

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

КОМЧАТНИХ О. В., кандидат економічних наук, кафедра економіки, Національний транспортний університет, вул. Омеляновича-Павленка, 1, м. Київ, Україна, 01010

E-mail: komchatnykh@ntu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0003-4755-904X

***Анотація.** Стаття присвячена визначенню та характеристиці факторів впливу на інноваційний потенціал транспортного підприємства.*

Систематизовано теоретичні підходи до визначення сутності інноваційного потенціалу підприємства, уточнено зміст цієї категорії на основі узагальнення підходів до її визначення. Інноваційний потенціал підприємства розглядається як органічна складова загальноекономічного потенціалу, що має ідентичну з ним структуру, формується під впливом наявних матеріальних та фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу, відображає вже досягнутий рівень інноваційних результатів і характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку за рахунок впровадження досяжних для нього інноваційних рішень.

Виявлено, що найбільш поширеною класифікацією факторів впливу на інноваційний потенціал підприємства є поділ на зовнішні та внутрішні. На основі методів систематизації та логічного узагальнення і з урахуванням специфіки діяльності транспорту класифіковано фактори впливу на інноваційний потенціал підприємства на внутрішні і зовнішні (прямого і непрямого впливу).

Систематизовано внутрішні фактори впливу на матеріальні, фінансові, людські, організаційні та реляційні, зовнішні фактори прямого впливу – на галузеві, регіональні та оточення, зовнішні фактори непрямого впливу – на економічні, технологічні, політичні та соціально-культурні. Визначено взаємозв'язок цих факторів і рівень їх впливу на формування інноваційного потенціалу транспортного підприємства та транспортної галузі.

Встановлено, що підприємство повинно прогнозувати та враховувати дію всіх факторів при реалізації інноваційної діяльності. Проте, оскільки підприємство має безпосередній вплив лише на свої внутрішні можливості, оцінювання рівня його інноваційного потенціалу слід проводити на основі внутрішніх факторів, які є основним джерелом його успіху.

***Ключові слова:** інновації, інноваційний потенціал, транспортне підприємство, фактори, класифікація.*

Постановка проблеми. Транспорт відіграє роль фундаменту національної економіки, виконуючи функцію найважливішої складової виробничої та соціальної інфраструктури. У цьому значенні транспорт виступає як об'єкт ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і

розвиток усіх обслуговуваних транспортом галузей економіки, підприємств, їх об'єднань і комплексів економіки, якість життя населення. І, навпаки, динаміка розвитку транспортного комплексу країни безпосередньо пов'язана з тенденціями у базових галузях промисловості, зокрема в машинобудуванні, металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів, виробництві іншої неметалевої мінеральної продукції, добувній промисловості і динамікою ділової активності підприємств інших сфер економіки.

Глобалізаційні процеси, розвиток міжнародної торгівлі та інтенсивне зростання обміну товарами привели до значного розвитку транспортних послуг. Сучасна економіка ставить перед транспортом все більше завдань, пов'язаних зі збільшенням обсягів перевезень, поліпшенням рівня обслуговування клієнтів, підвищенням безпеки перевезень, зниженням вартості послуг, підвищенням гнучкості та ефективності діяльності. Традиційні методи конкурентної боротьби виявляються недостатніми і не приносять бажаних результатів, тому основною конкурентною перевагою стає здатність до інновацій, тобто наявний інноваційний потенціал.

Саме тому виникає необхідність у широкому дослідженні факторів, що приводять до змін у інноваційному потенціалі транспортних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Незважаючи на велику кількість праць, присвячених дослідженню інноваційного потенціалу підприємства, більшість з них зосереджені на функціонуванні промислових підприємств. Питаннями інноваційної діяльності транспортних підприємств займалися такі вчені, як Т. В. Гринько та О. С. Максимчук [2], які досліджували проблеми інноваційного розвитку транспортних підприємств; В. Г. Шинкаренко та О. В. Клепікова [11], які розглядали системи управління інноваційною діяльністю на автотранспортних підприємствах; Є. М. Сич та В. П. Ільчук [10], які досліджували методологію формування та розвитку інноваційно-інвестиційних комплексів транспортної галузі; О. М. Парубець та Д. О. Сугоняко [5], які розглядали інноваційні підходи до розвитку транспортної логістики в Україні, тощо. Окремо слід відзначити значний внесок

Е. Призбильської, яка в своїх роботах [3, 7, 8] досліджує специфіку інновацій на прикладі польських транспортно-експедиторських та логістичних підприємств. Проте, незважаючи на наявність певної кількості наукових досліджень, питанню формування інноваційного потенціалу транспортних підприємств так і не було приділено достатньої уваги.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає у визначенні та характеристиці факторів, що впливають на формування інноваційного потенціалу транспортного підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. По суті, здійснення перевезень складно віднести до високотехнологічних завдань, проте процеси, які підтримують цей вид діяльності, стають все більш впорядкованими, автоматизованими та інтегрованими. Інновації наповнюють транспортну галузь у вигляді взаємопов'язаних систем постачання, систем відслідковування і трасування вантажів, радіочастотних ідентифікаторів, оптимізації програмного забезпечення тощо.

Комплексною характеристикою здатності підприємства до інновацій традиційно вважається його інноваційний потенціал. Це поняття є концептуальним відображенням феномену інновацій. Проведений бібліографічний аналіз дозволив виділити декілька популярних підходів до визначення сутності цієї категорії: цільовий, ресурсний, результативний, ресурсно-результативний та системний.

Прибічники цільового підходу розглядають інноваційний потенціал як здатність підприємства до здійснення інноваційної діяльності. Такий підхід користується популярністю здебільшого серед західних дослідників інновацій. Використовуючи дане поняття, вони, як правило, мають на увазі потенційні можливості [4, 6, 9]. Проте такий підхід до визначення інноваційного потенціалу є досить вузьким.

Представники ресурсного підходу розглядають інноваційний потенціал з точки зору сукупності наявних та/або прихованих ресурсів, необхідних для здійснення інноваційної діяльності. Тривалий час до інновацій відносили лише інноваційні продукти діяльності промислових підприємств і розгляд інноваційного потенціалу з точки зору необхідних для їх створення ресурсів

(переважно інтелектуальних, науково-технічних та інформаційних) був досить доречним. У той же час ігнорувалися інноваційні процеси в сфері послуг, ринковий попит на інновації та кваліфікація управлінців підприємства. Проте в сучасній економічній теорії поняття інновації значно розширилося, що робить ресурсний підхід дещо застарілим і обмеженим.

Згідно із результативним підходом інноваційний потенціал визначають як сукупність результатів інноваційної діяльності, по суті ототожнюючи його з уже реалізованим інноваційним підприємництвом. Тут увага науковців концентрується на вже досягнутому рівні і вони не беруть до уваги потенційні можливості підприємства. Тобто оцінюється, по суті, вже досягнутий рівень інноваційної діяльності, а не потенційні можливості щодо її здійснення. Проте такий підхід в якійсь мірі є корисним для розуміння інноваційних потужностей підприємства. Підприємство з позитивним досвідом реалізації інновацій має ряд переваг порівняно з аналогічним підприємством, яке такого досвіду немає. Проте показники, що відображають ефективність рішень, прийнятих у минулому, не обов'язково є запорукою ефективності майбутньої діяльності.

Представники факторного підходу інноваційний потенціал визначають як сукупність ресурсів, результатів, умов та інших факторів, що впливають на здатність підприємства до здійснення інноваційної діяльності. Як було сказано вище, ресурсний і результативний підхід до визначення інноваційного потенціалу підприємства є досить обмеженими і відображають лише окремі його складові елементи. Представники ж факторного підходу розглядають інноваційний потенціал ширше, закладаючи в це поняття, ресурси, результати, джерела, умови, здібності та інші фактори, що його визначають.

Прибічники системного підходу розглядають інноваційний потенціал як складову систему вищого рівня – загальноекономічного потенціалу підприємства. Більшість представників наведених вище підходів погоджується, що інноваційний потенціал є складовою системи вищого рівня – загальноекономічного потенціалу підприємства, і паралельно використовують визначення, основане на системному підході.

Узагальнюючи вище наведені підходи, вважаємо за можливе дати таке визначення інноваційного потенціалу підприємства: це органічна складова загальноекономічного потенціалу, що має ідентичну з ним структуру, формується під впливом наявних матеріальних та фінансових ресурсів, інтелектуального капіталу, відображає вже досягнутий рівень інноваційних результатів і характеризує потенційну здатність підприємства до розвитку за рахунок впровадження досяжних для нього інноваційних рішень.

Єдиного підходу до систематизації факторів, що впливають на формування та розвиток інноваційного потенціалу, не існує. Зазвичай науковці у своїх дослідженнях інноваційного потенціалу [6, 12] поділяють ці фактори на внутрішні та зовнішні.

К. Познанська [6] до внутрішніх факторів відносить ресурси та навички, якими володіє підприємство і які можуть бути використані при впровадженні інноваційних проектів. Тобто це сукупність матеріальних ресурсів та інформації про останні тенденції у сфері науки і техніки, результати інноваційної діяльності інших підприємств, аргументована постановка задач для власної інноваційної діяльності. До зовнішніх факторів науковець відносить регіональні чинники – ринок праці, готовність фінансових організацій інвестувати в ризиковану інноваційну діяльність, наявність необхідних наукових чи технічних досліджень в обраній сфері. Згідно з уявленнями К. Познанської, інноваційний потенціал підприємства складається з чотирьох ключових елементів: фінансового потенціалу (власні фінансові ресурси і кошти різних фінансових установ), людського потенціалу (кількість співробітників, їх структура та кваліфікація, наявні знання і досвід), матеріального потенціалу (структура матеріального забезпечення, її гнучкість і адаптація до вимог ринку) та знань (технічна інформація, дані про ринок).

А. Жолнерські [12] вважає, що інноваційний потенціал підприємства формується під впливом внутрішніх факторів і доступу до зовнішніх джерел інновацій. До внутрішніх факторів відноситься персонал (знання та досвід, навички та кваліфікація, способи управління наявними ресурсами та інформацією); наявні технології (комп'ютерна техніка, інформаційно-комунікаційні технології, обладнання та устаткування, рівень їх сучасності);

наявні дослідження та розробки (власні або залучені, роботи на замовлення). До зовнішніх джерел інновацій дослідник відносить університети, науково-дослідні установи, конкурентів, постачальників та споживачів.

М. Кручек, Е. Прзибильська, З. Жебруцкі [3] при визначенні сутності інноваційного потенціалу підприємства керуються ресурсним підходом і у якості факторів, що впливають на його рівень, розглядають лише необхідні для досягнення мети інноваційної діяльності внутрішні ресурси підприємства, систематизуючи їх на матеріальні та нематеріальні активи. До матеріальних активів колектив авторів відносить матеріальні та фінансові ресурси, а нематеріальні активи ототожнюють з інтелектуальним капіталом підприємства.

На основі систематизації та логічного узагальнення існуючих підходів [3, 6, 12] до систематизації факторів впливу на інноваційний потенціал і з урахуванням специфіки діяльності транспорту було класифіковано фактори впливу на інноваційний потенціал транспортного підприємства на внутрішні і зовнішні (рис. 1).

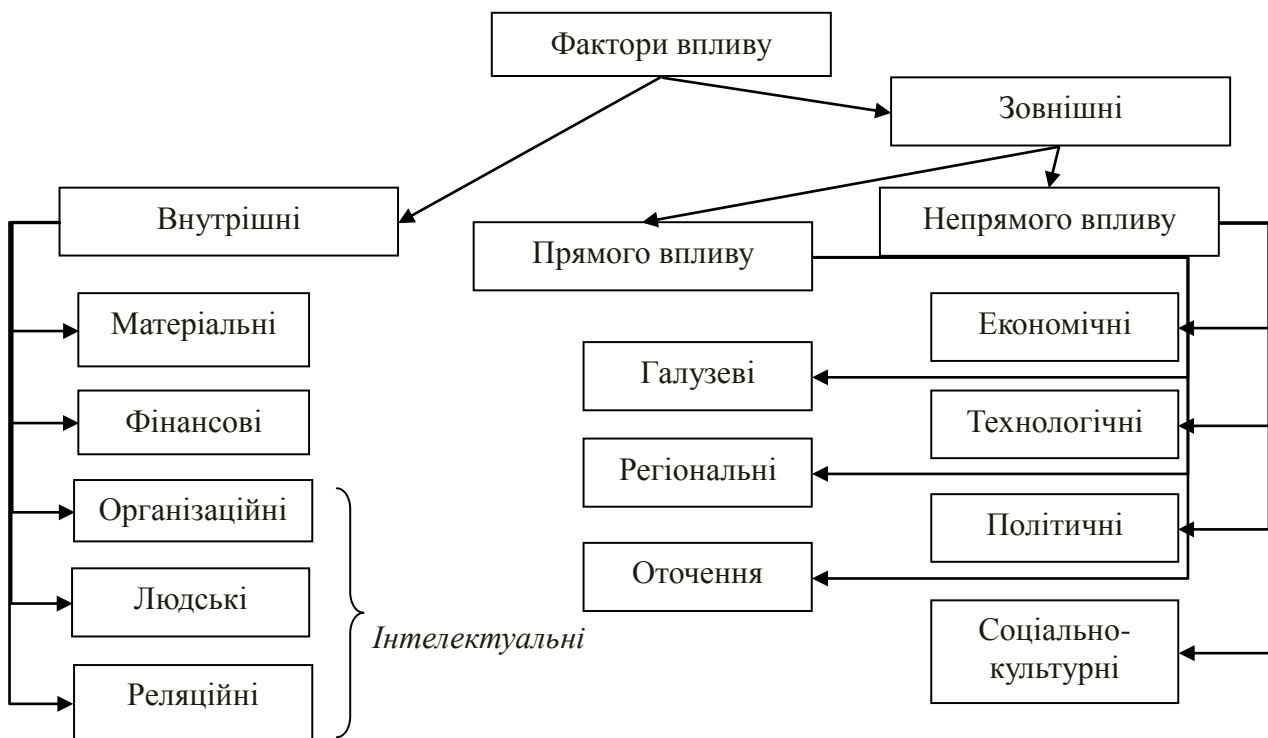


Рис. 1. Фактори, що впливають на інноваційний потенціал транспортного підприємства

Найбільший вплив на інноваційний потенціал транспортного підприємства чинять внутрішні фактори. Ці фактори були згруповані з використанням ресурсного підходу (RBV – Resource-Based View). Ресурсний підхід базується на твердженні, що ключовими факторами успіху підприємства є наявність та можливість використання стратегічних ресурсів підприємства [1].

Згідно з ресурсним підходом до ресурсів відносять матеріальні та нематеріальні активи підприємства, що можуть бути використані підприємством для досягнення поставлених цілей, у рамках нашого дослідження – для здійснення інноваційної діяльності на підприємстві. Потім вони піддаються подальшій класифікації.

Відповідно до цілей нашого дослідження, матеріальні активи підприємства було поділено на матеріальні і фінансові ресурси, а нематеріальні активи на організаційний, людський та реляційний капітал. Вищенаведені класифікації стали основою для визначення внутрішніх факторів, що формують інноваційний потенціал транспортного підприємства. Отже, до внутрішніх факторів відносимо:

- матеріальні фактори (наявні технічні засоби, рівень автоматизації процесів, сучасність використовуваних технологій, сучасність НДР, ступінь оновлення основних засобів, якість паливно-мастильних матеріалів та комплектуючих);

- фінансові фактори (наявність власних фінансових ресурсів, можливість використання зовнішніх джерел фінансування, витрати на НДР, структура капіталу, фінансова стабільність підприємства, кредитна репутація);

- людські фактори (креативність керівників та працівників, здатність прогнозувати майбутнє та використовувати ринкові можливості, управлінські здібності, здатність навчатися, інформаційна відкритість, здатність управляти проєктами, наявність системи мотивації працівників, здатність управляти ризиками, склад і компетенція працівників, частка персоналу, зайнятого в інтелектуальній сфері, рівень продуктивності праці);

- організаційні фактори (патенти, ноу хау, ліцензії, сертифікати, наявність власних НДР, рівень розвитку інноваційної культури, доступ до науково-технічних інформаційних мереж та до бізнес-інформації, прогресивність методів управління, ставлення

керівництва і працівників до змін та інновацій, розмір та сфера діяльності підприємства, швидкість реакції на зміни, сформований імідж підприємства);

– реляційні фактори (роль підприємства в ланцюгу поставок, сприятливість до інновацій інших учасників ланцюга поставок, логістичне партнерство, розробка та впровадження НДР у співпраці з іншими організаціями, лояльність споживачів, конкурентна позиція підприємства, рівень співпраці з іншими підприємствами, споживачами, постачальниками та посередниками, наявність зовнішніх консультантів, співпраця з науковими установами та закладами вищої освіти, ступінь розподілу ризиків та вигод).

Фактори зовнішнього середовища поділяємо на ті, які чинять прямий і непрямий вплив на інноваційну діяльність підприємства. Фактори прямого впливу безпосередньо впливають на ухвалення рішень щодо доцільності здійснення інноваційної діяльності на підприємстві. До зовнішніх факторів прямого впливу відносяться:

– галузеві та регіональні фактори (природно-кліматичні умови, технологічний розвиток галузі, інвестиційний клімат у галузі, державна підтримка галузі, інноваційний потенціал регіону та галузі, географічне положення підприємства, рівень конкуренції в галузі, сприйнятливність ринку до змін, наявність нових каналів дистрибуції);

– фактори оточення (споживачі, постачальники, конкуренти, посередники, фінансові установи, громадські організації, державні органи, профільні заклади вищої освіти та наукові установи).

Зовнішні фактори непрямих впливів чинять істотний вплив на інноваційну діяльність підприємства, проте прогнозування їх наслідків дуже складний і трудомісткий процес для підприємства. Ці фактори було згруповано з використанням методології PEST-аналізу на:

– економічні (розвиток економіки країни, інвестиційний клімат в країні, коливання курсу валют, темпи інфляції, державні витрати на НДР, розвиток сфери фінансових послуг, розмір відсоткових ставок);

– політичні (проінноваційна політика держави; державна науково-дослідна політика, законодавче регулювання інноваційної та науково-дослідної діяльності, рівень захисту інтелектуальної власності, інтеграційні процеси);

– технологічні (технологічний розвиток країни, стан інфраструктури; розвиток інформаційно-комунікаційних технологій, наявність науково-дослідних установ, рівень розвитку вищої освіти);

– соціально-культурні (загальний рівень та структура освіти населення, рівень безробіття та структура зайнятості населення, якість життя, мобільність населення, готовність населення до змін).

Зовнішні фактори непрямого впливу чинять дію на розвиток підприємств усіх галузей економіки, характеризують загальні умови їх функціонування. Вони здійснюють вплив на інноваційний потенціал шляхом впливу на зовнішні фактори прямого впливу, під безпосереднім впливом яких, у свою чергу, формується інноваційний потенціал транспортної галузі. Транспортне підприємство повинно слідкувати за зовнішніми факторами і враховувати їх у своїй діяльності. Фактори прямого впливу чинять безпосередню дію на транспортне підприємство. Вони залежать від факторів непрямого впливу, безпосередньо впливають на діяльність підприємства і його інноваційний потенціал зокрема.

Висновки. Глобалізація, технологічний прогрес, впровадження нових телекомунікаційних технологій, фінансові кризи – це лише деякі причини турбулентності не тільки зовнішнього середовища, а й інноваційного потенціалу підприємства. Розвиток інноваційного потенціалу та його структурних елементів повинен йти в ногу з прогресивними процесами в соціальній та економічній сферах. Тільки так підприємство зможе ефективно використовувати його для досягнення конкурентних переваг.

Підприємство повинно прогнозувати і враховувати дію всіх факторів при реалізації інноваційної діяльності. Проте переваги, отримані за рахунок внутрішніх можливостей підприємства, є найкращим джерелом його успіху. Тому в процесі управління інноваційним потенціалом підприємства необхідно обов'язково відслідковувати і прогнозувати вплив зовнішніх факторів, однак, оцінка його рівня повинна ґрунтуватися на внутрішніх факторах, оскільки підприємство має на них безпосередній вплив.

Література

1. Barney J.B. Firm Resources and Sustained Competitive Advantage. *Journal of Management*. 1991. Vol. 17. No. 1. Pp. 99-120.
2. Гринько Т.В., Максимчук О.С. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг. *Проблеми економіки*. 2015. № 1. С. 255-260.
3. Kruczek M., Przybylska E., Żebrucki Z. Założenia do badania potencjału innowacyjnego przedsiębiorstw branży Transport-Spedycja-Logistyka. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. 2015. Nr. 78. S. 207-220.
4. Momeni M., Nielsen S.B., Kafash M.H. Determination of Innovation Capability of Organizations: Qualitative Meta Synthesis and Delphi Method. *Proceedings of RESER 2015 - Innovative Services in the 21st Century*. URL: https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/116283301/Determination_of_Innovation_Capability.pdf.
5. Парубець О.М. Сугоняко Д.О. Інноваційні підходи до розвитку транспортної логістики в Україні. *Перспективи економіки та управління: науковий журнал*. 2019. № 4 (20). С. 147-156.
6. Poznańska K. Uwarunkowania innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach. Warszawa: Dom Wydawniczy ABC, 1998. 168 s.
7. Przybylska E. Innowacyjność branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. Nr. 24 t. 2. 2016. S. 235–245.
8. Przybylska E. Typologia innowacji w branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Seria Organizacja I Zarządzanie*. Nr. 99. 2016. S. 399-409.
9. Sabadka D. Innovation potential metrics. *Annals of Faculty Engineering Hunedoara. International journal of engineering*. Romania: Hunedoara, 2012. Vol. 10. Fascicule 3. Pp. 449-455. URL: <http://annals.fih.upt.ro/pdf-full/2012/ANNALS-2012-3-79.pdf>.
10. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку. Київ: Логос, 2006. 264 с.
11. Шинкаренко В.Г., Клепікова О.В. Система управління інноваційною діяльністю в АТП. *Економіка транспортного комплексу*. 2010. Вип. 16. С. 73-82.
12. Żołnierski A. Potencjał innowacyjny polskich małych i średniej wielkości przedsiębiorstw. Warszawa: Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, 2005. 70 s. URL: https://www.parp.gov.pl/files/74/75/76/potencjal_innowacyjny.pdf.

References

1. Barney, J.B. (1991). Firm Resources and Sustained Competitive Advantage. *Journal of Management*, 17, 1, 99-120 [in English].

2. Grynko, T.V., Maksimchuk, A.S. (2015). Problemy ta perspektyvy innovatsiinoho rozvytku vitchyznianskykh pidpryiemstv sfery posluh [The Issues and Prospects for the Innovative Development of Domestic Service-Oriented Companies]. *Problemy ekonomiky - The Problems of Economy*, 1, 255–260. [in Ukrainian]
3. Kruczek, M., Przybylska, E., Zebrucki, Z. (2015). Założenia do badania potencjału innowacyjnego przedsiębiorstw branży Transport-Spedycja-Logistyka [Guidelines for Research of Innovation Potential in TSL Industry]. *Scientific Papers of Silesian University of Technology. Organization and Management Series*, 78, 207-220 [in Polish].
4. Momeni, M., Nielsen, S.B., Kafash, M.H. (2015). Determination of Innovation Capability of Organizations: Qualitative Meta Synthesis and Delphi Method. *Proceedings of RESER 2015 - Innovative Services in the 21st Century*. Retrieved from: https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/116283301/Determination_of_Innovation_Capability.pdf. [in English].
5. Parubets, O.M., Suhoniako, D.O. (2020). Innovatsiyni pidkhody do rozvytku transportnoyi lohistyky v Ukraini [Innovative Approaches to Transport Logistics Development in Ukraine]. *Perspektyvy ekonomiky ta upravlinnya: naukovyy zhurnal - Problems and Prospects of Economics and Management*, 4(20),147-156 [in Ukrainian]
6. Poznanska, K. (1998). Uwarunkowania innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach [Determinants of innovation in small and medium-sized enterprises]. Warsaw: ABC Publishing House [in Polish].
7. Przybylska, E. (2016). Innowacyjność branży TSL [Innovation in the TSL industry]. *Scientific Papers of Silesian University of Technology. Organization and Management Series*, 24, 2, 235–245 [in Polish].
8. Przybylska, E. (2016). Typologia innowacji w branży TSL [Typology of innovation in the TSL industry]. *Scientific Papers of Silesian University of Technology. Organization and Management Series*, 99, 399-409 [in Polish].
9. Sabadka, D. (2012). Innovation potential metrics. *Annals of Facility Engineering Hunedoara. International journal of engineering*. Romania: Hunedoara, 10, 3, 449-455. Retrieved from: <http://annals.fih.upt.ro/pdf-full/2012/ANNALS-2012-3-79.pdf>. [in English].
10. Sych, Ye. M., and Ilchuk, V. P. (2006) Innovatsiyno-investytsiyni kompleksy transportnoyi haluzi: metodolohiya formuvannya ta rozvytku [Innovation and Investment Complexes of the Transport Industry: Methodology of Formation and Development]. Kyiv: Lohos, 2006 [in Ukrainian]
11. Shinkarenko, V.G, Klepikova, O.V. (2010). Systema upravlinnia innovatsiinoiu diialnistiu v ATP [System of Innovative Activity Management at a Motor-Transport Enterprise]. *Ekonomika transportnoho kompleksu - Economics of the transport complex*, 16, 73-82 [in Ukrainian]
12. Zolnierski, A. (2005). Potencjał innowacyjny polskich małych i średniej wielkości przedsiębiorstw [The innovative potential of Polish small and medium-

sized enterprises]. Warsaw: Polish Agency for Enterprise Development. Retrieved from: https://www.parp.gov.pl/files/74/75/76/potencjal_innowacyjny.pdf [in Polish].

FACTORS OF INFLUENCE ON TRANSPORT ENTERPRISE INNOVATIVE POTENTIAL

КОМЧАТНЫКН О., Candidate of Economic Sciences (PhD), Department of Economics, National Transport University, Omelianovycha-Pavlenka Str., 1, Kyiv, Ukraine, 01010.

E-mail: komchatnykh@ntu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0003-4755-904X

***Abstract.** The article defines and characterizes factors influencing transport enterprise innovative potential.*

The author classifies theoretical approaches to defining the enterprise innovative potential and clarifies the category due to these approaches. The innovative potential is considered as an organic component of the general economic potential, which is identical with it by its structure, being shaped while affected by the available material and financial resources as well as the intellectual assets. It reflects the already reached innovations level, characterizing the potential ability of the enterprise to develop via implementation of possible innovations.

The author has established that the most often the influencing factors for the enterprise innovative potential are classified into the external and internal ones. Using the classification and logical generalization methods, considering the transport function peculiarities, the influencing factors for transport enterprise innovative potential were classified into the internal and external ones (the direct and indirect influence).

The author categorizes the internal influencing factors onto the material, financial, human and relational, the external direct influencing factors are classified into the branch, regional and environmental, while the external factors of indirect influence can be economic, technological, political and social-cultural. The relation of these factors and their influence level onto the transport enterprise and transport branch innovative potential have been determined.

It has been established that the enterprise must predict and calculate the effect of all factors on the innovative activity. As the enterprise can directly influence only the internal potential, the enterprise innovative potential should be evaluated regarding the internal factors, which provide for its success.

Key words: innovations, innovative potential of enterprise, transport enterprise, factors, classification.

ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

КОМЧАТНЫХ Е.В., кандидат экономических наук, кафедра экономики, Национальный транспортный университет, ул. Омеляновича-Павленко, 1, г. Киев, Украина, 01010

E-mail: komchatnykh@ntu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0003-4755-904X

***Аннотация.** Статья посвящена определению и характеристике факторов влияния на инновационный потенциал транспортного предприятия.*

Систематизированы теоретические подходы к определению сущности инновационного потенциала предприятия, уточнена суть этой категории на основе обобщения подходов к ее определению. Инновационный потенциал предприятия рассматривается как органическая составляющая общеэкономического потенциала, которая имеет идентичную с ним структуру, формируется под влиянием имеющихся материальных и финансовых ресурсов, интеллектуального капитала, отражает уже достигнутый уровень инновационных результатов и характеризует потенциальную способность предприятия к развитию за счет внедрения достижимых для него инновационных решений.

Выявлено, что наиболее распространенной классификацией факторов влияния на инновационный потенциал предприятия является их разделение на внешние и внутренние. На основе методов систематизации и логического обобщения и с учетом специфики деятельности транспорта классифицированы факторы влияния на инновационный потенциал предприятия на внутренние и внешние (прямого и косвенного воздействия).

Систематизированы внутренние факторы влияния на материальные, финансовые, человеческие, организационные и реляционные, внешние факторы прямого воздействия - на отраслевые, региональные и окружения, внешние факторы косвенного воздействия - на экономические, технологические, политические и социально-культурные. Определена взаимосвязь этих факторов и уровень их влияния на формирование инновационного потенциала транспортного предприятия и транспортной отрасли.

Установлено, что предприятие должно прогнозировать и учитывать действие всех факторов при реализации инновационной деятельности. Однако, поскольку предприятие имеет непосредственное влияние только на свои внутренние возможности, оценку уровня инновационного потенциала предприятия следует проводить на основе внутренних факторов, которые являются основным источником его успеха.

Ключевые слова: инновации, инновационный потенциал, транспортное предприятие, факторы, классификация.