

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК СКЛАДОВА ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

Колодинський С.Б.

Розглянуто сутність транспортної інфраструктури регіону в умовах формування та розвитку інноваційного потенціалу регіональної економіки. Обґрунтовано необхідність формування стратегічних напрямків розвитку транспортної інфраструктури на інноваційних засадах.

Постановка проблеми. Сучасна економічна ситуація вимагає швидкого прискорення структурних перетворень на інноваційних засадах в економіці держави та в економіках окремих регіонів, як складових цілісної національної економічної системи. Ступінь та швидкість економічних реформ не відповідає вимогам сьогодення і тому необхідність прискорення економічних змін стає вкрай нагальною і передбачає широке застосування передових інноваційних досягнень в найбільш важливих сферах сучасного промислового виробництва, в стратегічно важливих для господарства сферах. Наявність вітчизняного досвіду дає надію на прискорення процесів модернізації та оновлення суб'єктів вітчизняної виробничої сфери, як на державному рівні, так і на рівні окремих регіонів. Однак транспортна інфраструктура залишається поза увагою керівників більшості органів державного управління та місцевого самоврядування, хоча відсутність розвинутої транспортної інфраструктури є найбільш проблемною умовою укріплення інноваційного потенціалу регіонів і перешкоджає широкому залученню сучасного новітнього виробництва, його технічного та технологічного оновлення, широкого залучення до процесу виробництва ресурсної бази окремих регіонів, посилення зв'язків між виробничими та обслуговуючими галузями, укріплення господарських зв'язків між віддаленими та проблемними територіями та районами країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку транспортної інфраструктури регіонів та інноваційного оновлення всієї виробничої сфери, в своїх наукових дослідження приділяли уваги багато вчених. Так, методологічні питання та методичні підходи до інноваційного оновлення регіональних економічних систем шляхом широкого залучення транспортної інфраструктури в своїх роботах висвітлювали І. Ансофф, Л.С. Бляхман, В.М. Геєць, А.Ю. Бударов, Б.В. Буркінський, П.М. Дадаєв, П.Ф. Друкер, О.В. Заруба, Д.И. Кокурин та

інші відомі науковці. В роботах вчених акцентована увага на залучення транспортних засобів в процес структурної перебудови регіонів [1,2,3,4,5,6,7,8,9].

Виділення невирішеної проблеми. Не дивлячись на значну кількість робіт з питань прогнозування розвитку транспортних систем слід відмітити відсутність розробок щодо комплексного підходу до оцінки стратегічного рівня розвитку регіональної транспортної системи на основі зростання її ролі у формуванні і розвитку інноваційного потенціалу регіону. Транспортна галузь стає провідною сферою у процесі регіонального соціально-економічного розвитку і її вплив визначає швидкість та ефективність регіональних структурних перетворень та поширенню інновацій.

Метою даної статті є встановлення наукових підходів до встановлення тісних зв'язків в системі виробничих відносин між транспортною інфраструктурою та іншими сферами регіональної економіки, оцінка перспективного стану транспортної системи регіону на основі виявлення можливого впливу сукупного транспортної інфраструктури на інноваційний потенціал регіону (ІПР) та окремі його складові.

Результати досліджень. Сьогодні остаточно не вирішені і потребують подальших глибоких розробок питання розбудови транспортної інфраструктури на регіональному рівні в умовах формування ринкового типу економічних відносин, необхідно визначити транспортну інфраструктуру як складову інноваційної діяльності, що має вигляд цілісного комплексу функціональних організаційно-економічних інститутів, які безпосередньо забезпечують умови реалізації інноваційних процесів господарюючим суб'єктам на основі принципів економічної ефективності та гнучкості.

Транспортну інфраструктуру інноваційної діяльності слід розглядати як самостійну сферу регіональної економіки, особливістю якої є виробництво не матеріальних продуктів, а надання послуг. З розвитком ринкової економіки, основою якої є самостійні та незалежні товаровиробники, які цілком відособлені і ведуть конкурентну боротьбу, стає проблематичною підтримка стійких господарських зв'язків в середині економічних систем різних рівнів, як на державному, регіональному так і, навіть, на місцевому. Тому головною функцією транспортної інфраструктури є формування зовнішніх умов господарювання економічних суб'єктів. Інфраструктура, як самостійна частина господарського механізму, повинна сприяти вільному обміну ринковими ресурсами та реалізувати функції саморегулювання та самонастроювання національної економіки на всіх її рівнях у тісному

зв'язку із кон'юнктурними коливаннями регіонального ринку [1,2,3,с.212-215].

В Україні тільки формуються ринкові відносини, тому економіка являє собою складну, яскраво виражену систему змішаного типу, в якій наряду із ринковою інфраструктурою будуть тривалий час існувати і неринкові організаційні структури та економічні форми, які будуть функціонувати у відповідності із принципами адміністративного господарювання. Тому, всі організації, що відносяться до інноваційної інфраструктури, знаходяться в певних технологічних та економічних зв'язках, що відображають єдність інноваційної діяльності на всіх рівнях. В процесі розвитку інноваційної діяльності організації, що утворюють інноваційну структуру, починають виокремлюватися за секторами, типами, територіями дії та напрямками розвитку. На сьогодні формується нова структура організації інноваційної сфери і відповідна їй інноваційна інфраструктура, головним призначенням якої є забезпечення умов відтворення інноваційної діяльності.

Матеріальною базою транспортної інфраструктури, що несе в собі і певні ознаки інноваційності, є територія із розвинутою господарською, виробничою і соціальною структурою, об'єкти якої орієнтовані на масове впровадження нових технологій та вироблення нових наукомістких продуктів. Регіональна інноваційна інфраструктура складається із таких основних елементів та складових:

— науково-дослідні, проектно-конструкторські, дослідно-експериментальні організації, які працюють в інноваційній сфері та підвищують інноваційний потенціал регіону ;

— виробничі підприємства, які реалізують результати науково-дослідних розробок і винаходів, запроваджують їх у виробництво наукомістких товарів та послуг;

— служби менеджменту, маркетингу, реклами, що націлені на поширення новітніх технологій та розробок, рекламуючи досягнення вітчизняних наукових центрів;

— інноваційні фонди, комерційні банки, страхові компанії, біржі науково-технічних продуктів, що акумулюють новітні розробки та нововведення в комерційних цілях;

— установи науково-технічної експертизи, юридичного захисту інтелектуальної власності, що забезпечують недоторканість інтелектуальної власності і правоспроможність;

— заклади освіти і підготовки кадрів, які спеціалізуються на підготовці кадрів та підвищенні кваліфікації спеціалістів в науково-технічних галузях науки та техніки;

— інформаційно-комунікаційні підрозділи, редакційно-видавничі організації та структури, патентні бюро, ліцензійні палати та державні статистичні органи;

— організації сервісного обслуговування інноваційних розробок, лізингові, транспортні та транспортно-експедиційні фірми, митні підрозділи та інші державні структури, які націлені на розвиток регіональної економіки в цілому [4,с.36-41].

Одною із головних проблем на сьогодні є те, що у регіонах України ще не склалася мережа приватних інноваційних суб'єктів підприємництва, більш перспективними з яких є так звані венчурні підприємства, які займаються пошуком та впровадженням нових наукомістких технологій та виробництвом новітніх товарів із якісно новими споживчими властивостями. Головною умовою широкого поширення різноманітних організаційних структур інноваційного типу є формування та зміцнення транспортної інфраструктури, в якій провідну роль повинні відігравати транспортні, експедиторські, охоронні та диспетчерські структури. Практика свідчить, що відсутність достатньої кількості коштів направлених на фінансування інноваційних проєктів по створенню транспортної інфраструктури стримує розвиток інноваційної сфери. В регіонах України найбільшими потенційними приватними інституційними інвесторами є комерційні банки, але вони здійснюють переважно короткострокове кредитування найприбутковіших торгово-посередницьких операцій, а не інвестують кошти у сферу розвитку транспортну та транспортних мереж, на сприяють інноваційним розробкам та науковим дослідженням в сфері транспортних послуг. На рисунку 1 відображено вплив транспортної інфраструктури на складові інноваційного потенціалу та похідні такого впливу. Тільки збільшення обсягу наданих транспортних послуг може позитивно впливати на стан ринкового, виробничого, кадрового та технологічного потенціалів регіональної економіки.

Економіка країни, де вітчизняний інвестор практично не вкладає кошти у розвиток сучасного інноваційного транспортного виробництва, транспортної інфраструктури не може бути привабливою для іноземного інвестора. Залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру та сферу транспортних послуг має здійснюватися з урахуванням цілей і завдань державних програм структурної переорієнтації регіонального виробництва, цільових програм міжгалузевого та галузевого розвитку, регіональних програм науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, конверсії та розвитку експортного потенціалу. Слід брати до уваги також процеси внутрішньої та зовнішньої кооперації продукції

виробничо-технічного призначення, приватизації державних підприємств із залученням іноземного капіталу [5,с.18-23].



Рис.1 Вплив транспортної інфраструктури на сукупність інноваційного потенціалу регіону

Важливими складовими елементами транспортної інфраструктури є зв'язок, комунікаційні та інформаційні системи, які мають загальногосподарське призначення та приймають участь в забезпеченні ефективної діяльності усіх галузей національної економіки. Структура сучасної регіональної економіки потерпає суттєвих змін, які обумовлені широким впровадженням транспортних інформаційних технологій, поширенням інформації у всіх сферах господарського життя і перетворенням інформації в важливу складову суспільного прогресу. Економічна ефективність діяльності людини зараз визначається не стільки наявністю традиційних матеріальних ресурсів, сировинних джерел та енергетичних компонентів, скільки широким застосуванням інформаційних ресурсів у транспортній сфері, інформаційних транспортних технологій та послуг різноманітних видів транспорту. Важелі науково-технічного прогресу все більше зміщуються від капіталу та власності до центрів інформації зі стану транспортної сфери. Наприклад, важливість визначення економічних та безпечних напрямків пересування товаропотоків, можливості контролю за станом товаропотоку

на протязі всього його шляху доставки до кінцевого споживача, можливість уникнути порожнього транспортного пробігу, застосування зустрічних товарних перевезень, набувають принципового значення при формуванні новітніх виробництв. Інформаційна значущість транспортної сфери суспільного виробництва визначає його майбутнє, формує новий склад життя людей та тип їх виробничих стосунків. Багатогранні економічні зв'язки у суспільстві потребують розвинених інформаційних транспортних технологій управління, систем координації дій та контролю за їх виконанням. Важливими завданнями створення сучасних транспортних інформаційних систем на регіональному рівні стає поширення зарубіжної практики розвитку інформаційних технологій в сфері транспорту, зв'язку, телекомунікацій та інших сферах інтелектуальної діяльності, що передбачає:

- розвиток комунікаційних та інформаційних мереж з можливостями он-лайнного користування світовими інформаційними мережами, особливо Інтернет, з можливістю приєднання до існуючої європейської та світової транспортної інфраструктури бізнесу;

- формування транспортної мережі та органів управління, що займаються пошуком, накопиченням, передачею для використання науково-технічної та комерційної інформації суб'єктам регіонального господарства про стан та наявність ресурсної бази;

- опанування знаннями комп'ютерних технологій, інформаційної грамотності та культури на рівні окремих суб'єктів підприємницької діяльності та приватного бізнесу в сфері транспорту.

На регіональному рівні потрібно формувати банк даних про стан транспортної інфраструктури, наявності транспортних мереж, можливості виконання вантажно-розвантажувальних робіт, а також наукомістких інноваційних проектів з покращання транспортної інфраструктури, що дозволить регіональним органам влади та підприємницьким структурам визначати можливі стратегічні пріоритети технологічного розвитку регіону. Запровадивши систему моніторингу та прогнозування розвитку транспортної інфраструктури, можна безпосередньо впливати на розвиток інноваційного потенціалу регіону, а також формувати потреби регіональної економіки в освоєнні науково-технічних нововведень, формувати банки даних по НДДКР, які можуть слугувати в якості аргументів при обґрунтуванні державних замовлень на науково-технічні розробки, забезпеченість їх ресурсною базою та іншими умовами швидкого розвитку регіону.

Транспортна інфраструктура регіонального масштабу швидко розбудовується і особливо ефективно функціонує при умові створення спеціальних або вільних економічних зон (СВЕЗ) та територій пріоритетного розвитку. Практика засвідчує, що найбільш позитивні результати у створенні СВЕЗ забезпечуються при створенні зовнішньоторговельних зон або науково-технічних зон у прикордонних

областях. В практиці розбудови СВЕЗ вже існує певний досвід, накопичений науковцями Одеси та Одеського регіону, за допомогою яких були реалізовані програми створення та розвитку зовнішньоторговельних зон у формі “porto-franko”, транспортних коридорів міжнародного рівня та технопаркових зон із використанням, в першу чергу, розвинутої транспортної інфраструктури [6,7,с.135-138].

Транспортні коридори та зони “porto-franko” гармонічно поєднують у собі всі переваги прикордонної співпраці з багатьма країнами світу, розширюють потенціал конкурентоспроможних регіональних науково-дослідних центрів та наукових установ, експериментальних центрів та виробництв, що досягається завдяки наступним умовам:

- поєднанню науково-технічного потенціалу навчальних та дослідних інститутів, центрів, лабораторій і конструкторських бюро, які виконують перспективні науково-технічні розробки, володіють новітніми технологіями;

- посиленню активності підприємницьких структур, що здатні реалізувати у виробництві нові науково-дослідні та конструкторські розробки;

- розвитку інноваційної та виробничої інфраструктури, яка дає змогу забезпечити ефективні науково-технічну пошукову діяльність та впровадити її в кінцеві результати;

- наявності території достатньо розвиненої та забезпеченої об'єктами соціально-культурного призначення, які в цілому створюють необхідні умови для життєдіяльності, відпочинку і творчої роботи науково-технічного персоналу [8,с.67-72; 9,с.236-242].

Метою наукових пошуків дослідницьких установ Одеси повинно стати визначення інноваційного потенціалу регіону та розробка відповідної інноваційної політики регіонального розвитку, яка передбачає розмежування державних і регіональних пріоритетів, створення нових виробничих структур науково-технічного змісту, широкої мережі їх регіональних ланок в єдності із розвинутою транспортною інфраструктурою регіону.

Висновки та пропозиції. Таким чином, створення та реалізація транспортної інфраструктури на регіональному рівні, яка має вирішити наступні задачі:

- забезпечити економічний та соціальний розвиток регіону з урахуванням раціонального використання інноваційного потенціалу, відтворення місцевих науково-технічних та інтелектуальних ресурсів;

- дозволити комплексне розв'язання міжгалузевих науково-технічних та організаційно-управлінських проблем, що зумовлені необхідністю активізації інноваційного потенціалу регіону, посиленню його структурної розбудови;

— підвищити науково-технологічний рівень всіх сфер господарської діяльності для посилення конкурентоспроможності продукції та послуг підприємницьких структур регіону на світових ринках;

— реалізувати інноваційну стратегію розвитку регіону, сприяти формуванню високоефективної структури регіональної економіки на інноваційних засадах.

—

Література:

1. Анисимов Ю.П. Индикаторы инновационного развития экономических систем / Ю.П. Анисимов, С.В. Шапошникова // Организатор производства. – 2007. – № 3. – С. 54-56.

2. Анри Ж.-П. От идеи до рынка: семь ступеней к инновациям на МСП / Ж.-П. Анри // Инновации. – 2000. – № 3-4. – С. 26-31.

3. Ансофф И. Стратегическое управление: пер. с англ. / И. Ансофф. пер. с англ. – М.: Экономика, 1989. – 520 с.

4. Бляхман Л.С. Экономика, организация управления и планирование научно-технического прогресса / Л.С. Бляхман. – М.: Высш. шк., 1991. – 228 с.

5. Бударов А.Ю. Исследование сущности процессов самоорганизации в высокотехнологичных отраслевых кластерах / А.Ю. Бударов, Д.Б. Рыгалин // Инновации. – 2006. – № 2. – С. 25-32.

6. Дадаев П.М. Теоретические аспекты анализа кластерной организации региональной экономики / П.М. Дадаев // Региональная экономика: теория и практика. 2008.-№ 24.-С.50-56.

7. Друкер П.Ф. Задачи менеджмента в XXI веке: пер. с англ. / П.Ф. Друкер. М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. – 272 с.

8. Заруба О.В. Управляемость экономическим развитием территорий / О.В. Заруба // Вестник кибернетики. – 2009. – № 8. – С. 132-136.

9. Кокурин Д.И. Инновационная деятельность. –М.: Экзамен, 2001. –576с.

Abstract

Kolodinskiy S.B.

Transport infrastructure as part of the innovation potential of the region.

The essence of the region's transport infrastructure in the formation and development of innovative potential of the regional economy. The formation of strategic directions of development of transport infrastructure on innovative principles.