

О. И. Черноус, канд. экон. наук

Автомобильно-дорожный институт

ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка

ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Исследованы теоретико-методологические подходы к организации деятельности предпринимательских структур в контексте их инновационного развития. Для отображения современных реалий развития бизнеса предложено ввести понятие «региональная предпринимательская структура». В работе выделяется два подхода к формированию предпринимательских структур. Первый из них традиционный, в котором основной акцент направлен на внутреннее построение предпринимательских структур, разделение функций и рациональное управление с целью получения прибыли. Вторым подходом – системным, предполагает анализ связей предпринимательских структур со средой, в которой они функционируют, и с источниками ресурсов. Обоснованы организационно-управленческие мероприятия по активизации инновационной деятельности предпринимательских структур с целью обеспечения их эффективного функционирования.

Ключевые слова: региональные предпринимательские структуры, транспортная система, инновационное развитие, продуктовые инновации, процессные инновации

Введение

В современных условиях развития процессов интеграции Донецкой Народной Республики (ДНР) расширяются коммуникационные связи предпринимательских структур с субъектами бизнес деятельности Российской Федерации, Белоруссии, Луганской Народной Республики, Абхазии и других стран. Выход на новые продовольственные рынки сбыта выдвигает новые требования к транспортному сопровождению грузо- и пассажиропотоков: обеспечение доступности транспортных услуг для потребителей; повышение конкурентоспособности субъектов отрасли; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортного хозяйства; качественное изменение состояния автомобильных дорог, мостов и путепроводов Республики; обновление парка подвижного состава; внедрение информационных автоматизированных систем управления транспортом и т. д. В связи с этим в транспортную отрасль должны активно внедряться инновации, а это возможно только за счет улучшения инновационно-инвестиционного климата в целом в регионе. Инновационная деятельность предпринимательских структур в условиях интеграции должна занимать доминирующее положение и охватывать все виды производственной и функционально-обеспечивающей деятельности субъекта хозяйствования: техническую, технологическую, ресурсную, организационную, информационную, сервисную и другие, в том числе и управленческую.

Анализ последних исследований и публикаций

Базовые концептуальные положения теории предпринимательских структур сформированы такими учеными, как Р. Коуз, Г. Клейнер, П. Друкер, Б. Мильнер, Р. Майлс и С. Сноу. Среди отечественных исследователей следует выделить Э. Торгунакова, А. Тычинского, С. Курдюмова, В. Гейца, В. Семиноженка, О. Амошу, М. Стоянова, Б. Андрушкива, О. Билеги. Обобщение всех наработок по представленной проблеме, накопленный опыт и полученные результаты в области управления предпринимательскими структурами позволяют сделать вывод о незавершенности исследований в этом направлении. В связи с этим актуализируется необходимость рассмотрения взаимосвязи между инновационным и организационным развитием предпринимательских структур.

Цель исследования

На основе исследования опыта развития предпринимательских структур выявить резервы для инновационной модернизации обозначенных структур в транспортной отрасли с целью достижения максимального экономического эффекта.

Изложение основного материала исследования

В теоретических исследованиях, которые определяют природу предпринимательской деятельности, закрепились точка зрения, в соответствии с которой целью предпринимательства является получение прибыли за счет удовлетворения индивидуальных и коллективных потребностей в товарах, работах и услугах. Для успешного взаимодействия с субъектами предпринимательского процесса и обеспечения конкурентных преимуществ современным предпринимательским структурам необходимо иметь значительную ресурсную базу, используемую в процессе деятельности: информационные ресурсы, предметы и средства труда, современные технологии. Однако центральным звеном любой предпринимательской структуры является сам предприниматель, от его способностей к организации и управлению во многом зависит эффективность функционирования предпринимательской структуры. Он же является автором предпринимательской идеи, а также формирует цель и миссию деятельности предпринимательской структуры. Еще одним важным элементом является персонал, организация деятельности которого осуществляется посредством формирования руководством организационной структуры, штатного расписания и внутреннего порядка работы.

В основе понимания сущности предпринимательской структуры лежат разные подходы к предпринимательству (таблица 1).

Таблица 1 – Трактовка категории «предпринимательская структура»

| Автор | Определение |
|---|---|
| 1 | 2 |
| С точки зрения нормативно-правовых актов | |
| Гражданский кодекс РФ | Предпринимательская деятельность – это самостоятельная, осуществляемая на свой страх и риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке [1] |
| Гражданский кодекс Украины | Предпринимательство – это самостоятельная, инициативная, систематическая, осуществляемая на свой риск хозяйственная деятельность, которая реализуется субъектами хозяйствования (предпринимателями) с целью достижения экономических и социальных результатов и получения прибыли [2] |
| Энциклопедический словарь предпринимателя | Предпринимательство – инициативная самостоятельная деятельность граждан, направленная на получение прибыли или личного дохода, осуществляемая от своего имени, под свою имущественную ответственность или от имени и под юридическую ответственность юридического лица [3] |
| Традиционный подход | |
| Герчикова И. Н. | Предпринимательская структура – это состав субъектов рыночных отношений, в число которых входят те организационно-хозяйственные единицы, целью которых является получение прибыли как конечного результата деятельности [4] |
| Кошелев В. М. | Предпринимательская структура – это юридическая фирма коммерческого образования, занимающаяся от своего имени предпринимательством, т. е. извлекающая прибыль из результатов деятельности [5] |

Продолжение таблицы 1

| 1 | 2 |
|-------------------|--|
| Ткачева Л. Е. | Предпринимательская структура – самостоятельно функционирующие экономические единицы, деятельность которых подчиняется законам предпринимательства и заключается в постоянном поиске оптимальной формы соответствия рыночным требованиям в конкретный момент развития рынка [6] |
| Александров А. В. | Предпринимательская структура – обособленная, самостоятельная юридическая форма коммерческого образования, осуществляющая рисковую деятельность, направленную на получение прибыли [7] |
| Попов К. А. | Предпринимательская структура – это самостоятельно функционирующие экономические единицы, деятельность которых подчиняется законам предпринимательства и заключается в постоянном поиске оптимальной формы соответствия рыночным требованиям в конкретный момент развития рынка. Является самокупающей или самофинансируемой системой, которая должна обеспечивать рентабельную работу [8] |
| Системный подход | |
| Кочубей Р. В. | Предпринимательская структура представляет собой систему социально-экономических, организационно-экономических, политико-экономических, технико-экономических и эколого-экономических отношений между владельцами предпринимательских способностей и владельцами других факторов производства по поводу создания новых комбинаций факторов производства с целью эффективной адаптации к изменяющимся условиям хозяйствования [9] |
| Билега О. В. | Современная предпринимательская структура – это система социально-экономических, политико-экономических, технико-экономических, эколого-экономических отношений между предпринимателями и собственниками факторов производства с целью создания новых комбинаций факторов производства и эффективной адаптации к изменениям среды хозяйствования [10] |
| Ерохина Е. А. | Позволяет изучать предпринимательские структуры на этапе устойчивого развития, основывается на особенностях неустойчивой рыночной среды и неустойчивой нелинейной динамике экономических процессов. Научной основой такого подхода является синергетика, которая основана на системном анализе и акцентирует внимание на объединении упорядоченных и хаотичных форм движения [11] |

Таким образом, в научной литературе и хозяйственной практике понятие «предпринимательская структура» трактуется как:

1) юридическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность на свой страх и риск с использованием на законном основании некоторого комплекса имущества для получения прибыли;

2) совокупность организаций, действующих в рамках кооперации и осуществляющих согласованные действия на основе соглашений различного рода и различной длительности; вторичные предпринимательские структуры получают новые конкурентные преимущества за счет синергии;

3) структура предпринимательской деятельности в рамках региона на основе организационно-правовых форм хозяйственной деятельности или по отраслевому признаку.

Под региональной предпринимательской структурой следует понимать зарегистрированное на территории региона юридическое лицо, осуществляющее коммерческую предпринимательскую деятельность, производящее продукцию (товары, услуги, работы) и реализующее ее на внутрорегиональном, межрегиональном или международном рынке в условиях изменяющейся среды хозяйствования, с обязательным установлением его связи как налого-

плательщика с формированием регионального бюджета.

Транспортный бизнес, как вид предпринимательской деятельности, характеризуется следующими особенностями:

во-первых, транспорт – это рисковый вид деятельности, связанный с ущербом от аварий и дорожно-транспортных происшествий;

во-вторых – это инициативный вид деятельности;

в-третьих – вид деятельности, цель которой получение предпринимательского дохода на основе удовлетворения потребностей потребителей в перевозках грузов и пассажиров;

в-четвертых, предпринимательство в транспортной сфере связано с обязательным и постоянным внедрением нововведений;

в-пятых – несет в себе не только экономическую функцию (получение предпринимательского дохода), а и социальную – предоставление услуг, связанных с перевозками пассажиров.

Важнейшими свойствами транспортной отрасли, как социально-экономической системы, выступают эмерджентность, динамичность, иерархичность, автономность, синергичность, неаддитивность, мультипликативность, инерционность, экономичность, централизованность, надежность, многокритериальность, адаптивность. При этом основополагающими принципами развития предпринимательства в транспортной отрасли выступают: принцип системности, принцип согласованности действий, принцип возвышения потребностей, принцип ограниченности ресурсов, принцип законности, принцип своевременности и полноты информации, принцип адаптивности, принцип деполитизации, принцип гармонии, принцип сохранения окружающей среды.

Транспортную отрасль региона следует рассматривать как многоотраслевой комплекс, объединяющий разнообразные по технологиям производства и предоставляемым услугам (товарам, работам) предпринимательские структуры, относящиеся к различным видам экономической деятельности и, соответственно, отраслям региональной экономики. Очевидно, что степень участия тех или иных предпринимательских структур в производстве и предоставлении транспортных услуг (работ, продукции) различна. Поэтому вполне закономерным является вопрос о том, какие из них следует относить к производственной сфере региона, а какие – к социальной. Согласно закону ДНР «О транспорте» [12] в единую транспортную систему ДНР включены: транспорт общего пользования (железнодорожный, морской, речной, автомобильный и авиационный, а также городской электротранспорт); железнодорожный транспорт необщего пользования; ведомственный транспорт; пути сообщения общего пользования. Поскольку предпринимательские структуры в различной степени участвуют в процессе производства и оказания транспортных услуг, то в основу классификации может быть положен методологический подход, позволяющий подразделять производственный процесс на основные, вспомогательные и обслуживающие процессы. Итак, на основе использования предлагаемых подходов и критериев классифицируем региональные предпринимательские структуры транспорта (таблица 2) с точки зрения их включения в единую транспортную систему. Поскольку железнодорожный транспорт необщего пользования и ведомственный транспорт не являются самостоятельными хозяйствующими субъектами, а являются структурными подразделениями других предпринимательских структур, то в таблицу 2 они не внесены.

Ядро транспортной системы региона составляют основные предпринимательские структуры, деятельность которых направлена на удовлетворение потребностей в перевозках грузов и пассажиров.

Таблица 2 – Классификация региональных предпринимательских структур с точки зрения их включения в единую транспортную систему

| Элемент единой транспортной системы | Вид транспорта | Предпринимательские структуры региона, участвующие в транспортном бизнесе | |
|-------------------------------------|----------------------------|---|--|
| | | основные | вспомогательные |
| Транспорт общего пользования | Железнодорожный | Предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа | Станции со всеми постройками и сооружениями энергетического, локомотивного, вагонного, путевого, грузового и пассажирского хозяйства, служебными и культурно-бытовыми зданиями, сигнализацией и связью |
| | Морской | Предприятия морского транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты | Морские пути сообщения, собственники судов, а также предприятия связи, морские порты с набережными, площадками, причалами, вокзалами, зданиями, сооружениями, оборудованием, объектами общепортового и комплексного обслуживания флота, гидротехническими сооружениями и средствами навигационной обстановки, складами, радиодцентрами |
| | Речной | Предприятия речного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты | Порты, собственники судов, специализированные причалы, пристани и затоны со всеми техническими сооружениями и оборудованием, пассажирские вокзалы, радиодцентры и радиостанции, предприятия по обслуживанию водных путей, судоверфи |
| | Автомобильный | Предприятия автомобильного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты | Собственники подвижного состава автомобильного транспорта, предприятия энергетического, гаражного и топливно-раздаточного хозяйства |
| | Авиационный | Предприятия гражданской авиации, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты, выполняющие авиационные работы | Собственники воздушных судов, аэропорты, аэродромы, вертодромы, посадочные площадки, предприятия по организации воздушного движения, радиотехнического, светосигнального и метеорологического обеспечения |
| Пути сообщения общего пользования | Городской электротранспорт | Предприятия городского электротранспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты | Фуникулеры, канатные дороги, эскалаторы, предприятия энергетического хозяйства и связи |
| | | | Ремонтно-эксплуатационные депо, заводы по ремонту подвижного состава и изготовлению запасных частей, промышленные, ремонтно-строительные, торговые и снабженческие организации |
| | | | Базы для приема и хранения каменных материалов, битума, цемента, битумных эмульсий и других материалов, карьеры каменных материалов и песка, полигоны по изготовлению строительных конструкций, предприятия по техническому обслуживанию и ремонту дорожно-строительной техники |

Целями функционирования предпринимательских структур, реализующих вспомогательные процессы, являются: поддержание нормального протекания основного процесса по организации перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта; обеспечение транспортными средствами, оборудованием, приспособлениями, топливно-энергетическими ресурсами и т. д. Таким образом, региональные предпринимательские структуры транспорта представляют собой совокупность основных, вспомогательных и обслуживающих предпринимательских структур, цели функционирования которых заключаются в предоставлении качественных и безопасных транспортных услуг, получении прибыли и наполнении региональных бюджетов.

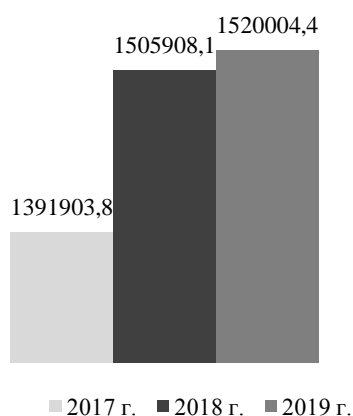
Проанализируем работу предпринимательских структур транспорта в ДНР. Из таблицы 3 видно, что количество автотранспортных предпринимательских структур в 2018 г. по сравнению с 2017 г. возросло на 3,2 %. Это произошло в основном за счет роста числа индивидуальных предпринимателей, т. е. граждан, зарегистрированных в государственных органах, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров и использующих упрощенную систему налогообложения. В последние годы также наблюдается рост подвижного состава, в т. ч. грузовых автомобилей на 7,1 % и автобусов на 5,6 %.

Таблица 3 – Динамика количества предприятий транспорта, парка грузовых автомобилей и автобусов в ДНР [13]

| Показатель | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | Относительное отклонение, % 2018/2017 гг. |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---|
| Количество предприятий автотранспорта | 1293 | 1756 | 1960 | 2024 | +3,2 |
| Количество грузовых автомобилей, ед. | 5754 | 5675 | 6529 | 6997 | +7,1 |
| Количество автобусов, ед. | 2197 | 2073 | 2411 | 2547 | +5,6 |

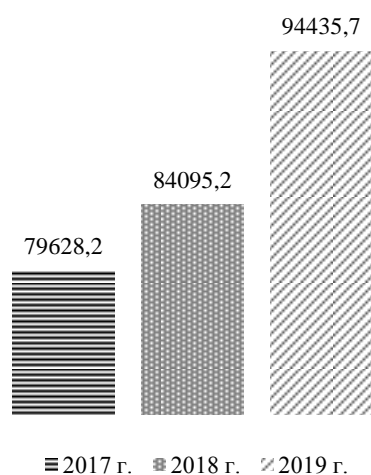
Положительные тенденции на рынке транспортных услуг привели к росту объемов перевозок пассажиров и пассажирооборота (рисунок 1).

тыс. пасс. км



а)

тыс. пасс.



б)

Рисунок 1 – Динамика пассажирооборота (а) и объемов перевозок пассажиров (б) [13]

По данным Главного управления статистики ДНР объем перевезенных грузов автомобильным транспортом в 2019 г. уменьшился по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.

на 19,44 % и составил 1231,1 тыс. тонн. Грузооборот по сравнению с 2018 г. увеличился на 2,05 % и составил 115 353,6 тыс. т·км (рисунок 2).

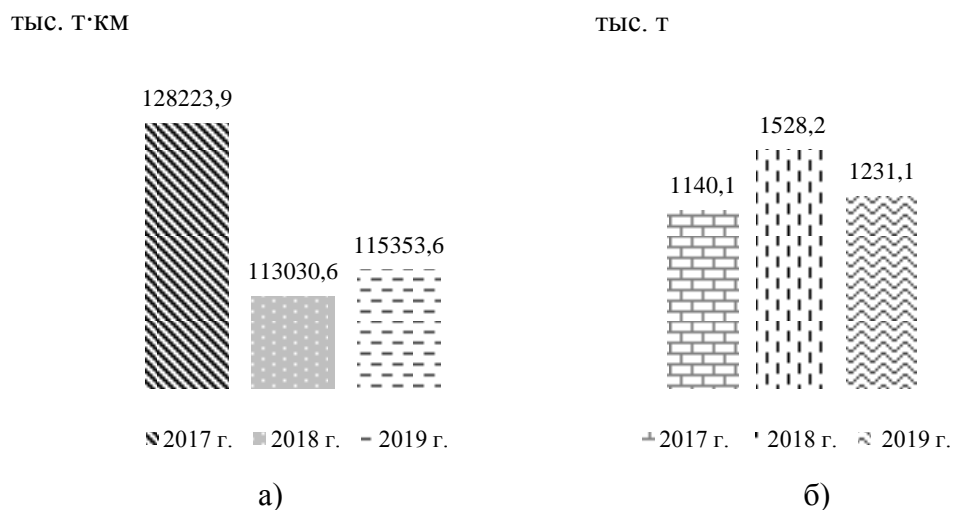


Рисунок 2 – Динамика грузооборота и объемов перевозок грузов [13]

Увеличение интенсивности работы предприятий автотранспорта связано: с нормализацией обстановки в экономической сфере Республики; с активизацией экспорта и импорта товарной продукции; со значительной долей (52 %) перевозок пассажиров автомобильным транспортом в общем объеме перевозок; с развитием маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта (темп развития маршрутной сети составил в 2019 г. по сравнению с 2018 г. 6 %); с увеличением транспортной подвижности населения в пригородном, междугородном и международном сообщениях (в 2018 г. транспортная подвижность составляла 33 поездки, а в 2019 г. – 37 поездок).

По состоянию на конец 2019 г. общая протяженность автомобильных дорог, проходящих по территории ДНР (государственного и местного значения), составляет 2 212,9 км (рисунок 3), в том числе:

автомобильных дорог государственного значения – 720,1 км, из них: группы «М» – 115,1 км; группы «Н» – 132,3 км; группы «Т» – 472,7 км;

автомобильных дорог местного значения 1 492,8 км, из них: группы «О» – 134,4 км; группы «С» – 1 358,4 км.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования ДНР по техническим категориям представлена на рисунке 3. Дорожная инфраструктура в ДНР поддерживается в рабочем состоянии, однако на сегодняшний день площадь разрушенного асфальтобетонного покрытия составляет 267,152 тыс. м², отсутствует 3683 единицы дорожных знаков, повреждено или отсутствует 24,519 тыс. м барьерного ограждения. К 2022 г. планируется восстановить 438,492 км автомобильных дорог общего пользования, выполнить на должном уровне эксплуатационное содержание 2 212,9 км автомобильных дорог общего пользования государственного и местного значения, приобрести 175 ед. специальной техники, в т. ч. 62 ед. дорожной и 113 ед. снегоборочной техники.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составляет: государственного значения – 20,24 %, местного значения – 0,17 % (рисунок 4).

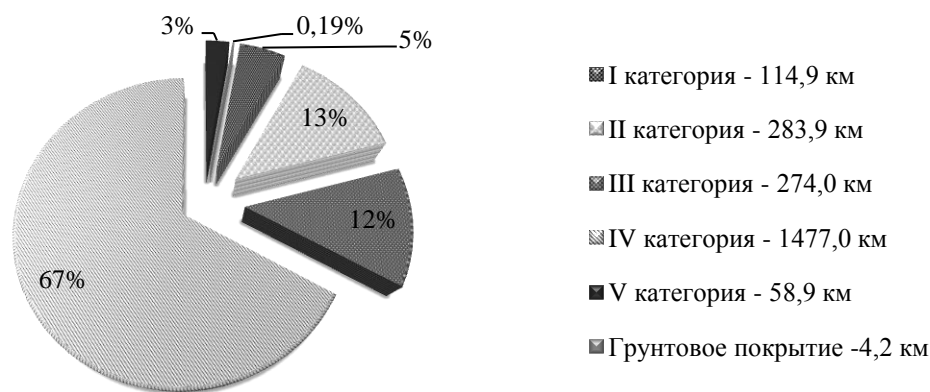


Рисунок 3 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования ДНР по техническим категориям [14]

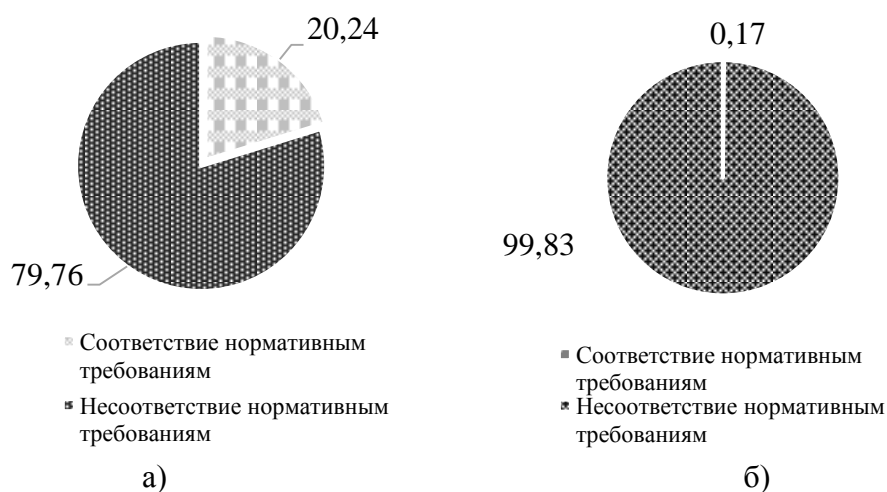


Рисунок 4 – Степень соответствия автомобильных дорог государственного значения (а) и местного значения (б) нормативным требованиям, %

Инновации играют существенную роль в развитии транспортного бизнеса и, соответственно, в обеспечении роста экономики. В своей совокупности все виды, типы инноваций, уровни проявления образуют основу или базис для формирования предпринимательской прибыли, а значит для развития предпринимательских структур и систем. В ДНР регулирование инновационной деятельности в транспортной отрасли осуществляет отдел инноваций и транспортного заказа Министерства транспорта ДНР, руководствуясь Временным порядком организации инновационной деятельности. Данный отдел проанализировал мировой опыт инновационных разработок в транспортной и дорожной сфере [15] (таблица 4) и сформировал перечень потребностей в инновационных решениях для предпринимательских структур транспорта в ДНР [16]:

1. Для ГП «Донецкая железная дорога» рекомендуются к внедрению следующие инновационные технологии: микропроцессорная система диспетчерского контроля; микропроцессорная система релейно-процессорной централизации РПЦ-ДОН; комплекс ремонта грузовых вагонов; технология и комплекс для ультразвуковой финишной обработки бандажей локомотивных колесных пар; установка индукционного нагрева деталей буксовых узлов колесных пар грузовых вагонов и тепловозов при монтаже-демонтаже; системы автоматизированного рабочего места; система видеоконференцсвязи в режиме видеосвязи с совместной работой над электронными документами для всех участников; оптоволоконные линии связи; система устройств зарядки и опробования тормозов; новые типы промежуточных рельсовых

скреплений; современные системы дефектоскопии; автоматизированная система учета продажи билетов «ЭКСПРЕСС-3», технические паспорта подъездных путей.

2. На ГП «Автодор» рекомендуется внедрить литые асфальтополимерсеробетонные смеси для ямочного ремонта дорог и строительства нежестких дорожных покрытий, использовать инновационный процесс выпуска горячих (теплых) асфальтобетонных смесей, произвести модернизацию асфальтобетонной установки ДС-158 «КРЕДМАШ».

3. Для ГП «Дорэнергосеть» рекомендуются к внедрению: автоматическая конденсаторная установка; консольные светодиодные светильники XLD-ДКУ06 или XLD-ДКУ07 для автомобильных дорог классов А и Б; консольные светодиодные светильники с индивидуальными элементами питания (солнечные панели и аккумуляторы); автомобильный кран с длиной стрелы 16–25 м; горизонтальная буровая установка на базе трактора МТЗ-82 (ЯМОБУР) АБУ-205В, БКМ-2МТ, ВUЕR-1030; баровая грунторезная машина ЭЦ-1800 для прокладки кабельных трасс на базе трактора МТЗ-82.

4. Для ГП «Донавтодорпроект» рекомендуется внедрить программные комплексы автоматизированного проектирования и изысканий автомобильных дорог и искусственных сооружений (CREDO, AUTODESK CIVIL 3D, INDORROAD); геодезическое оборудование для повышения производительности изыскательских работ (электронный тахеометр, рейки с светоотражателем, лазерный дальномер); оборудование для работ по обследованию автомобильных дорог и искусственных сооружений (приборы для определения прочности бетона неразрушающими методами, приборы для определения расположения арматуры в железобетонных конструкциях).

Таблица 4 – Перечень возможных инноваций в транспортную отрасль экономики [15]

| Вид инновационного решения | Вид транспорта | Краткая характеристика |
|---|-----------------------------------|--|
| Продуктовые инновации (охватывают новые блага и новые источники сырья) | Автомобильный | Беспилотный автомобиль; скоростной автобусный транспорт или метробус; интеллектуальный общественный транспорт с использованием систем видеонаблюдения, датчиков ГЛОНАСС, оборудования Wi-Fi, дисплеев и мониторов, речевых информаторов, модулей контроля топлива и давления в шинах, тахографов; «умные» шины; электробусы; электротранспорт; «зеленые» автомобили; солнцемобили; двигатель внутреннего сгорания с переменной степенью сжатия; двигатель НССТ с воспламенением однородной смеси от сжатия |
| | Железнодорожный транспорт | Вакуумный поезд |
| | Пути сообщения общего пользования | Дорожное покрытие из пластика; технология «самоисцеляющийся» асфальт; проницаемое дорожное покрытие, обладающее функцией активного фильтра; энергетически активные городские дороги; технология асфальтирования «компакт-асфальт»; плавающие люки на дорогах; пеностекольный щебень; наноструктурированные термопластики в дорожной разметке; применение серного бетона в дорожном строительстве |
| Процессные инновации (охватывают новые методы производства, новые методы сбыта, новые методы организации бизнес-процессов или управления) | Автомобильный | Единая система, контролирующая связь транспортного средства с транспортной инфраструктурой; система контроля за режимом движения, устанавливаемая на рабочем месте; кашеринг; платунинг или «умные» автоколонны; плазменное силовое поле, защищающее автомобиль от дорожно-транспортных происшествий; использование единой карты для оплаты всех видов транспорта; использование мобильных приложений для оплаты проезда; карпулинг |
| | Железнодорожный транспорт | Создание скоростных железных дорог; механизация погрузочно-разгрузочных работ |
| | Пути сообщения общего пользования | Система «умные» дороги, «умные» светофоры, динамические дорожные знаки и «умные» остановки, «гнущиеся» дорожные знаки |

Заключение

Таким образом, региональные предпринимательские структуры транспорта играют существенную роль в обеспечении роста экономики и представляют собой совокупность основных, вспомогательных и обслуживающих предприятий, цели функционирования которых заключаются в предоставлении качественных и безопасных транспортных услуг, получении прибыли и наполнении региональных бюджетов. На рынке транспортных услуг ДНР наблюдаются как положительные, так и отрицательные тенденции. К положительным тенденциям относятся: ежегодный рост количества предприятий автотранспорта и подвижного состава, увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом, обновление сети автомобильных дорог, развитие экономических связей с Российской Федерацией и другими государствами. К отрицательным тенденциям можно отнести: уменьшение объемов перевозок грузов, разрушение 1/8 части асфальтобетонного покрытия автомобильных дорог общего пользования, несоответствие технических характеристик автомобильных дорог современным требованиям в связи с возросшей интенсивностью движения, несоблюдение межремонтных сроков эксплуатации дорожных одежд и покрытий на автомобильных дорогах. Показано, что инновации играют существенную роль в развитии транспортного бизнеса. В своей совокупности они образуют базис для формирования предпринимательской прибыли, а значит для развития предпринимательских структур.

Список литературы

1. Кодекс Российской Федерации, № 230-ФЗ от 18.12.2006 г. Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. 4. Ст. 5496. – Текст : электронный // Собрание Законодательства Российской Федерации № 52 от 25 декабря 2006 года Части I-III Все разделы : [сайт]. – URL: <http://www.szrf.ru/szrf/docslist.phtml?md=1&nb=100&year=&issid=1002006052000>.
2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. (ред. від 12.08.2015 р.). – Текст : электронный // Верховна Рада України. Законодавство України : [сайт]. – URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
3. Энциклопедический словарь предпринимателя / сост. С. М. Синельников и др. – Санкт-Петербург : Алга-фонд ; Аякс, 1992. – 382 с. – ISBN 5-87290-014-7.
4. Герчикова, И. Н. Менеджмент : учебник для вузов / И. Н. Герчикова. – Москва : ЮНИТИ, 2007. – 499 с.
5. Алексанов, Д. С. Организация консультационной службы в АПК : учебник для студентов вузов / Д. С. Алексанов, А. Ф. Корольков, В. М. Кошелев ; под редакцией В. М. Кошелева. – Москва : КолосС, 2007. – 271 с. – ISBN 978-5-9532-0600-6.
6. Ткачева, Л. Е. Основы процессов управления предпринимательскими структурами / Л. Е. Ткачева. – Москва : ИНФРА, 2010. – 230 с.
7. Александров, А. В. Предпринимательская структура: сущность и роль в современной экономике / А. В. Александров // Проблемы экономики и менеджмента. – 2001. – № 1. – С. 54 – 57.
8. Попов, М. А. Закономерности и особенности развития хозяйственных связей предпринимательских структур в цепях поставок и создания стоимости : специальность 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика предпринимательства) : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / М. А. Попов ; ГОУВПО «Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов». – Санкт-Петербург, 2011. – 20 с.
9. Кочубей, Р. В. Содержание понятия «предпринимательская структура» / Р. В. Кочубей // Менеджмент и маркетинг инноваций. – 2012. – № 1. – С. 64 – 68.
10. Білега, О. В. Формування конкурентоспроможних підприємницьких мережових структур як ключових елементів економіки країни і регіону / О. В. Білега. – Текст : электронный. – URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/en_re/2010_7_2/7.pdf.
11. Ерохина, Е. А. Теория экономического развития: системно-самоорганизационный подход : монография / Е. А. Ерохина. – Томск : изд-во Том. ун-та, 1999. – 160 с.
12. Донецкая Народная Республика. Законы. О транспорте : № 27-ИНС от 15.03.2015 года : принят постановлением Народного Совета 27 марта 2015 г. – Текст : электронный. – URL: <https://dnrsovet.su/zakon-o-transporte/>.
13. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения : научный доклад / под научной редакцией А. В. Половяна, Р. Н. Лепы, Н. В. Шемякиной; ГУ «Институт экономических исследований». – Донецк, 2020. – 260 с.
14. Донецкая Народная Республика. Законы. Перечень автомобильных дорог общего пользования ДНР: утвержден постановлением Правительства ДНР от 15 февраля 2019 г. № 2-11. – Текст : электронный. – URL: <https://gisnpa-dnr.ru/npa/0003-6-5-20170426/>.

15. Инновационные разработки в транспортной и дорожной сфере. – Текст : электронный // Министерство транспорта Донецкой Народной Республики : [сайт] . – URL: <http://donmintrans.ru/deyatelnost/innovatsionnaya-deyatelnost-v-dorozhno-transportnom-komplekse/perechen-innovatsionnykh-razrabotok> .

16. Перечень потребностей в инновационных решениях. – Текст : электронный // Министерство транспорта Донецкой Народной Республики : [сайт]. – URL: <http://donmintrans.ru/deyatelnost/innovatsionnaya-deyatelnost-v-dorozhno-transportnom-komplekse/perechen-innovatsionnykh-razrabotok> .

О. И. Черноус

Автомобильно-дорожный институт

ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка

Особенности инновационного развития региональных предпринимательских структур в транспортной отрасли

Исследованы теоретико-методологические подходы к организации деятельности предпринимательских структур в контексте их инновационного развития. Для отображения современных реалий развития бизнеса предложено ввести понятие «региональная предпринимательская структура». В работе выделяется два подхода к формированию предпринимательских структур. Первый из них традиционный, в котором основной акцент направлен на внутреннее построение предпринимательских структур, разделение функций и рациональное управление с целью получения прибыли. Второй подход – системный, предполагает анализ связей предпринимательских структур со средой, в которой они функционируют, и с источниками ресурсов. Под региональной предпринимательской структурой следует понимать зарегистрированное на территории региона юридическое лицо, осуществляющее коммерческую предпринимательскую деятельность, производящее продукцию (товар, услуги, работы) и реализующее ее на внутрорегиональном, межрегиональном или международном рынке в условиях изменяющейся среды хозяйствования, с обязательным установлением его связи как налогоплательщика с формированием регионального бюджета. Обоснованы организационно-управленческие мероприятия по активизации инновационной деятельности предпринимательских структур транспорта с целью обеспечения их эффективного функционирования. Все инновационные решения предложено сгруппировать в две группы – продуктовые и процессные инновации.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИЕ СТРУКТУРЫ, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ, ПРОДУКТОВЫЕ ИННОВАЦИИ, ПРОЦЕССНЫЕ ИННОВАЦИИ

O. I. Chornous

Automobile and Road Institute of Donetsk National Technical University, Gorlovka

The Innovative Development Features of the Regional Entrepreneurial Structures in the Transport Industry

The article studies theoretical and methodological approaches to organizing the activities of entrepreneurial structures in the context of their innovative development. To reflect the modern realities of the business development, it is proposed to introduce the concept of the «regional entrepreneurial structure». The work highlights two approaches to the formation of entrepreneurial structures. The first of them is a traditional one, in which the main focus is on the internal construction of the entrepreneurial structures, the task sharing and the rational management in order to make a profit. The second approach is a systemic one, it involves the analysis of the entrepreneurial structures relationship with the environment in which they operate, and with the source of resources. A regional entrepreneurial structure should be understood as a legal entity registered in the territory of the region which carries out commercial entrepreneurial activities, manufactures products (goods, services, works) and sells them in the intraregional, interregional or international market in the changing business environment, with the obligatory establishment of its connection as a taxpayer with the formation of the regional budget. Organizational and managerial measures to enhance the innovative activity of entrepreneurial structures in order to ensure their effective operation are substantiated. All innovative solutions are proposed to be grouped into two groups – the product and process innovations.

REGIONAL ENTREPRENEURIAL STRUCTURES, TRANSPORT SYSTEM, INNOVATIVE DEVELOPMENT, PRODUCT INNOVATION, PROCESS INNOVATION

Сведения об авторе:

О. И. Черноус

SPIN-код: 6362-9293

Телефон: +38 (050) 192-68-56

Эл. почта: kseniya_1382@mail.ru

Статья поступила 17.11.2020

© О. И. Черноус, 2020

Рецензент: Е. Г. Курган, канд. экон. наук, доц., ГОУВПО «ДОННТУ»