

ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРОЮ РЕГІОНУ

Сотниченко Людмила Леонідівна, к.е.н., доцент, Одеська національна морська академія м. Одеса.

Sotnichenko Ludmila, Ph.D., Associate Professor, Odessa National Maritime Academy, Odessa.

Sotnichenko L.L. It is system the integration approach to region management in transport potential.

In the article it is proved that world practice testifies, what exactly knowledge, the intellectual capital become the powerful catalyst of scientifically-technological and economic development, increase of competitiveness of the different organisations. Competitiveness and development of an infrastructure of concrete region in the nearest and far prospect will be defined largely by quality of management, an effective utilisation of progressive methods, technologies, achievements of modern management. Creation of new quality of a regional government by an infrastructure according to the developed methodology needs to be carried out by means of the concept. Realisation of researches, working out carry to functions of the organisations of sector of higher education and realisation of educational services. For normal functioning of interaction of the state and private sectors accurate is standard-legal regulation and organizational maintenance of interaction of participants of the project in the field of an infrastructure is necessary. Deficiency of qualified personnel is one of the basic obstacles for modernisation of an infrastructure and introduction of innovations. It is proved that for Ukraine expediently not only to adopt experience, but also to expand use scales the PPS. The mechanism which defines interaction of the organisations of the state, private sectors is offered and sector of higher education by creation of the coordination centre - the isolated controls the PPS.

Сотниченко Л.Л. Інноваційні методи управління інфраструктурою регіону.

У статті доведено, що світова практика свідчить, що саме знання, інтелектуальний капітал стають потужним каталізатором науково-технологічного й економічного розвитку, підвищення конкурентоспроможності різних організацій. Підкреслено, що створення нової якості регіонального управління інфраструктурою слід здійснювати за допомогою розробленої концепції. Конкурентоспроможність і розвиток інфраструктури конкретного регіону в найближчій і далекій перспективі буде визначатися в значній мірі якістю управління, ефективним використанням прогресивних методів, технологій, досягнень сучасного менеджменту. Створення нової якості регіонального управління інфраструктурою відповідно до розробленої методології слід здійснювати за допомогою концепції. Логіка й історія розвитку концепції управління людськими ресурсами свідчить, що форми, зміст й ступінь її застосованості в різних управлінських структурах будуть відрізнятися. Показано взаємозв'язок базових (сутнісних) елементів, що формують інноваційне управління регіональною інфраструктурою. До функцій організацій сектору вищої освіти входить проведення досліджень, розробка та здійснення освітніх послуг. Для нормального функціонування взаємодії державного й приватного секторів необхідно чітке нормативно-правове регулювання й організаційне забезпечення взаємодії учасників проекту в галузі інфраструктури. Дефіцит кваліфікованих кадрів є одним з основних перешкод для модернізації інфраструктури й впровадження інновацій. Доведено, що для України доцільно не тільки перейняти цей досвід, але й розширити масштаби використання ДПП. Запропоновано механізм, котрий визначає взаємодію організацій державного, приватного секторів і сектору вищої освіти через створення координаційного центру – відособленого органу управління ДПП.

Сотниченко Л.Л. Инновационные методы управления инфраструктурой региона.

В статье доказано, что мировая практика свидетельствует, что именно знание, интеллектуальный капитал становятся мощным катализатором научно-технологического и экономического развития, повышения конкурентоспособности разных организаций. Конкурентоспособность и развитие инфраструктуры конкретного региона в ближайшей и далекой перспективе будет определяться в значительной мере качеством управления, эффективным использованием прогрессивных методов, технологий, достижений современного менеджмента. Подчеркнуто, что создание нового качества регионального управления инфраструктурой нужно осуществлять с помощью разработанной концепции. Создание нового качества регионального управления инфраструктурой согласно разработанной методологии нужно осуществлять с помощью концепции. Логика и история развития концепции управления человеческими ресурсами свидетельствует, что форма, содержание и степень ее применения в разных управленческих структурах будут отличаться. Показана взаимосвязь базовых (сущностных) элементов, которые формируют инновационное управление региональной инфраструктурой. К функциям организаций сектора высшего образования относят проведение исследований, разработка и осуществления образовательных услуг. Для нормального функционирования взаимодействия государственного и частного секторов необходимо четкое нормативно-правовое регулирование и организационное обеспечение взаимодействия участников проекта в области инфраструктуры. Дефицит квалифицированных кадров является одним из основных препятствий для модернизации инфраструктуры и внедрения инноваций. Доказано, что для Украины целесообразно не только перенимать опыт, но и расширять масштабы использования ДПП. Предложен механизм, который определяет взаимодействие организаций государственного, частного секторов и сектора высшего образования путем создания координационного центра – обособленного органа управления ДПП.

Постановка проблеми. Україна сьогодні прагне перейти до економіки знань. Часто вживається в останні роки судження про постіндустріальне суспільство як суспільство інформаційне. Знання й інформація тісно переплітаються й взаємопроникають: інформація часто служить джерелом нового знання, і знання передаються здебільшого за допомогою тієї або іншої інформації. Проте, це різні категорії [1]. Знання невіддільні від людської свідомості і є особливою формою розумової діяльності людини по проникненню його в суть явищ, подій, процесів і фактів навколишнього світу. Сьогодні колосальний обсяг накопичених людством знань існує головним чином у вигляді величезних масивів і потоків інформації, яка обробляється й використовується за допомогою інформаційно-комунікаційних технологій і відповідних засобів. І цими знаннями треба вміти користуватися. Світова практика свідчить, що саме знання, інтелектуальний капітал стають потужним катализатором науково-технологічного й економічного розвитку, підвищення конкурентоспроможності різних організацій. Звідси - нові вимоги до управління. У наші дні «Формування стратегій організацій ґрунтується на нових функціях управління, які включають акумулювання інтелектуального капіталу, поширення наявної інформації й досвіду, створення передумов для передачі й засвоєння знань» [2, с. 133]. Це має безпосереднє відношення й до сфери державного управління, у тому числі й регіонального управління інфраструктурою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Нові, сучасні підходи до управління завжди були у центрі уваги науковців, теоретиків та практиків: Багров Н., Балабанов Г., Геєць В., Долішній М., Данилишин Б., Сало І., Алаєв Є., Гранберг О., Полулях І. та ін. Мінливе зовнішнє середовище, жорстка конкурентна боротьба, ускладнення економічної ситуації в країні залишають актуальними питання пошуку інноваційних методів управління, особливо, коли це стосується інфраструктури регіонів.

Мета статті. Метою статті є обґрунтування необхідності застосування знань в регіональному управлінні та дослідження інноваційних методів управління регіональною інфраструктурою.

Виклад основного матеріалу. У системі регіонального управління інфраструктурою сильно недооціненими поки залишаються компетенції співробітників, під якими розуміються знання, досвід, навички, поведінка, критичні для досягнення стратегічних результатів роботи підприємств транспортної інфраструктури.

Сучасна управлінська думка сьогодні усе більш ґрунтується на переконанні, що в нинішніх умовах економіка регіону може досягти конкурентних переваг і високої ефективності за допомогою більшої адаптивності й гнучкості шляхом залучення до органів управління й збереження талановитих працівників, чия база знань, компетенції і творчість постійно розширюється й, тим самим, підвищується інтелектуальний рівень управлінської системи. Саме унікальні таланти співробітників, що включають високу ефективність, гнучкість, творчість, інноваційну активність, уміння якісно виконувати управлінські функції й надавати державні послуги, стають дорогоцінним внеском до регіонального управління інфраструктурою. Одночасно перетворюється організаційна культура в управлінських структурах, благотворно впливаючи на соціально-психологічну й ділову атмосферу в системі управління інфраструктурою регіону.

Конкурентоспроможність і розвиток інфраструктури конкретного регіону в найближчій і далекій перспективі буде визначатися в значній мірі якістю управління, ефективним використанням прогресивних методів, технологій, досягнень сучасного менеджменту. Застосування нових технологій і інструментарію управління регіональною інфраструктурою вимагає систематичного відновлення знань і підвищення кваліфікації управлінського персоналу, використання сучасних інформаційно-комунікаційних систем. Для цього необхідно як залучення свіжих сил - керівників і аналітиків нового формату мислення, так і перенавчання наявних співробітників, постійні вкладення в людський капітал, ріст якості людського потенціалу регіональних урядів і адміністрацій.

Якість регіонального управління інфраструктурою в сучасному управлінні, це головним чином професійні здатності, знання, уміння й кваліфіковані дії керівників і фахівців органів управління з ефективною організацією взаємодії всіх категорій населення, підприємницьких, суспільних, державних і муніципальних структур з досягнення, насамперед стратегічних цілей і задумів щодо розвитку інфраструктури регіону, що створюють нову якість економіки регіону. Тим самим, ріст якості життя населення багато в чому залежить від підвищення якості регіонального управління розвитку інфраструктури [3].

Система регіонального управління інфраструктурою повинна стати професійною, творчою, відповідальною, підзвітною, заснованою винятково на інституціональних принципах і особистих якостях державних службовців, володіти інноваційними властивостями й високо ціняться громадянами й діловими колами. Разом з тим, для формування нової якості регіонального управління інфраструктурою потрібен відповідний інструментарій. Створення нової якості регіонального управління інфраструктурою відповідно до розробленої методології слід здійснювати за допомогою концепції (модель якої представлена на рис. 1), що визначає необхідні дії, спрямовані на вирішення завдань і досягнення цілей.

Логіка й історія розвитку концепції управління людськими ресурсами свідчить, що форми, зміст й ступінь її застосованості в різних управлінських структурах будуть відрізнятися. Недостатній рівень знань і культури володіння інструментами наукового менеджменту не дозволяють багатьом керівникам у системі регіонального управління інфраструктурою ефективно використовувати наявний людський капітал на основі сплаву науки й мистецтва управління. Надзвичайно важливе значення у формуванні нової якості управління регіональною інфраструктурою покликаний зіграти розвиток організаційної

культури у самій системі управління. Вітчизняний фахівець із менеджменту О.С. Виханський [4] представляє організаційну культуру як набір найбільш важливих припущень, прийнятих членами організації й одержуваних вираження в цінностях, що заявляються організацією й задають людям орієнтири їх поведінки й дій.



Рис. 1. Концепція реалізації методології розвитку системи управління регіональною інфраструктурою

Формування сучасної організаційної культури буде сприяти розвитку й активізації інтелектуального капіталу системи регіонального управління інфраструктурою. Останній розглядається як сукупність трьох складових: людського капіталу (знання, уміння, розумові й творчі здібності, культура, здоров'я держслужбовців); соціального капіталу (запаси, зберігання, акумуляція, перетворення, передача, переміщення знань, що виникають у результаті мережних комунікацій, взаємин усередині системи); організаційного капіталу (інституалізування знань, якими володіє система й закладене в базах даних, інструкціях, правилах, стандартах виконання процедур, регламентах, методиках, управлінських технологіях). Завдяки тісному взаємозв'язку зазначених найважливіших компонентів виникають компетентність, когнитивність й динамічні здібності системи управління інфраструктурою. Під динамічними здатностями системи управління інфраструктурою тут розуміється її здатність збільшувати, обновляти, перетворювати, адаптувати й активізувати свою когнитивність і компетенції для пристосування до нових умов на основі розпізнавання й використання можливостей, створюваних середовищем, що швидко змінюється з метою підвищення ефективності діяльності й інноваційного розвитку. Взаємозалежна сукупність вище позначених складових породжує креативність системи (стратегій, проектів, рішень, діяльності). Взаємозв'язок базових (сутнісних) елементів, що формують інноваційне управління регіональною інфраструктурою, показано на рис. 2. До функцій організацій сектору вищої освіти входить проведення досліджень, розробка та здійснення освітніх послуг. Для нормального функціонування взаємодії державного й приватного секторів необхідно чітке нормативно-правове регулювання й організаційне забезпечення взаємодії учасників проекту в галузі інфраструктури. Для цього в першу чергу необхідна відповідна підготовка представників державної влади, органів місцевого самоврядування й приватного капіталу, які будуть зайняті в реалізації спільного проекту. У

цьому зв'язку показовим є досвід США де до кожного проекту забезпечується індивідуальний підхід оскільки такого роду проекти не мають шаблонного характеру. У кожному окремому випадку створюється консультаційний орган, що складається із представників державних структур і приватних компаній, а також проводиться навчання його учасників нормативно-правовим і організаційно-адміністративним особливостям реалізації проекту ДПП.



Рис. 2. Взаємозв'язок головних компонентів формування інноваційного управління інфраструктурою регіону та функцій сектору вищої освіти

Дефіцит кваліфікованих кадрів є одним з основних перешкод для модернізації інфраструктури й впровадження інновацій. Для України доцільно не тільки перейняти цей досвід, але й розширити масштаби використання ДПП, включивши в сферу партнерства надання студентам баз практики, коли в тандемі підготовки фахівця працюють роботодавць, готовий взяти участь у фінансуванні частини витрат і наданні бази для одержання практичних знань, і навчальний заклад, котрий дає студентові теоретичні знання. Це зміцнить зв'язки між бізнесом і освітою, дозволивши погодити пропозиції системи освіти з потребами реального сектору економіки України [5]. Важливо відзначити, що розвиток інтелектуального капіталу, компетенцій, когнитивності, динамічних здатностей і креативності системи регіонального управління інфраструктурою буде впливати на її організаційну культуру, надаючи їй інноваційний характер. У свою чергу формування інноваційної організаційної культури стане служити інституціональною підтримкою освоєння й переходу до інноваційного управління регіональної інфраструктурою.

Сучасний перехід до інноваційного управління регіональною інфраструктурою припускає стратегічний розвиток людських ресурсів у системі управління. Стратегічний розвиток співробітників (керівників різних рангів, фахівців і радників) у системі регіонального управління інфраструктурою є порівняно новим поняттям, рідко використовуваним у теорії й практиці, що не одержали наукового визначення й розкриття змісту. Проведені теоретичні дослідження, й об'єктивні практичні передумови, що проявилися в останні роки дозволили розробити механізм інтеграції організацій сектору вищої освіти, держави й приватного сектору. Таким чином, забезпечується об'єднання ресурсів приватного сектору, державного сектору й наукового потенціалу сектору вищої

освіти в питаннях створення, модернізації й розвитку інфраструктури регіону, а саме транспортної інфраструктури. Механізм визначає взаємодію організацій державного, приватного секторів і сектору вищої освіти через створення координаційного центру – відособленого органу управління ДПП і включає такі функціональні етапи (рис. 3): взаємодію держави, організацій приватного сектору й сектору вищої освіти на договірній основі для проведення досліджень і розробок для розвитку транспортної інфраструктури регіону; передачу повноважень по здійсненню координації й узгодженню інтересів державного й приватного секторів відособленому органу управління ДПП, створеному при державному секторі; створення консультативного органу, що складається із представників держави й приватного сектору, котрі пройшли відповідну підготовку у сфері освіти; організацію й проведення досліджень і розробок в організаціях сектору вищої освіти із залученням організацій приватного сектору й держави; розробку й здійснення механізму реалізації інвестиційного проекту в області транспортної інфраструктури; ідентифікацію й розподіл проектних ризиків; визначення механізму компенсації ризиків приватного сектору за допомогою фінансової компенсації.

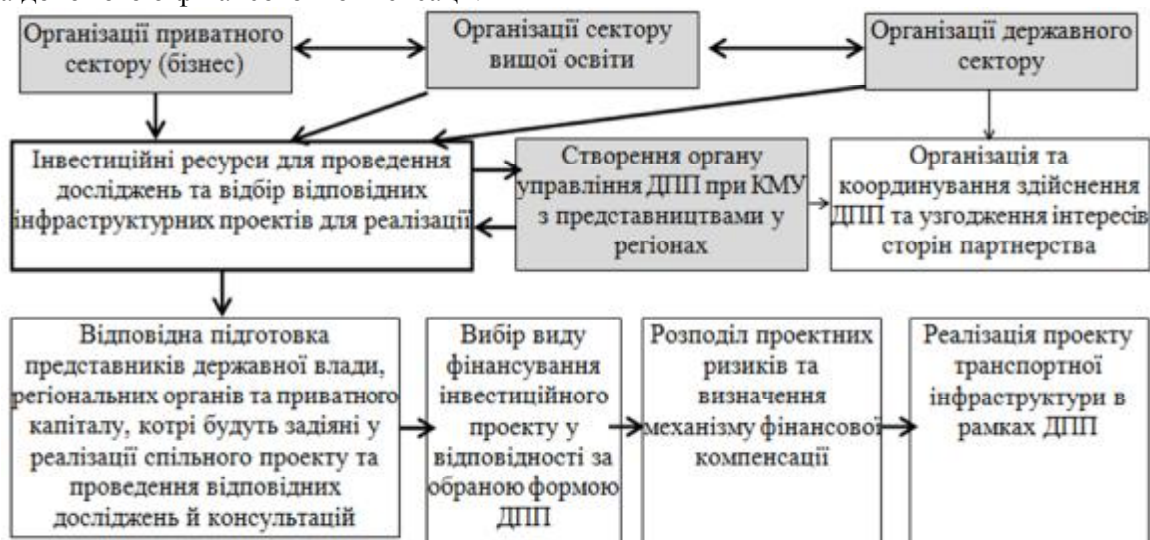


Рис. 3. Механізм інтеграції ресурсів приватного й державного секторів і наукового потенціалу сектору вищої освіти для розвитку транспортної інфраструктури регіону

Механізм спрямований на залучення інвестиційних ресурсів (у секторі вищої освіти при особистій участі організацій приватного й державного секторів) для підготовки й реалізації інфраструктурних проектів. Низькі темпи розвитку ДПП в Україні в основному пояснюються незацікавленістю приватного капіталу, обумовлену низьким рівнем гарантій захисту інвестицій і не чіткістю механізмів реалізації партнерства. У системі органів державної влади немає конкретної структури, в обов'язки якої входила б реалізація державної політики в сфері партнерства держави й бізнесу. Дотепер невизначений орган, здатний обґрунтувати «крапки дотику інтересів» держави й бізнесу й реалізовувати масштабні проекти на довгостроковій основі в умовах партнерства. Крім того, необхідність залучення сектору вищої освіти пояснюється недостатньою кваліфікацією посадових осіб. Відчувається гострий дефіцит кваліфікованих державних службовців, котрі мають спеціальні навички й знання. Залучення зовнішніх консультантів не є виходом з ситуації, що склалася. Основні причини низької ефективності проектів ДПП мають внутрішнє походження й більшою мірою пов'язані з недоліком стійких схем субсидування, якісного планування, стабільного державного регулювання й розподілу прав і обов'язків, неефективністю координації й наявністю бюрократичних бар'єрів. Зовнішнім консультантам знадобиться більше часу вникнути й розібратися з нашими внутрішніми проблемами, чим вони реально будуть працювати над реалізацією проекту.

Відособлений орган управління ДПП буде виконувати не тільки координаційні функції – погоджувати внутрішні державні інтереси, - але й забезпечувати стратегічний розвиток механізмів ДПП. Інакше кажучи, пріоритетами органа будуть формування ідеології партнерства, нагромадження досвіду, оцінка ефективності проектів, консультування й супровід реалізації проектів ДПП. Вирішення останнього завдання найбільш важливо й ще раз підтверджує необхідність створення самостійного органу управління ДПП. Більша частина проектів ДПП довгострокова з періодом реалізації до 50 років. Створення «центру відповідальності» дозволить сформувати команду з досвідчених фахівців, відповідальних за організацію взаємодії між державним і приватним партнерами й уникнути ситуації, коли проекти впроваджуються різними людьми, кожний з яких бере участь у них перший і останній раз, що викликає в них відчуття тимчасовості й не стимулює до дії.

Таким чином, орган управління ДПП в Україні необхідний і його слід створити при Кабінеті Міністрів України, що дозволить об'єднати внутрішні зусилля виконавчої влади по формування умов для розвитку ДПП і персоніфікувати відповідальність за результати цієї діяльності. Орган управління ДПП повинен бути самостійною структурною одиницею із представництвами в регіонах. Тому створення органу управління ДПП при Кабінеті Міністрів України з безпосереднім підпорядкуванням Прем'єр-міністрові України дозволить дати йому вагомий правовий статус, що забезпечить більш якісну соціалізацію й екологізацію економічних проектів ДПП.

Серед основних завдань центру важливе значення займає підсумковий результат їх виконання - надання органам державної влади рекомендацій про необхідність або недоцільність участі держави в проекті ДПП, перерозподілі ризиків, згорання діючого проекту або зміна приватного партнера. При виконанні своїх функцій центр повинен орієнтуватися на дотримання оптимального співвідношення державних і приватних зобов'язань у сфері ДПП. Надмірне захоплення механізмами ДПП в умовах високої ризикованості інфраструктурних проектів може привести до штучного розширення фінансово- економічних зобов'язань держави, виконання яких, у випадку згорання проекту, буде витратним для держав і населення як кінцевого платника будь-якого проекту даного виду партнерства [5].

Висновок. Таким чином, відмінними рисами розробленого механізму стають: застосування ринкового підходу при формуванні й розвитку проектів транспортної інфраструктури; відкрите залучення приватного й державного секторів до інноваційного управління транспортною інфраструктурою через інтеграцію з організаціями сектору вищої освіти; обґрунтування необхідності створення постійно діючого державного органу управління ДПП, ґрунтуючись на проблемах управління такими проектами в Україні й досвіду закордонних країн.

Список використаних джерел:

1. Эдвинсон, Л. Корпоративная долгота. Навигация в экономике, основанная на знаниях / Л. Эдвинсон. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 314 с.
2. Мильнер, Б.З. Управление интеллектуальными ресурсами / Б.З. Мильнер // Вопросы экономики. – 2008. – № 7. – С. 129–140.
3. Маннапов Р.Г. Современное развитие системы управления регионом: методология, инструментарий, механизмы: монография / Р.Г. Маннапов, Л.Г. Ахтариева; под науч. ред. д-ра экон. наук, проф. Р.Г. Маннапова. – Уфа: УГАЭС, 2010. – 221 с.
4. Виханский, О.С. Стратегическое управление / О.С. Виханский. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Гардарики, 2000. – 214 с.
5. Котов Е.В. Тектология государственно-частного партнерства сквозь призму зарубежного опыта [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nbu.gov.ua>

References (BSI)

1. Edvinson, L. (2005). Korporativnaya dolgota. Navigaciya v ekonomike, osnovannaya na znaniyax [Corporate longitude. Navigation in the economy, based on knowledge]. Moscow: INFRA [in Russian].
2. Milner, B.Z. (2008). Upravlenie intellektualnyimi resursami [Management of intellectual resources]. Voprosy ekonomiki - Economy questions, 7, 129-140 [in Russian].
3. Mannapov, R.G. (2010). Sovremennoe razvitie sistemy upravleniem regionom: metodologiya, instrumentariy, mexanizmi [Modern development of a control system by region: methodology, toolkit, mechanisms]. Ufa: UGAES [in Russian].
4. Vixanskiy, O.S. (2000). Strategicheskoe upravlenie [Strategic management]. Moscow: Gardarika [in Russian].
5. Kotov, E.B. Tektologiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva skvoz prizmu zarubezhnogo opita. Issledovanie sistem upravleniya [Technology of state-private partnership through a prism of foreign experience]. – Retrieved from: <http://dspace.nbu.gov.ua>

Ключові слова: регіональне управління, науковий потенціал, інтелектуальне управління, вища освіта, приватний сектор.

Ключевые слова: региональное управление, научный потенциал, интеллектуальное управление, высшее образование, частный сектор.

Keywords: Regional government, scientific potential, intellectual management, higher education, private sector.