

УДК 656.13.08**АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИННОВАЦИЙ НА
ТРАНСПОРТЕ**

Анохина Е.И., студент гр. ОДб-151, III курс

Столярова А. П., студент гр. УКб-161, II курс

Научный руководитель: Стенина Н. А., к.т.н., доцент
Кузбасский государственный технический университет
имени Т. Ф. Горбачева
г. Кемерово

Современное общество во многих странах в начале XXI века представляет собой чрезвычайно динамическую среду, которая постоянно и очень быстро меняется. Такое состояние общества явилось результатом научно-технических революций, которые стали происходить после второй мировой войны, с начала пятидесятых годов двадцатого века. Накопление новых знаний привело к бурному развитию технологий, которые, в свою очередь, рождали новые отрасли науки и техники, быстро находящие применение в отраслях экономики. Многие страны мира стали строить экономику и связывать дальнейшее своё развитие именно с новыми открытиями и изобретениями. Такой процесс принял лавинообразный характер. Инновационные процессы стали определяющими в развитии любой страны [1].

В настоящее время создание в России национальной инновационной инфраструктуры является ключевой задачей не только для научно-технической сферы, но и для повышения конкурентоспособности отечественной экономики. Коммерциализация технологий является частью целостного механизма создания и реализации нововведений в рамках национальной инновационной инфраструктуры. В данной работе мы рассмотрим понятие и задачи инновационной инфраструктуры, элементов инновационной инфраструктуры РФ, а также укажем цели и задачи инновационной стратегии РФ до 2020 г., включая инновационный вариант развития транспортной системы.

Под инновационной инфраструктурой понимают совокупность организаций, способствующих реализации инновационных проектов, включая предоставление управленческих, материально-технических, финансовых, информационных, кадровых, консультативных и организационных услуг.

Инновационная инфраструктура является связующим звеном между результатами научных исследований и рынком, государством и предпринимательским сектором экономики [2].

Задачи инновационной инфраструктуры выражаются в следующем:

- отбор проектов на основе системы объективной экспертизы;
- создание благоприятных стартовых условий для развития малых инновационных технологически ориентированных фирм;
- поддержка механизмов взаимодействия с крупными центрами;

- формирование материально–технической базы для создания и развития малых инновационных фирм;
- создание информационных сетей обеспечивающих развитие малых фирм, возможность их подключения к международным сетям;
- обучение предпринимательству в научно–технической сфере [3].

Инновационное развитие экономики России является основным приоритетом современной экономики. Это стимул для таких форм деловой активности, которые поддерживают в обществе систему новейших факторов производства, основными из которых являются интеллектуальный капитал. Ключевыми элементами инновационной инфраструктуры являются:

- технопарковые структуры: научные парки, технологические и исследовательские центры; инновационные, инновационно–технологические и бизнес–инновационные центры; центры трансферта технологий; инкубаторы бизнеса и инкубаторы технологий; виртуальные инкубаторы; технополисы и др.
- информационно–технологические системы: базы научной и технологической информации, технико–юридической и технико–экономической информации, другие базы данных.

а) Информационно–технологические системы

Эти системы основаны на базах данных, содержащих самую разнообразную информацию о субъектах и результатах инновационной деятельности.

Примерами успешного функционирования этого элемента инновационной инфраструктуры являются информационно–технологические системы ARIST, CORDIS, EPIPOS, поддерживаемые странами ЕС.

б) Технопарковые структуры

Можно выделить основные три группа технопарковых структур: инкубаторы, технопарки, технополисы.

Инкубаторы – это многофункциональные комплексы, предоставляющие разнообразные услуги новым инновационным фирмам, находящимся на стадии возникновения и становления.

Под технопарком подразумевается компактно расположенный комплекс, функционирование которого основано на коммерциализации научно–технической деятельности и ускорения продвижения новшеств в сферу материального производств.

Технополис, который нередко называют также научным городом или наукоградом, «городом мозгов», представляет собой крупный современный научно–промышленный комплекс, включающий университет или другие вузы, научно–исследовательские институты, а также жилые районы, оснащенные культурной и рекреационной инфраструктурой.

Рассмотрим инновационный вариант развития транспортной системы. Реализация Транспортной стратегии будет проходить в два этапа:

первый этап (до 2020 года) – завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и устранение «узких мест» и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;

второй этап (2021–2030 годы) – интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития Российской Федерации [4].

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения России.

Отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы, роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;

возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

повышение потребности экономики и населения в услугах по скоростным перевозкам грузов (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки), скоростным и высокоскоростным перевозкам пассажиров (с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

При реализации этого варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст импульс развитию г.Томска, Новосибирска, Красноярска и Иркутска, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с созданием сети конкурентоспособных инновационных кластеров, новых региональных центров экономического развития в Поволжье, на Дальнем Востоке и юге России, преодолением отставания депрессивных регионов, развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье, Алтае, Байкале, Камчатке и в районах Севера.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко – и среднетехнологичных производств.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно: транспортная мобильность населения будет расти опережающими темпами по сравнению с ростом внутреннего валового продукта и составит в 2030 году 15,5 тысяч пасс.-км на 1 человека (223 % к уровню 2011 года);

повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны. Доля транспорта в структуре добавленной стоимости сократится с 6,2 % в 2010 году до 4-4,5 % внутреннего валового продукта в 2030 году, что означает относительное снижение транспортных издержек;

рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» до 2020 года, обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития страны.

Важной тенденцией является глобализация экономики и вступление России во Всемирную торговую организацию. Этот фактор вызывает усиление международной и внутриотраслевой конкуренции, что требует повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

Учитывая эти факторы и современное состояние российской транспортной системы, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста национальной экономики.

В заключение следует отметить, что инновационная инфраструктура – это множество субъектов инновационной деятельности, выполняющих функции обслуживания и содействия инновационным процессам. В качестве наиболее актуальных задач развития инновационной инфраструктуры во многих странах в настоящее время рассматриваются: развитие производственно-технологической, информационной экспертно-консалтинговой и образовательной инфраструктуры инновационной деятельности; образование финансовых институтов, обеспечивающих непрерывность финансирования инновационных проектов на всех стадиях инновационного цикла; содействие развитию кооперационных связей между субъектами инновационной системы [5].

Россия ставит перед собой сложные, но достижимые цели долгосрочного развития, заключающиеся в обеспечении высокого уровня благосостояния населения и закрепления геополитической роли страны как одного из лидеров, определяющих мировую политическую повестку дня. Единственно возможным способом достижения этих целей является переход экономики на инновационную социальную ориентированную модель развития. Сложная экономическая ситуация в краткосрочной перспективе не означает необходимости пересмотра целей долгосрочного развития, а обуславливает повышение требований к темпу и качеству экономического развития в период до 2020 года.

Основные направления совершенствования российской инновационной инфраструктуры определены в стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 года «Инновационная Россия – 2020».

Цель стратегии – перевод к 2020 году экономики России на инновационный путь развития.

Основные направления инновации на транспорте определены в стратегии инновационного развития РФ. Это обеспечение приоритетности финансирования инженерной, транспортной инфраструктуры и строительства в целях развития инновационного сектора в регионах – инновационных лидерах при формировании и корректировке федеральных целевых программ и непрограммной части федеральной адресной инвестиционной программы.

Переход на экологически чистые технологии, совместное использование автомобилей – каршеринг (вид краткосрочной аренды автомобиля с поминутной или почасовой оплатой, обычно используемый для коротких внутригородских поездок). Максимальная локализация производства компонентов для автотранспортных средств, производимых на территории Российской Федерации, и повышение их экспортного потенциала. Развитие инфраструктуры проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию новых автотранспортных средств, автомобильных компонентов и технологий мирового уровня конкурентоспособности.

Список литературы:

1. Миротин Л. Б. Логистика: общественный пассажирский транспорт / Миротин Л. Б. – М.: Экзамен, 2013. – 224 с.
2. Жариков В. В. Управление инновационными процессами: учебное пособие. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. Ун-та, – 180 с., 2009 г.
3. Лемех В. Инновации в транспорте // ДокМед. – 2014. – №10. – С.15–17
4. Минккинен П. Разработка новых комплексных услуг и передовых транспортных продуктов // Инновации транспорта. – 2014. – №4. – С.24–26
5. Молчанова О. П. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов / Молчанова О. П., Абрамешин А. Е., Воронина Т. П., Тихонова Е. А. – М.: Вита-Пресс, 2001. – 272 с.