

УДК 65:338.4

DOI: 10.18524/2413-9998.2022.3(52).275816

О. М. Головченко,

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри економічної теорії
та підприємництва на морському транспорті,
Національний університет «Одеська морська академія»
вул. Дідріхсона, 8, м. Одеса, 65052, Україна
e-mail: olenagolovchenko2907@gmail.com

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО- ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті досліджено теоретичні і методологічні аспекти організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств, з'ясовано групи факторів, що забезпечують інноваційну активність підприємства, досліджено ключові фактори прискорення процесів здійснення інновацій. Обґрунтовано, що недосконалість нормативно-правових документів, що регулюють інноваційну діяльність в Україні, гальмує впровадження інновацій транспортними підприємствами. Виконаний у статті аналіз економічної літератури доводить вітсутність єдиного прийнятого підходу для визначення дієвого організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності. Визначено та обґрунтовано за критеріями інноваційності пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспортної системи. Доведено необхідність та запропоновано шляхи здійснення державного регулювання інноваційної діяльності. Запропоновано шляхи вдосконалення організаційно-економічних та правових механізмів підтримки та стимулювання впровадження інновацій на транспортних підприємствах.

Ключові слова: інноваційний потенціал підприємства, інноваційний розвиток, транспортний комплекс України, економічне стимулювання, організаційно-економічний механізм, пріоритетні напрями, інноваційні програми, підвищення ефективності інвестицій.

Постановка проблеми у загальному вигляді. В останні роки для підприємств транспортного комплексу важливим фактором економічного зростання та забезпечення довгострокової

конкурентної переваги є результативна інноваційна діяльність. Інновації є відправною точкою для ухвалення стратегічного рішення підприємством, оскільки містять перспективи довгострокового зростання. Виходячи з цього, першорядним завданням успішного функціонування підприємства є застосування принципово нового інноваційного підходу до вирішення практичних завдань. Основа цього підходу – інноваційна діяльність. Даний напрямок стає все більш необхідною складовою діяльності підприємств транспортного комплексу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам інноваційного розвитку підприємств присвячували свої роботи такі

відомі вчені-економісти, як Л. Антонюк, В. Александров, О. Амоша, Ю. Бажал Л. Безчасний, І. Буднікевич, В. Геєц, В. Герасимчук, В. Голяков, М. Долішній, Б. Каліцький, Б. Маліцький, О. Мокій, В. Семиноженко, А. Сухоруков, В. Терехов, В. Чирков, А. Яковлев, В. Яцков та інші.

Ця проблема є актуальною не лише для сучасної української економіки. Проблемам результативної інноваційної діяльності підприємств присвячували свої наукові праці такі відомі зарубіжні економісти як Р. Коуз, Р. Нельсон, К. Поппер, М. Портер, Б. Санто, Р. Солоу, Х. Фрімен, Й. Шумпетер та інші.

Проте, враховуючи недостатність досліджень інноваційної діяльності підприємств транспорту у сучасних умовах невизначеності ринку, впливу інноваційної діяльності на рівень конкурентоспроможності транспортних підприємств та держави в цілому вважаємо за доцільне більш повно обґрунтувати досліджуване питання.

Завданням 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. Інноваційний потенціал підприємства трактується сьогодні як сукупність матеріальних, фінансових, трудових, інфраструктурних, інтелектуальних інформаційно-комунікаційних ресурсів [3, с. 25].

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 середовищами, 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 [3, с. 26].

Для оцінки умов внутрішнього середовища необхідно провести аналіз:

– конкурентоспроможності цін та витрат на виробництво та реалізацію продукції;

– 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;

– лобіювання інтересів у державних інституційних структурах зв'язку з глобальними змінами зовнішньоекономічної обстановки та внутрішньої політики держави;

– зміна цін залучення капіталу для фінансування всіх фаз інноваційного процесу від задуму та розробки до комерціалізації [5, 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 податкові кредити;

– вдосконалення інших способів залучення капіталу [6, с. 54].

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 проєктів з пріоритетних галузевих напрямів інноваційної діяльності для здійснення фінансової підтримки цих проєктів 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 проєктів) 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» [8]. 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 (рис. 1).

Можна стверджувати, що цій проблемі приділяється достатня увага на державному рівні. Одним із пріоритетних напрямів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [9] є інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти.

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 наступні світові тенденції, що притаманні транспорту:

- висока технологічна складність транспортних засобів та ергономічність, мультимодальність, супутникова навігація, інтелектуальні транспортні системи, інформаційні технології, електронний документообіг;

- застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;

- паливна економічність та екологічність транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, «зелених» видів транспорту;

- масова контейнеризація, мультимодальність, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;

- прискорення і забезпечення вчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;

- глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;

- зростання ролі дешевих («лоу кост») авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень;

- забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;

- насичення автомобілізацією в розвинених країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та мускульного транспорту.



Рис. 1. Пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні [8]

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 обґрунтовані 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 [2].

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. 2.

Пріоритетні напрями інноваційної діяльності в транспортній системі є мало обґрунтованими, загальними, слабо пов'язаними між собою. Тому більш чітке визначення та обґрунтування 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.



Рис. 2. Функції організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності [4]

Більшість повноважень щодо управління інноваційною сферою зосереджена у Міністерстві освіти і науки України, а саме у підпорядкованому йому Департаменті інноваційної діяльності та трансферу технологій [2, с. 70].

На теперішній час взаємодія між Міністерством освіти і науки та Міністерством інфраструктури України недостатньо ефективна внаслідок відсутності чіткої системи організаційного підпорядкування і розподілу повноважень. Це також несприятливо впливає на інноваційний клімат в галузі транспорту, який виявляється у надмірному бюрократизмі організації підприємницької інноваційної діяльності, складності отримання необхідних дозволів, ускладнення доступу інноваторів до фінансових ресурсів.

Недосконалий характер організаційної структури складається тому, що інноваційну політику проводять водночас як галузеві підрозділи, так і всі структурні підрозділи центрального апарату Міністерства інфраструктури.

В свою чергу, кожна структура здійснює інноваційну політику по-своєму, відповідно до свого напрямку спеціалізації і на рівні своїх повноважень. Тому такий організаційний механізм управління інноваційної діяльності має нецентралізований та нескоординований характер, не забезпечує чіткого розподілу повноважень.

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.

Не менш важ­ли­вими для ефек­тив­ного здій­с­нен­ня ін­но­вацій на під­при­єм­ствах транс­пор­ту є рівень під­го­тов­леності та мо­ти­во­ваності їх пер­со­налу. У зв'язку з цим ви­рі­шен­ня про­блем при­с­ко­рен­ня про­су­ван­ня ін­но­вацій у транс­порт­ному ком­плек­сов'язаний з удо­ско­на­лен­ням обліку та аналі­зу впли­ву їх впро­вад­жен­ня на всі скла­дові е­ле­мен­ти цього про­це­су, і в пер­шу чер­гу на умо­ви та по­ка­з­ни­ки функ­ціо­ну­ван­ня під­при­ємств, які на­да­ють транс­портні по­слуги. На­сам­пе­ред це сто­су­ється фінан­со­вих а­спек­тів.

Ін­но­ваційна діяль­ність на транс­порт­ному під­при­ємстві має бу­ти на­сам­пе­ред спря­мо­вана на ви­рі­шен­ня дво­х груп зав­дань:

- за­без­пе­чен­ня ви­со­кої якості транс­портних по­слуг (сво­е­час­ність до­ста­вки ван­тажів та па­са­жирів, ви­со­ка бе­з­пе­ка ван­тажів, бе­з­пе­ка та ко­м­фор­та­бель­ність пе­ре­ве­зен­ня па­са­жирів);
- з­ни­жен­ня ви­трат на на­дан­ня транс­портних по­слуг [3, с. 26].

Та­ким чи­ном, ін­но­ваційна діяль­ність на транс­портних під­при­єм­ствах має бу­ти спря­мо­вана на в­до­ско­на­лен­ня ор­га­ні­зації пе­ре­ві­зного про­це­су та з­ни­жен­ня ви­трат при ек­сп­лу­атації ру­хо­мого скла­ду.

Ін­но­ваційними на­пря­мами під­ви­щен­ня ефек­тив­ності функ­ціо­ну­ван­ня украї­нської транс­портної си­сте­ми та об'єктів її ін­фра­струк­тури та­кож 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.

Інноваційний процес має значну роль за підтримки основних засобів у справному технічному стані: сучасні способи проведення технічного обслуговування та ремонту, відновлення вузлів та деталей, продовження їх терміну служби, зносостійкості.

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» [7] 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% комерційним банкам, сплачених суб'єктами інноваційної діяльності за кредитування інноваційних проектів та інших інноваційних перетворень у сфері транспорту [7].

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% (частково або повністю) за отримані кредити 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. Основним суб'єктом, здатним взяти на себе організаційну, фінансову і правову підтримку інноваційного розвитку економіки країни, є держава. Державне регулювання інноваційної діяльності має здійснюватися шляхом:

- визначення і підтримки пріоритетних напрямів інноваційної діяльності на різних територіальних рівнях;
- формування і реалізації державних, галузевих, регіональних і місцевих інноваційних програм;
- створення нормативно-правової бази та економічних механізмів для підтримки, стимулювання і захисту прав суб'єктів інноваційної діяльності;
- підтримки функціонування і розвитку інноваційної інфраструктури, створення венчурних інноваційних фондів, що користуються значними податковими пільгами, створення мережі технополісів, технопарків, інкубаторів;
- фінансової підтримки виконання інноваційних проектів, стимулювання комерційних банків та інших фінансово-кредитних

установ щодо кредитування інноваційних проєктів, встановлення пільгового оподаткування суб'єктів інноваційної діяльності, надання індивідуальним винахідникам і малим підприємствам безпроцентних банківських позик.

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.

Механізм економічного стимулювання та фінансової підтримки інноваційної діяльності потребує впровадження додаткових заходів, щоб дійсно стимулювати розвиток впровадження інновацій на транспортних підприємствах.

Удосконалення правового механізму передбачає зміни у законодавчій базі, пов'язані з вище внесеними пропозиціями щодо посилення економічного стимулювання та фінансової підтримки

інноваційної активності транспортних підприємств у сфері кредитування, оподаткування та митного регулювання інноваційної діяльності.

Інноваційні рішення здатні істотно вплинути на зменшення часу очікування транспортних засобів у зупинкових пунктах, скорочення інтервалів руху транспортних засобів на маршрутах, підвищення комфортності поїздок, організації маршрутної інфраструктури.

Організаційно-методичні та методологічні інноваційні підходи до вирішення проблем транспортного комплексу країни забезпечать: модернізацію майнових об'єктів; більш інтенсивний розвиток інноваційних форм їх господарського використання та управління; вибір оптимальних джерел фінансування інвестицій у розширене відтворення транспортного комплексу України.

Список використаних джерел

1. Вакалюк В. А. Інноваційний потенціал сучасного підприємства: структура та оцінка. *Приазовський економічний вісник*. 2019. Випуск 4(15). С. 72–78.
2. Головченко О. М. Пріоритети розвитку транспортної галузі України. *Особливості сучасного менеджменту та економіки: співвідношення теорії та практики* : Матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції. Вип. VIII / за ред. О. М. Фудорової. Херсон, 2021. С. 68–73.
3. 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.
4. Корсікова Н. М. Організаційно-економічний механізм управління інноваційним розвитком підприємства в сучасних умовах. *Економіка харчової промисловості*. 2009. № 3. С. 8–11.
5. 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.

6. Микитась О. О., Миронова М. К. Управління інноваційним потенціалом підприємства в сучасних умовах ведення бізнесу. *Вісник Національного технічного університету "ХПІ". Серія : Технічний прогрес та ефективність виробництва*. 2015. № 59. С. 53–56.
7. 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: 12.12.2022).
8. 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: 12.12.2022).
9. 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-r#Text> (дата звернення: 15.12.2022).

Стаття надійшла 24.10.2022 р.

Olena Golovchenko,

Doctor of Economic Sciences, Full Professor,
Professor at the Department of Economic Theory
and Entrepreneurship in Maritime Transport
National University
"Odesa Maritime Academy"
St. Didrichsona, 8, Odesa, 65052, Ukraine
e-mail: olenagolovchenko2907@gmail.com

IMPROVEMENT OF THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM FOR REGULATING THE INNOVATIVE ACTIVITIES OF TRANSPORT ENTERPRISES

The article explores the theoretical and methodological aspects of the organizational and economic mechanism for regulating the innovation activity of transport enterprises, identifies groups of factors that ensure the innovative activity of an enterprise, and examines the key factors for accelerating the processes of innovation. It has been proved that innovative activity is determined by two groups of factors that provide the competitive advantage of an enterprise: internal and external. The effective use of internal factors that reflect the essential features of the enterprise, distinguish it from competitors

and determine its innovative ability, ensures the establishment and management of innovative activities for the enterprise. Systematized external factors that determine the innovative activity of the enterprise, and its market position. The key factors for accelerating the processes of implementing innovations at the enterprise are identified, the founders of which are the increase in the degree of state participation in innovative processes; simplification of the procedure for passing any innovation from the development stage to the stage of its launch on the market, taking into account cultural, institutional and infrastructural features; increasing the level of market infrastructure development; development of forms of public-private partnership; formation of a regional structure for promoting innovations; improvement of the system of taxation of enterprises engaged in innovation through the use of a system of tax credits for scientific research and development, the use of tax rebates and innovative tax credits; improvement of other ways of attracting capital. The analysis of the current legislation in Ukraine, on the basis of which the innovative activity of enterprises is regulated, is carried out. Based on the analysis, the priority areas of innovation activity in Ukraine, consisting of strategic and medium-term ones, are identified. It is substantiated that the imperfection of legal documents regulating innovation activity in Ukraine slows down the introduction of innovations by transport enterprises. The analysis of economic literature carried out in the article proves the absence of a single acceptable approach for determining an effective organizational and economic mechanism for innovation activity. The priority directions of the innovative development of the transport system are determined and justified according to the criteria of innovation. The necessity is proved and the ways of implementation of the state regulation of innovation activity are proposed. The ways of improving the organizational, economic and legal mechanisms to support and stimulate the introduction of innovations in transport enterprises are proposed.

Key words: innovative potential of the enterprise, innovative development, transport complex of Ukraine, economic stimulation, organizational and economic mechanism, priority areas, innovative programs, increasing the efficiency of investments.

References

1. Vakalyuk V. A. (2019) Innovatsiynyy potentsial suchasnoho pidpryyemstva: struktura ta otsinka [Innovative potential of a modern enterprise: structure and evaluation]. *Pryazovs'kyy ekonomichnyy visnyk – Pryazovsky Economic Bulletin*. Vol. 4(15), pp. 72–78. [in Ukrainian]
2. Golovchenko O. M. (2021) Priorytety rozvytku transportnoyi haluzi Ukrayiny [Priorities of the development of the transport industry of Ukraine]. *Osoblyvosti suchasnoho menedzhmentu ta ekonomiky: spivvidnoshennya teorii ta praktyky: Materialy VIII Vseukrayins'koyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi. – Peculiarities of modern management and economics: the relationship between theory and practice: Materials of the VIII All-Ukrainian Scientific and Practical Conference*. Vol. VIII / Edited by O. M. Fudrova, Kherson. P. 68–73. [in Ukrainian]

3. Golovchenko O. M., Martyniuk V. V. (2022) Perspektyvy innovatsiynoho rozvytku transportnoyi haluzi Ukrainy [Prospects of innovative development of the transport industry of Ukraine] *Formuvannya oblikovo-analitychnoho zabezpechennya orhanizatsiyno-upravlins'koyi pidtrymky sub'yektiv natsional'noyi ekonomiky: Materialy Mizhnarodnoyi nauково-praktychnoyi konferentsiyi Odes'koho natsional'noho universytetu im. I. I. Mechnykova* – Formation of accounting and analytical support for organizational and managerial support of subjects of the national economy: Materials of the International Scientific and Practical Conference of Odesa National University named after I. I. Mechnikova / Edited by N. L. Kusiuk. Odesa. P. 25–27. [in Ukrainian]
4. Korsikova N. M. (2009) Orhanizatsiyno-ekonomichnyy mekhanizm upravlinnya innovatsiynym rozvytkom pidpryyemstva v suchasnykh umovakh [Organizational and economic management mechanism of innovative development of the enterprise in modern conditions]. *Eekonomika kharchovoyi promyslovosti – Economics of the food industry*, vol. 3, pp. 8–11. [in Ukrainian]
5. Marchenko V. M., Tsvirkun A. S. (2017) Systema upravlinnya innovatsiynym potentsialom na promyslovykh pidpryyemstvakh [Management system of innovative potential at industrial enterprises] *Ekonomichnyy visnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu Ukrainy "Kyivskyy politekhnichnyy instytut" – Economic Bulletin of the National Technical University of Ukraine "Kyiv Polytechnic Institute"*. Vol. 14. P. 411–417. [in Ukrainian]
6. Mykytas O. O., Myronova M. K. (2015) Upravlinnya innovatsiynym potentsialom pidpryyemstva v suchasnykh umovakh vedennya biznesu. [Management of the innovative potential of the enterprise in modern business conditions]. *Visnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu "KHPI". Seriya : Tekhnichnyy prohres ta efektyvnist' vyrobnytstva – Bulletin of the National Technical University "KhPI". Series: Technical progress and production efficiency*. Vol. 59. P. 53–56.
7. On Innovation Activity: *Law of Ukraine*. The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine (BVR), 2002, No. 36, Article 266. Official translation. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/40-15> (last accessed: 12.12.2022)
8. On Priority Directions of Innovation Activity in Ukraine. *Law of Ukraine*. The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine (BVR), 2012, Nos. 19–20, Article 166. Official translation. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3715-17#> (last accessed: 12.12.2022)
9. On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Order of the Cabinet of ministers of Ukraine, dated May 30, 2018 No. 430. Kyiv. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (last accessed: 12.12.2022).