

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ



**МІЖНАРОДНА КОНФЕРЕНЦІЯ  
УПРАВЛІННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСАМИ ТА  
ТЕХНОЛОГІЧНИМИ ІННОВАЦІЯМИ В  
СУЧАСНИХ УМОВАХ  
ТА В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД**



**10-11 ЖОВТНЯ  
2023  
ТЕЗИ  
ДОПОВІДЕЙ**  
Частина I

ISBN:978-966-632-320-3 (Online)  
DOI: 10.33744/978-966-632-320-3-2023

Міністерство освіти і науки України  
ДНУ «Інститут модернізації змісту освіти»  
Національний транспортний університет  
Університет Альмерії (Іспанія)  
Університет Валенсія (Іспанія)  
Університет сталого розвитку Еберсвальде (Німеччина)  
Жешувський технологічний університет (Польща)  
Сілезька Академія (Польща)  
Вільнюський технічний університет імені Гедимінаса (Литва)  
Каунаський університет прикладних наук (Литва)

Міжнародна наукова конференція  
УПРАВЛІННЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСАМИ  
ТА ТЕХНОЛОГІЧНИМИ ІННОВАЦІЯМИ  
В СУЧАСНИХ УМОВАХ  
ТА В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД  
10-11 ЖОВТНЯ 2023 РОКУ

ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ  
Частина I

Київ НТУ 2023

Міжнародна наукова конференція «Управління бізнес-процесами та технологічними інноваціями в сучасних умовах та в післявоєнний період». Збірник тез доповідей. Ч.1- К: НТУ, 2023 – 563 с.

В збірнику публікуються тези міжнародної наукової конференції «Управління бізнес-процесами та технологічними інноваціями в сучасних умовах».

Редколегія:

**ПРОГРАМНИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ:**

Дмитриченко М.Ф. – д-р техн. наук, професор, в.о. ректора Національного транспортного університету, голова Програмного комітету.

Славінська О.С. – д-р техн. наук, професор, проректор з наукової роботи Національного транспортного університету, заступник голови Програмного комітету.

Бакуліч О.О. – канд. техн. наук, професор, декан факультету менеджменту, логістики та туризму Національного транспортного університету, заступник голови Програмного комітету.

Базиліук А.В. – д-р екон. наук, професор, завідувачка кафедри фінансів, обліку і аудиту, Національний транспортний університет, Україна.

Безугла Л.С. – д-р екон. наук, професор, завідувачка кафедри туризму та економіки підприємства, Національний технічний університет "Дніпровська політехніка", Україна.

Безуглий А.О. – канд. екон. наук, доцент, директор ДІП «Державний дорожній науково-дослідний інститут ім. М.П. Шульгіна», Україна.

Бей Ердал – д-р наук, професор, декан факультету туризму, Газіантепський університет, Туреччина.

Боняр С.М. – д-р екон. наук, професор, декан факультету управління і технологій, Державний університет інфраструктури та технологій, Україна.

Борою Александру – д-р техн. наук, професор, кафедра дорожніх машин та транспорту, Університет Пітешті, Румунія.

Бускетс Матакс, Хосе Вісенте – професор кафедри комп'ютерної інженерії, Школа інформатики, Політехнічний університет Валенсії, Іспанія.

Васильчук В.М. – д-р іст. наук, професор, професор кафедри психології та туризму, Київський національний лінгвістичний університет, Україна.

Вайс Крістіан – д-р наук, професор, декан факультету 4, директор Інституту природничих наук, Університет прикладних наук міста Західний Рур, Німеччина.

Воркут Т.А. – д-р техн. наук, професор, завідувачка кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет, Україна.

Гедін М.С. – канд. іст. наук, доцент, доцент кафедри психології та туризму, Київський національний лінгвістичний університет, Україна.

Голубкова І.А. – д-р екон. наук, професор, завідувачка кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті, Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту Національного університету "Одеська морська академія", Україна.

Данченко О.Б. – д-р техн. наук, професор, професор кафедри комп'ютерних наук та системного аналізу, Черкаський державний технологічний університет, Україна.

Дацків І.Б. – д-р іст. наук, професор, професор кафедри міжнародних відносин та дипломатії, Західноукраїнський національний університет, Україна.

Діленко К.Д. – канд. геогр. наук, доцент, доцент кафедри теорії та практики туризму і готельного господарства, Київський університет туризму, економіки і права, Україна.

Лос Бюлент – д-р наук, доцент, педагогічний факультет Нізіпа, Газіантепський університет, Туреччина.

<i>Sevostianova Alina, Pozniak Maksym. Managing logistics risks in supply chains during warfare.....</i>	461
<i>Volynets' Lyudmila, Shamrai Lina, Volynets' Yana. Supply chain management in the context of the european union changes to the regulation of international road transportation.....</i>	464
<i>Volynets' Lyudmila, Yanishevskiy Andrii. Ensuring sustainable development – the challenge of the modern time for logistics systems of Ukraine.....</i>	467
<i>Безверхий Олександр, Зубрецька Наталія, Карманов Роман. Системи доповненої реальності – актуальні проблеми, шляхи їх розв'язання та перспективи розвитку.....</i>	471
<i>Бугайко Дмитро, Марченко Владислав. Концепція сталого розвитку, як перспективний напрямок покращення діяльності логістичних компаній.....</i>	475
<i>Волонтир Людмила, Меліховець Ганна, Рожко Зоя. Управління запасами під час війни.....</i>	477
<i>Воркут Тетяна, Петунін Андрій, Овчар Денис, Срібна Наталія. Формування показників для оцінювання збалансованості розвитку логістичних організаційних мереж.....</i>	481
<i>Галак Ірина, Лабзенко Вікторія, Писанко Андрій. Особливості формування та прийняття проєктних рішень у розподільчій логістиці в умовах воєнного часу.....</i>	486
<i>Галкін Андрій. Структурна рамка для оцінки стійкості транспортних систем.....</i>	488
<i>Головченко Олена. Інноваційна діяльність транспортних підприємств як фактор ефективного розвитку транспортної інфраструктури.....</i>	490
<i>Дмитриченко Андрій, Костюченко Олександра. Аналіз автомобільних логістичних послуг в ланцюзі постачання.....</i>	495
<i>Загурський Олег. Цифровізація та інтелектуалізація в управлінні логістичними системами.....</i>	499
<i>Іваненко Тетяна, Крамарчук Марина. Логістика як фактор підвищення конкурентоспроможності підприємства.....</i>	502
<i>Лебідь Євгеній. Розробка заходів з оптимізації діяльності підприємств транспортно-логістичного комплексу при формуванні ланцюгів постачання.....</i>	504
<i>Лебідь Ірина, Ткаченко Валентина, Лужанська Наталія, Дрига Ілона. Вплив транспортно-експедиторських підприємств на ефективність функціонування логістичних ланцюгів.....</i>	507
<i>Микитенко Неля. Закупівля товарів в системі категорійного менеджменту.....</i>	511
<i>Набок Інна, Хіцов Тарас. Проблеми та шляхи їх вирішення в управлінні ланцюгом поставок в міжнародному бізнесі.....</i>	516
<i>Небава Микола, Алексєєв Максим. Цифровізація в управлінні логістичними процесами умовах війни.....</i>	518
<i>Олексієнко Роман. Особливості організації стійкої системи логістичного управління у сучасних умовах цифровізації.....</i>	521
<i>Познякова Оксана. Використання блокчейн – технології в управлінні логістичними потоками.....</i>	524
<i>Посилкіна Ольга, Лісна Анастасія. Актуальність проблеми оцінки цифрової зрілості логістичної діяльності суб'єктів фармацевтичного ринку.....</i>	527

## ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЯК ФАКТОР ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Олена ГОЛОВЧЕНКО<sup>1</sup>, доктор економічних наук, професор

<sup>1</sup>Національний університет «Одеська морська академія» (Україна)

**Ключові слова:** інноваційний розвиток, транспортний комплекс України, організаційно-економічний механізм, інноваційні програми

### Вступ

Стан транспортної системи визначає рівень технологічного розвитку держави. Транспорт є найважливішою складовою виробничої та соціальної інфраструктури. Від ефективної діяльності транспорту залежить функціонування всіх галузей економіки та рівень життя населення. Динаміка розвитку транспортного комплексу пов'язана з активністю всіх інших галузей економіки країни. Транспортній галузі властивий прискорений розвиток. Глобалізаційні процеси, динамічний розвиток міжнародної торгівлі призводять до значного попиту на транспортні послуги. Перед транспортом постають завдання, пов'язані зі збільшенням обсягу перевезень, підвищенням якості та рівня безпеки транспортного обслуговування, зниженням вартості та термінів доставки та підвищення ефективності діяльності. Основною конкурентною перевагою стає здатність до інновацій.

### Мета роботи

Метою даної роботи є дослідження можливостей удосконалення організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств, впливу інновацій на збереження та зміцнення ринкових позицій цих підприємств, та визначення ролі інновацій для розвитку та зміцнення національної економіки.

### Виклад основного матеріалу дослідження

Інноваційну активність визначають дві групи факторів, що забезпечують конкурентну перевагу підприємства: внутрішні та зовнішні.

Ефективне використання внутрішніх факторів, що відбивають суттєві особливості підприємства, та відрізняють його від конкурентів та визначають його інноваційну спроможність, забезпечує налагодження та управління інноваційною діяльністю для підприємства. Врахування зовнішніх факторів, що зумовлюють взаємодію підприємства з економічним та соціальним середовищем, сприяє розширенню меж цієї діяльності.

Внутрішні фактори включають: грамотно мотивоване керівництво та персонал; інтеграцію технологічних та організаційно-управлінських інновацій; високу продуктивність обладнання та праці; ефективні відносини з персоналом, широке залучення його до інноваційного процесу; - безперервне організаційне навчання; ефективну систему маркетингу, що здійснює комунікації з кінцевими споживачами; управління якістю, інфраструктурою, організаційним розвитком; ефективне управління активами та джерелами їх фінансування [1, с.26].

Для оцінки умов внутрішнього середовища необхідно провести аналіз конкурентоспроможності цін та витрат, слабких та сильних сторін, ймовірних загроз та сприятливих для підприємства можливостей, у тому числі можливостей компанії встановлювати та підтримувати відносини успішного співробітництва із цільовими клієнтами. Аналіз дозволяє з'ясувати, які шанси у підприємства стати лідером у конкурентній боротьбі та вижити на ринку.

До зовнішніх факторів належать: зміни взаємин із споживачами, діловими партнерами, інвесторами, конкурентами, дослідницькими організаціями та вузами, соціальним середовищем у зв'язку з появою на ринку базових нововведень, нових конкурентів із високою інноваційною активністю; лобювання інтересів у державних інституційних структурах зв'язку

з глобальними змінами зовнішньоекономічної обстановки та внутрішньої політики держави; зміна пін залучення капіталу для фінансування всіх фаз інноваційного процесу від задуму та розробки до комерціалізації [3, с. 415].

Ключовими факторами прискорення процесів здійснення інновацій є: підвищення ступеня участі держави у цих процесах; спрощення процедури проходження будь-якого нововведення від стадії розробки до стадії виведення його на ринок з урахуванням культурних, інституційних та інфраструктурних особливостей; підвищення рівня розвитку ринкової інфраструктури; розвиток форм державно-приватного партнерства; формування регіональної структури просування нововведень; удосконалення системи оподаткування підприємств, які здійснюють інновації, шляхом використання системи податкового кредитування наукових досліджень та розробок, застосування податкових знижок та інноваційних податкових кредити; вдосконалення інших способів залучення капіталу.

Реалізацію інноваційної політики у різних галузях економіки здійснюють центральні органи виконавчої влади. В галузі транспорту цю функцію виконує Міністерство інфраструктури, яке здійснює підготовку пропозицій щодо реалізації інноваційної політики у транспортно-дорожньому комплексі, створює організаційно-економічні механізми підтримки її реалізації, доручає державним інноваційним фінансово-кредитним установам здійснення конкурсного відбору першочергових інноваційних проектів з пріоритетних галузевих напрямів інноваційної діяльності для здійснення фінансової підтримки цих проектів коштами, закладених Державним бюджетом України на відповідний рік. Тому організаційна структура Міністерства інфраструктури має сприяти ефективній реалізації інноваційної політики у цій галузі та скоординовано працювати зі спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності – Міністерством освіти і науки України, а саме – Департаментом інноваційної діяльності та трансферу технологій.

Для державного економічного стимулювання інноваційної діяльності (реалізації інноваційних проектів) суб'єктам такого виду діяльності чинним законодавством передбачається фінансова підтримка (а саме: можливість отримання безвідсоткових або частково (до 50%) безвідсоткових кредитів через державні інноваційні фінансово-кредитні установи). Для фінансової підтримки запроваджується державна бюджетна програма.

Ефективність фінансової підтримки залежить від правильності вибору об'єкту інноваційної діяльності, результативності його реалізації.

Інноваційна діяльність як мережі наукових парків, так і інших суб'єктів інноваційної діяльності різних галузей національної економіки, відбувається з урахуванням пріоритетних напрямів інноваційної діяльності, визначених Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» [5]. Нормативним документом встановлюються правові, економічні та організаційні засади формування і реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності в Україні. Пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні складаються зі стратегічних та середньострокових.

Можна стверджувати, що цій проблемі приділяється достатня увага на державному рівні. Одним із пріоритетних напрямів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [6] є інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти.

Імплементация положень Стратегії дозволить посилити інституційну спроможність організацій залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС та створить підстави посилення механізму контролю за його впровадженням задля отримання високотехнологічної транспортної системи.

З метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного "хабу", в Стратегії враховані світові тенденції, що притаманні транспорту. Але недосконалість нормативно-правових документів, що регулюють інноваційну діяльність в Україні, гальмує впровадження інновацій транспортними підприємствами.

До основних проблем, стримуючих інноваційний розвиток транспорту слід віднести

наступні: не визначені критерії інноваційності діяльності транспортних підприємств та відсутня кількісна оцінка їх результативності, за якими можливо здійснювати моніторинг господарської діяльності підприємств транспорту щодо відповідності її до інноваційної; на законодавчому рівні відсутні чітко обгрунтовані стратегічні пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспорту, що впливає на ефективність здійснення інноваційної діяльності транспортними підприємствами; не налагоджена система державного економічного стимулювання та фінансової підтримки інноваційної діяльності транспортних підприємств, що вирішить більшість проблем і буде сприяти здійсненню інноваційної діяльності в галузі транспорту[1].

На сьогоднішній день в економічній літературі єдиного прийняттого підходу для визначення дієвого організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності досі не знайдено. Організаційно-економічний механізм регулювання інноваційної діяльності - це взаємопов'язана сукупність економічних відносин, принципів, методів і форм організації створення, промислового впровадження та комерціалізації нововведень.

Організаційно-економічний механізм це динамічна і відкрита система, що враховує сукупність внутрішніх і зовнішніх факторів. Виходячи з цього, організаційно-економічний механізм інноваційної діяльності підприємства повинен виконувати функції, що наведені на рис. 1.

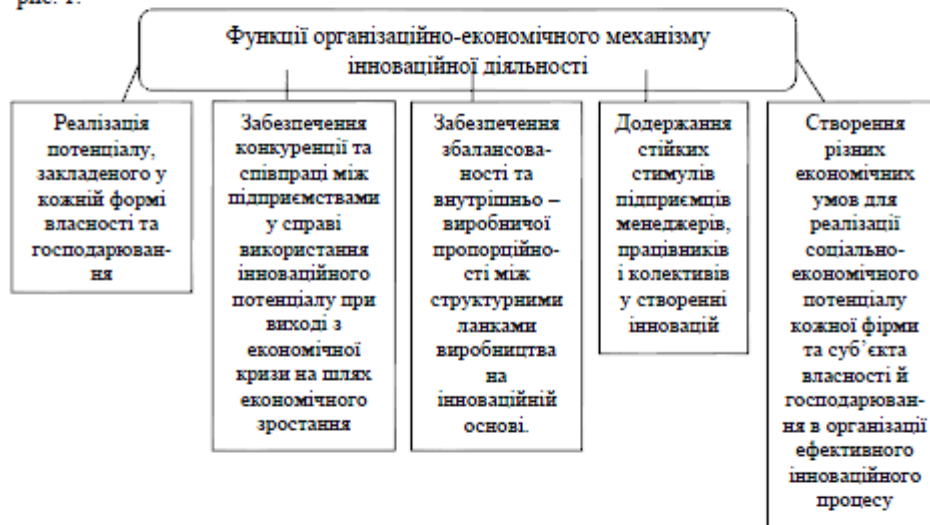


Рисунок 1 - Функції організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності [2]

Пріоритетні напрями інноваційної діяльності в транспортній системі є мало обгрунтованими, загальними, слабо пов'язаними між собою. Тому більш чітке визначення та обгрунтування за критеріями інноваційності пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної системи дасть можливість сформулювати дієву галузеву державну інноваційну політику для сприяння інноваційній діяльності транспортних підприємств.

У загальному вигляді за структурою організаційно-економічний механізм інноваційної діяльності на транспортному підприємстві може бути поданий як комплексна система функціональних зв'язків між об'єктами, суб'єктами, засобами, методами та іншими складовими інноваційної діяльності і може використовуватися для досягнення широкого спектра стратегічних цілей підприємства.

Даний організаційний механізм забезпечує скоординовану взаємодію і чіткий розподіл повноважень між суб'єктами формування засад інноваційної політики і тими, хто займається

реалізацією її положень. Він складається із взаємодіючих між собою наступних механізмів: організаційного, економічного та правового.

Більшість повноважень щодо управління інноваційною сферою зосереджена у Міністерстві освіти і науки України, а саме у підпорядкованому йому Департаменті інноваційної діяльності та трансферу технологій.

На теперішній час взаємодія між Міністерством освіти і науки та Міністерством інфраструктури України недостатньо ефективна внаслідок відсутності чіткої системи організаційного підпорядкування і розподілу повноважень. Недосконалий характер організаційної структури складається тому, що інноваційну політику проводять водночас як галузеві підрозділи, так і всі структурні підрозділи центрального апарату Міністерства інфраструктури.

Проблеми фінансування та підвищення ефективності інвестицій у інноваційні проекти виникають у всіх учасників інноваційного процесу на транспорті. Основними вигодонабувачами інноваційного процесу є споживачі транспортних послуг, ціну яких закладаються витрати на фінансування розробки, впровадження та функціонування інноваційних проектів. Активними учасниками цього процесу є підприємства транспорту, організації, що займаються розробкою та супроводом інновацій, а також постачальники матеріальних, трудових та фінансових ресурсів, від ефективності роботи яких залежать якість та ціна транспортних послуг. Ефективність функціонування різноманітних по своїй спрямованості інноваційних проектів залежить також і від рівня, глибини опрацювання та ступеня їхньої готовності до впровадження [1, с.27].

Інноваційними напрямками підвищення ефективності функціонування української транспортної системи та об'єктів її інфраструктури є: використання логістичних підходів до планування, управління, контролю та регулювання руху пасажирських, матеріальних, інформаційних та грошових потоків у просторі та у часі; логістичне управління життєвим циклом інноваційної продукції; логістично орієнтоване керування інноваційною діяльністю на транспорті; використання модульних підходів до обробки вантажів. Логістичний підхід до управління потоками дозволяє скоротити тривалість часу їх руху та знизити поточні та капітальні витрати. Логістичні підходи до управління потоками використовуються та у сфері інформаційного та фінансового обслуговування населення.

Особливого значення на транспорті має впровадження інновацій, що дозволяють здійснити економію матеріальних ресурсів, зокрема, перехід на більш екологічно чисті та економічні види палива. Однак, використання альтернативних джерел палива не допомагає досягти значного економічного результату у масштабах країни.

Слід зазначити, що Законом України «Про інноваційну діяльність» [4] передбачено створення центральних органів виконавчої влади у сфері інновацій різних видів економічної діяльності. Вони мають здійснювати підготовку пропозицій щодо реалізації інноваційної політики у відповідній галузі економіки, створювати організаційно-економічні механізми підтримки її реалізації.

Економічний механізм має забезпечити економічне стимулювання та фінансову підтримку суб'єктам інноваційної діяльності в транспортно-дорожньому комплексі. Економічне стимулювання та фінансова підтримка передбачає отримання цільових субсидій у формі податкових та митних пільг; позик, одержаних через державні фінансово-кредитні установи; за рахунок коштів державного бюджету повної або часткової компенсації відсотків комерційним банкам, сплачуваних суб'єктами інноваційної діяльності за кредитування інноваційних проектів та інших інноваційних перетворень у сфері транспорту [4].

На теперішній день транспортні підприємства за здійснення інноваційної діяльності мають можливість, згідно чинного законодавства, отримати лише безвідсоткові або частково (до 50%) безвідсоткові позики, а також компенсувати за рахунок коштів державного бюджету відсотки (частково або повністю) за отриманими кредитами у комерційних банках.

Але, слід зазначити, що в державі відсутні механізми впровадження цих заходів, не передбачено бюджетних програм з виділенням коштів з державного бюджету для фінансової

підтримки інноваційної діяльності транспортних підприємств.

#### Висновки

Інноваційна діяльність транспортних підприємств є одним із головних факторів позитивного впливу на прогресивний розвиток транспортної системи, пов'язаного з: технічним оновленням всіх видів транспорту; створенням європейського рівня сервісу; упровадженням нових технологій та підвищенням якості надання транспортних послуг; забезпеченням екологічності та безпеки на транспорті; реконструкцією портової інфраструктури; упровадженням енергозберігаючих технологій; забезпеченням транспортних процесів новими інформаційними системами; розбудовою міжнародних транспортних коридорів і відповідної сучасної інфраструктури; удосконаленням нормативно-правової бази інноваційної діяльності у сфері транспорту.

Проте успішна реалізація впровадження інновацій на транспортних підприємствах вимагає перегляду та вдосконалення організаційно-економічних та правових механізмів підтримки та стимулювання даної діяльності.

#### Список літератури

1. Головченко О.М., Мартинюк В.В. Перспективи інноваційного розвитку транспортної галузі України. *Формування обліково-аналітичного забезпечення організаційно-управлінської підтримки суб'єктів національної економіки*: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції ОНУ ім. І.І.Мечникова / відп. ред. Н.Л. Кусик. Одеса, 2022. С.25-27.
2. Корсікова Н.М. Організаційно-економічний механізм управління інноваційним розвитком підприємства в сучасних умовах. *Економіка харчової промисловості*. 2009. № 3. С. 8-11.
3. Марченко В. М., Цвіркун А. С. Система управління інноваційним потенціалом на промислових підприємствах. *Економічний вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут"*. 2017. № 14. С. 411-417.
4. Про інноваційну діяльність: Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, N 36, ст.266. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/40-15> (Дата звернення 12.8.2023).
5. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні. Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 19-20, ст.166. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#Text> Дата звернення 12.8.2023).
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>(Дата звернення 15.8.202