

УДК 334.716

Пішенін І. К.

Міжнародний університет «Україна»

ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ
У СУЧАСНОМУ УПРАВЛІННІ ТРАНСПОРТНОЮ СФЕРОЮ

Стаття присвячена дослідженню головних особливостей інноваційних процесів в сучасному управлінні транспортною сферою. Проведено аналіз інноваційних процесів у транспортній сфері України та представлено рекомендації щодо організаційних механізмів переходу до інноваційного типу управління транспортною сферою.

Ключові слова: транспортна сфера, інноваційний розвиток, управління, інноваційна політика, транспортний кластер.

Постановка проблеми. Сьогодні одним з найголовніших завдань щодо стимулювання економічного розвитку України є розробка інноваційної моделі розвитку національної економіки, адекватної як українським традиціям, так і сучасним світовим тенденціям. Невід'ємною складовою частиною такої моделі є науково-інноваційна сфера, завдяки якій країни – світові лідери створили свої сучасні динамічні й мобільні економічні та соціальні системи. Розвиток інноваційної моделі структурної перебудови економіки та її зростання, становлення України як високотехнологічної держави проголошується основним принципом державної політики.

Складовою частиною сучасної світової економіки є транспортна сфера, яка має складну багатофакторну структуру функціонування. Для світового господарства в умовах розвитку міжнародного поділу праці та диверсифікації міжнародних економічних зв'язків значення транспортного кластеру стає дедалі більш важливим та значущим, адже в умовах сьогодення його середньорічні темпи зростання є у два рази більші за аналогічні показники в інших сферах економіки. В умовах посилення глобалізаційних процесів міжнародне економічне співробітництво в транспортній сфері перетворилося в складну організаційно-економічну систему, у рамках якої активно діють уряди й транспортні адміністрації, міжнародні транспортні компанії й транспортні підприємства, міжнародні транспортні організації, що представляють різні суспільно-політичні і соціально-економічні угруповання, що існують у сучасному світі.

На жаль, на практиці цей принцип інноваційності реалізується непослідовно. Процес проведення державної реформи в транспортній сфері в контексті переходу до інноваційного типу державного управління рухається дуже повільно. Єдина причина проблеми реалізації запропонованих заходів – це відсутність системності.

Державна інноваційна політика у транспортній сфері не виконує своїх головних функцій, як передбачалося. Функції державного управління інноваційною сферою розкидані по декількох центральних органах виконавчої влади, які періодично змінюються. Саме ці обставини і обумовлюють актуальність переходу до інноваційного типу управління діяльністю транспортної сфери.

Основним недоліком інноваційного управління транспортною сферою, що здійснюється в Україні, залишається її слабка спрямованість на кінцевий економічний (комерційний) результат. Навіть ті незначні кошти, що виділяються, досить часто розпоршуються, не утворюючи матеріально-технічного підґрунтя стимулів та необхідних орга-

нізаційно-технологічних умов ефективної діяльності транспортного кластеру та його виробничого потенціалу [1, с. 6].

Все це вимагає здійснення в державі активної інноваційної політики і правового регулювання інновацій на всіх етапах життєвого циклу транспортного кластера – від появи нової наукової ідеї до її розробки та впровадження, створення ефективно діючої системи стимулювання інноваційної діяльності у транспортній сфері.

Загальновідомо, що законодавчі акти, які створюють сприятливі умови для розвитку інноваційного транспортного підприємства, є не тільки у всіх розвинених країнах, але і в КНР, Таїланді, Сінгапурі, Тайвані, навіть в Новій Зеландії й на Філіппінах. Ці закони зарекомендували себе значними чинниками економічного розвитку. Було проведено значне реформування управління інноваційними процесами транспортної сфери в країнах, які розвиваються [2, с. 56].

В Україні ж з часу проголошення незалежності майже всі президенти та уряди проголошували інноваційний шлях розвитку економіки країни, проте, незважаючи на певні досягнення, прийняття низки законів з цього питання, кількість проблем не зменшувалась, а, навпаки, збільшувалась. Це пов'язано з тим, що в Україні фактично не було єдиного центрального органу виконавчої влади, який би мав реальний вплив на процес здійснення інноваційного реформування економіки, а також з тим, що цей процес лише проголошувався, але не реалізовувався, тому що не дуже був потрібний попереднім урядам, а понад усе тим силам, які впливали на прийняття рішень. Інноваційний шлях транспортного кластеру проголошувався, кошти на його реалізацію виділялися, але рухалися зовсім у іншому напрямі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти державного управління розглянуті в працях багатьох учених та спеціалістів, зокрема, В.Б. Аверьянова, В.Д. Бакуменко, М.М. Білинської, О.М. Іваницької, Р.А. Калюжного, Т.О. Лукіної, П.І. Надолішнього, Н.Р. Нижник, О.Ю. Оболенського, В.М. Олуйко, О.М. Суходолі, В.В. Цветкова та ін.

Проблеми інноваційного розвитку транспортної сфери широко висвітлені в науковій літературі. Зокрема, цими дослідженнями займалися Ю.М. Бажал, І.В. Бакушевич, В.М. Геєць, Б.В. Гриньов, В.Я. Гуменюк, В.О. Гусєв, М.І. Долішній, Д. Кемпбелл, М.А. Козоріз, М.Д. Кондратьєв, О.О. Лапко, Б.А. Малицький, Е. Роджерс, В.П. Соловійов, М.І. Туган-Барановський, Й. Шумпетер, М.Г. Чумаченко та ін. У працях цих вчених розглядалися питання створення та реалізації інновацій, формування інфра-

структури та створення правової бази інноваційних процесів.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте, незважаючи на значну кількість досліджень і публікацій з цих питань, вимагають визначення, уточнення та акцентування основні питання переходу до інноваційного типу управління транспортним кластером, які виникають при переході постсоціалістичних країн до ринкової економіки інноваційного типу, шляхи вирішення зазначених питань.

Мета статті полягає в аналізі інноваційних процесів у транспортній сфері України та розробці науково-практичних рекомендацій щодо організаційних механізмів переходу до інноваційного типу управління транспортною сферою.

Виклад основного матеріалу дослідження. В процесі виконання наукової роботи визначено, що на сучасному етапі розвитку економіки актуальним завданням є поступовий перехід до інноваційного типу управління транспортним кластером та створення індустрії інноваційного транспортного підприємства і забезпечення його ефективного функціонування. Держава має активізувати свою роль у вирішенні завдань інтенсифікації інноваційного розвитку транспортної сфери, її підприємств та установ. Державна підтримка інноваційного транспортного бізнесу має забезпечуватись двома формами – прямим та непрямим регулюванням. Пряма підтримка включає: фінансування з бюджету, надання грантів і пільгових кредитів, укладання контрактів з інноваційними транспортними фірмами на розробку нової транспортної техніки, транспортних послуг, створення умов з метою залучення приватного та іноземного капіталу для організації інноваційного транспортного підприємства. Крім прямого державного регулювання інноваційного транспортного підприємства, важливе місце має застосування численних методів опосередкованої дії, за допомогою яких створюється сприятливий інноваційний та інвестиційний клімат в транспортній сфері, а саме: податкові пільги, амортизаційна, цінова політика тощо [3, с. 6]. Політика стимулювання інноваційної активності вітчизняного транспортного підприємства повинна проводитися на всіх рівнях: державному, регіональному і місцевому.

Встановлено, що суттєве значення для привабливості інвестиційного клімату транспортного кластеру з метою підвищення інноваційної активності має чинне законодавство України. Аналіз свідчить, що існуюче інноваційне законодавство нормує лише потенційно очікувані ринково відрегульовані процеси та не передбачає послідовної еволюції умов господарювання транспортних інноваційних структур в залежності від стадії становлення транспортного підприємства та області його функціонування. Виражена «рамочність» в характері законів, пов'язаних з інноваційно-інвестиційною діяльністю, при ручному державному управлінні дає дуже багато простору для впливу підзаконних актів.

Тому для нейтралізації всього цього необхідні певні зміни в структурі управління транспортною сферою та функціях центральних органів виконавчої влади. Уточнення деяких законодавчих актів за допомогою внесення змін та розробки додаткових статей і положень дозволить удосконалити існуюче законодавство, структуру управління інноваційною діяльністю транспортного кластеру, механізми залучення вітчизняних та закордонних інвестицій до інноваційної діяльності у транспорт-

ній сфері та високотехнологічних транспортних виробництв з метою створення конкурентоздатної інноваційної продукції та інноваційних послуг, сучасних технологічних процесів їх виготовлення та виходу України на європейські ринки.

Аналіз літератури, теоретичних і методологічних засад оптимізації управлінських функцій у транспортній сфері дозволив проаналізувати сучасний стан функціонування органів виконавчої влади, визначити їх організаційні проблеми при переході до інноваційного типу управління транспортним кластером та шляхи їх подолання.

Використання отриманих результатів досліджень дасть можливість уникнути помилок в процесі реформування органів виконавчої влади, і ці результати досліджень стали основою для розробки Стратегії інноваційного розвитку транспортної сфери України та нової Концепції реформування структури управління транспортним кластером.

Комплекс заходів, які реалізовувались за останні десятиліття в передових країнах світу, свідчить про значне посилення уваги керівництва цих країн до інноваційної діяльності в системі управління транспортною сферою, зростання регулюючої ролі виконавчих і законодавчих органів державної влади в розвитку інноваційних процесів. Курс на посилення державно-монополістичного регулювання визначався прагненням використати науково-технічний потенціал транспортної сфери для вирішення критичних соціально-економічних проблем і зовнішньополітичних задач.

Вплив держави на дослідження в передових країнах світу на окремих напрямках і раніше був достатньо ефективним. Проте система науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт раніше не контролювалась так, як зараз, коли управління сферою науки набуло характеру організованої діяльності. Крім прямого й непрямого фінансування та організації науково-дослідних лабораторій, держава стала більш активно втручатися в процеси визначення напрямків та обсягів дослідних робіт, вживати заходів щодо поліпшення системи підготовки наукових кадрів. Діяльність урядів передових країн світу стала цілеспрямованою, набула форми наукової політики, основою якої стали завдання мобілізації науково-технічного потенціалу для розв'язання ряду соціально-економічних проблем, підвищення ефективності всіх науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, а також перехід до інтенсивного використання наукових ресурсів, підвищення економічної віддачі від створеного науково-технічного потенціалу. Відбулася переорієнтація зусиль держави з військових і космічних програм на інші напрямки досліджень.

Крім цього, з метою реалізації вищевказаних завдань вирішувалися питання централізації управління та координації діяльності дослідницьких організацій шляхом створення нових відомств і об'єднання розкиданих по всіх відомствах програм, які направлені на розв'язання спільних задач.

Інноваційна активність транспортних підприємств та корпорацій передових країн світу надзвичайно висока – вони створюють більш як 70% інноваційної продукції [4, с. 12].

Світова практика свідчить про наявність двох самостійних моделей інноваційного розвитку транспортної сфери з точки зору фінансового механізму його здійснення – атлантична (основні представники – США, Великобританія і Австралія) і євразійська (більшість технологічно розвинених

країн континентальної Європи а також Японія). Ці моделі, в свою чергу, несуть в собі традиції, що сформувалися в ході державного регулювання економічних процесів у транспортній сфері за декілька останніх століть [5, с. 5].

Особливість першої моделі полягає в активному використанні непрямих методів стимулювання економічної діяльності, що слідує з домінантності ведучої цінності транспортного підприємництва і інституціональної деконцентрованості державної влади. При цьому держава виступає лише засновником правил гри і контролером їх дотримання. Широкомасштабні процеси акціонування в поєднанні з лідерством в створенні технологічно передових транспортних виробництв ще з початку століття призвели до бурхливого розвитку ринку цінних паперів і породили традицію їх використання як джерела інноваційних коштів.

Друга модель спирається на досвід комплексної присутності держави в економіці, що передбачає, в тому числі, і його безпосередню економічну активність, причому як в запозиченні, так і в самостійному розвитку наукоємних виробництв (особливо яскраві приклади: Німеччина, СРСР, Франція в середині ХХ ст.) [6, с. 31].

В системі регулювання діяльності транспортної сфери це призвело до створення складного механізму проходження інноваційних ініціатив. З іншого боку, важкі погоджувальні обставини здійснення інноваційної діяльності хоч і давали певні фінансово-організаційні гарантії, знижували схильність її суб'єктів до ризикового підприємництва у транспортній сфері. Таким чином, отримання надійності призвело до відносної втрати гнучкості. Ця проблема характерна для Франції, Німеччини та Великобританії, яка знаходиться в типологічно проміжному положенні. Проте типові межі в цій країні зберігаються: отримує розвиток ринок цінних паперів малих і середніх компаній, що зазвичай не котируються на фондових ринках [7, с. 25].

Урахування генезису моделі при виборі інструментарію регулювання транспортної сфери є дуже важливим з точки зору реалізації інструментарію при інших подібних умовах.

Аналіз наведених публікацій дозволив зробити припущення, що при розробці принципів державного втручання і виборі транспортної галузі необхідно враховувати наступні чотири критерії:

- стадія життєвого циклу;
- вплив на інфраструктуру транспортної сфери;
- економія на масштабах транспортної галузі;
- роль галузі в економічному розвитку.

Транспортна галузь значно сприяє розвитку економічної інфраструктури країни і має життєво важливе значення.

Реальний стан нашої економіки об'єктивно відображає вкрай низьку ефективність інноваційної діяльності. Різко знизився технічний рівень вітчизняної продукції, а також показники створення і використання таких найважливіших технічних досягнень, як винаходи, доля розробок, що перевищують світовий рівень, зменшилась в декілька разів.

Значні науково-технічні успіхи деяких зарубіжних країн стали можливими не тільки завдяки індивідуальній ініціативі. Велику роль відіграє цілеспрямований державний вплив на сферу інноваційного підприємництва, включаючи правове регулювання відповідних процесів. Це розглядається на Заході як важливий інструмент розвитку економіки, як ключовий фактор забезпечення благоустрою населення [8, с. 12].

У більшості промислово розвинених країн малі й середні інноваційні фірми отримують підтримку на рівні органів державного управління. В Україні така підтримка повинна здійснюватися відповідно до Закону України «Про інноваційну діяльність», але основні його положення, які стосуються матеріальних стимулів, не виконуються.

Разом з цим слід відмітити, що не дивлячись на очевидну прогресивність, будь-який вид інноваційної діяльності потребує державної підтримки і стимулювання [9, с. 93].

Для досягнення рівня високих технологій і надання нових послуг у транспортній сфері стратегічні напрями розвитку повинні визначати інтелектуальні, наукомісткі галузі з використанням висококваліфікованої праці.

З цього можна зробити висновок, що ринок науково-технічної продукції, який формується зараз в Україні, як і в інших країнах СНД та державах Східної Європи, має ряд особливостей (проблем), найважливішими з яких є:

- різке падіння попиту на інноваційні пропозиції всередині країни;
- неплатоспроможність вітчизняних споживачів, що мають потреби в новій техніці;
- наявність конкуренції на внутрішніх ринках з боку західних фірм – виробників та постачальників нової техніки та технологій;
- прагнення західних замовників без істотних інвестицій використати наукові результати виробничої сфери (насамперед по технологіях подвійного призначення).

Об'єктивно ринок інноваційних пропозицій у транспортній сфері завжди був більш насичений, ніж ринок їх попиту. Якщо врахувати вищезгадані чинники та обмежений доступ до інформації про стан ринку, то стане ясно, що все це ще більш перешкоджає комерційній реалізації результатів наукових досліджень в рамках традиційних організаційних структур.

У такій ситуації особливу увагу потрібно приділяти розвитку сучасних інноваційних транспортних структур і трансферу технологій. На жаль, нестабільність української економіки та нормативної бази накладає на цей процес не тільки економічні, але й політичні обмеження.

Висновки. Зазначені фактори, а також відсутність чіткої сформульованих функцій інноваційного розвитку транспортної сфери, нерозвиненість інформаційної інфраструктури не дозволяють на відповідному рівні здійснити аналіз ринку, вибрати й забезпечити необхідними коштами основні напрями технологічного розвитку з допустимою мірою ризику.

Високорозвинені країни зацікавлені в імпорті високих технологій з країн з перехідною економікою, оскільки розробка таких технологій власними силами є дуже дорогою. У той же час науково-технічний потенціал транспортної сфери є дуже високим. Але необхідно корінним образом переглянути свою науково-технічну, організаційну, кадрову і ринкову політику. У цій ситуації необхідно:

- використати можливості трансферу технологій в держави, що реформуються, технічний стан яких сприйнятливий до технологій «середнього» рівня, особливо якщо ці технології вимагають супроводження обладнанням і матеріалами необхідної якості і по конкурентоздатних цінах;
- всіляко сприяти створенню ефективно діючого малого і середнього наукоємного бізнесу у транспортній сфері.

Список літератури:

1. Андрощук Г.А. Інноваційна активність промислових підприємств / Г.А. Андрощук // Проблеми науки. – 2011. – № 2. – С.6.
2. Малицький Б.А. Наукова система України: концепції сучасної трансформації та реальний стан / Б.А. Малицький // Наука та наукознавство. – 2008. – № 3. – С. 50–57.
3. Соловійов В.П. Київський інноваційний бізнес-інкубатор / В.П. Соловійов, В.Ф. Феденко // Матеріали міжнародного симпозиуму «Наука та технології в умовах реформування економіки». – К., 2012. – С. 6.
4. Войтович А.І. Підтримка інноваційної діяльності в регіонах США: досвід малих підприємств та дослідних центрів / А.І. Войтович, В.П. Соловійов // Проблеми науки. – 2010. – № 2. – С. 12.
5. Соловійов В.П. Проблеми формування організаційно-правового механізму інноваційного розвитку економіки / В.П. Соловійов. – К. : ЦППН ім. Г.М. Доброва, 2013. – С. 5.
6. Ковальчук Т.Т. Макроекономічні і фінансові проблеми суверенної України / Т.Т. Ковальчук // Банківська справа. – 2012. – № 4. – С. 31.
7. Інноваційне суспільство: соціально-економічні орієнтири Росії. – Перм, 2009. – С. 25.
8. Європейська економічна комісія ООН // Матеріали засідання експертів з оптимальної практики використання бізнес-інкубаторів. – Женева : ЕЭК ООН, 2009. – С. 12.
9. Rola ośrodków innowacji i przedsiębiorczości w rozwoju regionalnym oraz promocji małych i średnich przedsiębiorstw / Doroczna konferencja Innowacje- przedsiębiorczość – 2010. Kiełrz : Fabrykat-2010, 2010. – 320 p.

Пишенин И. К.

Международный университет «Украина»

ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СОВРЕМЕННОМ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРОЙ

Резюме

Статья посвящена исследованию главных особенностей инновационных процессов в современном управлении транспортной сферой. Проведен анализ инновационных процессов в транспортной сфере Украины и представлены рекомендации по организационным механизмам перехода к инновационному типу управления транспортной сферой.

Ключевые слова: транспортная сфера, инновационное развитие, управление, инновационная политика, транспортный кластер.

Pishenin I. K.

International University «Ukraine»

FEATURES OF INNOVATIVE PROCESSES IN THE MODERN MANAGEMENT OF TRANSPORT SPHERE

Summary

The article is devoted to investigating the main features of innovative processes in the modern management of the transport sector. The analysis of innovation processes in the transport sector of Ukraine was made and the recommendations on the institutional mechanisms of transition to innovative type of control of the transport sector were presented.

Keywords: transport sphere, innovative development, management, innovation policy, cluster transport.

УДК 338.4.658.589

Прушківський В. Г.

Прушківська Е. В.

Запорізький національний технічний університет

МОДЕРНІЗАЦІЯ ПРОМИСЛОВОСТІ НА ОСНОВІ НЕОІНДУСТРІАЛЬНИХ ПРОЦЕСІВ

Досліджено проблеми модернізації промисловості на основі реіндустріалізації, нової промислової революції і неоіндустріалізації. З'ясовано сутність процесів неоіндустріалізації та виокремлено її роль в національній економіці. Побудовано модель розвитку промисловості в контексті неоіндустріальних процесів на основі інструментарію сценарного прогнозування. Обґрунтовано необхідність формування «індустріальної свідомості» як складової неоіндустріальної політики економіки України.

Ключові слова: високотехнологічні галузі, індустріальна свідомість, неоіндустріалізація, модернізація, національна економіка, промисловість, сценарне прогнозування.

Постановка проблеми. Глобальна економічна криза 2007–2008 рр., яка сколихнула весь світ, не оминула й економіку України. Більш того, вона змусила замислитися вчених і політиків над концепцією економічного розвитку національної

економіки. На початку XXI ст., зокрема у 2003–2004 рр., в Україні спостерігалися значні темпи зростання промислового виробництва – 12,5% та 15,8% відповідно до вказаних років. Але у 2008 р. спад промисловості сягнув 3,1%, у 2009 р. він вже