалом – у формуванні цивілізованого конкурентного ринкового середовища в Україні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бажал Ю.Л. Економічна теорія технологічних змін. – К.:Заповіт. 1996. – с.129-130.
2. Базилюк Я.Б. Конкурентоспроможність національної економіки: сутність та умови забезпечення. Монографія. – К.: НІСД. 2002. – 132с.
3. Варналій З.С., Гармашова О.П. Конкурентоспроможність національної економіки: проблеми та пріоритети інноваційного забезпечення. Монографія. – К.: Знання України. 2013 – 387с.
4. Варналій З.С. Конкуренція і підприємництво: Монографія/З.С.Варналій. – Київ.: Знання України, 2015-463с.
5. Денисенко М.П. Сучасні проблеми інноваційного розвитку економіки України/ М.П.Денисенко, І.В.Воронков// Проблеми науки. – 2013. - №5. – с. 13-18.
6. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації/ Я.А.Жаліло. Я.Б.Базилюк та ін. За ред. Я.А.Жаліла. – К.:НІСД, 2005. – 388с.
7. Корпоративні структури в національній інноваційній системі України/За ред. д-ра екон.наук Л.І.Федулової. – К.: вид-во Укр ІНТЕІ, 2007. – 812с.
8. Технологічний імператив стратегії соціально-економічного розвитку України: Монографія/За ред. Л.І.Федулової: НАН України; Ун-т економіки та прогнозування. – К., 2011. – 656с.
9. Обстеження інноваційної діяльності в економіці України за період 2012-2014рр.(за міжнародною методологією), №5, 2015.
10. Про інноваційну діяльність. Закон України від 04.07.2002 №40-IV[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.vada.gov.ua/lavs/show/40-15>.
11. Портер М.Є. Конкуренція/М.Є.Портер; [пер.с англ. О.Л.Пелявського], - Москва: Вільям, 2006-285с.
12. Шумпетер Й.А. Теория экономического развития: исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры/Й.А.Шумпер.-М.:Прогресс, 1982. – 456с.

REFERENCES

1. Bazhal Y.L. The economic theory of technological change. - K.: Testament. 1996. - s.129-130. (Ukr)
2. Bazyliuk Y.B. The competitiveness of the national economy: the nature and conditions of support. Monograph. - K.: NISS. 2002. - 132s. (Ukr)

3. Varnaliy Z.S., Garmashova AP Competitiveness of the National Economy: Problems and Priorities of innovative software. Monograph. - K.: Knowledge Ukraine. 2013 - 387s.
4. Varnaliy Z.S. Competition and Entrepreneurship: Monograph / Z.S.Varnaliy. - Ukraine Kyiv.: Knowledge, 2015-463s. (Ukr)
5. Denisenko M.P. Modern problems of innovation development of economy of Ukraine / M.P.Denysenko, I.V.Voronkov // Problems of science. - 2013. - №5. - with. 13-18. (Ukr)
6. The competitiveness of Ukraine's economy under globalization / Ya.A.Zhalilo. Ya.B.Bazylyuk and others. Ed. .. Ya.A.Zhalila. - K.: NISS, 2005. - 388s. (Ukr)
7. The corporate structure of the national innovation system in Ukraine / Ed. Dr. ekon.nauk L.I.Fedulovoyi. - K.: publishing house Ukr inte, 2007. - 812s. (Ukr)
8. Technological imperative of socio-economic development of Ukraine: Monograph / Edited. L.I.Fedulovoyi: NAS of Ukraine; University of Economics and Forecasting. - K., 2011. - 656s. (Ukr)
9. A survey of innovation in the economy of Ukraine for the period 2012-2014. (For international methodology), №5, 2015. (Ukr)
10. On innovation. Law of Ukraine of 04.07.2002 №40-IV [electronic resource]. - Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>. (Rus)
11. Porter, ME Competition / M.Ye.Porter; [per.s Eng. O.L.Pelyavskoho] - Moscow: William, 2006-285s. (Ukr)
12. YA Schumpeter Theory ekonomycheskoho development Investigation predprynmatelskoy profits, capital, credit, interest and conjuncture cycle / Y.A.Shumper.-M.: Progress, 1982. - 456s. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бабич Л.М. Інноваційна складова як передумова забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі / Л.М.Бабич // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті запропоновано використання системного підходу щодо підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі на основі запровадження мотиваційних заходів в системі державного управління щодо активізації інноваційної діяльності

Об'єктом дослідження є інноваційні процеси на підприємствах транспортної галузі.

Мета роботи – розробки рекомендацій щодо формування інноваційно-інвестиційного розвитку в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі.

Метод дослідження – аналіз та теоретико-методичне обґрунтування засад щодо ефективного впровадження інновацій на підприємствах транспортної галузі.

Розглянуті і запропоновані індикатори стосовно оцінки інноваційно-інвестиційної діяльності на діючих транспортних підприємств, як передумови щодо подальшого підвищення рівня їх конкурентоспроможності. Обґрунтовані пропозиції стосовно запровадження окремих державних засобів впливу з посилення інноваційної активності підприємств транспортної галузі та розробки ефективної національної інноваційної системи як дієвого інструменту у формуванні інноваційної моделі розвитку та цивілізованого конкурентного ринкового середовища в Україні.

Результати статті можуть бути використані при формуванні концептуальних засад організації інноваційно-інвестиційного розвитку та конкурентоспроможності на підприємствах транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЇ, ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІННОВАЦІЙНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПРОЦЕС, ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ.

ABSTRACT

Babich L.M. An innovative component as a precondition for the competitiveness of enterprises providing transport industry. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article proposes the use of systemic campaign in increasing of the competitive ability of transport enterprise through the introduction of incentive measures in public administration activation of innovation.

The object of the study is innovative processes at the enterprises of transport enterprise.

Purpose - to develop recommendations for the formation of innovation and investment development in the context of the providing competitive ability of transport enterprise.

Method of research - analysis of theoretical and methodological foundations of effective implementation of innovation in transport enterprise.

Considered and proposed indicators to measure innovation and investment activities in existing transport enterprises as a condition to further improve their competitive ability. Substantiated proposals

about use of specific funds to strengthen state influence innovation activity of the transport enterprises and creating an effective national innovative system as a real tool in the formation of an innovative model of development and civilized competitive market environment in Ukraine.

Results of the article can be used to develop the conceptual framework of innovation and investment development of the transport enterprises.

KEY WORDS: INNOVATION, INNOVATION MANAGMENT, INNOVATION POTENTIAL, INNOVATION PROCESS, INNOVATION AND INVESTMENT DEVELOPMENT. COMPETITIVE ABILITY.

РЕФЕРАТ

Бабич Л.Н. Инновационная составляющая как предпосылка обеспечения конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли. / Л.Н.Бабич // Вестник Национального транспортного университета. Серія «Економічні науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье предлагается использование системного подхода в повышении уровня конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли на основе внедрения мотивационных мероприятий в системе государственного управления активации инновационной деятельности.

Объектом исследования являются инновационные процессы на предприятиях транспортной отрасли.

Цель работы – разработка рекомендаций по формированию инновационно-инвестиционного развития в контексте обеспечения конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли.

Метод исследования – анализ и теоретико-методическое обеспечение основ эффективного внедрения инноваций на предприятиях транспортной отрасли.

Рассмотрены и предложены индикаторы оценки инновационно-инвестиционной деятельности на действующих транспортных предприятиях как предпосылки для дальнейшего повышения уровня их конкурентоспособности. Обоснованы предложения относительно использования отдельных средств государственного влияния для усиления инновационной активности предприятия транспортной отрасли и создания эффективной национальной инновационной системы как действенного инструмента в формировании инновационной модели развития и цивилизованной конкурентной рыночной среды в Украине.

Результаты статьи могут быть использованы при разработке концептуальных основ организации инновационно-инвестиционного развития транспортных предприятий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИННОВАЦИИ, ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИННОВАЦИОННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЦЕСС, ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ.

АВТОР:

Бабич Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Фінанси, облік і аудит», e-mail: fin2006@ukr.net, тел. +380972727535, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424

AUTHOR:

Lyudmila Babich, PhD, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of "Finance, accounting and audit", e-mail: fin2006@ukr.net, tel .. 380 972 727 535, Ukraine 01010, m. Kyiv, str .. Suvorov 1, k. 424.

АВТОР:

Бабич Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Финансы, учет и аудит», e-mail: fin2006@ukr.net, тел .. +380972727535, Украина 01010, г. Киев, ул .. Суворова 1, к. 424

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Юхименко П.І. доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки і управління, професор кафедри фінансів, м. Біла Церква.

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіки», м. Київ, Україна

REVIEWER:

Yukhimenko P.I. Doctor of Economics, Professor Belotserkovsky Institute of Economics and Management, Professor of Finance, m. Bila Cerkva.

Grechan A.P., Doctor of Economics, professor, National Transport University, Professor of "Economics", m. Kyiv, Ukraine