

*Комчатних О.В.*  
старший викладач кафедри економіки,  
Національний транспортний університет  
*Komchatnykh Olena*  
National Transport University

## ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

## PECULIARITIES OF INNOVATIVE PERFORMANCE IN THE SPHERE OF TRANSPORT LOGISTICS

**Анотація.** На основі праць зарубіжних та українських науковців, присвячених дослідженню інновацій у сфері послуг, з врахуванням специфіки транспортної галузі виділено основні закономірності, притаманні інноваційній діяльності у сфері транспорту. Розглянуті гіпотези щодо закономірностей інноваційного розвитку підприємств цієї сфери діяльності підтверджено за допомогою аналізу статистичних даних та власного дослідження результатів інноваційної діяльності вибірки інноваційно активних підприємств сфери транспортної логістики. Результати проведеного дослідження свідчать про те, що загалом підприємствам транспортної логістики притаманні ті ж риси, що й решті транспортних підприємств, а саме схильність до процесних інновацій, низька власна наукоємність, залежність від постачальників технологій, нестача кваліфікованого персоналу та партнерів для інноваційної діяльності. Згідно з результатами дослідження на рівень інноваційної активності підприємств транспортної логістики мали вплив наявність власних та доступність зовнішніх фінансових ресурсів, розмір та структура ринку, розмір підприємства, рівень кваліфікації працівників, доступність зовнішніх знань та партнерів для співпраці.

**Ключові слова:** інновації, інноваційна активність, інноваційна діяльність, транспортне підприємство, транспортна логістика.

**Постановка проблеми.** Сьогодні транспортна логістика є однією зі сфер діяльності, які найбільш стрімко розвиваються в усьому світі. Глобалізаційні процеси, динамічний розвиток міжнародної торгівлі та інтенсивне зростання обміну товарами став-

лять перед транспортом все більше завдань, пов'язаних зі збільшенням обсягів перевезень, підвищенням рівня обслуговування клієнтів, поліпшенням безпеки перевезень, зниженням вартості, підвищенням гнучкості та ефективності діяльності. Традиційні методи конкурентної боротьби перестають приносити очікувані результати, тому основною конкурентною перевагою підприємств стає здатність до інновацій.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Тривалий час науковці зосереджували свої зусилля лише на дослідженні інновацій промислових підприємств, ігноруючи питання інновацій у сфері послуг. В українській та зарубіжній практиці інновації у сфері послуг розглядалися лише як діяльність, що доповнює виробничі процеси промисловості. Однак з розвитком сфери обслуговування по всьому світі та збільшенням потреб суспільства в продуктах цієї сфери все більше дослідників починають приділяти увагу цьому питанню. Українські вчені дослідженням інновацій послуг почали займатися зовсім нещодавно. Тут слід відзначити праці таких науковців, як К.С. Брензович [1], Т.В. Гринько, О.С. Максимчук [2], І.Я. Антоненко, І.Л. Мельник [3]. Серед зарубіжних науковців, які присвятили свої праці дослідженню цього питання, найбільші здобутки належать таким вченим, як К. Ванс, А. Тріго [4], Є. Майлз [5], Дж. Сундбо [6], Ф. Галлуа [7], Р. Баррас [8], К. Певвіт [9], Б. Тетер [10].

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Напрацювань, присвя-

чених інноваціям транспортних послуг, сьогодні ще менше. Згідно з С. Вагнером [11] на початок 2008 р. лише 6 наукових праць були присвячені інноваціям у діяльності транспорту та логістиці, тобто можна стверджувати, що ця тема привернула увагу науковців лише в останнє десятиліття.

**Мета статті.** Головною метою цієї роботи є виділення особливих рис інноваційної діяльності у сфері діяльності транспорту, зокрема сфері транспортної логістики, та їх підтвердження за допомогою аналізу статистичних даних і власного обстеження результатів інноваційної діяльності підприємств транспортної логістики.

**Виклад основного матеріалу.** На основі опрацьованих праць зарубіжних та українських науковців [2; 8; 9; 12; 16], присвячених дослідженню інновацій у сфері послуг, та з урахуванням специфіки транспортної галузі виділено такі закономірності, притаманні інноваціям у транспортній сфері [17, с. 5]:

- транспортним підприємствам у зв'язку зі специфікою їх діяльності більшою мірою притаманні процесні інновації;
- більшість інновацій у сфері транспортних послуг не підлягає патентуванню, що істотно скорочує їх життєвий цикл;
- технологічні інновації у сфері транспортних послуг розвиваються за циклом, що обернений до життєвого циклу товару; основною рушійною силою активізації інноваційної діяльності на транспортних підприємствах є знання та висококваліфікований персонал;
- дослідження та розробки (ДіР), здійснювані власними силами підприємства, позитивно впливають на інновації, навіть якщо в їх результаті не виникає інновація;
- витрати на внутрішні та зовнішні ДіР активізують інноваційну діяльність підприємства;
- для створення та впровадження інновацій важливу роль відіграє розмір підприємства, рівень його співпраці з іншими підприємствами, організаціями та установами, стан та розмір ринку транспортних послуг.

Далі спробуємо підтвердити виділені гіпотези щодо закономірностей інноваційного розвитку транспортних підприємств за допо-

могою аналізу статистичних даних та власного дослідження результатів інноваційної діяльності підприємств транспортної логістики у сфері вантажних автоперевезень.

Обстеження інноваційної діяльності транспортних підприємств, як й інших підприємств сфери послуг, державними статистичними органами України не велось аж до 2006 р. Нині Держстатом України проводиться обстеження інноваційної активності сфери послуг лише за окремими показниками за трирічний період у рамках обстеження за європейською методологією “Community Innovation Survey” (CIS) [18]. На кінець 2018 р. в Україні вже п'ять разів було проведено обстеження інноваційної діяльності відповідно до програми “CIS”: перше стосувалося 2006–2008 рр., друге – 2008–2010 рр., третє – 2010–2012 рр., четверте – 2012–2014 рр., п'яте – 2014–2016 рр. Слід зазначити, що дані цих досліджень скоріше характеризують загальні тенденції інноваційної діяльності у сфері транспорту, оскільки проводяться згідно з державним класифікатором видів економічної діяльності (КВЕД), відповідно до якого діяльність транспортних підприємств аналізується в секції Н «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність».

Згідно з даними останнього обстеження [19] упродовж 2014–2016 рр. частка підприємств, які займалися інноваційною діяльністю становила 18,4%, а частка інноваційно активних транспортних підприємств складала лише 9,7%. Для порівняння, значення цих показників протягом 2006–2008 рр. становили 18% і 12,9% відповідно. Серед транспортних підприємств з технологічними інноваціями 2,4% займалися лише продуктовими, 73,08% – лише процесними, 23,56% – як продуктовими, так і процесними інноваціями, 0,96% підприємств мали продовжувану або перервану інноваційну діяльність [20]. Дійсно, завдяки специфіці діяльності транспортних підприємств їм більш притаманні процесні інновації. Ними займалися близько 4/5 транспортних підприємств з технологічними інноваціями. Продуктові ж інновації впроваджували близько чверті таких підприємств. Серед транспортних підприємств з

нетехнологічними інноваціями 22,73% займали лише маркетинговими, 44,21% – лише організаційними, 33,06% – як маркетинговими, так і організаційними інноваціями [20]. Загалом за рівнем впровадження продуктивних та маркетингових інновацій транспортна галузь демонструє значно нижчі показники, ніж середні значення по Україні.

Держстат України не проводить CIS-обстеження за окремими видами економічної діяльності, проте, спираючись на дослідження цього питання польськими вченими [13; 14], можемо стверджувати, що найбільш схильними до інновацій серед транспортних підприємств є підприємства, що належать до сфери діяльності авіаційного транспорту, а також поштової та кур'єрської діяльності. Найменш схильні до них представники наземного та трубопровідного транспорту. Причому наземний транспорт має низьку інноваційну активність не лише порівняно з іншими транспортними послугами, але й порівняно з іншими сферами діяльності. Насамперед така ситуація пояснюється тим, що у сфері діяльності наземного транспорту здебільшого задіяні малі підприємства.

Дослідження Держстату [19, с. 1] також підтверджують прямий зв'язок розміру підприємства та рівня його інноваційності, оскільки найвища частка інноваційно активних підприємств припадає саме на великі підприємства. Так, незважаючи на те, що, згідно з даними останнього обстеження, лише 9,7% транспортних підприємств України є інноваційно активними, на них працює 28,1% всіх зайнятих у транспортній галузі, а на їх частку припадає близько чверті всього обсягу реалізованих послуг по галузі [20].

Щодо інновацій у сфері транспортних послуг особливо цікавою для розгляду є сфера діяльності підприємств транспортної логістики. Перебуваючи всередині ланцюга постачання, вони виконують роль сполучної ланки між промисловістю та сферою послуг. Динамічний розвиток цієї сфери діяльності змушує підприємства до постійного пошуку нових рішень. Фактично підприємства сфери транспортної логістики мають значний інноваційний потенціал. Однак це здебільшого стосується великих міжнародних компаній,

які шукають нові можливості та інноваційні рішення. Більшість підприємств цієї сфери має низьку інноваційну активність, частіше за все такі підприємства не створюють нові технології, а займаються адаптацією рішень, що виникли в інших сферах діяльності.

Одним зі стримуючих факторів інноваційного розвитку підприємств транспортної логістики є саме недостатній масштаб їх діяльності. Експерти вважають [21], що український логістичний ринок ще очікують процеси консолідації через злиття та поглинання. Ці процеси також пов'язані з виходом на український ринок провідних західних логістичних операторів.

Слід одразу сказати про важливість інноваційного розвитку логістичних операторів не лише для інноваційного розвитку транспортної галузі, але й для інших сфер діяльності. Сьогодні неможливо уявити функціонування підприємств транспортної логістики без таких сучасних технологій, як штрих-коди, GPS-навігатори, RFID-мітки, системи відслідковування, телематичні технології, інформаційні системи для автоматизації бізнесу (WMS, CRM, ERP тощо), технології розпізнання голосу, електронні підписи. Всі ці технології спочатку були результатом інноваційної діяльності підприємств та організацій інших сфер діяльності, тобто їх продуктивними інноваціями. Після передачі цих технологій для практичного використання підприємствам транспортної логістики вони починають виконувати роль процесних інновацій, поліпшуючи різні аспекти діяльності цих підприємств. Придбання та впровадження сучасних технологій підприємствами транспортної логістики відіграє важливу роль у їх поширенні та доступності на ринку.

Для дослідження основних тенденцій та закономірностей інноваційного розвитку підприємств транспортної логістики, а також підтвердження наведених вище закономірностей проаналізовано результати діяльності 61 інноваційно активного підприємства. Всі обстежені підприємства спеціалізуються на транспортній логістиці у сфері автоперевезень, 3/4 з них мають власний рухомий склад. Серед обстежених підприємств 64%

займались як внутрішніми, так і міжнародними перевезеннями (здебільшого до країн Європи), 36% надавали послуги лише всередині країни, зокрема 12% – всередині власного регіону. Причому 37,7% респондентів зазначили, що в їх структурі реалізованих послуг найбільша частка належить саме міжнародним перевезенням. З огляду на те, що загалом по Україні питома вага міжнародних перевізників значно нижче, ніж у цій вибірці інноваційно активних підприємств, вважаємо, що така висока частка свідчить про важливість розміру ринку для інноваційної діяльності транспортних підприємств.

Обстежені підприємства не вирізнялись різноманітністю здійснюваної інноваційної діяльності, адже 90,2% з них зосередили свою увагу на придбанні сучасних технологій для вдосконалення власної діяльності, здебільшого це були техніка та обладнання для роботи з вантажами на всіх етапах ланцюга постачання, ІТ-технології для автоматизації логістичної діяльності та комунікацій (табл. 1). В структурі інноваційних витрат у 85% обстежених підприємств витрати на придбання сучасних технологій також мали найбільшу частку. Загалом питома вага таких витрат коливалася в межах 35–100%. Підприємства впроваджували нові технології для транспортних засобів, системи управління транспортними засобами з GPS-моніторингом, системи управління якістю, ІТ-інструменти для функціонування та співпраці підприємств транспортної логістики тощо. Насамперед такий інтерес до технологій серед підприємств-респондентів пов'язаний з постійно зростаючою конкуренцією між перевізниками та посиленням вимог ринку до якості логістичних послуг, тому очевидно, що активне впровадження сучасних технологій для підприємств сфери транспортної логістики стає запорукою їх майбутніх конкурентних переваг.

Одним з найважливіших своїх ресурсів підприємства з власним автопарком вважають висококваліфікованих водіїв. Професійні водії з України користуються великим попитом на ринку праці країн ЄС. Не маючи змоги конкурувати із західними роботодавцями щодо заробітної плати, вітчизняні

перевізники зосереджують свою увагу на забезпеченні гідних умов праці та охороні здоров'я водіїв, тому більшість ДіР, які проводились на базі обстежених підприємств, були присвячені саме дослідженню стану здоров'я та умов праці водіїв, а також пошуку шляхів їх поліпшення. Такою інноваційною діяльністю (самостійно або у співпраці з науковими організаціями та вищими навчальними закладами) займались менше 5% обстежених підприємств.

Таблиця 1

**Напрями інноваційної діяльності у сфері діяльності транспорту та транспортної логістики**

№	Вид інноваційної діяльності	Питома вага підприємств, що займались інноваційною діяльністю, % до загальної чисельності обстежених інноваційно активних підприємств	
		у сфері діяльності транспорту	у сфері транспортної логістики
1	Придбання сучасних технологій	78,8	90,2
2	Внутрішні ДіР	9,1	4,9
3	Зовнішні ДіР	10,6	3,3
4	Придбання зовнішніх знань	14,4	6,6
5	Навчання для інноваційної діяльності	17,3	8,2
6	Інше	40,4	6,6

*Джерело: розробка автора*

Щодо навчання для інноваційної діяльності, то сьогодні серед автотранспортних підприємств користується попитом навчання водіїв важких транспортних засобів основам екологічного керування, яке дає змогу зменшити витрати палива як на коротких, так і на довгих автомобільних маршрутах приблизно на 3–5%.

Близько 7% обстежених підприємств запрошували зовнішніх консультантів з питань сертифікації діяльності. Підприємства отримували консультації щодо отримання сертифікатів управління якістю, управління навколишнім середовищем, аналізу ризиків, небезпечних чинників та контролю критичних точок, охорони здо-



## Впровадження інновацій у сфері діяльності транспорту та транспортної логістики

№	Вид інновацій	Питома вага підприємств, що впроваджували інновації, % до загальної чисельності обстежених інноваційно активних підприємств	
		у сфері діяльності транспорту	у сфері транспортної логістики
1	Продуктові інновації	16,1	21
2	Процесні інновації	59,8	95
3	Організаційні інновації	55,7	59
4	Маркетингові інновації	40,2	43

Джерело: розробка автора

ров'я та безпеки діяльності тощо. Деякі підприємства отримували консультаційні послуги щодо інвестицій та впровадження IT-технологій.

95% обстежених підприємств на інноваційну діяльність витрачали виключно власні кошти, 5% – залучали кредитні ресурси. Жодне з обстежених підприємств не отримувало державного фінансування для інноваційної діяльності, не використовувало для цих цілей кошти інвесторів. Слід зазначити, що здійснення інноваційної діяльності переважно за рахунок власних коштів є негативною характеристикою діяльності цих підприємств, оскільки за нестачі фінансових ресурсів її пріоритетність одразу зменшується.

Дослідження очікувань підприємств транспортної логістики стосовно майбутніх витрат на інноваційну діяльність показало такі результати: 34% обстежених підприємств взагалі не визначилися з майбутніми витратами на інноваційну діяльність, лише 29% планують збільшити інноваційні витрати (в межах 10–45%), 28% вважають, що вони залишаться приблизно такими ж, а решта підприємств планує їх зменшити або взагалі не передбачає таких витрат у майбутньому. Такі результати свідчать про те, що кількість інноваційно активних підприємств цієї сфери діяльності продовжуватиме знижуватись насамперед через брак необхідних для інноваційної діяльності фінансових ресурсів.

В результаті інноваційної діяльності 95% обстежених підприємств впровадили у свою діяльність процесні інновації, 59% почали використовувати організаційні інновації, питома вага підприємств, які впровадили маркетингові та продуктові інновації, склала 43% і 21% відповідно. Такі результати підтверджують, що для підприємств транспортної логістики, як і для решти транспортних підприємств, більш характерні саме процесні інновації (табл. 2).

За рахунок впровадження інноваційних рішень у свою діяльність близько чверті опитаних підприємств розширили асортимент власних послуг, питома вага нових або значно вдосконалених послуг коливалася в межах від 1% до 45%.

Майже половина (47,8%) обстежених підприємств впроваджувала у свою діяльність логістичні інновації, зокрема 27,9% впроваджували системи управління запасами (автоматичний моніторинг запасів в реальному часі, автоматичне відстеження доставки вантажів); 19,7% – цифрове управління ланцюгами постачання (безпаперові, прозорі операції в ланцюгах постачання, управління відносинами з клієнтами та постачальниками, контроль бізнес-процесів); 19,7% – електронну комерцію (укладання комерційних угод через Інтернет та інші інформаційні системи); 3,3% – автоматичні засоби ідентифікації вантажів в межах усього ланцюга постачання; 8,2% – зворотну логістику (операції, пов'язані з повторним використанням і поверненням продукції та матеріалів); 11,5% – нові моделі доставки, наприклад використання транспортних засобів на альтернативних видах палива, мульти-модальну логістику; 13,1% – удосконалену доставку шляхом редизайну (пакування, зважування, перевірка).

Також в рамках дослідження підприємствам було запропоновано оцінити важливість зовнішніх джерел інформації для здійснення інноваційної діяльності за шкалою від 0 до 3, де 0 означає, що джерело взагалі не використовувалось, а 3 – найвищий рівень важливості. Найбільшу кількість балів отримали постачальники, найменшу – вищі навчальні заклади та наукові організації (табл. 3).

Таблиця 3  
Важливість зовнішніх джерел інформації для інноваційної діяльності підприємств-респондентів

Рейтинг	Джерело інформації	Кількість отриманих балів	Питома вага підприємств, що використовували, %
1	Постачальники обладнання та програмного забезпечення	101	75,4
2	Група найближчих конкурентів	83	62,3
3	Клієнти	65	52,5
4	Наукові/технічні журнали та рекламні буклети	48	41,0
5	Конференції, торговельні ярмарки, виставки	37	31,1
6	Професійні асоціації	29	24,6
7	Вищі навчальні заклади	21	16,4
8	Наукові організації	17	13,1

Джерело: розробка автора

Аналогічне опитування було проведено щодо важливості факторів, що перешкоджають інноваційній діяльності підприємств-респондентів. Слід одразу зазначити, що сума отриманих балів досить висока у всіх факторів (табл. 4).

Таблиця 4  
Важливість факторів, що перешкождали інноваційній діяльності підприємств-респондентів

Рейтинг	Фактор	Кількість отриманих балів	Питома вага підприємств, що вказали, %
1	Нестача власних коштів	109	85,2
2	Велика кількість конкурентів	107	78,7
3	Занадто високі витрати на інновації	99	72,1
4	Відсутність державної допомоги	78	54,1
5	Невизначений ринковий попит на інновації	69	59,0
6	Нестача кваліфікованих кадрів на підприємстві	66	59,0
7	Відсутність доступних кредитів	63	57,4
8	Відсутність партнерів для співпраці	53	54,1

Джерело: розробка автора

Більшості підприємств під час здійснення інноваційної діяльності ставали на заваді насамперед фактори фінансового характеру, що ще раз підтверджує важливість наявності власних та доступності зовнішніх фінансових ресурсів. Близько 3/4 опитаних підприємств вказали на завелику кількість конкурентів, що підтвердило висновки експертів Міжнародного транспортного форуму [16, с. 7–8] стосовно залежності інноваційної активності від структури ринку, адже за монополії чи дуже високої конкуренції спостерігаються найменші інноваційні зусилля. Більше половини підприємств-респондентів вказували на недостатню кваліфікацію власних фахівців та відсутність партнерів з інноваційної співпраці, тобто має місце брак необхідних для інноваційної діяльності знань. Власне, серед опитаних підприємств лише 42% займалися інноваційною діяльністю у співпраці з іншими підприємствами, установами та організаціями, а саме 19% співпрацювали з постачальниками обладнання та програмного забезпечення, 11% – з підприємствами найближчої групи конкурентів, 8% – з клієнтами, 3% – з науковими установами, лише 1% – з вищими навчальними закладами.

**Висновки і пропозиції.** Результати обстеження вибірки інноваційно активних підприємств транспортної логістики у сфері автомобільних перевезень свідчать про те, що загалом їм притаманні ті ж тенденції, що й решті транспортних підприємств. Як і решта транспортних підприємств, вони належать до технологічно насичених сфер діяльності, тому більш схильні до процесних інновацій. Зазвичай у сфері діяльності транспорту спочатку відбувається впровадження нових технологій, а вже потім вони приводять до нових чи значно вдосконалених послуг, тобто процесні інновації приводять до продуктових, тому цілком логічно, що підприємства цієї сфери витрачають найбільше сил та фінансів саме на впровадження нових технологій.

Підприємства транспортної логістики у сфері автомобільних перевезень мають низьку наукоємність та залежать від постачальників інновацій, оскільки не мають можливості власними силами займатись

необхідними дослідженнями та розробками. Саме тому питома вага підприємств, які займалися ДіР, у дослідженій вибірці значно менше, ніж загалом по транспортній галузі. В структурі витрат на інноваційну діяльність обстежених підприємств витрати на ДіР також були нижчі за середні значення по галузі. Крім того, тут слід сказати про дуже низький рівень співпраці обстежених підприємств з науковими установами та вищими навчальними закладами. Проте підприємства транспортної логістики не лише виконують роль споживачів результатів інноваційної діяльності підприємств та організацій інших сфер діяльності, але й слугують засобом передачі технологій від постачальників до клієнтів, що передали власні логістичні процеси на аутсорсинг, тому їх інноваційний розвиток відіграє важливу роль у розвитку не лише транспортної галузі, але й економіки загалом.

Згідно з результатами дослідження на рівень інноваційної активності підприємств транспортної логістики мали вплив наявність власних та доступність зовнішніх фінансових ресурсів, розмір та структура ринку, розмір підприємства, рівень кваліфікації працівників, доступність зовнішніх знань та партнерів для співпраці.

#### Література:

1. Брензович К.С. Еволюція західних теорій щодо сутності та ролі інновацій у сфері послуг. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. № 6. С. 3–8. URL: <http://global-national.in.ua/issue-6-2015> (дата звернення: 22.11.2018).
2. Гринько Т.В., Максимчук О.С. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг. *Проблеми економіки*. 2015. № 1. С. 255–260. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Rekon\\_2015\\_1\\_33](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Rekon_2015_1_33) (дата звернення: 22.11.2018).
3. Антоненко І.Я., Мельник І.Л. Сервісні інновації як інструмент ефективного менеджменту туристичних підприємств. *Вісник ДІТБ*. 2013. № 17. С. 39–45. URL: [http://tourlib.net/statti\\_ukr/antonenko.htm](http://tourlib.net/statti_ukr/antonenko.htm) (дата звернення: 22.11.2018).
4. Vence X., Trigo A. Diversity of innovation patterns in services. *The Service Industries Journal*. 2009. Vol. 29. No 12. P. 1635–1657.
5. Miles I. *Services Innovation: A Reconfiguration of Innovation Studies*. Manchester : PREST, University of Manchester, 2001. 432 p.
6. Sundbo J. Management of innovation in services. *Service Industries Journal*. 1997. No 3. P. 432–455.
7. Gallouj F. Innovating in reverse: services and the reverse product cycle. *European Journal of Innovation Management*. 1998. Vol. 1. No. 3. P. 123–138.
8. Barras R. Towards a theory of innovation in services. *Research policy*. 1986. Vol. 15. No. 4. P. 161–173.
9. Pavitt K. Sectoral patterns of technical change: towards taxonomy and a theory. *Research policy*. 1984. Vol. 13. No. 6. P. 343–373.
10. Tether B. S. Do services innovate (differently)? Insights from the European inn barometer survey. *Industry & Innovation*. 2005. Vol. 12. No. 2. P. 153–184.
11. Wagner S.M. Innovation management in the German transportation industry. *Journal of Business Logistics*. 2008. Vol. 29. No. 2. P. 215–231.
12. Burmaoğlu S., Şeşen H., Kazançoğlu Y. Determinants of Logistic Sector Innovation Creating Common Value Nodes in Supply Chain. *LAÜ Sosyal Bilimler Dergisi*. 2015. Vol. 6. No. 2. P. 37–58.
13. Koźlak A. Wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce z funduszy Unii Europejskiej. *Logistyka*. 2014. Nr. 2. S. 138–146.
14. Przybylska E. Innowacyjność branży TSL. *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie*. 2016. Nr. 24. T. 2. S. 235–245.
15. Przybylska E. Zagadnienie transferu technologii w odniesieniu do przedsiębiorstw usług logistycznych. *Zeszyty Naukowe. Organizacja i Zarządzanie/ Politechnika Śląska*. 2014. Nr. 70. S. 397–408.
16. International Transport Forum. *Transport and Innovation: Towards a view on the role of public policy*. Leipzig: OECD, 2010. 10 p. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10fp09.pdf> (дата звернення: 22.11.2018).
17. Комчатних О.В. Сутнісна характеристика та класифікація інновацій в сфері транспортних послуг. *Ефективна економіка*. 2018. № 4. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6255> (дата звернення: 22.11.2018).
18. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України : аналітична записка. Київ : Національний інститут стратегічних досліджень при Президенті України, 2013. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303> (дата звернення: 22.11.2018).
19. Обстеження інноваційної діяльності в економіці України за період 2014–2016 років : доповідь / вик. Р.Ю. Прилипко. Київ : Держстат України, 2017. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publnauka\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm) (дата звернення: 22.11.2018).
20. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2017 році : статистичний збірник / відп. за вип. О.О. Кармазіна. Київ : Держстат України, 2018. 178 с. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2018/zb/09/zb\\_nauka\\_2017.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/09/zb_nauka_2017.pdf) (дата звернення: 22.11.2018).
21. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала // *Logist.FM*. 2017. URL: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala> (дата звернення: 22.11.2018).

**Аннотация.** На основе работ зарубежных и украинских ученых, посвященных исследованию инноваций в сфере услуг, с учетом специфики транспортной отрасли выделены основные закономерности, присущие инновационной деятельности в сфере транспорта. Рассмотренные гипотезы о закономерностях инновационного развития предприятий этой сферы деятельности подтверждены с помощью анализа статистических данных и собственного исследования результатов инновационной деятельности выборки инновационно активных предприятий сферы транспортной логистики. Результаты проведенного исследования свидетельствуют о том, что в целом предприятиям транспортной логистики присущи те же черты, что и остальным транспорт-

ным предприятиям, а именно склонность к процессным инновациям, низкая собственная наукоемкость, зависимость от поставщиков технологий, нехватка квалифицированного персонала и партнеров для инновационной деятельности. Согласно с результатами исследования на уровень инновационной активности предприятий транспортной логистики влияли наличие собственных и доступность внешних финансовых ресурсов, размер и структура рынка, размер предприятия, уровень квалификации работников, доступность внешних знаний и партнеров для сотрудничества.

**Ключевые слова:** инновации, инновационная активность, инновационная деятельность, транспортное предприятие, транспортная логистика.

**Summary.** At present, transport logistics is one of the spheres that are rapidly developing all over the world. Conventional methods of the competitive struggle cease to give the expected results while the main competitive advantage for enterprises is their innovation capabilities. For a long time, economists haven't attached much importance to innovation issues in the service sphere, particularly in transport performance, only investigating innovations of industrial enterprises. There are very few works, devoted to innovations in transport services sphere nowadays. The purpose of the article is to investigating the specific features of innovative performance in the sphere of transport, namely in transport logistics and exemplifying them by the statistical data analysis, personal observations of the enterprises' innovative performance in transport logistics. Having studied the works of foreign and Ukrainian scientists concerning innovation researches in the sphere of services with regard to transport sphere peculiarities, the basic tendencies inherent in innovative activity in the sphere of transport performance were distinguished. The hypotheses on the tendencies of enterprises innovative development in this sphere were confirmed by means of statistical data analysis, empirical investigations of the innovative performance results based on the selection of innovatively active enterprises of transport logistics. The results of the conducted research show that the enterprises of transport logistics have the same features as other transport enterprises: their potential to process innovations low science-intensive internal capabilities, dependence from technology providers, shortage of qualified personnel and partners for innovative performance. According to the research results, the level of the enterprise' innovative activity was effected by the availability of its own financial resources, accessibility of external investments, the market size and structure, the size of the enterprise, the qualification level of personnel, access to external knowledge and partners for cooperation.

**Keywords:** innovations, innovative activities, innovative performance, transport enterprise, transport logistics.