

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 до організації та розвитку інноваційної діяльності в сфері транспорту та транспортної інфраструктури, ключові проблеми реалізації транспортного потенціалу 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 та Євроінтеграції України інноваційна діяльність набуває все більшого значення для економічного розвитку країни та її регіонів, будучи одним з базових елементів ефективних маркетингових стратегій та важливим інструментом набуття та збереження конкурентних переваг.

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

**Ціль статті** – розглянути основні напрями теоретико-методологічних підходів до організації та розвитку інноваційної діяльності в сфері транспорту та транспортної інфраструктури для забезпечення стійких конкурентних позицій господарського комплексу Кримського регіону на внутрішньому та зовнішньому ринках.

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

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

- висока ступінь зношеності рухомого складу всіх видів транспорту, що вимагає його оновлення та модернізації, приведення до вимог 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, за стратегічно важливими напрямками), так і сервісного обслуговування водіїв та пасажирів;
- низька пропускна спроможність морських портів, зокрема, відсутність сучасних пасажирських терміналів, відсутність власного пасажирського та вантажного флоту в найбільших морських торгових портах Криму (Ялта, Феодосія, Керчі, Євпаторія), дефіцит земельної території для майбутнього розвитку та розширення потужностей по перевалці;
- технологічна застарілість залізничного транспорту, зокрема, зношеність рухомого складу та рейсового господарства, що не дозволяє збільшувати 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 авіаперевезень, неефективне використання наявної аеродромної інфраструктури, відсутність парку власних повітряних судів в більшості аеропортів Криму, незрозумілість малої авіації (загальної призначення) та [1].

Ці та інші важливі проблемні питання розглянуті 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.