

неприпустимі у серйозному бізнесі, менеджменті і управлінні у цілому. Запобігання визначення сутності і змісту педагогічних ризиків і ризик-педагогіки характерне й для інших педагогічних джерел.

Результатами доповіді є висновки:

- педагогічний ризик (сутність) – це коливання величини *знань* учнів, студентів;
- ризик-педагогіка (сутність) – це організація управління педагогічним процесом в умовах педагогічних ризиків;
- зміст педагогічного ризику – це два елементи: визначеність і невизначеність величини отриманих студентами знань;
- зміст ризик-педагогіки: виховання і навчання в умовах педагогічних ризиків;
- але вирішення проблеми визначення істинних видів педагогічних ризиків залишається – вона потребує окремого дослідження.

Автори впевнені що, отримані результати сприятиме подальшому розвитку інноваційної освіти студентів і діяльності викладачів закладів вищої освіти.

Література:

1. Інноваційне підприємництво : веб-сайт. URL: <https://moodle.znu.edu.ua/pluginfile.php/28355/mod> (дата звернення: 17.11.2024).
2. Бабайлов В., Дмитрієва О. Ризик-управління - це управління втратами від ризику. *Економіка та суспільство*. 2023. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2023.30.214>
3. Культура ризику і право на помилку у закладі освіти : веб-сайт. URL: <https://vseosvita.ua/c/pedagogy/post/48073>: (дата звернення: 17.11.2024).
4. Бабайлов В. К., Шершенюк О. М., Пахомова Л. В. Конспект лекцій «Ризик-менеджмент» : для студентів спеціальностей 051 «Економіка», 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність». Харків: ХНАДУ, 2023. 36 с.

ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА АВТОТРАНСПОРТНОМУ ПІДПРИЄМСТВІ

*Близнюк А.О., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Організаційно-фінансові та інноваційні підходи включають: фінансові механізми та механізми для поліпшення управління транспортною інфраструктурою (ТІ); сучасні розробки для розвитку транспортної інфраструктури; процес і план вибору варіантів господарського використання транспортної інфраструктури; рекомендації щодо поліпшення плану управління послугами ТІ; рекомендації щодо використання інтелектуальних систем управління транспортом тощо. Названі методи проектування призначені для збільшення транспортної доступності. Нові способи вирішення національних

транспортних проблем включають поліпшення активів, розвиток видів фінансового управління, вибір відповідних джерел фінансування для інвестицій в основний транспортний розвиток країни.

Для оцінювання результатів діяльності компаній часто використовують зображення, що показують унікальні витрати компанії на НДДКР, які ґрунтуються на продажах і кількості відділів науки і технологій. Також широко використовується програма розвитку ТАТ, похідна від терміна "період часу", що слід розуміти як період часу, починаючи з якого потреба в досвіді задовольняється, поки продукт не буде випущений на масовий ринок. Характерні схеми, що визначають кількість і тип конструктивних одиниць, використовуються рідко, зазвичай у конкретному тестовому аналізі. За допомогою конкретних завдань з оцінки ефективності нових малих підприємств і наявності необхідної інформації можна знайти найвигідніші способи для подальшої реалізації процесів оцінки. Якщо говорити про оцінку ефективності поліпшених операцій компанії, то необхідно пам'ятати про існуючі обмеження, які роблять оцінки лише оцінками, тобто так званою першою оцінкою. Слабкі сторони пов'язані з самими варіантами дизайну як об'єктами безпосередньо тестування і проявляються під час кризи. Під час тестування показника ефективності значення отриманого результату порівнюють із сумою витрат, понесених для досягнення цього результату. Вважається також, що отриманий результат можна відрізнити іншими кількісними методами.

Існуюча складність структури впливу проекту проявляється у двох типах. Суть у тому, що окремо компоненти такої події не можуть бути однаково збалансовані одними й тими самими універсальними компонентами, що полегшує інтеграцію отриманих оцінок. Друга проблема, пов'язана з процесом проектування, полягає в тому, що для реалізації інтеграційних процесів потрібні додаткові оцінки вартості кожного компонента результату, які в усіх випадках індивідуальні і призначені виключно для своїх завдань. Створення нових робочих місць потребує додаткових внутрішніх і зовнішніх витрат. Отже, щоб визначити економічну життєздатність нових комерційних підприємств, необхідно оцінити економічну життєздатність цього типу бізнесу в цілому. Ключем до обґрунтування економічних показників будь-якого нового комерційного підприємства є його результат: поточна чиста вартість (NPV), що характеризується порівнянням понесених витрат із досягнутими результатами і вважається основою успіху унікального дизайн-проекту.

Досягнення інновацій вимагає доступу до більш широкого спектру знань і можливостей, а також їх поєднання, при цьому важливими є наявність та якість ресурсів, що можна охарактеризувати як "наука і техніка". Виробництво цих знань, активів є ключовим аспектом інноваційного процесу, але воно не відбувається в університетах чи інших дослідницьких організаціях. Університети не організовані й не управляються як виробники інновації самі по собі - вони насамперед призначені для досягнення нового розуміння природних явищ і технологій: у цьому завданні вони природно винахідливі. І навпаки, у сучасних країнах з ринковою економікою саме фірми мають стимули та

структури управління для інновацій. Їхня головна мета, як очікується, буде майже винятковими джерелами інновацій. У "царстві інновацій" громадська дослідницька організація ніколи не буде більше, ніж інститут другого рангу.

Таким чином, видається доцільним визнати переваги поділу праці між університетами та бізнесом щодо функції виробництва знань і розподілити інноваційну функцію. Однак, як і за будь-якого поділу праці, підвищується ефективність різних завдань: винаходів з одного боку та інновацій - з іншого.

Таким чином, наукові дослідження вказують на необхідність того, щоб компанії не просто використовували наукові знання, але й активно брали участь у науковій діяльності. Це означає, що розробка та впровадження нових підходів до управління людськими ресурсами та практик у компаніях є важливою частиною рішення для покращення умов передачі знань. Проте, такі аспекти часто ігноруються під час обговорення політики та розробки показників. Основна причина відмінності нового проєкту від інвестиційного, в якому існує загальноприйнята система оцінки прибутку. Ефективність маркетингових інновацій проявляється через вихід на нові ринки, зміну стратегії просування та інші заходи, спрямовані на покращення конкурентоспроможності та залучення нових споживачів.

Ще однією причиною є доволі непередбачувана і часто оцінюється тільки в контексті розвитку загальної конкурентоспроможності компанії. Інноваційна діяльність також здійснюється в умовах невизначеності та високого ризику, оскільки процес розробки та впровадження проєкту тривалий, а зовнішнє середовище швидко змінюється. Це ускладнює експертам можливість прогнозування та оцінки кінцевого результату нововведення на початкових етапах. Не завжди мета компанії - отримати прибуток у короткі терміни, часто компанії мають на меті створити імідж своєї компанії, зокрема стимулювати продажі основної категорії. Можна зробити висновок, що неможливо повністю спрогнозувати методи оцінки інноваційних проєктів для оцінки ефективності інноваційної діяльності підприємства.

БІЗНЕС-ПАРТНЕРСТВО ЯК ДРАЙВЕР ВПРОВАДЖЕННЯ АВТОМАТИЗАЦІЇ ВИРОБНИЧИХ ПРОЦЕСІВ І ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

*Головін О.А., здобувач ступеня доктор філософії
ННІ «Українська інженерно-педагогічна академія» ХНУ ім. В.Н. Каразіна*

Автоматизація виробничих процесів є важливим чинником для підвищення конкурентоспроможності підприємств. Використання оптимізованих систем дозволяє значно скоротити час на обробку даних, зменшити ймовірність помилок, пов'язаних із людським фактором та спрямувати зусилля співробітників на вирішення стратегічно важливих завдань. Однак успішне впровадження автоматизації не завжди можливе без належного