



## Особенности инновационной деятельности на автотранспортном предприятии

Н.А. Храмцова, к.э.н., доцент,

Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (Омск, Россия)

natal150375@yandex.ru

**Аннотация.** В статье освещаются основные проблемы транспортной отрасли, которые препятствуют развитию и внедрению инноваций в эту сферу. Дано описание инфраструктуры, которая способна обеспечить реализацию инновационных проектов в разрезе основных направлений развития на транспорте. Рассмотрены основные инновационные направления в транспорте, способствующие развитию транспортной системы России.

**Ключевые слова:** инновации, транспорт, инновационная инфраструктура, инновационное развитие, инновационные направления, инновационный процесс.

## Features of innovative activity at a motor transport enterprise

N.A. Khramtsova, cand. sci. (econ.), associate professor,

Siberian State Automobile and Highway University (Omsk, Russia)

natal150375@yandex.ru

**Abstract.** This article highlights the main problems in the transport industry that hinder the development and implementation of innovations in this area. The description of the innovative infrastructure is given, which is able to ensure the implementation of innovative projects in the context of the main innovative directions in transport. The main innovative directions in transport that contribute to the development of the transport system of Russia are considered.

**Keywords:** innovation, transport, innovative infrastructure, innovative development, innovative directions, innovation process.

Финансирование и увеличение инвестиций в новые проекты – основная цель, которая возникает у всех заинтересованных сторон в процессе проектирования в транспортном секторе. Основными бенефициарами процесса проектирования являются покупатели транспортных услуг, и в их стоимость входят расходы на поддержку разработки и реализации новых проектов. Активными участниками этого процесса являются транспортные компании, организации, занимающиеся разработкой и сопровождением дизайна, а также поставщики оборудования, трудовых и финансовых инструментов по увеличению качества и снижению стоимости транспортных услуг.

Успех различных новых проектов также зависит от характера, глубины процесса и степени готовности к его реализации. Не менее важным для успешного внедрения инноваций в транспортных компаниях является уровень подготовки сотрудников. В этой связи решение проблем ускорения инноваций в транспортном секторе связано с улучшением подотчетности и оценки воздействия их использования во всех аспектах процесса, особенно в контексте функций компании, предоставляющей транспортные услуги. Особенно это актуально для финансовых институтов. Новый бизнес по автоматизации должен начинаться с решения двух проблем: предоставления качественных транспортных услуг (своевременная доставка пассажиров и обеспечение высокой безопасности грузов, безопасность и комфорт пассажирского транспорта) и снижения стоимости оказания транспортных услуг.

Следовательно, деятельность автотранспортных компаний должна быть направлена на улучшение планирования транспортных операций и снижение эксплуатационных расходов. Инновационными способами повышения эффективности транспортной системы и инфраструктуры в России являются также использование логистических систем для проектирования, контроля пассажирских перевозок, оборудования, освещения и кассовых аппаратов, управление жизненными ресурсами нового продукта, управление новой транспортноориентированной деятельностью, использование передовых методов. Ответственная система управления потоками помогает сократить время в пути и снизить эксплуатационные и капитальные затраты. Системы ответственного управления потоками также используются в сфере информационных и финансовых услуг гражданам. Процесс проектирования играет важную роль в техническом обслуживании недвижимого имущества: современное производство, ремонт, восстановление узлов и других компонентов, расширение срока службы, долговечности.

Особое значение для автомобильного транспорта имеет внедрение конструкции, позволяющей экономить расходы на оборудование, особенно при преобразовании природного газа, который чище и экономичнее, чем бензин. Однако использование альтернативных видов топлива не оказывает серьезного экономического воздействия в национальном масштабе. Дизайнерские решения могут значительно сократить время парковки, уменьшить заторы на дорогах, повысить комфорт и мобильность, организовать упорядоченный инвентарь, планирование дорог и движения, парковку и т.д.

Организационно-финансовые и инновационные подходы включают: финансовые механизмы и механизмы для улучшения управления транспортной инфраструктурой (ТИ), современные разработки для развития транс-

портной инфраструктуры; процесс и план выбора вариантов хозяйственного использования транспортной инфраструктуры; рекомендации по улучшению плана управления услугами ТI; рекомендации по использованию интеллектуальных систем управления транспортом и т.д. Названные методы проектирования предназначены для увеличения транспортной доступности. Новые способы решения национальных транспортных проблем включают улучшение активов, развитие видов финансового управления, выбор соответствующих источников финансирования для инвестиций в основное транспортное развитие страны.

Показатели эффективности дизайна широко используются для мониторинга эффективности и конкурентоспособности компании. Их можно разделить на несколько видов. Первый – оценка затрат – включает стоимость единицы НИОКР при продаже, которая определяет силу интеллектуальной собственности продукта; удельные затраты на лицензирование, юридические права и навыки финансовой грамотности для разработки проекта. Ко второму относятся показатели, характеризующие творческий процесс: время на разработку новых технологий, время на подготовку к производству нового продукта; цикл производства нового продукта. Третий – показатели возобновляемых источников энергии: количество опытов; количество приобретенного или переданного опыта; количество экспорта новой продукции; размах новых услуг и т.д. Четвертая группа определяет характеристики структуры: количество компонентов научно-технической структуры, организации, использующие новую технологию и создающие новые продукты, численность и структура исследовательского персонала и т.д.

Для оценки результатов деятельности компаний часто используются изображения, показывающие уникальные затраты компании на НИОКР, основанные на продажах и количестве отделов науки и технологий. Также широко используется программа развития ТАТ, производная от термина «период времени», что следует понимать как период времени, начиная с которого потребность в опыте удовлетворяется, пока продукт не будет выпущен на массовый рынок. Характерные схемы, определяющие количество и тип конструктивных единиц, используются редко, обычно в конкретном тестовом анализе. С помощью конкретных задач по оценке эффективности новых малых предприятий и наличия необходимой информации можно найти наиболее выгодные способы для дальнейшей реализации процессов оценки. Если говорить об оценке эффективности улучшенных операций компании, то необходимо помнить о существующих ограничениях, которые делают оценки только оценками, то есть так называемой первой оценкой. Слабые стороны связаны с самими вариантами дизайна как объектами непосредственно тестирования и проявляются во время кризиса. При тестировании показателя эффективности значение полученного результата сравнивается с суммой затрат, понесенных для достижения этого результата. Считается также, что полученный результат можно отличить другими количественными методами.

Так, некоторые авторы считают, что на практике результат выполнения новых задач не может быть полностью оценен по двум причинам: во-первых, существует сложная внутренняя структура результата, а во-вторых, в зависимости от конкретных условий эффект дизайна в той или иной степени отражается.

Существующая сложность структуры влияния проекта проявляется в двух типах. Суть в том, что по отдельности компоненты такого события не могут быть одинаково сбалансированы одними и теми же универсальными компонентами, что облегчает интеграцию полученных оценок. Вторая проблема, связанная с процессом проектирования, заключается в том, что для реализации интеграционных процессов требуются дополнительные оценки стоимости каждого компонента результата, которые во всех случаях индивидуальны и предназначены исключительно для своих задач. Создание новых рабочих мест требует дополнительных внутренних и внешних затрат. Следовательно, чтобы определить экономическую жизнеспособность новых коммерческих предприятий, необходимо оценить экономическую жизнеспособность этого типа бизнеса в целом. Ключом к обоснованию экономических показателей любого нового коммерческого предприятия является его результат: текущая чистая стоимость (NPV), которая характеризуется сравнением понесенных затрат с достигнутыми результатами и считается основой успеха уникального дизайн-проекта.

Достижение инноваций требует доступа и объединения гораздо большего количества знаний и возможностей, а также наличие и качество ресурсов, что можно выразить словами «наука и техника». Производство этих знаний, активов является ключевым аспектом инновационного процесса, но оно не происходит в университетах или других исследовательских организациях. Университеты не организованы и не управляются как производители инновации сами по себе – они в первую очередь предназначены для достижения нового понимания природных явлений и технологий: в этой задаче они естественно изобретательны. И наоборот, в современных странах с рыночной экономикой именно фирмы имеют стимулы и структуры управления для инноваций. Их главная цель, как ожидается, будет почти исключительно источниками инноваций. В «царстве инноваций» общественная исследовательская организация никогда не будет больше, чем институт второго ранга.

Таким образом, представляется целесообразным признать достоинства разделения труда между университетами и бизнесом относительно функции производства знаний и распределить инновационную функцию. Однако, как и при любом разделении труда, повышается эффективность различных задач: изобретений с одной стороны и инноваций – с другой.

В связи с растущей важностью научных открытий и инноваций возникает острая необходимость изменения управленческой практики на уровне фирм. Научно-ориентированное открытие и инновации – это и технология для открытия и разработки новых продуктов, и набор управленческих практик организации и мотивации научных работников в компаниях.

Таким образом, научные исследования требуют, чтобы фирмы стали участниками науки, а не просто пользователями научных знаний. Это означает, что разработка и принятие нового управления человеческими ресурсами, практика в фирмах является частью решения для улучшения структурных условий для эффективной передачи знания, хотя ими пренебрегают при обсуждении политики и разработке показателей. Основная причина – отличие нового проекта от инвестиционного, в котором существует общепринятая система оценки прибыли.

Эффективность маркетинговых инноваций: выход на новые рынки, изменение стратегии продвижения и др. – довольно непредсказуема и часто оценивается только в контексте развития общей конкурентоспособности компании. Кроме того, инновационная деятельность происходит в условиях неопределенности и повышенного риска, так как процесс разработки и реализации проекта довольно длительный, а внешняя среда меняется очень быстро. Поэтому экспертам сложно спрогнозировать и оценить конечный результат нововведения на ранней стадии. Не всегда цель компании – получить прибыль в короткие сроки, часто компании преследуют цель создать имидж своей компании, в частности стимулировать продажи основной категории. Можно сделать вывод, что невозможно полностью спрогнозировать методы оценки инновационных проектов для оценки эффективности инновационной деятельности компании.

#### Использованные источники

1. *Андрейчиков А.В., Андрейчикова О.Н.* Стратегический менеджмент в инновационных организациях. Системный анализ и принятие решений. М.: Инфра-М, 2015.
2. *Ансофф И.* Стратегический менеджмент. Классическое издание / науч. ред. А.Н. Петрова; пер. с англ. О. Литун. СПб.: Питер, 2016.
3. *Батурина Н.А.* Теоретические основы инновационного анализа хозяйствующего субъекта // Справочник экономиста. 2018. № 9.
4. *Храмова Н.А.* Инвестиции и инновации: сущность, взаимодействие и роль в воспроизводственном процессе // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2018. № 2(28). С. 120–126.
5. *Храмова Н.А.* Инновационная экономика: учебное пособие. Омск: СИБАДИ, 2019.
6. *Храмова Н.А., Ибрагимова Л.А.* Влияние внедрения инноваций на результаты деятельности транспортного предприятия // Стратегии бизнеса. 2019. № 12. С. 15–18.
7. *Храмова Н.А., Рыбакова К.Б.* Участие вузов в развитии инновационной деятельности // Стратегии бизнеса. 2021. Т. 9. № 7. С. 210–212.
8. *Храмова Н.А., Храмов Р.И.* Основы сущности и управления инновациями на транспорте // Стратегии бизнеса. 2019. № 1(57). С. 3–5.