

УДК 338.32.001.76

DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2019-5-25>

Парфентьєва О.Г.

кандидат економічних наук, старший викладач,
Національний транспортний університет

Гречан П.Ю.

аспірант
Національного транспортного університету

Parfentieva Olena

PhD in Economics,
National Transport University

Grechan Pavlo

PhD student of the Department of Management,
National Transport University

СУЧАСНА ПАРАДИГМА ІННОВАЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ: СУТНІСТЬ, ПРИНЦИПИ, ЧИННИКИ, ФУНКЦІЇ

THE MODERN PARADIGM OF THE INNOVATION ACTIVITY OF CAR TRANSPORT ENTERPRISES: THE ESSENCE, PRINCIPLES, FACTORS, FUNCTIONS

У статті проаналізовано тенденції сучасного розвитку транспортної галузі і визначено вагоме її значення для національної економіки. Проведено порівняння з іншими країнами світу (США, ЄС-28, Японією). На основі дослідження інноваційної діяльності автотранспортних підприємств виділено негативні чинники впливу і доведено необхідність її активізації на засадах сучасної парадигми. Визначено сутність сучасної парадигми інноваційної активності підприємств автомобільного транспорту, що спрямована на забезпечення конкурентоспроможності на національному і міжнародному рівнях. Запропоновано ключові принципи забезпечення інноваційної активності, виділено основні її складники. Обґрунтовано чинники впливу на рівень інноваційної активності автотранспортних підприємств, серед яких виділено зовнішні (рівень державної і муніципальної підтримки, доступність джерел фінансування, доступність до ринку інноваційних розробок, рівень підготовки кадрів) та внутрішні (готовність керівництва підприємства здійснювати інновації, відповідність персоналу, інвестиційні можливості, ресурсні можливості).

Ключові слова: транспортна галузь, автотранспортні підприємства, інновації, інноваційна активність, парадигма інноваційної активності.

В статье проанализированы тенденции современного развития транспортной отрасли и определено ее важнейшее значение для национальной экономики. Проведено сравнение с другими странами (США, ЕС-28, Японией). На основе исследования инновационной деятельности автотранспортных предприятий выделены негативные факторы влияния и доказана необходимость ее активизации на основе современной парадигмы. Определена сущность современной парадигмы инновационной активности предприятий автомобильного транспорта: обеспечение конкурентоспособности на национальном и международном уровнях. Обоснованы факторы влияния на уровень инновационной активности автотранспортных предприятий, среди них выделены внешние (уровень государственной и муниципальной поддержки, доступность финансирования, доступность рынка инновационных разработок, уровень подготовки кадров) и внутренние (готовность руководства предприятия осуществлять инновации, соответствие персонала, инвестиционные возможности, ресурсные возможности).

Ключевые слова: транспортная отрасль, автотранспортные предприятия, инновации, инновационная активность, парадигма инновационной активности.

The article analyzes the trends of the modern development of the transport industry and determines its significant importance for the national economy. Comparison was made with other countries like the USA, Japan, and 28 EU countries. It is noted that, despite the development of the post-industrial economy, most developed countries are modernizing the facilities of the transport industry because of its significant advantages. Based on the research of innovative activity of motor-transport enterprises the presence of deep crisis is determined. To overcome the crisis, negative influence factors have been identified and the necessity of intensifying the introduction of innovations

based on the modern paradigm of activation of innovative activity has been proved. The essence of the modern paradigm of innovation activity of road transport enterprises, which is aimed at ensuring competitiveness at national and international levels, is determined. Accordingly, the main tasks have been identified – monitoring of modern world innovative developments in the industry; assessing sources of innovation funding; creating a team of employees responsible for innovation processes in the enterprise; training and implementation of an innovation budget based on maximum efficiency; clear definition of priority areas for innovation and specific measures to optimize innovation in the enterprise. The key principles of innovation activity are proposed (expediency, systematicity, efficiency, involvement of enterprises' personnel, economic efficiency, scientific approach, conformity), its main components are highlighted (purpose, tasks, functions). Factors of influence on the level of innovation activity of motor-transport enterprises, among which external (state and municipal support level, availability of funding sources, accessibility to the market of innovative developments, level of training) and internal (willingness of the enterprise management to innovate, staff compliance, investment resources) are substantiated. It is proposed to determine such functions: competitiveness, stimulation of development, adaptability, flexibility in the context of changing market conditions of transport services.

Keywords: *the transport industry, car transport enterprises, innovations, innovation activity, paradigm of innovation.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Посткризовий розвиток, зміна вектору зовнішньоекономічних відносин, поступовий перехід від економіки індустріального типу до економіки постіндустріального типу ставлять перед економічною системою України нові завдання, де велике значення має визначення ключових для неї галузей, галузей зі значним потенціалом та напрямів розвитку як окремих економічних секторів, так і всієї національної економіки. У цьому контексті, враховуючи сировинний характер економічної системи країни та переважання експорту низькомаржинальних товарів на тлі імпорту високомаржинальних товарів, значний економічний потенціал є у галузей, що історично були присутні в країні та мають значний базис для зростання і розвитку, до яких відносимо транспортну галузь.

Відзначаємо, що, незважаючи на розвиток постіндустріальної економіки, більшість розвинутих країн модернізує об'єкти транспортної галузі через значні її переваги, що виражаються у: високій частці доданої продукції; суттєвому позитивному ефекті від залучення інвестицій; великій ролі в контексті забезпечення зайнятості та наповнення бюджетів різних рівнів.

Водночас надання автотранспортних послуг відбувається в межах жорсткої конкуренції, що робить ключовим аспектом успіху галузі розроблення й упровадження інновацій. Це твердження підтримують та доводять у своїх наукових роботах група науковців на чолі з Азаром Шейхом [1], Кловіс Запата і Пауль Ньюенхаіс [2].

Стосовно розвитку підприємств автомобільного транспорту в Україні відзначаємо наявність глибокої кризи та необхідність пошуку шляхів її подолання на основі розроблення та використання інновацій вітчизняними підприємствами, що вимагає розкриття сучасної парадигми інноваційної активності підприємств автотранспорту в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Значні проблеми та висока значимість підприємств автотранспорту для забезпечення сталого розвитку економіки країни призвели до необхідності ґрунтовного дослідження

інноваційної активності українських підприємств. При цьому необхідно виділити напрями проведення наукових досліджень, де визначено вплив інновацій на розвиток автотранспортних підприємств, визначення особливостей та проблематики розвитку підприємств автотранспорту, де ідентифікуються проблеми інноваційного розвитку підприємств цієї галузі. У цьому контексті виділяємо напрацювання щодо: формування нових наукових підходів до оцінки стимулюючого впливу інноваційної діяльності на розвиток підприємств автомобільного транспорту [3]; встановлення зв'язку між енергоефективністю, якістю перевезень, рівнем безпеки підприємств автотранспортної галузі та інноваційних змін [4]; розкриття напрямів інноваційного розвитку автотранспортних підприємств (С.О. Романюк, Д.Г. Яновий [5], С.С. Бойко, О.А. Геляровська [6]); дослідження передумов функціонування підприємств автотранспорту, проблеми впровадження інновацій, причини їх виникнення (О.І. Завійський [7], Д.В. Кондратенко, Є.С. Чупрін [8]); економіко-математичного моделювання інноваційного розвитку автотранспортних підприємств (О.В. Сердюк та О.В. Стець [9]).

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Наголошуючи на високій науковій цінності робіт зазначених вище вчених у сфері розкриття особливостей та проблематики інноваційної діяльності вітчизняних підприємств автотранспорту, відзначаємо необхідність проведення більш детального дослідження сучасної парадигми їхньої інноваційної активності та значення для економіки України.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Мета статті – розкрити сутність та складники сучасної парадигми інноваційної активності українських підприємств автомобільного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Автотранспортна галузь забезпечує фізичних та юридичних осіб у послугах перевезення пасажирів, вантажу автотранспортними засобами. У приватному секторі автотранспортна галузь виконує логістичну функцію, забезпечуючи постачання факторів виробництва. Інноваційна активність підприємств галузі передбачає впровадження інноваційних засобів виробництва та технологій для забезпечення

високого рівня безпечності перевезень, екологічності, енергоефективності, швидкості постачання виробничих ресурсів.

Окрім того, зважаючи на зростаючу роль логістики, яка створює ланцюг цінності продукції та послуг, ця галузь є важливим складником економічних систем розвинутих країн світу, забезпечуючи значний внесок у ВВП та експортні постачання, маючи позитивний вплив на формування рівня зайнятості у державах та наповнення бюджетів різних рівнів, виступаючи при цьому драйвером національної економіки і формуючи попит у великій кількості суміжних галузей, починаючи із закупівель необхідних засобів виробництва для надання послуг і закінчуючи послугами банківського сектору, маркетингових агентств та розробників програмного забезпечення. Водночас автомобільний транспорт в Україні знаходиться у важкій економічній ситуації, що потребує пошуку ефективних шляхів її розвитку.

У 2018 р. в Україні було здійснено перевезення 1 906,8 млн пасажирів автомобільним транспортом, що становить 42% від кількості перевезень пасажирів усіма видами транспорту [10]; здійснено 42 569,5 млн т/км перевезень, що становить 13% від усього обсягу виконаних перевезень у натуральних одиницях (т/км) [10]; перевезено 187,2 млн т вантажів, що становить 30% від усього обсягу перевезень вантажів усіма видами транспорту [11]. Незважаючи на те що послуги автотранспортних перевезень пасажирів та вантажів займають вагому частку, що забезпечує цьому виду послуг одне з пріоритетних місць у транспортній галузі, починаючи з 2008 р. кількість перевезених пасажирів щорічно скорочується в середньому на 8%, а найбільше скорочення відбулося у 2015 р. (-23%). Іншою є ситуація з перевезенням вантажів, де лише в періоди економічного спаду (2009, 2014–2015 рр.) спостерігається скорочення обсягів перевезених вантажів автомобільним транспортом (на 10–15%) [11].

Для пасажирів автотранспортні послуги є основним видом послуг перевезень, для вантажів – це другий за видом тип послуг після залізничного. Наведені дані у цілому вказують на постійну потребу

впровадження інновацій підприємствами автомобільного транспорту, зважаючи на щорічні темпи зношення, застарілі технології. Водночас у 2018 р. було здійснено 27 893,3 млн грн капітальних інвестицій у наземний та трубопровідний транспорт, у 2017 р. – 21 958,2 млн грн; у 2016 р. – 14 957,2 млн грн; у 2015 р. – 7 218,0 млн грн. [12], що вказує на зростаючі обсяги фінансування наземного транспорту, до якого належить автомобільний.

У цьому контексті необхідним є дослідження динаміки частки транспортних послуг у комерційних послугах США, Європейського Союзу (ЄС-28) і Японії та порівняння її з часткою України (рис. 1).

Аналіз частки транспортних послуг у комерційних послугах розвинутих країн та України дає змогу відзначити такі тенденції:

- під впливом розвитку постіндустріального типу економіки та зміни вподобань споживачів частка транспортних послуг у комерційних послугах провідних країн поступово зменшується, залишаючись на стабільно високому рівні;

- частка транспортних послуг у комерційних послугах України весь період дослідження була незмінно високою з негативним трендом її зміни.

Важливим аспектом економічної характеристики активності підприємств автомобільного транспорту є його вплив на експорт (рис. 2) та імпорт (рис. 3) країни, що потребує оцінки за вибраний період дослідження відносно США, ЄС-28, Японії та України.

Аналіз ролі експорту та імпорту транспортних послуг в експорті та імпорті вибраних для дослідження країн вказує, що експорт транспортних послуг займає значну частку в експорті всіх розвинутих країн (не менше 11,12% експорту країни).

При цьому найбільшу частку експорт займає у загальному експорті послуг України (не менше 37,49% загального експорту послуг країни); економічно розвинуті країни активно імпортують транспортні послуги з часткою в імпорті, яка не опускається нижче 16% загального імпорту послуг країни.

У 2017 р. у деяких країнах ЄС обсяги перевезень пасажирів на автобусах становили: у Німеччині – 5 545 млн пасажирів, в Угорщині – 1 590 млн,

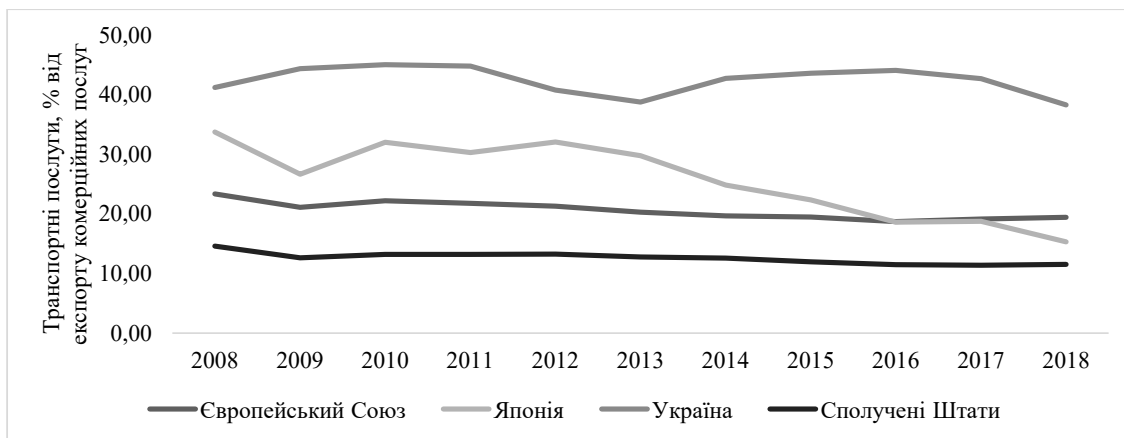


Рис. 1. Динаміка частки транспортних послуг у комерційних послугах США, ЄС-28, Японії та України за 2008–2018 рр., %

Джерело: складено авторами на основі [13]

Держава та регіони

у Польщі – 4 118 млн, у Чехії – 1 130 млн, у Болгарії – 445 млн, у Хорватії – 249 млн, в Естонії – 170 млн, у Латвії – 140 млн, у Швейцарії – 785 млн пасажирів [14]. Порівняно з Україною (де перевезено 1 906 млн пасажирів у 2018 р.) у більшості країн ЄС обсяги автомобільних перевезень суттєво менші, що пов'язано з вищим рівнем якості життя, наявністю власного автотранспорту у населення, міграцією, іншими важливими причинами, що впливають на стан надання автотранспортних послуг (табл. 1).

Отже, якщо порівняти обсяги перевезень вантажів в Україні (187 млн т у 2018 р.) та країн ЄС (14 851,7 млн т), то співвідношення України до країн ЄС за показником становитиме 1,26%.

Варто відзначити, що у Німеччині, Великобританії, Польщі, Нідерландах обсяги перевезень вантажів становлять понад 2% (21,6%, 9,6%, 9,4% та 4,6% відповідно), в інших країнах частка перевезень знаходиться в межах 0,5–2%, а тому Україна за показником обсягів перевезень вантажів різними видами автотранспорту наближена до більшості країн ЄС (рис. 4).

Відзначаємо критичні проблеми з інноваційною активністю автотранспортних підприємств в Україні у період дослідження. Отже, усього в Україні у 2018 р. наукові дослідження здійснювали 950 організацій, з яких лише 37% підприємницького сектору, частка виконавців науково-дослідних робіт та розробок у 2018 р. становила лише 0,54% у загальній кількості зайнятого населення. Витрати на інновації становили 12 180,1 млн грн, зокрема 10 742,0 млн грн – власні кошти, 639,1 млн грн – державні, 107,0 млн грн – кошти інвесторів-нерезидентів, 692,0 млн грн – інші джерела. Інноваційну продукцію або технологічні процеси було впроваджено в 2018 р. у 15,6% промислових підприємств [16]. Оцінити інноваційну активність підприємств автотранспорту можна на основі динаміки необоротних та оборотних активів, які відображають оновлення програмного забезпечення, основних засобів (табл. 2).

Зважаючи на відсутність даних, які характеризують рівень інноваційної активності автотранспортних підприємств, та на основі даних табл. 2 можна від-

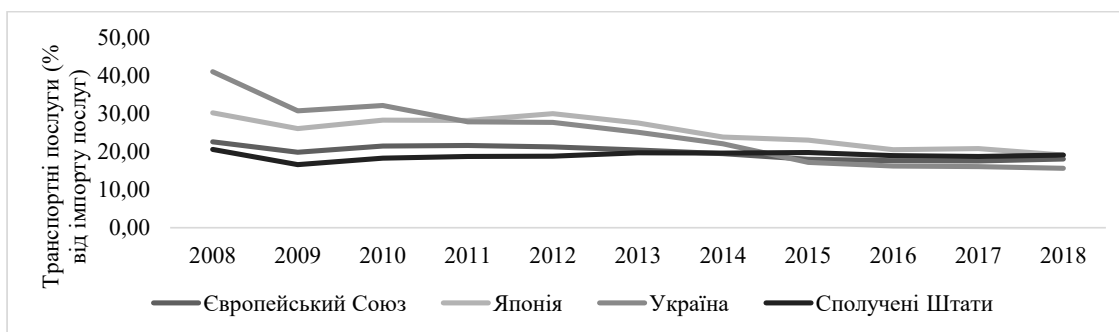


Рис. 2. Динаміка частки транспортних послуг в імпорті послуг США, ЄС-28, Японії та України за 2008–2018 рр., %

Джерело: складено авторами на основі [13]

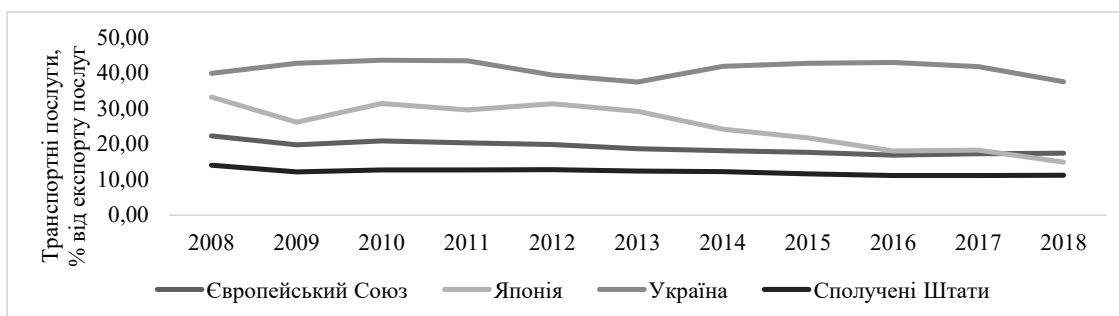


Рис. 3. Динаміка частки транспортних послуг в експорті послуг США, ЄС-28, Японії та України за 2008–2018 рр., %

Джерело: складено авторами на основі [13]

Таблиця 1

Динаміка щорічних автомобільних вантажних перевезень у країнах ЄС у 2010–2018 рр.

GEO/TIME	2010	2017	2018
ЄС, 28 країн, тис т	15045637	14668624	14 851 707
ЄС, 28 країн, млн т/км	1756114	1920613	1 924 995
Навантажений, національний транспорт, тис т	14078274	13471418	-
Навантажений, міжнародний транспорт, тис т	967 362	1 197 205	1 175 588

Джерело: складено авторами на основі [15]

значити низький рівень упровадження інновацій, які стосуються оновлення необоротних активів та основних засобів.

Необоротні активи у сфері оптової торгівлі, ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів зросли на 7,08% та 12,98% за 2018 р. та у першому півріччі 2019 р. порівняно з першим півріччям 2018 р. відповідно. Основні засоби цієї галузі зросли на 12,69% та 10,02% відповідно. Негативна динаміка необоротних активів у галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності: загалом вони скоротилися на 12,37%, тоді як оборотні активи зросли лише на 4,66%.

Одними з ключових негативних чинників низького рівня інноваційної активності підприємств автотранспорту є низька інноваційна активність виробників автомобільного транспорту в Україні,

низькі обсяги фінансування автотранспортних підприємств. У цьому контексті вважаємо доцільним оцінити частку витрат на науково-дослідні роботи (НДР) у загальних витратах виробників автомобілів США, ЄС-28, Японії та України у період дослідження (рис. 5).

Оцінка частки витрат на науково-дослідні роботи на підприємствах автомобілебудування вказує на значне відставання українських виробників від виробників економічно розвинутих країн, де незначне відставання країн з Європейського Союзу від США та Японії пов'язане з нижчою інноваційною активністю виробників із країн – нових членів ЄС.

Наведена ситуація потребує розкриття сутності та складників сучасної парадигми інноваційної активності українських підприємств автомобільного транспорту в контексті забезпечення стимулювання

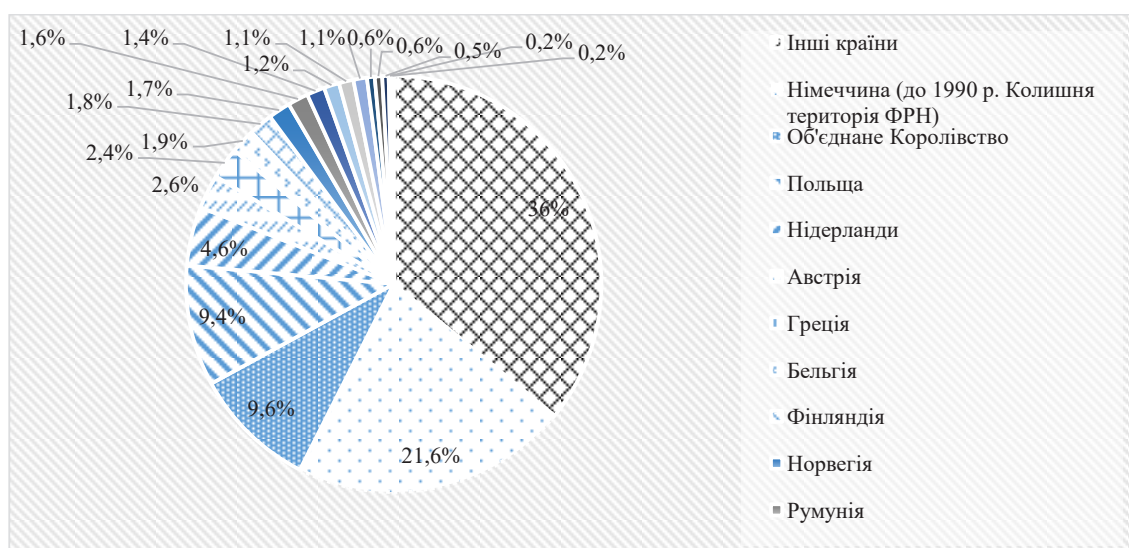


Рис. 4. Структура автомобільних вантажних перевезень у країнах ЄС у 2018 р., %

Джерело: складено авторами на основі [15]

Таблиця 2

Динаміка необоротних та оборотних активів підприємств транспорту і ремонтних автотранспортних підприємств у 2018–2019 рр. в Україні

	Актив				Темп росту, %	
	на 1 січня 2018р.	на 30 червня 2018р.	на 1 січня 2019р.	на 30 червня 2019р.	01.01.19/ 01.01.18	30.06.19/ 30.06.18
необоротні активи						
Усього	3215474,8	3252687,0	3211197,9	3292037,7	-0,13	1,21
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	169525,2	178695,5	181531,3	201883,1	7,08	12,98
транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	752668,8	757007,6	728652,9	687527,7	-3,19	-9,18
оборотні активи						
Усього	3311171,0	3360889,6	3349055,1	3393094,6	1,14	0,96
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	982768,0	1038844,8	1107495,2	1142952,4	12,69	10,02
транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	166515,1	160632,5	172232,9	162594,7	3,43	1,22

Джерело: складено авторами на основі [17]

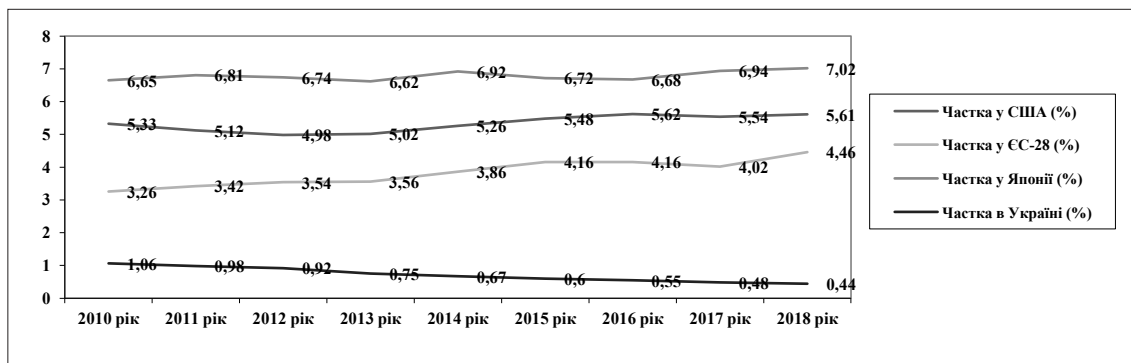


Рис. 5. Динаміка частки витрат на НДР у загальних витратах автомобілебудівників США, ЄС-28, Японії та України за 2010–2018 роки, %

Джерело: складено авторами на основі [18–21]

розроблення нових шляхів підвищення кількості й якості впровадження інновацій суб'єктами підприємницької діяльності цієї галузі в країні.

Відзначаємо, що підхід низки вітчизняних науковців [22; 23] до визначення сутності терміна «інноваційна активність», де інноваційно активними вважаються підприємства, які займаються інноваційною діяльністю, з переліченням низки напрямів інноваційної діяльності у сфері технологій виробництва, виготовлення нових товарів (робіт, послуг) або використання нових маркетингових заходів, є досить дискусійним, особливо для підприємств автотранспорту, через: незрозумілість кількості інноваційних заходів (один захід на 10 років або 10 заходів на рік); невизначеність часових меж активності; відсутність кінцевих результатів активності; неврахування інших видів діяльності суб'єктів господарювання як об'єкта здійснення інноваційного розвитку (управління, постачання, соціальна діяльність та ін.); акцент тільки на інноваційній розробки без урахування новачності для країни.

Звідси, вважаємо доречним під інноваційно-активним підприємством у галузі вітчизняних підприємств автомобільного транспорту розуміти такий суб'єкт господарювання, що здійснює суттєву кількість інноваційних (новаційних) заходів упродовж календарного року в межах усіх без винятку власних видів діяльності для досягнення чітко визначених результатів, що є базисом для реалізації його стратегії розвитку.

У контексті розкриття сучасної парадигми інноваційної активності українських підприємств автомобільного транспорту важливо розкрити причини розроблення, купівлі, впровадження і використання інновацій компаніями галузі. До головних причин необхідно віднести: реалізацію стратегії виживання на ринку; намагання зменшити витрати на виробництво транспортних послуг; зміни попиту споживачів, у тому числі іноземних; бажання відновити прибутковість роботи або збільшити її розміри; формування позитивного іміджу серед інвесторів, споживачів та суспільства.

При цьому головною метою інноваційної активності підприємств автомобільного транспорту повинно бути забезпечення достатнього рівня конкурентоспроможності на національному та закордонних

ринках на основі найбільш повного задоволення потреб споживачів різних категорій.

У межах виконання наведеної мети підприємства автомобільного транспорту повинні поставити та виконати сукупність завдань: налагодити моніторинг сучасних світових інноваційних розробок у галузі; провести оцінку джерел фінансування інновацій; сформувати команду працівників, відповідальних за інноваційні процеси на підприємстві; сформувати та реалізувати інноваційний бюджет на основі забезпечення максимальної ефективності; чітко визначити пріоритетні напрями здійснення інновацій та конкретні заходи з оптимізації інноваційної діяльності на підприємстві.

До ключових принципів забезпечення інноваційної активності підприємств автомобільного транспорту в Україні слід віднести: доцільність; системність; ефективність; залучення всього персоналу підприємства; економічність; науковість; відповідність; відсікання зайвого.

У межах дослідження інноваційної активності підприємств автомобільної галузі Україні вважаємо доречним розкрити чинники впливу на перевезення автомобільним транспортом (рис. 6). В умовах становлення конкурентного середовища перед кожним АТП постає проблема оцінки конкурентоспроможності своєї організації з урахуванням конкурентних переваг перед іншими перевізниками, щоб посилити конкурентну позицію та відповідно представляти продуктивні напрями підвищення послуг перевезення.

Одним із ключових складників сучасної парадигми інноваційної активності українських підприємств автомобільного транспорту є відповідні функції, до яких відносимо: забезпечення конкурентоспроможності; стимулювання розвитку; адаптивність до змін зовнішнього та внутрішнього середовища; гнучкість у межах зміни кон'юнктури ринків збуту.

Вітчизняні підприємства автомобільного транспорту не забезпечують дотримання умов безпечності, екологічності, енергоефективності, однією з причин якої є їх низька інноваційна активність на фоні конкурентів з економічно розвинутих країн.

У цьому контексті галузь автомобільного транспорту України потребує визначення сутності та складників сучасної парадигми інноваційної актив-



Рис. 6. Чинники впливу на інноваційну активність українських підприємств галузі автотранспорту

ності, що буде враховувати особливості її функціонування, де головною метою є реалізація значного потенціалу розвитку галузі як ключового складника національної економічної системи.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. У межах проведення наукового дослідження доведено важливість підприємств автомобільного транспорту для економіки України. Оцінка ролі підприємств автомобільного транспорту в економічній системі країни та її зовнішньоторговельній діяльності на прикладі США, ЄС-28, Японії, України дала змогу зробити висновок про відсутність інноваційності підприємств автомобільного транспорту.

Дослідження напрацювань вітчизняних та закордонних авторів довело важливість інновацій для розвитку галузі, а оцінка інноваційної діяльності вітчизняних підприємств автомобільного транспорту зі США, ЄС-28, Японії вказала на необхідність розроблення нової парадигми інноваційної активності для українського автомобілебудування, що забезпечуватиме трансфер технологій до автотранспортної галузі. Визначено сутність та розкрито складники (причини, мета, завдання, принципи, фактори впливу, функції) сучасної парадигми інноваційної активності підприємств автомобільного транспорту України.

Подальші дослідження слід сконцентрувати на розкритті проблематики інноваційної активності вітчизняних підприємств автомобільного транспорту та розробленні комплексу дієвих шляхів їх вирішення.

Бібліографічний список:

1. Azhar S., Kinange Dr., Fernandes A. Innovations in automotive industry and its influence on consumer behaviour. *Tactful Management*. 2016. № 4. P. 1–9.
2. Zapata C., Nieuwenhuis P. Exploring innovation in the automotive industry: new technologies for cleaner cars. *Journal of Cleaner Production*. 2010. № 18(1). P. 14–20.
3. Parfentjeva O., Grechan P., Grechan A. Stimulating innovative activity as a tool for ensuring strategic

development of motor transport enterprises. *Management Science Letters*. 2019. № 9(10). P. 1655–1668.

4. Шатіло О.В. Вплив інновацій на розвиток автотранспортних підприємств України. *Стратегія економічного розвитку України*. 2018. № 43. С. 118–128.
5. Романюк С.О., Яновий Д.Г. Сучасні інноваційні напрямки розвитку підприємств автомобільного транспорту. URL : <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/19161/6.pdf?sequence=1> (дата звернення: 07.10.2019).
6. Бойко С.С., Гелярська О.А. Інновації транспортно-експедиційних послуг на логістичних підприємствах. *Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» (економічні науки)*. 2018. № 47(1323). С. 82–87.
7. Завійський О.І. Інвестиційно-інноваційна активність послуг автотранспортних підприємств: стан та перешкоди. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2017. № 3. С. 89–95.
8. Кондратенко Д.В., Чупрін Є.С. Проблеми забезпечення економічної безпеки автотранспортних підприємств. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2017. № 3(125). С. 89–95.
9. Сердюк О.В., Стець О.В. Економіко-математичне моделювання інноваційного розвитку транспортної підприємства. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2019. № 13. С. 34–45.
10. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/kp_pas_vt_u.htm (дата звернення: 07.10.2019).
11. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за січень-грудень 2018 року. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/opv_2018_u.htm (дата звернення: 07.10.2019).
12. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/ibd/iki_ed/iki_ed_u/arh_kied_u.html (дата звернення: 07.10.2019).
13. The World Bank. URL : <https://data.worldbank.org/i> (дата звернення: 07.10.2019).
14. Passenger transport by buses and coaches by type of transport – vehicles registered in the reporting country. URL : <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupDownloads.do> (дата звернення: 07.10.2019).

15. Інноваційна діяльність промислових підприємств. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 13.10.2019).
16. Показники балансу великих та середніх підприємств за видами економічної діяльності. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/fin/sbp/sbp_u/arh_sbp2019_u.htm (дата звернення: 13.10.2019).
17. Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport. URL : https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_tott&lang=en (дата звернення: 07.10.2019).
18. Statistical data. Eurostat. URL : <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата звернення: 07.10.2019).
19. Statistical data. Statistics Bureau of Japan. URL : <http://www.stat.go.jp/english/index.html> (дата звернення: 07.10.2019).
20. Statistical data. The Economics and Statistics Administration. URL : <https://www.bea.gov> (дата звернення: 07.10.2019).
21. Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport. URL : <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupDownloads.do> (дата звернення: 07.10.2019).
22. Орлова В.М., Кузьменко В., Сергєєва О.Р. Щодо інноваційної активності підприємства на різних етапах розвитку. *Європейський вектор економічного розвитку*. 2016. № 1(20). С. 112–120.
23. Терлецька В.О. Формування інноваційної інфраструктури автомобілебудівної промисловості в умовах європейського вектора розвитку національної економіки. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку»*. 2015. № 819. С. 324–332.
8. Kondratenko D. V., Chuprin YE. S. (2017) Problemy zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeky avtotransportnykh pidpryyemstv. [Problems of maintenance of economic safety of motor transport enterprises] Zbirnyk naukovykh prats' "Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy" [Collection of scientific works "Socio-economic problems of the modern period of Ukraine"], № 3 (125), S. 89-95.
9. Serdyuk O. V., Stets' O. V. (2019) Ekonomiko-matematychno modelyuvannya innovatsiynoho rozvytku transportnoho pidpryyemstva. [Economic and mathematical modeling of innovative development of transport enterprise] Ekonomichnyy visnyk NTUU "KPI" [Economic Bulletin of NTUU "KPI"], № 13, С. 34-45.
10. Kil'kist' perevezennykh pasazhyriv za vydamy transportu. [Number of passengers carried by type of transport] URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr_rik/tr_rik_u/kp_pas_vt_u.htm (Accessed 07.10.2019)
11. Obsyahy perevezennykh vantazhiv za vydamy transportu za sichen'-hruden' 2018 roku. [Volume of goods transported by modes of transport for January-December 2018] URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/opv/opv_2018_u.htm (Accessed 07.10.2019)
12. Kapital'ni investytsiyi za vydamy ekonomichnoyi diyal'nosti. [Capital investment by type of economic activity] URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/ibd/iki_ed/iki_ed_u/arh_kied_u.html (Accessed 07.10.2019)
13. The World Bank. URL: <https://data.worldbank.org/i> (Accessed 07.10.2019) (in English)
14. Passenger transport by buses and coaches by type of transport – vehicles registered in the reporting country. URL: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupDownloads.do> (Accessed 07.10.2019) (in English)
15. Innovatsiyina diyal'nist' promyslovykh pidpryyemstv. [Innovative activity of industrial enterprises] URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 13.10.2019)
16. Pokaznyky balansu velykykh ta serednykh pidpryyemstv za vydamy ekonomichnoyi diyal'nosti. [Balance sheet of large and medium-sized enterprises by type of economic activity] URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/fin/sbp/sbp_u/arh_sbp2019_u.htm (Accessed 13.10.2019)
17. Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport. URL: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_tott&lang=en (Accessed 07.10.2019)
18. Statistical data. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (Accessed 07.10.2019)
19. Statistical data. Statistics Bureau of Japan. URL: <http://www.stat.go.jp/english/index.html> (Accessed 07.10.2019)
20. Statistical data. The Economics and Statistics Administration. URL: <https://www.bea.gov> (Accessed 07.10.2019)
21. Summary of annual road freight transport by type of operation and type of transport. URL: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupDownloads.do> (Accessed 07.10.2019)
22. Orlova V.M., Kuz'menko V., Serhyeyeva O.R. (2016) Shchodo innovatsiyanoi aktyvnosti pidpryyemstva na ryznykh etapakh rozvytku. [About innovative activity of the enterprise at different stages of development] Yevropeys'kyy vektor ekonomichnoho rozvytku [European Economic Development Vector] № 1 (20), S. 112-120.
23. Terlets'ka V.O. (2015) Formuvannya innovatsiyanoi infrastruktury avtomobilebudivnoyi promyslovosti v umovakh yevropeys'koho vektora rozvytku natsional'noyi ekonomiky. [Formation of innovative infrastructure of automobile industry in the conditions of the European vector of national economy development] Visnyk Natsional'noho universytetu "Lviv's'ka politekhnika" [Bulletin of the National University "Lviv Polytechnic"]. Seriya: Menedzhment ta pidpryyemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennya i problemy rozvytku : zbirnyk naukovykh prats', [Series: Management and Entrepreneurship in Ukraine: Stages of Formation and Problems of Development] № 819, S. 324–332.

References:

1. Azhar S., Kinange Dr., Fernandes A. (2016) Innovations in automotive industry and its influence on consumer behaviour. *Tactful Management*, № 4, P. 1-9. (in English)
2. Zapata C., Nieuwenhuis P. (2010) Exploring innovation in the automotive industry: new technologies for cleaner carsio *Journal of Cleaner Production*, № 18 (1), P. 14-20. (in English)
3. Parfentieva, O., Grechan, P & Grechan, A. (2019) Stimulating innovative activity as a tool for ensuring strategic development of motor transport enterprises. *Management Science Letters*, 9(10), 1655-1668. (in English)
4. Shatilo O. V. (2018) Vplyv innovatsiy na rozvytok avtotransportnykh pidpryyemstv Ukrainy. *Stratehiya ekonomichnoho rozvytku Ukrainy*, [Influence of innovations on development of motor transport enterprises of Ukraine. *Economic Development Strategy of Ukraine*] № 43, s. 118-128
5. Romanyuk S. O., Yanovy D. H. (2016) Suchasni innovatsiyi napryamky rozvytku pidpryyemstv avtomobil'noho transportu. [Modern innovative directions of development of road transport enterprises] URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/19161/6.pdf?sequence=1> (Accessed 07.10.2019)
6. Boyko S. S., Helyarovs'ka O. A. (2018) Innovatsiyi transportno-ekspedytsiynykh posluh na lohistychnykh pidpryyemstvakh. [Innovations of freight forwarding services at logistic enterprises] *Visnyk Natsional'noho tekhnichnoho universytetu "Kharkivs'kyu politekhnichnyy instytut"* [Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute"] (ekonomichni nauky) [Economic Sciences] : zb. nauk. pr. – Kharkiv : NTU "KHPI", № 47 (1323), S. 82-87
7. Zavyys'kyu O. I. (2017) Investytsiyi-innovatsiyi aktyvnist' posluh avtotransportnykh pidpryyemstv: stan ta pereshkody. [Investment-innovative activity of services of motor transport enterprises: state and obstacles] *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy* [Socio-economic problems of the modern period of Ukraine], № 3, S. 89-95