

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСОБРАЗНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АТП

Н. А. Храмцова, к.э.н., доцент

Н. Э. Рейтер, магистрант

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

Аннотация. В статье рассматривается эффективность инновационных проектов в транспортных предприятиях. Факторы, влияющие на эффективность инновационных проектов. Как инновации способны влиять на качество транспортных услуг, увеличение конкурентоспособности компаний. Также в статье рассматриваются причины низкой инновационной активности в век высоких технологий и оказание помощи государства в инновационном развитии транспортного сегмента экономики.

Ключевые слова: инновации, инновационный проект, инновационные решения, инновационный прорыв, конкурентоспособность, инфраструктура экономики, сегмент рынка.

ECONOMIC FEASIBILITY OF INNOVATION IN THE ACTIVITIES OF THE ATP

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

N. E. Reiter, master's student

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

Abstract. The article discusses the effectiveness of innovative projects in transport enterprises. Factors affecting the effectiveness of innovative projects. How innovation can affect the quality of transport services, increasing the competitiveness of companies. The article also discusses the causes of low innovation activity in the age of high technologies and the provision of state assistance in the innovative development of the transport segment of the economy.

Keywords: innovation, innovative project, innovative solutions, innovation breakthrough, competitiveness, infrastructure of the economy, market segment.

Инновационные решения способны оказать существенное влияние на уменьшение времени ожидания транспортных средств в остановочных пунктах, сокращение интервалов движения транспортных средств на маршрутах, повышение комфортности поездок, оказывают инновации в конструкциях подвижного состава, организации маршрутной инфраструктуры, организации движения и парковки индивидуального легкового транспорта, организации пешеходных зон и полос для проезда на велосипедах.

Инновации, улучшающие качество оказываемых транспортных услуг, осуществляются для повышения конкурентоспособности услуг фирмы перед услугами-заменителями, поэтому нововведения данной группы осуществляются с целью улучшить фактические качественные характеристики перевозочного процесса по отношению к аналогичным перевозкам, производимым конкурентами. Данная группа инноваций влияет непосредственно на потребительские свойства транспортной продукции.

Инновации, отражающиеся на качестве бизнес-процессов организации, имеют задачу повысить конкурентоспособность через увеличение результативности функционирования. Инновации этого типа создают условия для повышения качества транспортной продукции и технологических процессов, сокращают эксплуатационные расходы, повышают инвестиционную привлекательность транспортной отрасли.

Активное использование инноваций изменяет структуру экономики: возникают новые производства, услуги и отрасли, постепенно вытесняя уже существующие; высвобождающаяся часть ресурсов в результате их эффективного использования направляется в другие отрасли и сферы деятельности.

Несмотря на достаточно высокий уровень развития науки России по отдельным ее направлениям и наличие комплекса предприятий с хорошо организованным инновационным производством, во многих отраслях и регионах страны в век инновационных прорывов во всем мире наблюдается медленное продвижение инноваций, вялая динамика их осуществления. Наиболее существенной причиной этого является низкая инновационная активность, нежелание частных инвесторов вкладывать деньги в развитие науки.

Несмотря на высокий уровень доходности инвестиций в инновации, значительно превышающий этот показатель по инвестициям в другие сферы, инновационная деятельность связана с: высоким уровнем риска; большим размером единовременных затрат, в несколько сотен раз превышающим затраты на создание и освоение традиционных технологий; длительным периодом освоения и большим разрывом между периодом вложения денежных средств и получением желаемых результатов.

К другим причинам низкой инновационной активности можно отнести: недостаточное участие государства в финансировании научных исследований; низкий уровень оплаты труда научных сотрудников, отсутствие полноценной правовой защиты интеллектуальной собственности и материального вознаграждения за внедренные инновации; отсутствие централизованной «инновационной среды».

Инновационный потенциал предприятия трактуется сегодня как совокупность материальных, финансовых, трудовых, инфраструктурных, интеллектуальных информационно-коммуникационных ресурсов. Инновационную активность определяют две группы факторов, обеспечивающих конкурентное преимущество предприятия: внутренние и внешние.

При разработке инновационной стратегии, не следует забывать о том, что ее реализация создает особо сложные условия для проектного, корпоративного и финансового управления. К этим условиям прежде всего можно отнести: высокий уровень неопределенности результатов по срокам, затратам, качеству, эффективности и источникам финансирования; повышенные риски инвестиционных проектов; большой поток организационных, методических и других изменений в компании в связи с необходимой ее реструктуризацией; усиление противоречий интересов руководства и персонала компании. Инновационная стратегия, объединяя все этапы жизненного цикла новшества, в полной мере связана с различными видами рисков, а также противоречиями инновационного процесса.

Проблемы финансирования и повышения эффективности инвестиций в инновационные проекты возникают у всех участников инновационного процесса на транспорте. Основными выгодоприобретателями инновационного процесса являются потребители транспортных услуг, в цену которых закладываются затраты на финансирование разработки, внедрения и функционирования инновационных проектов. Активными участниками этого процесса являются предприятия транспорта, организации, занимающиеся разработкой и сопровождением инноваций, а также поставщики материальных, трудовых и финансовых ресурсов, от эффективности работы которых зависят качество и цена транспортных услуг. Эффективность функционирования разнообразных по своей направленности инновационных проектов зависит также и от уровня, глубины проработки и степени их готовности к внедрению.

Не менее важными для эффективного осуществления инноваций на предприятиях транспорта являются уровень подготовленности и мотивированности их персонала. В связи с этим решение проблем ускорения продвижения инноваций в транспортном комплексе связано с совершенствованием учета и анализа влияния их внедрения на все составные элементы этого процесса, и в первую очередь на условия и показатели функционирования предприятий, оказывающих транспортные услуги. В первую очередь это касается финансовых аспектов. Инновационная деятельность требует значительных инвестиционных вложений на осуществление технико-экономических исследований инвестиционных возможностей, бизнес-плана реализации инвестиционного проекта, на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, разработку проектно-сметной документации, выполнение проектно-изыскательских работ, приобретение подвижного состава и оборудования, строительно-монтажных работы и т.п. Привлечение финансовых ресурсов по приемлемой рыночной цене и повышение эффективности их использования будет способствовать расширению источников финансирования инвестиций в осуществление инновационных проектов. Что повлияет на ускорение осуществления инноваций на предприятиях ведущей отрасли социально-производственной инфраструктуры экономики страны. К проблемам обеспечения конкурентоспособности российских предприятий, осуществляющих внутренние и международные перевозки, относятся и вопросы формирования тарифов, в том числе сквозных тарифов при перевозках в смешанном сообщении.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Основным условием эффективного социально-экономического развития страны в XXI веке становится продуманная инновационная политика как на уровне государства, так и на уровне субъектов хозяйствования.

В 2015 году межведомственной комиссией по научно-инновационной политике утверждена Стратегия развития науки и инноваций в Российской Федерации на период до 2020 года. Целью реализации стратегии является формирование сбалансированного сектора исследований и разработок и эффективной инновационной системы, обеспечивающих технологическую модернизацию экономики и повышение ее конкурентоспособности на основе передовых технологий и превращение научного потенциала в один из основных ресурсов устойчивого экономического роста.

С целью повышения инновационной стратегии Российской Федерации до 2020 года применяются следующие основные инструменты государственного стимулирования инновационных процессов:

1. Важнейшие инвестиционные государственные проекты (мегапроекты). Мегапроектом называют комплекс взаимосвязанных по конечной цели, ресурсообеспечению, исполнителям и срокам проведения мероприятий, направленных на достижение необходимого экономического результата, значимого для крупного экономического сектора, достижения остро стоящих социальных целей, связанных с улучшением уровня жизни населения, включающий НИР, ОКР и технологические разработки с целью вывода на рынок продукта, для разработки которого объединяются ресурсы и обеспечивается господдержка.

2. Российский фонд фундаментальных исследований (РФФИ) и Российский гуманитарный научный фонд (РГНФ), которые созданы с целью поддержания инициативы фундаментальных исследований, осуществляемых с целью получения новых научных знаний, применимых при разработке инновационных продуктов и технологий, необходимых для развития экономики страны.

Организации выступают инструментом, объединяющим интересы государства и научного общества, способствуют развитию научного и технического потенциала страны, объединению наиболее активных и продуктивных работников науки с целью решения наиболее перспективных задач, кроме того способствуют ускорению применения результатов фундаментальных исследований в реальной жизни, поскольку фундаментальные исследования являются основой инновационного процесса.

3. Фонд развития малых предприятий, осуществляющих работы в научно-технической сфере. Создан с целью осуществления финансирования малых инновационных предприятий и оказания информационной поддержки организациям, разрабатывающим новые виды наукоемких продуктов и технологий на основе принадлежащей этим компаниям интеллектуальной собственности.

4. Российский фонд технологического развития (РФТР). РФТР способствует объединению собственных средств организаций, стремящихся осуществлять прикладные, коммерчески выгодные исследования, ускорению коммерциализации этих исследований в реальном секторе экономики; развитию технологических основ и проектной документации для производства технической реконструкции промышленных предприятий на новом высокотехнологическом фундаменте, развитию благоприятной инновационной среды.

5. Посевные и стартовые фонды финансовой поддержки инновационных предприятий на ранних стадиях развития. Основной целью образования этих фондов являются оказание финансовой помощи инновационным проектам, находящимся в начале развития, и недавно созданным предприятиям, нуждающимся в финансировании дополнительных исследований или создании опытных прототипов инновационных продуктов, а также для оказания поддержки в области менеджмента, маркетинга и патентной деятельности начинающим фирмам при коммерциализации нововведений на рынке. Посевное финансирование безвозмездно и имеет целью инвестирование в проекты, находящиеся в стадии незавершенных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, для увеличения скорости развития инновационных бизнесов.

6. Венчурные инновационные фонды. Создание фонда поддержки отраслевых венчурных фондов нацелено на усиление развития венчурного инвестирования и популяризацию венчурного финансирования. Венчурные фонды – важные финансовые институты при выводе инновационных продуктов на рынок, однако в нашей стране в настоящее время венчурное финансирование не получило должного распространения, поскольку государство не готово брать на себя реальные риски, а также по причине отсутствия мотивации в осуществлении инвестирования в высокорисковые проекты, которые не выглядят так надежно, как инвестирование в сырьевые отрасли. Венчурные инновационные фонды участвуют на долевой основе в капитале создаваемых отраслевых венчурных фондов.

Основной задачей государственной политики при развитии инноваций является создание благоприятной инфраструктуры для коммерциализации нововведений в интересах повышения эффективности национальной экономики, повышение уровня жизни в стране, развитие фундаментальной науки, образования, культуры, обеспечение безопасности по средствам налаживания партнерства между государством и предпринимательским сектором на основе взаимовыгодного сотрудничества.

Для достижения целей государственной политики по развитию инновационной отрасли в стране необходимо:

- обеспечить нормативное и правовое регулирование при осуществлении инновационных проектов;
- достигнуть оптимального сочетания способов государственного стимулирования и рыночного механизма осуществления новаторской деятельности;
- создать почву для развития трудового потенциала научных кадров;
- усилить госрегулирование и стимулирование НИОКР;
- способствовать развитию инновационных технологий в области бережливого природопользования и снижения затрат предприятий;
- содействовать научному партнерству образовательной и производственной деятельности с целью увеличения конкурентного потенциала экономики страны;
- принять меры для улучшения результативности государственного и частного партнерства;
- мотивировать иностранных инвесторов на финансирование наукоемких высокотехнологичных отраслей экономики России.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Матвиенко Г. С.* Проблемы в области инноваций и пути их решения в России/Г. С. Матвиенко, Н. А. Храмцова // *Фундаментальные и прикладные науки – основа современной инновационной системы: материалы Междунар. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых/СибАДИ.* – Омск: СибАДИ, 2015. – С. 324 – 330.
2. *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.
3. *Храмцова Н. А.* Экономическая целесообразность внедрения транспортной инновации в области газомоторного топлива/Н. А. Храмцова // *Стратегии бизнеса.* – 2017. – № 11 (43). – С. 3 – 10.
4. *Храмцова Н. А.* Экономические проблемы транспорта в России/Н. А. Храмцова, Ю. И. Тихомирова // *Наука XXI века: опыт прошлого – взгляд в будущее. Материалы Международной научно-практической конференции (г. Омск, 25 апреля 2016 г.).* – Омск: СибАДИ, 2016. – С. 678 – 682.
5. *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.
6. *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.
7. *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.
8. *Храмцова Н. А.* Инновационное развитие транспортной отрасли Российской Федерации/Н. А. Храмцова, К. К. Еремин // *Актуальные вопросы развития современного общества: Сборник научных статей 6-й Международной научно-практической конференции (г. Курск, 22 апреля 2016 года).* – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2016 – С. 330 – 332.
9. *Рейтер Н. Э.* Инновационная деятельность на предприятиях автотранспорта/Н. Э. Рейтер, Н. А. Храмцова // *Архитектура, строительство, транспорт: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (к 85-летию ФГБОУ ВПО «СибАДИ»), 2 – 3 декабря 2015 г./СибАДИ.* – Омск: СибАДИ, 2015. – С. 1460 – 1465.
10. *Храмцова Н. А.* Развитие инновационной деятельности на АТП/Н. А. Храмцова, М. В. Богверадзе, М. В. Громыко // *Ориентированные фундаментальные и прикладные исследования – основа модернизации и инновационного развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплексов России: материалы Междунар. 66-й науч.-практ. конф. ФГБОУ ВПО «СибАДИ»: в 2-х кн./СибАДИ.* – Омск: СибАДИ, 2012. – Кн. 2. – С. 390 – 393
11. *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
12. *Храмцова Н. А.* Основы развития автомобильной отрасли/Н. А. Храмцова // *Актуальные проблемы современной науки.* – 2017. – № 6 (97). – С. 227 – 229