

Міністерство  
освіти і науки  
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і  
природокористування України  
Механіко-технологічний факультет

Представництво Польської академії наук в Києві  
Відділення в Любліні Польської академії наук  
Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ  
II МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ**

**"Агроінженерія:**

**сучасні проблеми та перспективи розвитку"**

**(7–8 листопада 2019 року)**

**присвячена**

**90-й річниці з дня заснування**

**механіко-технологічного факультету НУБіП України**



**Київ – 2019**

## МОДЕЛЬ ІННОВАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ

*Загурський О. М.*

*Національний університет біоресурсів і природокористування України*

Розвиток сфери автотранспортних послуг формує принципово нове конкурентне середовище, забезпечуючи більш якісно нові потреби споживачів. Інноваційна діяльність у сфері автотранспортних послуг є невід'ємною частиною ефективної виробничо-ринкової діяльності, оскільки саме вона забезпечує стратегічну стійкість підприємств в умовах ринку послуг, що швидко розвивається. Стає все більш очевидним, що сектор автотранспортних послуг може забезпечити значний приріст зайнятості як сьогодні, так і у майбутньому, стати одним з «локомотивів» економічного зростання країни.

На основі аналізу основних методичних підходів до формування стратегій інноваційного розвитку [1, 2, 3] нами пропонується модель інноваційної стратегії розвитку автотранспортної сфери, що враховує зовнішні і внутрішні чинники, а також чинні програми модернізації та розвитку автотранспортної галузі. Дана модель включає низку етапів зі своїми напрямками, цілями і запропонованими для впровадження надалі програм і відповідних механізмів досягнення цілей (рис. 1).

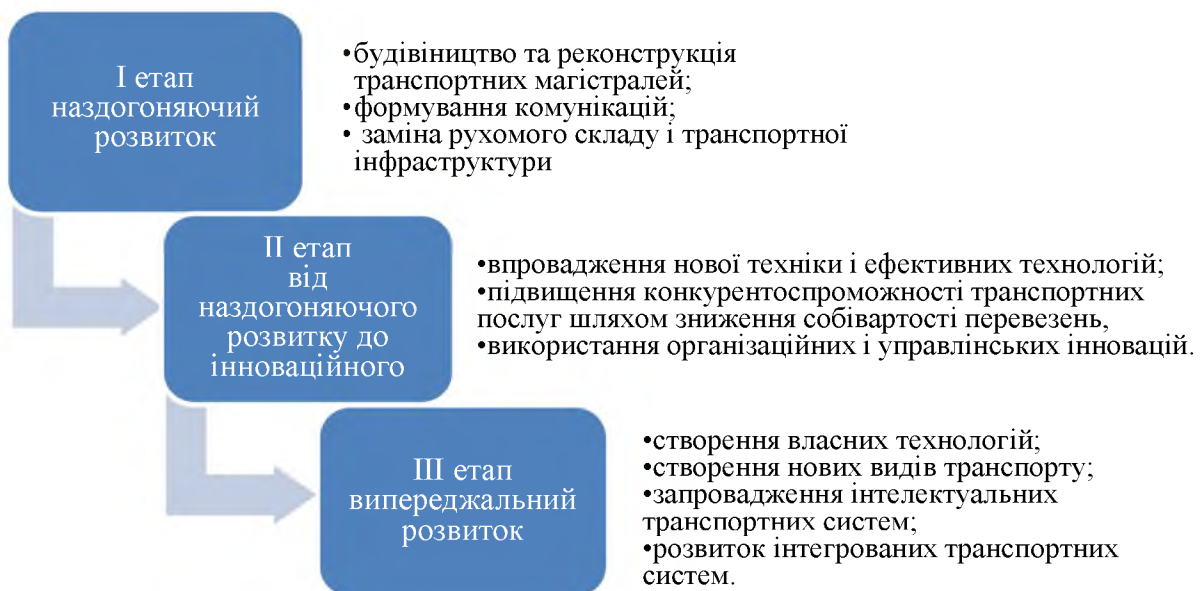


Рис. 1. Модель інноваційної стратегії розвитку автотранспортної сфери.

1-м етапом є процес модернізації транспортної системи, що передбачає радикальне переоснащення транспортного комплексу з позицій сучасних вимог

до техніки і технологій. В основі процесу модернізації має лежати стратегія розвитку, заснована на впровадженні різних нововведень. На даному етапі транспортний комплекс буде перебувати на стадії «наздоганяючого розвитку», яка в перспективі має сприяти переходу транспортних підприємств до стадії інноваційного розвитку. Основні завдання даного етапу повністю збігаються із завданнями розроблених програм: будівництво та реконструкція транспортних магістралей, формування комунікацій, заміна рухомого складу і транспортної інфраструктури, що виробили свій ресурс.

На 2-му етапі, після модернізації, відбувається перехід від стратегії «наздоганяючого розвитку» до інноваційної, що передбачає вдосконалення транспортних засобів і технологічних процесів, впровадження нової техніки і високоефективних технологій, підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг шляхом зниження собівартості перевезень, використання організаційних і управлінських інновацій, застосування нових підходів до управління матеріальними потоками, оптимізації перевезень вантажів і пасажирів. Успішна реалізація даного етапу буде багато в чому залежати від здатності транспортних підприємств розвивати придбані технології з метою недопущення подальшого технологічного відставання від конкурентів. Одним з ключових заходів даного етапу можна назвати створення транспортно-логістичних центрів по всій території країни, які об'єднують в єдиний комплекс автотранспорт, термінальні і складські господарства, системи інформаційного, телекомунікаційного та страхового супроводу вантажів.

3-й етап знаменує перехід до реалізації стратегії випереджального розвитку (інноваційного лідерства), що припускає створення власних технологій, використовуючи зарубіжні та вітчизняні розробки у сфері нових матеріалів і технологій в транспортному будівництві, створення нових видів транспорту, які можуть бути конкурентоспроможними не тільки в регіоні, країні, а й на світовому ринку, запровадження інтелектуальних транспортних систем та розвиток інтегрованих транспортних систем.

І якщо два перші етапи передбачають еволюційний підхід, то третій передбачається перехід до революційного розвитку. Враховуючи що обсяг вантажоперевезень на початок третього етапу зростає (у порівнянні з нинішнім), в умовах високої динаміки ринкових процесів прискорення постачання вантажів матиме вирішальне значення.

Разом з тим слід відмітити, що основними завданнями усіх трьох етапів стратегії буде визначення пріоритетних напрямків розвитку і створення механізмів державного стимулювання, за яких зосередження основних ресурсів на цих напрямках було б взаємно вигідним для господарюючих суб'єктів автотранспортної сфери та суспільства. Тому проблема вибору інноваційних проектів має вирішуватися за комплексного аналізу критеріїв:

- мета придбання технології або автотранспортної техніки;
- передбачувана соціально-економічна ефективність від реалізації даного інноваційного проекту;
- оцінка ризиків;
- оцінка життєвого циклу технології чи техніки;

– можливість її подальшої модернізації.

Проте однією з головних проблем управління інноваційним розвитком регіональної транспортної системи є невизначеність і різноманіття цілей. Це призводить до наявності недостатньо розроблених стратегій і способів, за допомогою яких автомобільний транспорт може адаптуватися до мінливих умов зовнішнього середовища. Відсутність належного критерію для оцінки діяльності автотранспортної галузі та зіставлення показників з іншими видами транспорту призводить до відносної втрати зацікавленості менеджменту автотранспортних підприємств в покращення своєї діяльності. Отже, вибір оптимального проекту слід здійснювати виходячи з розрахунку інтегрованого показника, що об'єднує всі ці критерії. Сформульовані цілі і пріоритети етапів інноваційного розвитку, в тому числі й перспективні, характеризують поточне бачення ситуації в даний момент часу.

#### Список літератури

1. *Войнаренко М. П., Джулій Л. В., Кузьміна О. М., Янчук Т. В.* Управління розвитком інноваційних бізнес-процесів за умов використання автоматизованих інформаційних систем. Маркетинг і менеджмент інновацій, 2017, № 4 URL: <http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/> 146.
2. *Armstrong M.* Strategic Human Resource Management. London, 2006. 196 p.
3. *Nelson R.R., Nelson K.* Technology, institutions and innovation systems, Res. Policy 31. 2002, P. 265-272.