

ДВОПОЛЮСНА ПРОМИСЛОВА ПОЛІТИКА І ЗАВДАННЯ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Ткач К.І.

Автор аналізує і обґрунтовує галузеву інфраструктуру, як системну категорію двополюсної промислової політики, яка віддзеркалює системне економічне явище, що безпосередньо впливає як на ефективність промислового виробництва, так і на умови його відтворення. Пропонується розвивати інноваційну інфраструктуру як окрему галузь у виробничо-технологічній формі.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Досвід реалізації промислової політики в індустріально розвинених країнах демонструє певну залежність ефективності такої політики від рівня розвитку інфраструктурного комплексу промисловості. Зв'язки, що виникають у даній сфері, традиційно заведено класифікувати виходячи з того, що сам індустріальний сектор є основною сферою матеріального виробництва, до того ж, який накладає незгладимий відбиток на характер усіх суспільних процесів. Такі поняття, як «промисловий капітал» й «індустріальне суспільство» лише відображають уже сформоване в науці ставлення до провідної ролі промисловості. У той же час, інфраструктура традиційно виступала сферою суґубо допоміжною, такою, яка забезпечувала основне виробництво всім необхідним комплексом послуг, який забезпечував безперерйне виробництво в основних напрямках промислової діяльності.

Ситуація почала змінюватися з формуванням ринкових відносин і розгортанням приватизації у промисловості. Такі обставини докорінно вплинули на місце інфраструктури в системі суспільного виробництва, визначили зростання ролі послуг, надаваних інфраструктурою, у кінцевих результатах діяльності промисловості.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років, у яких започатковано розв'язання даної проблеми. Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується дана стаття. Сучасна економічна думка все більше уваги приділяє проблемі розвитку інфраструктури. Цій проблемі присвячено роботи Амоши О., Буркинського Б., Данілішина Б., Зверякова М., Лозовського Л., Портера М., Райзберга Б., Редькіна О., Стародубцева Є. та інших.

Незважаючи на те, що інфраструктура, як об'єкт дослідження, привертає увагу економістів, дотепер вона розглядається переважно з

погляду її ринкової специфіки або місця в забезпеченні матеріального виробництва як такого. У силу цього вона постає в сучасних дослідженнях переважно у вигляді інфраструктури ринку або виробничої інфраструктури, тобто у вигляді допоміжної діяльності, яка забезпечує безперерйне функціонування ринку і виробництва як такого.

Галузева ж інфраструктура, а в нашому разі — інфраструктура промислового виробництва, лише епізодично опиняється в центрі уваги, залучаючи тих дослідників, які звертаються до проблем індустріального сектору економіки. Більше того, таке ставлення не сприяє створенню уявлень про інфраструктуру як системне явище, що найбезпосередніше впливає як на ефективність промислового виробництва, так і на умови його відтворення.

Формулювання цілей статті (постановка завдання).

Дослідження системного характеру функціонування промислової інфраструктури як складової двополусної промислової політики є метою даної статті. При цьому основна увага приділяється питанням галузевої специфіки промислового виробництва й, відповідно, особливостям інфраструктурного забезпечення функціонування машинобудівного комплексу національної індустрії.

Виклад основного матеріалу дослідження. В економічній літературі звичайним стало визначення інфраструктури як сукупності структурних елементів економіки, що забезпечують умови для нормального функціонування виробництва й обігу товарів. Нерідко це супроводжується виділенням виробничої й соціальної інфраструктури [1, с. 170–171], що лише підкреслює її допоміжне значення для економіки взагалі.

З іншого боку, привертають до себе увагу спроби визначення інфраструктури виходячи з її ролі стосовно товарного обігу. Тут вона трактується насамперед як деякий набір структурних елементів економіки, що полегшують рух потоків товарів і послуг від продавця до покупця [2, с. 244].

На наш погляд, наведені трактування інфраструктури відображають домінуючі сьогодні підходи до її вивчення в економічній науці й у такому змісті становлять інтерес для будь-якої спроби деталізації інфраструктури.

Перше трактування робить явне наголошення на виробниче призначення інфраструктури, яка виступає в даних обставинах лише частиною виробничого процесу, що додає до видатків виробництва весь комплекс витрат, пов'язаних з його проміжними й підготовчими стадіями. Тут інфраструктура позбавлена будь-якого соціально-економічного забарвлення. Вона є елементом скоріше технологічної частини

виробництва, його організаційної складової, і в такій ролі зберігає актуальність як у ринковій, так і у плановій економіці.

Друге визначення інфраструктури явно орієнтує дослідження на значення соціально-економічних обставин виробничого процесу. Зрештою зведення інфраструктури до умов товарного обігу явно свідчить на користь ототожнення інфраструктури як такої з інфраструктурою ринку. Тут виявило себе притаманне неокласичному аналізу «виведення» ринкових відносин зі сфери обігу.

Саме сфера обігу й визначає різноманітність елементів інфраструктури в кожному конкретному випадку. Так, для окремо взятої країни або галузі її економіки, склад елементів інфраструктури буде залежати від раціональності закріплення окремих функцій підготовки виробничого процесу за спеціалізованими підрозділами суспільного виробництва.

Включені в єдиний виробничий процес, завдяки ринковому обміну, ці підрозділи цілком і повністю залежать від корисності надаваних послуг основному виробництву. Відсутність такої корисності (або її зниження) є достатнім приводом для ліквідації інфраструктурної діяльності як такої і перенесення її до розряду основного виробництва.

У даному контексті вивчення інфраструктури було запропоноване ще М. Портером, який виділяв споріднені й підтримуючі галузі [3, с. 185–187] і розглядав сам виробничий процес виходячи з визначальної ролі конкурентоспроможності виробництва. Саме конкурентоспроможність, як інтегральний показник відповідності суб'єкта економічних відносин вимогам ринку, виступає ключовою характеристикою для функціонування інфраструктури.

Щодо промисловості й таких її галузей, як машинобудування, даний підхід дозволяє включати до складу інфраструктури не тільки сферу обігу ресурсів і товарів, але й умов, необхідних для відтворення конкурентоспроможності суб'єктів виробництва. При цьому, враховуючи характер діяльності деяких суб'єктів, формально не пов'язаних із ринком (наприклад, освітніх і наукових установ), і галузева інфраструктура набуває значно складнішого вигляду, ніж просто сфера підготовки виробництва.

Проблема значно ускладнюється, якщо брати до уваги, що в сучасних умовах конкурентоспроможність промисловості виявляється напряму пов'язаною з її інноваційним розвитком. У даних обставинах підготовка виробництва і його забезпечення безпосередньо залежать від підрозділів, які здатні якісно змінювати кінцевий продукт галузі, а не тільки його фізично переміщати. Це, у свою чергу, кардинально змінює й сам характер інфраструктури.

Якщо в традиційному її розумінні інфраструктура виступала у вигляді підприємств, які обслуговують основне виробництво і беруть участь у формуванні вартості кінцевого продукту завдяки підсумовуванню вартості своїх послуг із ціною виробництва, то нині роль інновацій якісно змінює ситуацію. Підготовка виробництва припиняє відігравати роль другорядного елемента, а перетворюється, по суті, на головний елемент забезпечення його конкурентоспроможності.

Це пояснюється тим, що сама інноваційна діяльність значною мірою залежить не стільки від підприємства, скільки від здатності органів його управління знайти вірні організаційні рішення, які поєднують його потенціал і можливості науки. У такому сенсі сама підготовка виробничого процесу і його забезпечення виявляються нерозривно пов'язаними з інноваційною діяльністю. У всякому разі, в умовах розвинених ринкових відносин інновації виступають найважливішим фактором конкурентоспроможності виробництва й, отже, наявності певних переваг.

Існування останніх безпосередньо пов'язане з інноваційною інфраструктурою, важливе значення якої було визначено ще в Законі України «Про інноваційну діяльність», де сама інфраструктура визначалася як сукупність підприємств, організацій, установ і об'єднань, що надають послуги і забезпечують інноваційну діяльність. Інноваційна інфраструктура представлялася законодавцю своєрідним життєдайним середовищем, яке забезпечує фон для взаємодії об'єктів інноваційної діяльності. При цьому підтримка функціонування і розвитку сучасної інноваційної інфраструктури визначалися як важливий напрямок державного регулювання інноваційної діяльності [4].

У розвиток даного підходу було ухвалено кілька важливих урядових постанов, які акцентували увагу на проблемах формування в Україні сучасної інноваційної інфраструктури. У зв'язку із цим варто зазначити, що проведений аналіз її справжнього стану вказує на безсистемний і фрагментарний характер розвитку інфраструктури, відсутність ознак її системного розвитку. Подолання цих недоліків вважається найважливішим напрямком підвищення конкурентоспроможності національної економіки, розкриття її науково-технологічного потенціалу [5].

Проте, незважаючи на взагалі слушне визначення «болісних точок» розвитку інноваційного процесу в Україні, намічувані дії подолання сформованих протиріч не відрізнялися послідовністю. Так, явний акцент на розвиток виробничо-технологічної підсистеми інноваційної інфраструктури суттєво звузив напрямки державної підтримки інновацій, акцентувавши увагу регулюючих органів на завданнях освоєння виробництва сучасної наукоємної продукції, захисту прав інтелектуальної

власності, проведенні експертиз інновацій і науково-технічних проєктів, наданні послуг в області метрології тощо.

Тому не дивно, що інноваційна інфраструктура і в майбутньому зберігала риси функціональної неповноти та залишалася недостатньо розвиненою, не охоплювала всіх ланок інноваційного процесу [6, с. 12]. Визнання цього міститься й у програмних документах з розвитку вітчизняної промисловості взагалі, де як одна з найважливіших причин незадовільного стану справ у галузі називається невідповідність макроекономічної ситуації інноваційному розвитку промисловості [7, с. 6].

Утім, така оцінка системних прогалин інноваційної інфраструктури є неповною, насамперед, з погляду впливу організаційних факторів на її розвиток. Власне, визнання проблемною областю розвитку інноваційної інфраструктури макроекономічного рівня суттєво обмежує дослідження дійсних протиріч, що кореняться у сфері взаємодії національної і галузевої системи підтримки інновацій.

У зв'язку із цим необхідно відзначити такі форми прояву й загострення цих протиріч:

1. Недооцінка інфраструктури як системи відносин, що зв'язують виробничі галузі з науковим середовищем. Тут суттєво важливим є принципова відмінність між залученням у ринкові відносини виробничих підприємств, які реалізують інноваційні розробки, і науково-дослідних організацій.

До того, якщо науково-дослідні організації, із чітко вираженою прикладною тематикою досліджень, представляється можливим об'єднати міцними організаційними узами з виробничими підприємствами, розв'язавши таким чином у принципі завдання створення потужного інноваційного корпоративного сектору, то наукові установи, що здійснюють фундаментальні дослідження в доступній для огляду перспективі можуть розраховувати лише на державне фінансування. Зрозуміло, що в такому разі виникнення корпорацій, які демонструють інноваційну активність, є доцільним у машинобудуванні, де вже накопичено значний досвід науково-впроваджувальної діяльності й сформовано значний інноваційний потенціал;

2. Існуюча система підтримки інновацій із самого початку орієнтована на стимулювання інноваційної активності підприємств без урахування їх галузевої специфіки й уже сформованого галузевого інноваційного потенціалу. Це позбавляє можливості концентрувати ресурси держави на підтримку таких ключових галузей, як машинобудування, хімічне виробництво і металургія.

Організаційна підтримка тут має здійснюватися державою у вигляді промислової політики, що визначає за пріоритетний напрямок

формування «національного інноваційного ядра», насамперед у машинобудуванні, яке представлено декількома великими підприємствами;

3. Непослідовність у питаннях підтримки державою кластерів та інших форм територіальної організації інноваційного процесу є додатковим чинником, який ускладнює регулювання інноваційної діяльності в Україні. Подолання сформованих тут протиріч представляється можливим лише з остаточним формуванням курсу на відмову від галузевого типу управління економічними процесами і переходом до галузевого управління.

Отже, виділення галузевої інноваційної інфраструктури є логічним кроком на шляху формування адекватних уявлень про механізми модернізації машинобудування. Його перетворення на інноваційно активну галузь безпосередньо пов'язане зі створенням специфічно галузевих умов взаємодії виробничих підприємств і наукових організацій, які здійснюють прикладні дослідження. При цьому вважаємо за можливе існування двох типів такої галузевої інноваційної інфраструктури:

1) підприємства і наукові організації утворюють науково-виробничі комплекси, в яких науковий супровід інноваційних розробок здійснюється в строго корпоративних рамках і формує характерний тип видатків виробництва (не пов'язаних з основною виробничою діяльністю);

2) наукові організації із прикладною тематикою досліджень утворюють самостійний і фінансово самодостатній сегмент національної економіки, пов'язаний з виробничим сектором, системою двосторонніх взаємовигідних договорів. У цьому випадку витрати такої діяльності покриваються виробниками в результаті укладання угоди на право впровадження нових розроблених зразків продукції.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Другий тип інноваційної інфраструктури, що передбачає існування системи організаційно незалежних наукових установ із прикладною тематикою досліджень, здатний демонструвати високу ефективність лише в умовах розвинених ринкових відносин. Тобто таких відносин, які Україна ще має сформулювати. У зв'язку із цим, а також виходячи з того, що в Україні вже сформовано потужний корпоративний сектор, як один із двополюсного розвитку економіки, доцільним є вибір на користь тієї моделі інноваційної інфраструктури, яка формується на базі великих виробничих підприємств і має яскраво виражений галузевий характер.

Таку інноваційну інфраструктуру варто вважати виробничо-технологічною й виділяти її доцільно для конкретної галузі. Як загальнонаціональна, позагалузева, така інфраструктура втрачає свій

первісний зміст і неминуче вимагає уточнення цілою низкою інших, допоміжних понять.

Литература:

1. Райзберг, Б. А. Современный экономический словарь [Текст] / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. — М.: ИНФРА-М, 2008. — 512 с.
2. Словарь современной экономической теории Макмиллана [Текст]. — М.: ИНФРА-М, 1997. — 608 с.
3. Портер, М. Конкуренция. Пер. с англ. [Текст] / М. Портер. — М.: Издатель-ский дом «Вильямс», 2000. — 495 с.
4. Про інноваційну діяльність. Закон України № 40-IV від 4.07.2002 [Текст] // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 36. — Ст. 266.
5. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми «Створення в Україні інноваційної інфраструктури на 2008-2012 роки». Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6.06.2007 № 381-р: [Електрон. ресурс]. — Режим досту-пу: //http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=381-2007-%F0
6. Державна цільова економічна програма «Створення в Україні інноваційної інфраструктури» на 2009-2013 рр., затверджена Постановою кабінету Міністрів України від 14.05.2008 р. № 447 [Текст] // Урядовий кур'єр. — 2008. — 11 червня. — С. 12–13.
7. Концепція проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 9.07.2008 р. № 947-р [Текст] // Урядовий кур'єр. — 2008. — 6 серпня. — С. 6–8.

Abstract

Tkach K.I.

Bipolar and industrial policy objectives of sectoral infrastructure.

The author analyzes and proves a branch infrastructure, as a system category of bipolar industrial policy, which reflects system economic event which influences, both efficiency of industrial production, and on conditions of its formation. Suggests to develop innovative structure, as separate branch in the technological form