

УДК 33.332.1.(338.47)

Анфалов А. А.

**ИНОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА И
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРЫМА
КАК ОСНОВА РОСТА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА**

У статті розглядаються теоретико-методологічні підходи до організації і розвитку інноваційної діяльності у сфері транспорту і транспортної інфраструктури, ключові проблеми реалізації транспортного потенціалу для забезпечення стійких конкурентних позицій господарського комплексу Кримського регіону.

Ключові слова: інновації, інноваційний розвиток, інноваційна діяльність, транспорт, транспортна інфраструктура, логістичні ланцюжки, логістичні комплекси.

В статті розглядаються теоретико-методологічні підходи к організації і розвитку інноваційної діяльності в сфері транспорту і транспортної інфраструктури, ключові проблеми реалізації транспортного потенціала для забезпечення стійких конкурентних позицій господарського комплексу Кримського регіону.

Ключевые слова: инновации, инновационное развитие, инновационная деятельность, транспорт, транспортная инфраструктура, логистические цепочки, логистические комплексы.

The article examines theoretical and methodological approaches for organization and development of innovative activity in the field of transport and transport infrastructure, key problems of realization of a transport potential for providing steady competition positions of economic complex in the Crimean region.

Key words: innovations, innovative development, innovative activity, transport, transport infrastructure, logistic chainlets, logistic complexes.

Постановка проблеми. В сучасних умовах глобалізації і Євроінтеграції України інноваційна діяльність набуває все більше значення для економічного розвитку країни і її регіонів, будучи одним з базових елементів ефективних маркетингових стратегій і важливим інструментом набуття і збереження конкурентних переваг.

Для підвищення ефективності залучення нових в господарський оборот необхідно розробити шляхи інноваційного розвитку інфраструктури. В цій зв'язі транспорт займає особливе місце, надаючи виключно важливе вплив на географію і інтенсивність економічних зв'язей Криму, які характеризуються такими показателями, як обсяг, склад і структура перевезених вантажів, а також транспортний баланс внутрішнього і міжрайонних перевезень, поряд з іншими.

Цель статьи – розглянути основні напрями теоретико-методологічних підходів к організації і розвитку інноваційної діяльності в сфері транспорту і транспортної інфраструктури для забезпечення стійких конкурентних позицій господарського комплексу Кримського регіону на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Изложение основного материала. Питання інновацій в розвитку транспорту і транспортної інфраструктури Криму поставлені на порядку денного «Стратегії економічного і соціального розвитку Автономної Республіки Крим на 2011–2020 роки» [1], де, зокрема, відзначені ключові проблеми реалізації транспортного потенціалу АРК:

- незрозумілість транспортної інфраструктури, зумовлена низьким рівнем стандартів транспортних послуг, їх невідповідністю міжнародним вимогам, відсутністю організованих вантажопотоків, невигідної логістики;

- висока ступінь зношеності рухомого складу всіх видів транспорту, що вимагає його оновлення і модернізації, приведення к вимогам європейських стандартів з метою забезпечення якості транспортних послуг;
- невідповідність транспортно-експлуатаційних доріг сучасним вимогам, відставання їх розвитку від темпів автомобілізації регіону, в плані як пропускної спроможності (в першу чергу, в стратегічно важливих напрямках), так і сервісного обслуговування водіїв і пасажирів;
- низька пропускна спроможність морських портів, зокрема, відсутність сучасних пасажирських терміналів, відсутність власного пасажирського і вантажного флоту в найбільших морських торгових портах Криму (Ялте, Феодосії, Керчі, Євпаторії), дефіцит земельної території для майбутнього розвитку і розширення потужностей по перевалці;
- технологічна застарілість залізничного транспорту, зокрема, зношеність рухомого складу і рейсового господарства, що не дозволяє нарощувати швидкість до рівня європейських значень, низька якість стандартів послуг залізничного транспорту, їх невідповідність міжнародним вимогам;
- незрозумілість авіаційного транспорту, зокрема, застаріла матеріально-технічна база, невідповідність авіаційних перевезень європейським стандартам, відсутність кримських регіональних авіапозовок, неефективне використання наявної аеродромної інфраструктури, відсутність парку власних повітряних судів в більшості аеропортів Криму, незрозумілість малої авіації (загальної призначення) і [1].

Ці і інші важливі проблемні питання затронуті також в державній програмі

«Развитие транспортно-дорожного комплекса Автономной Республики Крым на период 2011–2020 годов» [2].

Усилиями видных отечественных и зарубежных специалистов, в частности, Василенко В. А., Шматко В. Г. [3], Крылова Э. И. [4], Подсолонко В. А., Скоробогатовой В. В. [5], Фатхутдинова Р. А. [6], Харина А. А., Коленского И. Л. [7] и многих других, решены вопросы инновационных стратегий и менеджмента, экономической и финансовой оценки инвестиционных проектов, которые традиционно имеют место на этапе инновационного проектирования, связанного с подготовкой технико-экономического обоснования проектов и их реализацией.

В последние годы в основном внимание уделяется таким вопросам, как эффективное управление инвестиционными процессами современной экономики, управление инновационным развитием в условиях реформирования, управление инновационно-инвестиционной деятельностью предприятий и т. д.

Однако в трудах ученых проблемы собственно инновационной деятельности транспорта и транспортной инфраструктуры освещены недостаточно, особенно в региональном аспекте. При этом именно инновационная деятельность транспортных компаний, внедрение инновационных стратегий, в современных условиях способны обеспечить решение важнейших проблем экономического развития и укрепить позиции регионов Украины, в т. ч. и Крыма, а также перевозчиков на мировых рынках.

Недостаточная изученность и степень разработанности, а также научно-практическая значимость обусловили выбор темы статьи. Несмотря на значительное количество работ, в экономической литературе недостаточно разработаны вопросы внедрения и использования инноваций как инструмента повышения конкурентоспособности предприятий и инфраструктуры транспорта, особенно в условиях Крымской автономии.

Между тем управление инновационной деятельностью по этим направлениям позволит повысить инновационный потенциал, сделать Крым и его индустрию гостеприимства наиболее конкурентоспособными на рынке транспортных, транспортно-экспедиторских, логистических и рекреационных услуг.

Теория и практики внедрения инноваций, в частности, на предприятиях транспорта, в условиях трансформации экономической среды позволяет утверждать, что сегодня управление этими процессами нуждается в создании новой методологической базы. Исследование уже устоявшихся принципов вовлечения новых техно-

логий в хозяйственный оборот свидетельствует о необходимости их преобразования и приведения в соответствие с требованиями внешней среды.

Исследование современного состояния транспортной отрасли Крыма показывает, что транспорт (за исключением железнодорожных перевозчиков) функционирует в условиях ожесточенной конкуренции, как между транспортными предприятиями с одной стороны, так и транспортными фирмами различной специализации – с другой. Они вынуждены работать в условиях неопределенности и повышенного риска, становятся заложниками решений, которые находятся вне сферы их компетенции. В связи с этим возникла насущная необходимость в поиске и внедрении инноваций для повышения эффективности производственной деятельности транспортных предприятий путем повышения их конкурентоспособности.

По прогнозам Минэкономики, до 2015 г. ВВП Украины возрастет на 40–42%, а общие объемы перевозок ориентировочно увеличатся на 20–30%. Однако уже сегодня транспортная система Украины не справляется с переработкой примерно 3,5 млн. т импортных навалочных грузов, при этом ожидается увеличение импорта в ближайшем будущем.

В этих условиях особую актуальность приобретает вопрос реализации политики, направленной на решение проблем интенсификации развития инфраструктуры транспорта, и глобальной транспортной логистики, состоящей в формировании и использовании поливариантных транспортных логистических цепочек для оптимизации грузопотоков, снижения затрат и ускорения доставки.

В первую очередь это касается мультимодальных (т. е. комбинированных грузовых транспортных перевозок, осуществляемых при помощи разных средств транспорта и нескольких участников) контейнерных и контрейлерных маршрутов (комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров или съемных кузовов на железнодорожной платформе) в рамках международных транспортных коридоров.

Важным условием формирования мультимодальных логистических цепочек является обеспечение одинаковой пропускной способности всех звеньев инфраструктуры, иначе в «узких местах» возникают заторы, снижая общую пропускную способность всей цепи. На данный момент такие «узкие места» – ограниченная пропускная способность транспортной инфраструктуры, задержки при пересечении границ, перегрузки с одного вида транспорта на другой

и технологические сбои, что, в свою очередь, снижает качество услуг. Инновационная стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна базироваться на повышении роли энергосберегающих и экологических видов транспорта, в частности, в Крыму планируется к внедрению инновационный проект канатного метро.

К сожалению, в автономии пока не проводится активной политики по целенаправленному формированию сети логистических терминалов, а также по долговременному инновационному развитию так называемых хабов (достаточно крупных пересадочных и перегрузочных транспортных узлов с необходимым набором сервисов, имеющих подходящее экономико-географическое положение, а также узловых аэропортов). В этом отношении особо перспективны Джанкой, Донузлав, Керчь, Феодосия, Севастополь.

Необходима согласованная с местными органами власти политика выделения земельных участков для строительства инфраструктуры складских логистических комплексов вблизи железнодорожных путей, на основных железнодорожных станциях, особенно узловых (Симферополь, Симферополь–Грузовой, Джанкой), в морских портах Севастополь, Керчь, Феодосия, Евпатория, Ялта, в аэропортах Крыма «Симферополь», «Севастополь» («Бельбек»), «Керчь», «Джанкой». Перспективна в этом отношении также зона Донузлава (инвестиционный проект грузового порта, терминалов и т. п.).

Для этого необходимо развивать сеть подъездных путей и иной инфраструктуры, подготовить предложения органам местного самоуправления по оптимизации размещения складских логистических комплексов, исходя из требований максимального использования различных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного и морского) для подвоза и вывоза грузов, особенно на перспективных территориях развития автономии.

Выводы.

1. В современных условиях инновации и инновационная деятельность приобретают все большее значение для развития транспортной инфраструктуры и успешной финансово-хозяйственной деятельности, являясь одним из базовых элементов эффективной стратегии регионов и важным инструментом развития конкурентных преимуществ.

Серьезные затруднения в практическом применении теоретических положений анализа и оценки нововведений вызывает недостаточность методических разработок в области внут-

рихозяйственного контроля инновационной деятельности и оценки ее общей эффективности для организации.

Нужно развивать систему специальных аналитических показателей и подходов к оценке инноваций, учитывающих их экономическую природу и содержание, что призвано позитивно влиять на обоснованность решений, принимаемых менеджерами организаций.

2. Именно разработка и внедрение новых технологий и идей в сфере производства товаров и оказания услуг входит в число наиболее важных факторов перспективного роста и развития предприятий в современных условиях, особенно предприятий транспорта и транспортной инфраструктуры.

3. Развитие единого экономического пространства, ускорение товародвижения, снижение удельных транспортных издержек в экономике возможны на основе создания в стране инновационных решений опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест», ликвидации административных барьеров в системе товародвижения, ликвидации диспропорций в развитии транспортной системы между отдельными регионами Украины, важное место среди которых в этом отношении занимает Крым.

ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегия экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011–2020 годы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ark.gov.ua/blog/tag/strategiya-razvitiya-kryma-do-2020-goda/>.
2. Проект государственной программы «Развитие транспортно-дорожного комплекса Автономной Республики Крым на период 2011–2020 годов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mintrans.crimeaportal.gov.ua/rus/index.php>.
3. Василенко В. О. Инновационный менеджмент : навчальний посібник / В. О. Василенко, В. Г. Шматко. – К. : ЦУЛ Фенікс, 2003. – 440 с.
4. Крылов Э. И. Анализ эффективности инвестиционной и инновационной деятельности предприятия : учебное пособие для студ., обучающихся по экон. спец. / Э. И. Крылов, В. М. Власова, И. В. Журавкова. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 608 с.
5. Подсолонко В. А. Инновационная стратегия развития экономики в Крыму и Украине / В. А. Подсолонко, В. В. Скоробогатова // Ученые записки ТНУ им. В. И. Вернадского. – 2008. – Том 21(60) Экономика. – № 1. – С. 186–203.
6. Фатхутдинов Р. А. Инновационный менеджмент / Р. А. Фатхутдинов. – СПб. : Питер, 2002. – 496 с.
7. Харин А. А. Управление инновациями : в 3 кн. / А. А. Харин, И. Л. Коленский ; [под ред. Ю. В. Шленова]. – М. : Высшая школа, 2003. – 362 с.