

ВОПРОСЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 330.341.1.

Е.В. КОМЧАТНЫХ

старший преподаватель кафедры экономики,
Национальный транспортный университет,
г. Киев, Украина

Статья поступила 19 марта 2018г.

ФАКТОРЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В статье рассматриваются факторы, оказывающие влияние на эффективность инновационного развития транспортной отрасли. Проанализирован уровень инновационной активности транспортных предприятий Украины. Определены основные препятствия на пути к инновационной деятельности для транспортных предприятий. Исследованы перспективы участия транспортных предприятий в программе Горизонт 2020. Обоснована необходимость взвешенной инновационной политики государства для эффективного развития отрасли.

Ключевые слова: инновации, инновационная деятельность, транспортное предприятие, инновационное развитие, Горизонт 2020, финансирование инноваций, инновационная политика.

Введение. Весомым признаком технологического прогресса в стране выступает уровень развития его транспортной системы. Транспорт играет роль фундамента национальной экономики, играя роль важнейшей составляющей производственной и социальной инфраструктуры. В этом смысле транспорт выступает как объект рыночных отношений, от эффективной деятельности которого зависит нормальное функционирование и развитие всех обслуживаемых транспортом отраслей экономики, предприятий, их объединений и отраслей экономики, качество жизни населения. И наоборот, динамика развития транспортного комплекса страны напрямую связана с динамикой деловой активности в других отраслях экономики. Без эффективной работы этой транспортной отрасли невозможно дальнейшее повышение благосостояния общества.

Транспортной отрасли присуще быстрое развитие. Глобализационные процессы, динамическое развитие международной торговли и интенсивный рост обмена товарами приводят к значительному развитию транспортных услуг. Современная экономика ставит перед транспортом все больше задач, связанных с увеличением объемов перевозок, улучшением уровня обслуживания клиентов, повышением безопасности перевозок, сни-

жением стоимости, повышением гибкости и эффективности деятельности. Традиционные методы конкурентной борьбы становятся недостаточными и не приносят желаемых результатов, а, следовательно, основным конкурентным преимуществом становится способность к инновациям. Они воспринимаются как ключевой фактор успеха как на микро– так и на макро– уровнях.

Цель статьи – выявление факторов, оказывающих влияние на инновационное развитие предприятий транспортной отрасли.

Результаты и их обсуждение. Инновации играют первостепенную роль в развитии транспортной отрасли и дальнейшем повышении эффективности ее функционирования. Инновационная деятельность транспортных предприятий должна быть направлена на улучшение качества услуг, повышение производительности труда, увеличение дальности перевозок и, в конечном счете, увеличение доли рынка, выхода на новые рынки и одновременно повышения собственной гибкости, на сокращение производственных расходов. В первую очередь этого следует достигать за счет технического развития отрасли и устранения имеющихся отставаний от более развитых стран. Инновационное развитие отрасли должно быть нацелено на полное и эффективное удовлетворение существую-

щих потребностей в пассажирских и грузовых перевозках.

По сути, осуществление перевозок сложно отнести к высокотехнологическим задачам, однако процессы, которые поддерживают этот вид деятельности, становятся все более упорядоченными, автоматизированными и интегрированными. Инновации наполняют транспортную отрасль в виде взаимосвязанных систем снабжения, систем отслеживания и трассировки грузов, радиочастотных идентификаторов, оптимизации программного обеспечения и т.п.

Согласно данным последнего обследования CIS (Community Innovation Survey) в Украине [2], доля предприятий, которые занимались инновационной деятельностью составляла 14,6%, а доля инновационно-активных предприятий транспорта – всего 7,3%. На сегодняшний день инновационная деятельность транспортных предприятий Украины характеризуется отрицательной динамикой, а именно: сокращением количества инновационно-активных предприятий, уменьшением доли внедренных и разработанных инноваций, уменьшением количества партнеров по инновационной деятельности.

Основные причины, препятствующие осуществлению инновационной деятельности транспортными предприятиями, – отсутствие веских причин (82,2% обследованных предприятий) и возможностей (17,8%) для осуществления инноваций. Желанию осуществлять инновации препятствовали: низкий спрос на инновации, низкий уровень конкурентоспособности предприятий, отсутствие хороших идей. Среди факторов, которые мешали осуществлять инновационную деятельность, были названы: нехватка как собственных, так и привлеченных финансовых ресурсов, недостаточная поддержка государства и несовершенство законодательной базы, отсутствие фундаментальных и нехватка прикладных научных исследований, значительная рискованность и длительные сроки окупаемости инноваций, отсутствие партнеров по сотрудничеству.

Важным фактором развития инновационной деятельности на уровне государства, отрасли или предприятия, конечно, является уровень ее финансирования. И этот же фактор является основным препятствием на пути инновационного развития. Сегодня большинство транспортных предприятий Украины работает в убыток, а основным источником собственных средств предприятия, необхо-

димых для инновационного развития, является прибыль. Поэтому руководство предприятий не спешит рисковать прибылью, вкладывая их в инновации. Возможность получения предприятием финансовых ресурсов для инновационной деятельности зависит от его размера, формы собственности, местонахождения, но прежде всего – от его реализуемого инновационного предпринимательства.

Одним из альтернативных вариантов привлечения значительных иностранных инвестиций для транспортных предприятий и научных учреждений, занимающиеся вопросами транспортной деятельности, может стать участие в международных программах поддержки развития науки и инноваций. К таким программам в первую очередь следует отнести программу Европейского Союза CIVITAS 2020 (Горизонт 2020). Одним из перспективных направлений программы Горизонт 2020 является создание и внедрение умного, экологического и интегрированного транспорта для обеспечения развития эффективной транспортной системы, которая будет отвечать всем требованиям. В бюджете программы для работы по этому направлению заложено 6339 млн. евро, из которых на сегодняшний день распределено лишь около 20%.

Размер предприятия также имеет значение для инновационной деятельности. Большие предприятия имеют больше возможностей осуществлять инновации, поскольку высокие объемы реализации приводят к большим выгодам от таких инвестиций. У них больше возможностей доступа к финансовым ресурсам. Наконец они могут просто иметь лучшую позицию для продвижения своих инноваций, и вследствие этого получение от них доходов.

Кроме того, значительную роль в инновационной деятельности играет рынок транспортных услуг, например доминирование определенных транспортных предприятий или уровень спроса на инновационные продукты и услуги. Размер рынка влияет на рентабельность инвестиций в инновации и за счет этого оказывает непосредственное влияние на эффективность инновационной деятельности [8]. Восприятие инновационного продукта рынком связано с длительностью его жизненного цикла, лояльностью потребителей к инновациям, превышением положительного эффекта от использования инноваций над их капиталоемкостью. Положительная потребительская оценка инновационных

продуктов благодаря их улучшенной функциональности, экологичности или каких-то символических атрибутов стимулирует к дальнейшему внедрению инноваций. Собственно рынок является основным тестом для выявления успешности инновации. Длительный жизненный цикл инновационной продукции и небольшой размер рынка негативно влияют на инновационное развитие, поскольку приводят к низкому спросу на инновации и длительным срокам окупаемости для предприятий-инноваторов.

Структура рынка также может создавать как дополнительные стимулы, так и препятствия к инновационному развитию. Согласно исследованиям Международного транспортного форума, зависимость между конкуренцией и инновационной активностью на рынке имеет форму перевернутой U-кривой [6, с. 7–8] – при монополии или очень высокой конкуренции, наблюдаются самые низкие инновационные усилия (рис.).

Исследования показали, что монополистическая структура общественного транспорта и сильная конкуренция в сфере грузовых автомобильных перевозок приводят к низким инновационным усилиям в этих сферах деятельности. Низкие барьеры для выхода на рынок грузовых автомобильных перевозок создают интенсивную конкуренцию. Большинство транспортных предприятий работают с мизерными доходами, что приводит к ограниченным возможностям финансирования инноваций. Экономические спады

еще больше оживляют конкурентную борьбу. Основным инструментом в конкурентной борьбе в сфере грузовых перевозок остается их низкая стоимость. Соответственно, большинство транспортных предприятий концентрирует свое внимание на снижении своих расходов и имеют меньше стимулов к осуществлению НИОКР. В свою очередь, промышленные предприятия, которые являются потребителями транспортных услуг, имеют более инновационно-активную позицию и заинтересованность в улучшении собственных логистических сетей, поэтому могут выступать в роли заказчиков необходимых для этого НИОКР.

Инновационная деятельность транспортных предприятий связана с приобретением инноваций промышленности в виде передовой техники, программного обеспечения и другого оборудования. В случае логистической деятельности, которая является важнейшим элементом сферы транспортных услуг, это хорошо иллюстрируется рядом инноваций, основанных на таких информационно-коммуникационных технологиях, как компьютерные маршрутизаторы, радиочастотные навигаторы, системы отслеживания и т.п. Кроме того, сектор интенсивно реагирует на изменения рыночной среды с помощью нетехнологических инноваций, расходы на которые не учитываются при статистических обследованиях.

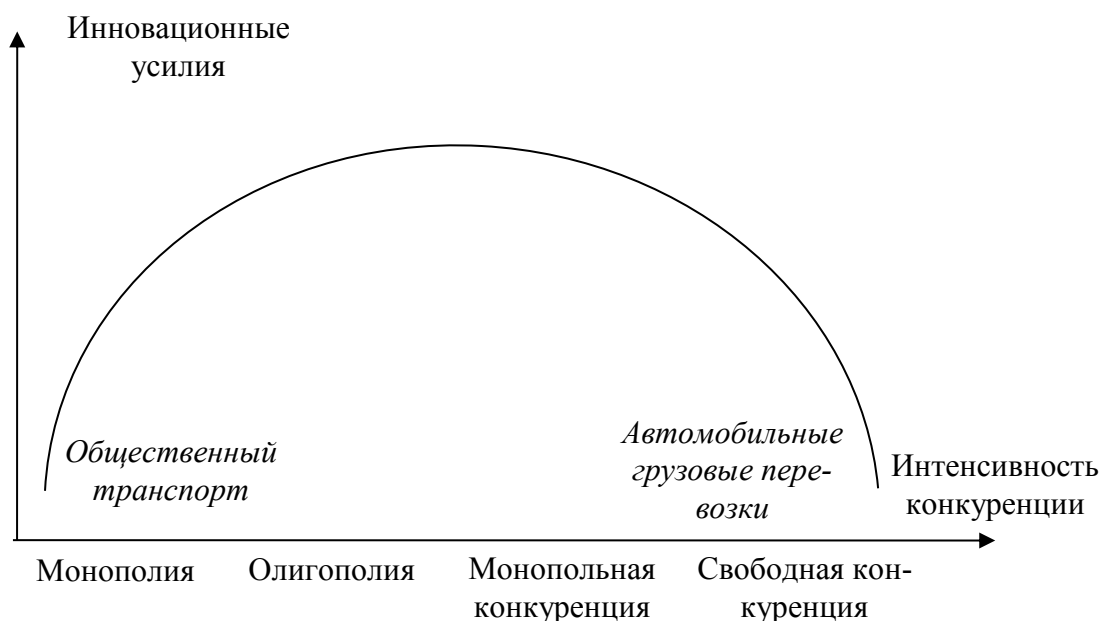


Рисунок – Зависимость инновационных усилий от структуры рынка [6]

Следует отметить, что почти половина инновационно-активных транспортных предприятий вообще не финансируют проведение научных исследований в своих интересах.

Согласно гипотезе М. Портера [7], экологические нормы являются еще одним важным фактором инновационного развития. Экологический регламент создает рынок для новой продукции. Поскольку экологические правила и стандарты особенно высоки в некоторых направлениях деятельности транспорта, они могут стимулировать инновации в сферах, которые до этого не имели заинтересованности в них. Соответствие экологическим стандартам прямым образом влияет на конкурентоспособность предприятия и открывает ему доступ к ранее закрытым рынкам. Так, например, постоянное повышение экологических стандартов «Евро», регулирующих содержание вредных веществ в выхлопных газах, заставляют автотранспортные предприятия непрерывно модифицировать и обновлять имеющийся подвижный состав.

Несмотря на множество причин для осуществления инновационной деятельности транспортными предприятиями, менее 10% из них относится к инновационно-активным. Это означает, что в данном секторе экономики механизм рыночного регулирования не срабатывает. Концепция сбоев механизмов саморегуляции рынка давно известна в экономической теории [5]. Согласно ее положениям, когда равновесие на рынке нарушается, возникает необходимость административного регулирования для устранения негативных последствий действия неисправных рыночных механизмов. В контексте инноваций к основным причинам недооценки инновационных усилий на рынке можно отнести: несоответствие между различными компонентами инновационной системы, неточность и асимметрию информации, несовместимость стимулов и другие факторы, мешающие бесперебойной работе рыночных механизмов.

В условиях несостоятельности рынка стимулировать трансформацию инноваций в желаемом направлении, достаточно оправдано государственное вмешательство. Хотя эта мысль и идет в разрез с классическими взглядами на инновационную политику, в которых основное внимание уделяется только созданию необходимых условий для процветания инновационных усилий, а остальные задачи возлагаются на имеющиеся ры-

ночные механизмы. Ключевой вопрос инновационной политики в качестве фактора развития – это баланс между инновационными стимулами и конкуренцией. Во многих случаях конкуренция помогает развитию предприятий. Однако с динамической точки зрения, неограниченная конкуренция, как и абсолютная монополия, создают препятствия на пути к инновациям. В первом случае ограничиваются возможности предпринимателей в получении выгод от своих инновационных усилий. Во втором – монополист, используя свою рыночную позицию, скорее будет осуществлять препятствия на пути потенциальных конкурентов, чем интересоваться инновациями. То есть, рациональная инновационная политика должна поощрять инноваторов в пределах разумного. Поскольку, слишком сильная защита тоже негативно влияет на дальнейшее инновационное развитие.

На сегодняшний день взвешенная государственная политика регулирования инновационной деятельности должна стать важным фактором дальнейшего инновационного развития отрасли. Соглашаемся с мнением, что одной из проблем современной инновационной политики является ее фронтальный характер [1, с. 100]. Мировой опыт показывает, что переход от фронтальной к выборочной инновационной политики обеспечивает более высокие результаты. Государственная инновационная политика в транспортной отрасли сегодня должна носить директивный, компенсационный и дополняющий характер. Только таким образом можно будет остановить или уменьшить имеющиеся негативные тенденции развития отрасли. Основным показателем эффективности выбранной политики должно стать достижение выбранных целей развития транспортного комплекса при минимальных затратах.

К основным факторам инновационного развития отрасли следует отнести также существующее положение научного и кадрового потенциала [3]. Необходимым условием успешного и качественного развития отрасли является создание единого инновационного пространства, в котором сотрудничают все составляющие транспортного комплекса – транспортные предприятия, научно-исследовательские учреждения, высшие учебные заведения и органы власти. Такое сотрудничество сможет обеспечить как непрерывное продвижение инновационных проектов из научной и образовательной среды на предприятия для их практической реа-

лизации, так и быстрое реагирование научных и образовательных учреждений на имеющиеся потребности транспортных предприятий.

Для осуществления инновационной деятельности транспортные предприятия должны обладать необходимыми знаниями, умениями создавать и внедрять инноваций. Важную роль здесь играет поддержка качества научных исследований в транспортной отрасли. Государство должно поощрять инновационные исследования и разработки в транспортной сфере, которые имеют общенациональное значение. Сюда следует отнести разработку нового подвижного состава и новых технологий в сфере транспорта; организацию высокоскоростного движения; создание интеллектуальных систем управления транспортными объектами; развитие аналитических информационных систем в транспортной отрасли; поиск путей снижения затрат энергетических и сырьевых ресурсов или освоение их новых видов; создание технологий, которые уменьшают или устраняют последствия негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Выводы. В последнее время все больше внимания не только ученых, но и практиков-управленцев, привлекает проблема инноваций. Во-первых, инновации являются одним из самых ценных нематериальных активов предприятия. Во-вторых, отсутствие инноваций в конечном итоге приводит к краху предприятия. Предприятие способно внедрять инновации при наличии необходимых ресурсов и стимулирующей внешней среды. В этом случае можно говорить о создании так называемого благоприятного инновационного климата. Существует ряд факторов, оказывающих влияние на уровень и динамику инновационного развития транспортных предприятий. Основными из них являются: наличие собственных и возможность доступа к внешним источникам финансирования, размер и местоположение предприятия, размер и структура рынка, уровень государственной поддержки, существующие экологические стандарты, уровень развития научного и кадрового потенциала, наличие партнеров в инновационной деятельности.

Несмотря на множество причин для осуществления инновационной деятельности, ежегодно сотни транспортных предприятия отказываются от нее. Это означает, что в

данном секторе экономики имеет место сбой рыночных механизмов и необходима взвешенная государственная политика, направленная на остановку или уменьшение имеющихся негативных тенденций развития отрасли.

Список литературы

1. Ефремова, Е.Н. Государственное регулирование инновационной деятельности на транспорте / Е. Н. Ефремова // Механизмы устойчивого развития инновационных социально-экономических систем : материалы V Междунар. науч.-практ. конф. (Бобруйск, 1 апр. 2010 г.). – Минск: БГЭУ, 2010. – С. 99–100.
2. Обстеження інноваційної діяльності в економіці України за період 2014–2016 років [Электронный ресурс] // К.: Держстат України, 2017. – Режим доступа: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publnauka_u.htm
3. Суворова, А.В. Ресурсы инновационного развития транспортного комплекса страны / А.В. Суворова // Материалы XIV международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых «Энергия молодых – экономике России» – Томск: Изд-во ТПУ, 2012. – Т.1 – С. 197–198.
4. Якобсон, Л.И. Государственный сектор экономики: экономическая теория и политика / Л.И. Якобсон. – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – 367 с.
5. Medema, S.G. The Hesitant Hand: Mill, Sidgwick, and the Evolution of the Theory of Market Failure / S.G. Medema // History of Political Economy. – 2007. – Vol. 39. – №. 3. – P. 331–358.
6. Transport and Innovation: Towards a view on the role of public policy. [Электронный ресурс] // International Transport Forum, OECD, 2010. – Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10fp09.pdf>
7. Porter, M. E. Toward a new conception of the environment-competitiveness relationship / M. E. Porter, C. Van der Linde // Journal of economic perspectives. – 1995. – Vol. 9. – №.4. – P. 97–118.
8. Schmookler, J. Invention and economic growth / J. Schmookler // Harvard University Press – MA: Cambridge, 1966. – №. 211. – 348 p.

КОМЧАТНЫКН О.В.

Senior Lecturer of the Department of Economics,
National Transport University,
Kiev, Ukraine

FACTORS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

The article deals with the factors influencing the efficiency of innovative development of the transport industry. The level of innovation activity of transport enterprises of Ukraine is analyzed. The main obstacles on the way to innovative activities for transport enterprises are determined. Prospects of participation of transport enterprises in the Civitas 2020 program are investigated. The necessity of balanced innovative state policy for the effective development of the transport sector is substantiated.

Keywords: *innovation, innovation activity, transport enterprise, innovative development, Civitas 2020, financing of innovations, innovative policy.*

Received 19 March 2018