

ИННОВАЦИОННОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР

А.Б. Моттаева

*НОАНО ВПО Институт бизнеса и политики,
г. Москва, Россия*

Хозяйственные связи современных производств выстраиваются на принципах удовлетворения региональных и межрегиональных потребностей хозяйствующих субъектов, а также укрепления позиций конкретных производств на международной арене.

Несмотря на то, что организация хозяйственных связей относится к сфере инфраструктурного обеспечения для развития экономических субъектов нашей страны ее роль сложно переоценить. Это утверждение основано на исторических особенностях и структурных геофизических свойствах организации производств на территории России.

В рамках концепции обеспечения экономической и физической безопасности производств ключевые добывающие и перерабатывающие производства были всемерно распределены по множествам субъектам федерации еще до ее формирования. И эти условия предопределили, с одной стороны, развитость ресурсодобычи и ресурсопереработки в одних регионах и полную зависимость предприятий других регионов от их деятельности. С другой стороны, размещение ресурсного потенциала отечественного хозяйства неоднородно, ключевые магистрали север-юг и запад-восток основного промышленного каркаса требует долгого совершенствования, а порой организуется заново.

Таким образом, организация инфраструктурного обеспечения развития региональной экономики представляется не второстепенным, а определяющим условием развития промышленного производства в стране.

Транспортное обеспечение в структуре народного хозяйства занимает ведущую роль, однако темпы его развития во многих регионах отстает от темпов развития промышленности или финансового сектора экономики.

Транспортная инфраструктура представляет собой кровеносную систему современных кластеров и меж кластерных взаимодействий. Развитие транспортного обеспечения должно вести к оптимизации времени и ресурсов, связанных с организацией оборота товаров и ресурсов.

Современное состояние транспортной инфраструктуры в большинстве регионов не позволяет обеспечить снижение удельных транзакционных и транспортных издержек предприятий, а вместе с этим и активизировать кластеризацию региональной экономики. Поэтому актуальной задачей является поиск механизмов совершенствования транспортной инфраструктуры.

Новые условия развития региональной экономики диктуются и основаны на развитии предпринимательства. Предпринимательство в большинстве исследований современных авторов понимается как хозяйственная деятельность направленная на внедрение и развитие инноваций. В основе инновационной активности лежат условия развития производств и государственная политика регулирования деятельности.

Взаимосвязь и взаимодействие современных предприятий, при реализации новых экономических, организационных, технико-технологических решений требует согласованного развития множества компонент транспортного обеспечения современных производств. В первую очередь, к ним следует отнести технику и технологии погрузо-разгрузочных работ современных предприятий. Унификация этих работ является сложной задачей, затрагивающей вопросы технического обеспечения разнородных производств.

В нашем представлении региональная транспортная система – совокупность субъектов рынка транспортных услуг, объединенных в цепях и каналах и взаимосвязанных в едином процессе управления материальными, информационными, финансовыми, сервисными и другими потоками, создаваемыми или перемещаемыми на территории региона с целью оптимальной и рациональной организации их движения в транспортном комплексе с минимальными издержками и максимальным полезным эффектом для всех участников системы и владельцев материальных потоков при соблюдении требуемого уровня сервиса [1, с. 25].

Формирование предпринимательской среды – процесс длительный, сопровождается созданием адекватной инфраструктуры. Под инфраструктурой понимается комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур (составляющих), обеспечивающих основу для решения задачи развития предпринимательских структур [2, с. 89].

Развитие предпринимательских структур является основой новых направлений развития региональной экономики. Современные производства все чаще проигрывают конкурентную борьбу европейским предприятиям. В условиях вхождения России в ВТО развитие предпринимательства для экономики регионов становится еще более актуальной проблемой.

Целью формирования инфраструктуры поддержки и развития предпринимательства является создание благоприятных условий для его развития путем обеспечения комплексной и адресной поддержки малых предприятий в различных

направлениях: информационном, консультативном, обучающем, прогнозно-аналитическом, научно-техническом, технологическом, финансовом, имущественном, в оказании предпринимателям широкого спектра государственных услуг.

Для определения направления региональных программ поддержки и развития предпринимательства необходимо определить те ниши в организации предпринимательской деятельности, которые необходимо заполнить для культивации инноваций. При этом важным звеном развития регионального предпринимательства является как разработка и внедрение собственных отраслевых разработок, так и привлечение и обеспечения возможностей к развитию межотраслевых решений.

Инфраструктура современного регионального предпринимательства включает в себя систему специализированных институтов, помогающих в разработке и реализации государственной политики в сфере предпринимательства, которые создаются и действуют при государственном участии либо по инициативе самих предпринимательских кругов. Эти институты, осуществляющие необходимые и доступные для предпринимательства услуги, образуют основные элементы инфраструктуры.

В региональной экономике серьезные проблемы наблюдаются в развитии инженерной инфраструктуры, в состав которой входят все средства сообщения и связи, определяющие возможности взаимодействия современных производств. Большинство хозяйственных связей требует от инженерных систем внедрения новых, технологически сложных и дорогостоящих решений, которые безусловно необходимы, но не могут быть эффективно применены без развития региональных программ поддержки предпринимательства.

Множество исследователей понимают транспортную инфраструктуру как элемент инфраструктуры отдельного отраслевого рынка, характеризующегося и несущего в себе техническими требованиями к работе с отдельными группами благ.

Множество видов транспортного сообщения позволяет говорить о возможности комплексного удовлетворения потребностей современных предпринимательских структур. Разница в грузоподъемности, скорости и стоимости услуг перевозчиков разнится для множества регионов РФ.

Взаимодействие хозяйствующих субъектов внутри региона и на межрегиональном уровне обеспечивается в большинстве случаев, одним и тем же набором транспортных средств. Порой их характеристики не удовлетворяют потребностям современных мегаполисов. Одним из ярких примеров является ограничение доступа многотоннажных грузовиков на территории Москвы и Санкт-Петербурга.

Транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития базовых отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование транспортных коммуникаций для целей развития предпринимательских структур.

Отсутствие адекватных методических подходов к формированию и развитию региональной транспортной инфраструктуры, учитывающих сложившуюся экономическую ситуацию, территориальные различия, возможности, конкретных условий и обстоятельств ее функционирования, является препятствием для расширенного воспроизводства региональной экономики и устойчивости экономического роста регионов и национальной экономики в целом.

В современных экономических условиях транспортной инфраструктуре необходимо опережающее развитие по сравнению с другими отраслями экономики, адекватное общим социально-экономическим требованиям и позволяющее снять транспортные ограничения в производстве, сфере обращения и социальной сфере. Важнейшим элементом транспортной инфраструктуры в современной экономике становится сеть транспортных провайдеров, снижающих транзакционные издержки, повышающих качество транспортного обслуживания и функционирующих на основе взаимного доверия всех участников процессов перевозки и хранения и процедур. Высокий уровень доверия стимулирует создание сетевых организаций, межотраслевых кластеров.

Еще одна особенность развития транспортной инфраструктуры – это ее интеграция с инфраструктурой связи. В современном мире с заметным ускорением перемещаются не только люди и материальные ценности, но и информация и знания. При этом перемещение нематериальных факторов производства, какими являются информация и знания, становится частью общего процесса транспортировки. Другими словами, современный процесс транспортировки объединяет в себе не только перемещение материальных объектов, но и нематериальных в виде информации и знаний.

Следовательно, мы можем выделить место приложения современных инноваций, которые способны реализовать предпринимательские структуры. Эта ниша состоит из предпринимательских систем обработки, хранения и перевозки грузов, в которых реализуются функции перераспределения благ региона и становится достижимым синергетический эффект от взаимодействия двух и более кластеров региона.

Каждый регион, хотя и имеет определенную обособленность экономических процессов, не является изолированной макросистемой, а имеет многочисленные интеграционные связи с другими регионами страны и (или) с зарубежными странами. Это предопределяет необходимость обслуживания региональными транспортными структурами многочисленных межрегиональных материальных и сопутствующих им финансовых и информационных потоков.

Таким образом, процесс формирования региональной транспортной инфраструктуры зависит от:

- 1) цели и задач синтеза транспортной инфраструктуры в регионе;
- 2) вида и характеристик материальных потоков;
- 3) характеристик транспортно-дорожного комплекса региона;
- 4) наличия предпринимательских структур – транспортных посредников;
- 5) состояния инфраструктуры и производственно-технической базы региональных дистрибутивных сетей;
- 6) развитости коммуникаций между региональными кластерами.

Региональные транспортные инфраструктуры относятся к макросистемам со своими специфическими особенностями, задачами и функциями. Однако деление микротранспортных систем на внешние и интегрированные можно, по нашему мнению, распространить и на макротранспортные структуры. Интегральная парадигма синтеза региональной транспортной инфраструктуры в этом случае будет означать согласование стратегических и тактических целей и задач

бизнеса всех транспортных посредников региональной транспортной инфраструктуры в смысле интегрального подхода к управлению соответствующим материальным потоком.

Можно выделить следующие основные задачи, решаемые транспортными предприятиями в региональной транспортной инфраструктуре:

- выбор оптимальных видов и типоразмеров тары и упаковки при доставке и транспортировке материальных ресурсов и готовой продукции потребителям;
- выбор эффективного вида транспорта, оптимизация структуры парка подвижного состава;
- оптимальная маршрутизация перевозок продукции по территории региона;
- переключение перевозок с одного вида транспорта на другой; оптимизация смешанных перевозок;
- развитие интер-, мультимодальных и терминальных перевозок;
- координация работы транспорта в транспортных узлах;
- разработка и внедрение эффективных способов погрузки-разгрузки, современной техники и технологии упаковки, сортировки, хранения, погрузочно-разгрузочных работ;
- создание современных автоматизированных транспортно-складских комплексов, баз и складов общего пользования, грузовых терминалов;
- оптимизация структур региональных дистрибутивных систем для различных материальных потоков;
- определение оптимального количества и размещения баз и складов в дистрибутивных сетях;
- совершенствование транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей, создание крупных транспортно-экспедиционных фирм;
- оптимальный поиск и закрепление потребителей за поставщиками материальных ресурсов и готовой продукции;
- стратегическое планирование, маркетинг, физическое распределение в процессах снабжения и сбыта продукции производителей;
- контроль, автоматизированный учет и оптимальное управление запасами материальных ресурсов и готовой продукции у производителей и в системах дистрибуции;
- информационно-компьютерная поддержка региональных процессов товародвижения.

Решение указанных задач позволяет существенно повысить качество и надежность обслуживания потребителей, уменьшить транспортные издержки и совокупные затраты в сферах производства и обращения продукции, оптимизировать уровни запасов материальных ресурсов и готовой продукции у производителей и в дистрибутивных сетях, ускорить оборачиваемость материальных ресурсов и готовой продукции и снизить потери в физическом распределении.

Опыт формирования региональной транспортной инфраструктуры в развитых разных странах на основе развития транспортно-распределительных центров показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7–20 %, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15–30 %, а общие транспортные издержки на 12–35 %. Передача функций снабжения и сбыта своей продукции от фирм-производителей транспортным посредникам позволяет почти в три раза сократить собственные расходы фирм на эти цели, ускорить оборачиваемость материальных ресурсов на 20–40 %, снизить запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50–200 % [3, с.156].

Как правило, региональные транспортные системы являются большими и сложными стохастическими системами, что проявляется в интегральном взаимодействии таких комплексных факторов и причинных отношений как:

- наличие большого количества элементов – транспортных посредников;
- сложный характер взаимодействия между транспортными посредниками по материальным, финансовым и информационным потокам;
- многопрофильность (многоассортиментность) региональных материальных потоков;
- большое количество и сложность транспортных операций и функций, выполняемых транспортными посредниками в регионе;
- трудно формализуемый, качественный характер взаимосвязей и критериев функционирования региональных транспортных посредников;
- стохастический характер большинства факторов и процессов, затрудняющий формирование транспортного управления;
- существенная роль субъективных факторов, обусловленных наличием человека в звеньях систем управления транспортными структурами.

Особый прогресс в мире достигнут в создании и совершенствовании макроэкономических торговых, транспортных и информационных систем как на уровне определенных регионов, стран, так и в глобальном (транснациональном) масштабе. Для России развитие макротранспортных, транспортных и информационных (телекоммуникационных) систем имеет первостепенное значение, так как позволяет ускорить интеграцию нашей страны в мировое экономическое и информационное пространство.

Самостоятельное формирование транспортных систем в отрыве от производственных систем региона невозможно, а необходимость учета возможностей реализации инноваций за счет развития предпринимательских структур на сегодняшний день является приоритетной задачей большинства макроэкономических субъектов.

Развитие современных промышленных комплексов происходит по принципам кластеризации, то есть интеграции промышленных производств по географическому принципу, определяющему особенности использования и развития ресурсного потенциала региона. Существующие и даже развитые производства требуют внедрения и развития инноваций по множеству направлений деятельности.

Таким образом, перспективной целью, достижение которой предопределяет решение задач распределения инновационно активных предпринимательских структур региона, является исследование и систематизация результатов современных исследований в области поиска путей интеграции транспортной инфраструктуры региона и ключевых промышленных комплексов региона.