

JEL: D20

*Торопова В.І., аспірантка кафедри маркетингу, комерційної діяльності та економічної теорії Українського державного університету залізничного транспорту*

## ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Анотація.* Розглянуто сутність та переваги шерінгу, визначено основні моделі шерінгу інноваційних ресурсів для підприємств залізничного транспорту та визначено напрями ефективного використання моделей шерінгу на залізничному транспорті.

*Постановка проблеми.* В сучасних умовах функціонування, що наразі характеризуються глобалізаційними процесами, тотальною цифровізацією, інформатизацією, гіперконкуренцією, забезпечити ефективність господарювання підприємств залізничного транспорту та їх конкурентоспроможність на внутрішньому та світовому ринку транспортно-логістичних послуг можливо лише за рахунок своєчасної та якісно організованої інноваційної діяльності. А визначення нових інструментів для активізації інноваційної діяльності стане базисом для формування стратегій розвитку підприємств залізничного транспорту та буде основою для розробки їх інноваційної політики.

*Основні матеріали дослідження.* Інноваційна діяльність, яка є запорукою забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту, а також їх соціально-економічного розвитку, сьогодні трансформується, адже суб'єкти господарювання функціонують в умовах становлення цифрової економіки, де реальністю є штучний інтелект і нейромережі, багаторазово переважаючи калькулятивні та когнітивні здатності людини. Цифрова економіка стає базовою реальністю функціонування сучасних підприємств. Володіння технологіями обробки великих масивів даних, поширення інтернету і дешевизна пристроїв, що забезпечують доступ до нього, привели до появи соціальних мереж і віртуальних сервісів, які дозволяють знизити гостроту проблем, що до сьогодні обмежували інноваційний розвиток сучасних підприємств, перш за все, це проблема обмеженості ресурсів (за рахунок об'єднання великої кількості зацікавлених акторів в єдину мережу стало можливим її вирішення). Цифрова економіка створила підґрунтя для активізації шерінгу.

Термін «Шерінг» (англ. sharing - ділитися, спільно використовувати) прийшов до нас з англомовної літератури [1], де ним стали позначати сукупність сервісів (таких як Airbnb, Uber, YouTube, BlaBlaCar та ін.), що забезпечують індивідам отримання додаткової вигоди або компенсації своїх витрат шляхом надання іншому індивіду недовикористаного ресурсу (товару, послуги). При цьому така вигода не є основним джерелом доходу індивіда, а ресурс передається у тимчасове користування, без права розпорядження. У сьогоденному дискурсі застосовуються також терміни економіка спільного користування, економіка колаборативного споживання, шерінг-економіка, економіка обміну, часткова економіка, економіка взаємодопомоги, економіка взаємності, економіка довіри.

Слід зазначити, що ідея спільного користування не нова. Пул так званих «суспільних благ», відомих і детально вивчених, і являє собою прообраз сучасного шерінгу. Суспільним є те благо, утримувати яке дуже дорого одному або декільком власникам, в той же час його існування приносить суспільству позитивні ефекти: громадські бібліотеки та лазні, громадські школи, лікарні, притулки, армія. Крім того, сервіси прокату автомобілів, інструментів, спортивного інвентарю та одягу були популярні і в доцифровий період. Однак саме цифрові технології зробили шерінг однією з десяти найперспективніших сфер економіки за рахунок швидкості отримання необхідного блага, а також довіри, яка забезпечується платформами, що надають бажані блага. Тобто шерінг це не лише прокат - це сукупний синергетичний ефект,

який отримує суспільство від використання активів, які простоюють, причому важливо, що мета прокату - отримання прибутку, а мета шерінгу - поділ витрат, а корисність шерінгу прямо пропорційна кількості взаємодіючих агентів. Отже, в цілому, шерінг – мережа економічних суб'єктів, здатних на основі цифрових технологій виявляти, акумулювати і використовувати незадіяні в даний момент активи з метою отримання додаткової корисності.

Крім того, в умовах становлення цифрової економіки виникла та знайшла своє активне застосування концепція відкритої інновації, яка теоретично була обґрунтована Г. Чесбро та ін. [2]. У статті «Відкриті інновації: наступне десятиліття» Дж. Вестом [3] були узагальнені напрацювання А. Солтера, В. Ванавербек, Г. Чесбро, де автори підтвердили ефективність даної бізнес-моделі в поточних умовах і виявили деякі особливості розвитку цієї концепції в майбутньому.

Відкриті інновації мають на увазі використання цільових потоків знань для прискорення внутрішніх інноваційних процесів, а також для розширення ринків для більш ефективного використання інновацій. Теорія відкритих інновацій визначає процес досліджень і розробок як відкриту систему. Компанія може залучати нові ідеї і виходити на ринок з новим продуктом не тільки завдяки власним внутрішнім розробкам, але також у співпраці з іншими організаціями [3].

Підприємства залізничного, транспорту, не зважаючи на реструктуризацію залізничної галузі, функціонують в єдиному техніко-технологічному ланцюгу, а тому в їх інноваційній діяльності переважає єдиний інноваційно-технологічний цикл із застосуванням принципів спільного використання ресурсів для досягнення інноваційних цілей. Зважаючи на все вищезазначене в якості основи забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту слід використовувати шерінг інноваційної діяльності.

За таких умов загальна економічна ефективність буде визначатись цілою низкою локальних ефектів: використання узгоджених трансфертних цін на роботи та послуги між учасниками кооперації; концентрація фінансових ресурсів, що спрямовуються на науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи; відпрацювання виробничих процесів і перевірка якості і дієздатності нових бізнес-моделей; оптимізація обсягів виробництва для тих продуктів, для яких дрібні і середні масштаби випуску є економічно необґрунтованими; забезпечення стійкості холдингової структури до ситуацій банкрутства в умовах ринку. Слід виділити основні моделі шерінгу інноваційних ресурсів для підприємств залізничного транспорту:

1. Шерінг обладнання (центри технологічних компетенцій). Даний напрямок активно розвивається з 2008 р. Ефективність створення подібних центрів пов'язана з великою кількістю малих і середніх промислових підприємств, які мають потребу в високоефективному виробничому і лабораторному устаткуванні, але не можуть самостійно профінансувати його придбання. Створення центрів, оснащених подібним обладнанням, або оренда машино-годин високотехнологічного обладнання у великих підприємств довели свою ефективність. Подібний підхід дозволяє підвищити коефіцієнт використання обладнання і забезпечити швидку окупність інвестицій.

2. Шерінг персоналу. Даний вид спільного використання ресурсів дозволяє ділитися висококваліфікованими кадрами або використовувати команди професіоналів як вид інвестиційного ресурсу при реалізації інвестиційно та інноваційних проектів.

3. Шерінг інжинірингових команд. Стартувавши як різновид шерінгу персоналу, даний напрямок отримав самостійний розвиток в рамках моделей аутстафінгу – залучення необхідних кадрів для вирішення проектних завдань на тимчасовій основі з використанням послуг компанії-посередника.

4. Шерінг ідей і розробок. Дана модель найбільш близька до концепції відкритих інновацій. В рамках шерінга ідей передбачається створення платформ, які агрегують ідеї і розробки будь-якої предметної області, а також забезпечують доступ до спільної роботи над НДДКР і комерціалізацією їх результатів.

Для підприємств залізничного транспорту, що входять в коопераційні мережі і не пов'язаних відносинами перехресного володіння капіталом, переваги полягають в стратегічній та операційній гнучкості, яка також пов'язана з більш високим рівнем виробничих та інформаційних ризиків.

**Висновки.** В сучасних умовах господарювання забезпечити гідні конкурентні позиції на ринку транспортно-логістичних послуг не можливо без активної інноваційної діяльності. Однак, останнім часом даний вид господарювання втратив свою результативність, а тому не дозволяє отримати бажаних результатів. Дослідження показали, що для підприємств залізничного транспорту застосування моделі відкритих інновацій ще не є запорукою успіху. Шерінг, що, уособлюючи собою провідний тренд споживчої поведінки в епоху цифрової економіки, стане основою для забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації світової та національної економіки та дозволить нарощувати синергетичний ефект для всіх учасників, залучених до процесу спільної інноваційної діяльності.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Botsman R., Rogers R. What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption. 2010. 304 p.
2. Chesbrough H. Open Innovation: The New Imperative for Creating and Profiting from Technology HBS Press, 2003. 207 p.
3. West, J., Salter, A., Vanhaverbeke, W., Chesbrough H. Open innovation: The next decade. Research Policy. 2014. Vol. 43. pp. 805–811.