

ОСНОВЫ СУЩНОСТИ И УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИЯМИ НА ТРАНСПОРТЕ

Н.А. Храмцова¹, к.э.н., доцент

Р.И. Храмцов², к.э.н.

¹ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет «СибАДИ», г. Омск, Россия

²ФГБОУ ВО «Омский государственный аграрный университет им. П.А. Столыпина», г. Омск, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены основы инновационного развития предприятий, участвующих в транспортной деятельности, выделена сущность методов инновационного развития предприятий, участвующих в транспортной деятельности, а также рассмотрена оценка эффективности инноваций и инновационной деятельности.

Ключевые слова: инновационное развитие, инновационная деятельность, транспортная деятельность, эффективность.

FUNDAMENTALS OF THE ESSENCE AND MANAGEMENT OF INNOVATION IN TRANSPORT

N.A. Khramtsova¹, candidate of economic Sciences, associate Professor

R.I. Khramtsov², candidate of economic Sciences

¹Siberian state automobile and highway University «SibADI», Omsk, Russia

²Omsk state agrarian University. P. A. Stolypin, Omsk, Russia

Abstract. The article discusses the fundamentals of innovative development of enterprises involved in transport activities, highlights the essence of the methods of innovative development of enterprises involved in transport activities, and also assesses the effectiveness of innovation and innovation activities.

Keyword: innovative development, innovative activity, transport activity, efficiency.

В современных условиях укрепления экономической самостоятельности регионов и структурной перестройки регионального хозяйства одним из важнейших направлений регионального экономического развития становится формирование эффективного рынка транспортных услуг. Транспорт как важнейшая составная часть рыночной инфраструктуры оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом, которое будет происходить преимущественно при возрастании значения транспортного фактора. По сравнению с другими отраслями экономики транспорт имеет ряд особенностей экономического, организационного и технического характера, которые должны учитываться при решении общих проблем формирования и управления рынком транспортных услуг.

Рынок транспортных услуг является одним из самых обширных и значимых подсистем региональной экономики. В условиях жесткой конкуренции на региональных рынках транспортных услуг возрастает давление со стороны успешно развивающихся транспортно-логистических операторов, наблюдается повышение требований потребителей к качеству транспортного обслуживания, а также срокам доставки и сохранности грузов. Устойчивое развитие рынка транспортных услуг является гарантией единства экономического пространства страны, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности государства и национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Транспорт затрагивает интересы всех слоев общества, эффективность его функционирования оказывает влияние на экономическую и общественную жизнь страны. Министерством транспорта РФ разработана программа по развитию российской транспортной системы, основанная на предположении инновационного пути развития экономики РФ.

Предполагаемая госпрограмма в долгосрочной перспективе направлена на решение существующих системных проблем в области развития транспорта и транспортной инфраструктуры, особое внимание уделено развитию пассажирского транспорта общественного пользования, скоростным перевозкам, городскому и пригородному транспорту. Ориентированность программы на инновации предполагает повышение требований к качеству транспортного обслуживания и рост эффективности взаимодействия всех участников рынка.

Инновация – это общественный технический и экономический процесс, приводящий в результате практического использования прогрессивных идей к появлению лучших по своим свойствам продуктов, технологий, услуг, а в ряде случаев к получению конкурентных преимуществ и, как следствие, экономических выгод. Являясь результатом интеллектуальной деятельности человека, инновация направлена на создание принципиально новых продуктов, услуг или технологий, обеспечивающих качественный рост эффективности их производства, тем самым охватывая все виды деятельности и направления развития предприятия.

Низкий уровень развития экономики транспортной отрасли, плохое состояние ее технической и технологической баз исторически обусловлено политикой государства, направленной на «защиту страны от внешнего влияния и тем самым на нераспространение прогрессивного опыта зарубежных стран в различных отраслях хозяйствования.

Таким образом, существенное отставание транспортной отрасли РФ от современного уровня ее развития в других странах предопределяет необходимость разработки и внедрения инноваций как главного фактора развития транспорта, особенно – автомобильного транспорта.

В транспортной отрасли инновационная деятельность может приводить как к созданию новых видов услуг, так и к появлению новых технологий, совершенствующих сам процесс организации работы предприятия.

В разрезе предприятий самыми популярными и востребованными источниками финансирования разработки и внедрения инноваций могут быть: средства частных инвесторов, собственные средства организации, банковское кредитование или использование механизма финансовой аренды (лизинга). Роль лизинга для обновления основных средств предприятий РФ на протяжении многих лет продолжает расти. Многообразие форм этого финансового механизма позволяет производить своевременную и оперативную замену физически или морально устаревшей техники, оборудования и технологий.

Рост требований потребителей к уровню качества транспортного процесса обуславливает потребность развития рынка транспортных услуг на основе инновационного подхода. Внедрение инноваций, обеспечивающих качественный рост предприятия, и организация эффективного взаимодействия различных видов транспорта позволяют решать задачи глобального характера, экологической безопасности и другие весьма актуальные для транспорта.

В стратегических документах федерального уровня, таких, как Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года и Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, особое внимание уделяется созданию системы кластеров с целью повышения эффективности использования конкурентного потенциала территорий. Принятые документы предполагают необходимость решения следующих задач:

- анализ современных тенденций формирования зарубежных и отечественных кластеров, транспортно-логистических кластеров, инновационных кластеров в сфере транспорта;
- оценка перспектив создания инновационных транспортно-логистических кластеров;
- определение показателей эффективности применения кластерного подхода к развитию рынка транспортных услуг.

В мире насчитываются от 3 до 5 тыс. кластеров, основная часть которых располагается на территории наиболее развитых стран Европейского Союза, Северной Америки.

Несмотря на наличие необходимых предпосылок – региональных программ, стратегии и дорожной карты по развитию транспортного комплекса и формированию единого транспортного пространства – образование и развитие ТЛК происходит медленнее, чем формирование промышленных кластеров, в том числе и в ЕС.

Причины торможения процесса кластеризации в РФ с точки зрения официальной статистики можно условно разделить на две группы. Первая группа – это факторы, которые препятствуют процессу кластеризации в РФ в целом. Вторая группа причин связана непосредственно со спецификой формирования кластеров в транспортно-логистической сфере, в том числе инновационных.

Наиболее значимый фактор первой группы – несовершенство государственной кластерной политики РФ. Несмотря на то что кластеризация по своей сути должна происходить по инициативе субъектов рынка в результате их потребности в объединении и взаимодействии, представить данный процесс без поддержки государства достаточно сложно. Государство является разработчиком кластерной политики, направленной на формирование условий развития кластеров, обеспечение инфраструктурой и проведение мероприятий по их поддержке.

Прямыми методами государственной кластерной политики являются разработка и реализация программ финансирования.

Несовершенство кластерной политики проявляется также в отсутствии механизма непрерывного образования и подготовки кадров, соответствующих потребности кластеров. Следует выделить еще несколько проблем, тормозящих процесс кластеризации в РФ.

Во-первых, средний уровень инновационного потенциала отечественных предприятий, согласно различным международным рейтингам, снижает привлекательность регионов РФ для инвесторов. Отсутствие практики оценок инновационного и других видов потенциала предприятия, низкая восприимчивость предприятий к инновациям, недостаточная эффективность процесса коммерциализации технологий усиливают диспропорции между существующим и реализованным потенциалом отечественных организаций.

Во-вторых, низкое качество отечественной продукции и услуг как следствие пренебрежения стандартами и нарушения технологий приводит к невозможности конкурировать на международном рынке, что ограничивает масштабы деятельности кластеров.

К специфическим проблемам формирования инновационных ТЛК можно отнести следующие:

- направленность транспортных компаний на экстенсивные факторы развития, что обуславливает их низкую инновационную активность;
- низкие кредитные рейтинги предприятий малого и среднего бизнеса на рынке автотранспортных услуг усугубляют финансовые ограничения для привлечения средств в инновационную деятельность;
- недостаточное качество и доступность транспортной и инженерной инфраструктуры;
- высокий уровень конкуренции на рынке автотранспортных услуг, что препятствует информационному обмену;
- отсутствие тесного сотрудничества научно-исследовательских и образовательных организаций с предпринимательским сектором.

В РФ ощущается острая потребность в разработке инновационных транспортных технологий, способных решать системные проблемы транспортной отрасли. Инновационная активность отрасли в целом остается на низком уровне, несмотря на отдельные значимые инновационные достижения в сфере железнодорожных и

авиперевозок. Основная доля внедряемых инноваций – заимствование технологий, адаптированных к российским условиям. Поддерживать определенный уровень инновационной активности в неблагоприятный экономический период способны только крупные отечественные компании с государственной поддержкой и значительным объемом финансовых и материально-технических ресурсов.

Однако в последнее время наблюдается формирование малых и средних инновационных компаний, специализирующихся на разработке и внедрении инновационных решений для транспортной отрасли (ГК СКАУТ, Компания «Инновационные транспортные технологии», Компания A+S и др.), что свидетельствует о возрастающем интересе к данной сфере деятельности и ее привлекательности для малого и среднего бизнеса. Именно такие компании могли бы стать ядром ТЛК при условии их дальнейшего развития и взаимовыгодного сотрудничества.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Храмцова Н.А. Экономическая целесообразность внедрения транспортной инновации в области газомоторного топлива / Н. А. Храмцова // Стратегии бизнеса. 2017, № 11 (43). С. 3-10.
2. Храмцова Н.А. Экономические проблемы транспорта в России / Н.А. Храмцова, Ю.И. Тихомирова // Наука XXI века: опыт прошлого – взгляд в будущее. Материалы 2-й Международной научно-практической конференции (г. Омск, 25 апреля 2016 г). – Омск: СибАДИ, 2016. – С. 678-682.
3. Храмцова Н. А. Организационно-экономические основы развития региональной инфраструктуры материально-технического обеспечения АПК (на материалах Омской области) : дисс. ... канд. экон. наук / Н. А. Храмцова ; ОмГАУ им. П. А. Столыпина, Омск, 2005. 183 с.
4. Храмцова Н. А. Источники финансирования инновационной деятельности предприятия / Н. А. Храмцова // Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, инновации: материалы II международной научно-практической конференции (15-16 ноября 2017 года). Омск: СибАДИ, 2017. – С. 378-382.
5. Храмцова Н. А. Основы развития автомобильной отрасли / Н. А. Храмцова // Актуальные проблемы современной науки. 2017, № 6 (97). С. 227-229
6. Храмцова Н. А. Оценка развития инфраструктуры и эффективности материально-технического обеспечения / Н. А. Храмцова, Р. И. Храмцов // Актуальные вопросы экономики и управления российскими предприятиями : сборник науч. трудов / СибАДИ, Кафедра ЭиУП. - Омск : СибАДИ, 2009. - Вып. 4. - С. 177-180.
7. Храмцова Н. А. Инвестиции в сельскохозяйственное производство омской области / Н. А. Храмцова, Р. И. Храмцов // В сборнике: Экономика и управление предприятиями сборник научных трудов кафедры / СибАДИ. Омск: СибАДИ, 2008. С. 209-213.
8. Храмцова Н.А. Ключевые приоритеты социально-экономического развития Омской области / Н.А. Храмцова, Р.И. Храмцов // Актуальные вопросы экономики и управления российскими предприятиями: юбилейный сборник научных трудов. Омск, 2011. Вып. 5. С. 146-150.
9. Храмцова Н.А. Формирование и развитие инфраструктуры материально-технического обеспечения АПК Омской области / Н.А. Храмцова // Наука XXI века: опыт прошлого – взгляд в будущее: материалы Международной научно-практической конференции. Омск, 2015. С. 361-364.
10. Храмцова Н.А. Государственное регулирование формирования и развития региональной инфраструктуры / Н.А. Храмцова, Р.И. Храмцов // Материалы 63-й научно-технической конференции ГОУ СибАДИ. – Омск : СибАДИ, 2009. С. 232-234.
11. Храмцова Н.А. Институты инфраструктуры материально-технического обеспечения / Н.А. Храмцова, Р.И. Храмцов // Материалы 64-й научно-практической конференции ГОУ СибАДИ в рамках юбилейного международного конгресса «Креативные подходы в образовательной, научной и производственной деятельности», посвященного 80-летию академии. Омск : СибАДИ, 2010. Кн. 1. С. 144-147.
12. Храмцова Н.А. Инновации как главный фактор экономического роста и экономического развития // Н.А. Храмцова А.А. Ахматова // Будущее науки-2016: сборник научных статей 4-й Международной молодежной научной конференции: в 4-х томах. Омск: СибАДИ, 2016. С. 395-398.