

УДК 338.012

Проблемы и пути стимулирования инновационной активности дорожно-строительных предприятий (на примере Республики Татарстан)**Боровских О.Н.**

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и предпринимательства в строительстве
Казанского государственного архитектурно-строительного университета

Кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры
экономики и предпринимательства в строительстве
Казанского государственного архитектурно-строительного университета

**Козлова Е.В.**

Инновации являются одним из важнейших инструментов приобретения и сохранения конкурентных преимуществ и элементов эффективной стратегии. Отраслевая специфика не позволяет применять универсальные принципы оптимизации инновационной деятельности. Рассмотрено влияние внешних и внутренних факторов на инновационные процессы в дорожном строительстве и выявлены проблемы, препятствующие активному инновационному развитию. Предложены способы стимулирования инновационной активности в дорожном хозяйстве с использованием системы долгосрочных контрактов.

Ключевые слова: инновации, инновационная активность, инновационная стратегия, дорожное строительство.

В современных условиях все большее значение для экономического развития страны и успешной финансово-хозяйственной деятельности организаций начали приобретать инновации и инновационная деятельность. Они являются одними из важных инструментов приобретения и сохранения конкурентных преимуществ, а также одним из элементов эффективной стратегии.

Сущность инновационной стратегии заключается в системе действий, нацеленных на достижение основополагающей инновационной цели организации, с применением научно-технических разработок в соответствии со сложившимися социально-хозяйственными тенденциями.

В отличие от традиционной стратегии развития инновационная стратегия предприятия обладает рядом особенностей. Во-первых, разработка и внедре-

ние новшеств должны происходить во всех сферах деятельности предприятия: производство, финансы, маркетинг, персонал, организационное управление. Во-вторых, инновационная стратегия требует привлечения значительных инвестиций вследствие высокой стоимости нововведений. В-третьих, стратегия требует многоуровневой реализации – на корпоративном и функциональном уровнях. В-четвертых, высокий уровень риска при внедрении инноваций. В-пятых, необходимо присутствие у предприятия достаточно высокого внутреннего потенциала.

К инновационным стратегиям относятся применение новых методов НИОКР, методов организации управления, производства, маркетинга, переход на новые организационные структуры, использование новых видов ресурсов или улучшение технологий использования традиционных.

Следует также иметь в виду, что инновационные процессы в разных сферах народного хозяйства существенно отличаются. Причина этого состоит в том, что разные отрасли экономики имеют различные типы и уровни технологии. Для них характерен также специфический тип производственных задач и, следовательно, различающийся характер новых решений. Следовательно, не может быть универсального принципа или правила оптимизации инновационной деятельности.

Безусловно, инновации важны для всех секторов экономики, но в социально-значимых отраслях, таких как дорожное строительство, отсутствие инновационной активности отражается на всех субъектах хозяйственной деятельности.

Инновации в дорожном строительстве представляют собой внедрение новых или усовершенствованных решений в технику, организацию, общественную жизнь на уровне отрасли, территории или предприятия.

При оценке эффективности и планировании освоения инноваций необходимо учитывать специфические особенности дорожного хозяйства, к основным из которых следует отнести:

1) высокую социально-экономическую значимость инновационных проектов в дорожном хозяйстве, предусматривающую наряду с прямыми производственными эффектами также и косвенные – транспортные и внутритранспортные. При оценке эффективности инноваций нельзя игнорировать косвенные эффекты: величина средств, затраченных на простое и расширенное воспроизводство автомобильных дорог, не может служить главным критерием эффективности инноваций – не менее важны показатели уровня развития и транспортно-эксплуатационного состояния дорог;

2) наличие в дорожном хозяйстве предприятий с государственной и негосударственной формой собственности. Государственные предприятия осуществляют свою инновационную деятельность непосредственно под руководством федерального или территориального органа управления дорожным хозяйством, негосударственные предприятия организационно не подчинены

государственным органам управления – поэтому их инновационная политика может не совпадать с установочными заданиями по освоению инноваций этих органов управления;

3) многообразие форм эффективности инноваций, что обуславливает целесообразность группировки отдельных видов инновационных мероприятий по методам расчета эффективности использования;

4) низкая рентабельность деятельности дорожных организаций (как государственных, так и негосударственных), в связи с этим для осуществления инновационных проектов необходимо привлечение дополнительных ресурсов.

На основании этого можно сделать вывод о том, что проведение исследований в данной области предусматривает обоснованное и детальное определение основных видов социально-экономических эффектов от освоения инноваций в дорожных организациях. С этой целью проведена классификация инновационных продуктов дорожного хозяйства по форме проявления их социально-экономической эффективности (рис. 1) и определены виды общественных эффектов, обязательно учитываемых при оценке эффективности инновационных мероприятий. К основным из них можно отнести:

1) эффект от снижения затрат на перевозку грузов и пассажиров в результате улучшения дорожных условий;

2) эффект от сокращения капитальных вложений в автомобильный транспорт, в связи с уменьшением времени доставки грузов и пассажиров;

3) эффект снижения потерь от пребывания в пути пассажиров;

4) эффект от сокращения количества дорожно-транспортных происшествий.

Специфика дорожного строительства определяет характер инновационного развития отрасли.

На инновационную активность дорожного предприятия влияет система внешних и внутренних



Рис. 1. Классификация основных направлений технического прогресса в дорожном хозяйстве

факторов (рис. 2). Поэтому при рассмотрении процессов реализации инновационных стратегий на предприятиях дорожного строительства необходимо учитывать наличие проблем как внутреннего, так и внешнего характера.

К числу внутренних проблем, характеризующих низкую инновационную активность предприятия можно отнести:

- 1) низкий уровень как собственных, так и привлеченных средств на внедрение инноваций;
- 2) недостаток квалифицированного персонала;
- 3) отсутствие достаточного объема информации о новых технологиях;
- 4) несовершенство корпоративных систем управления, в большинстве случаев не создающих предпосылок к внедрению инноваций;
- 5) отсутствие у заказчика и исполнителя экономического стимула к применению инноваций с целью снижения цены эксплуатации дороги.

К внешним причинам, препятствующим инновационному развитию предприятия, следует отнести:

- 1) исторически сложившийся приоритет затратного подхода к формированию стоимости конечного продукта;
- 2) длинная цепочка участников строительного процесса от заказчика к потребителю, что увеличивает стоимость конечной продукции в разы;
- 3) отсутствие формализованных требований к качеству строящихся дорог со стороны заказчика в части использования инноваций;
- 4) недостаточная проработанность нормативно-законодательной базы по вопросам инноваций, что создает административные преграды их внедрения;
- 5) низкая эффективность механизма распространения положительного опыта внедрения инноваций между субъектами РФ;
- 6) сложность и длительность процесса раз-

работки критериев оценки результатов внедрения инноваций (введение новых ТУ, ГОСТов и других стандартов качества).

Проанализировать инновационное развитие предприятия можно в процессе исследования интеллектуальных, имущественных, продуктовых и инвестиционных ресурсов с использованием показателей инновационной активности. Данные коэффициенты должны стремиться к максимуму.

В ходе исследования были рассчитаны коэффициенты инновационной активности ОАО «Тат-автодор» – крупнейшего дорожно-строительного предприятия Республики Татарстан. Соответствующие коэффициенты за 2009 год приведены в таблице 1.

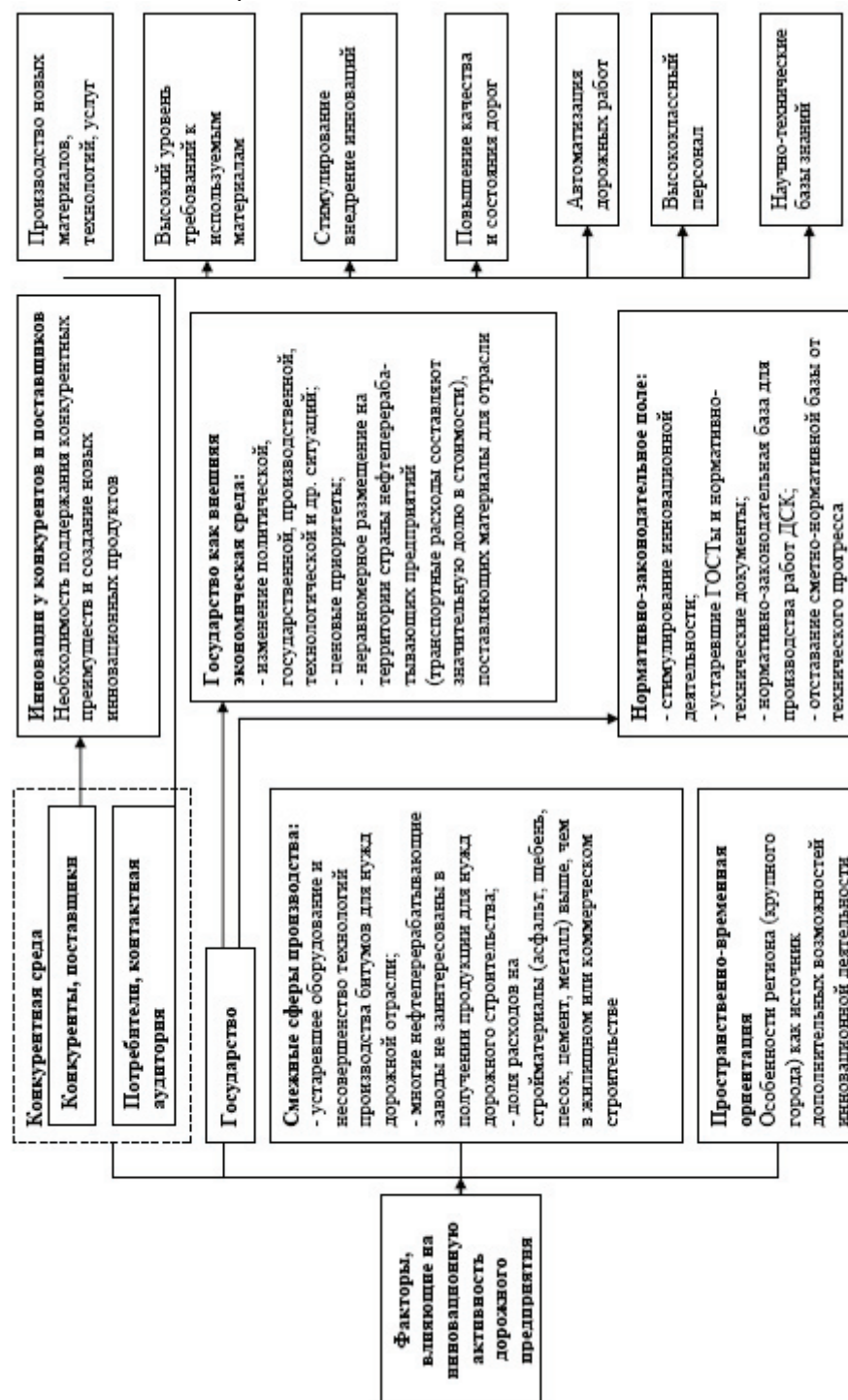


Рис. 2. Система внешних и внутренних факторов, влияющих на инновационную активность дорожного предприятия

**Значение коэффициентов
для ОАО «Татавтодор» за 2009 год**

Наименование коэффициента	Коэффициенты инновационной активности
1. Коэффициент обеспеченности интеллектуальной собственностью:	0,00018
2. Коэффициент освоения новой техники:	0,81
3. Коэффициент внедрения новой продукции:	0,00003
4. Коэффициент инновационного роста:	0
5. Коэффициент творческой активности коллектива:	0
6. Коэффициент инновационности:	0

По совокупности рассчитанных коэффициентов можно судить о том, что предприятие находится на низком уровне инновационной активности, так как большинство коэффициентов равны нулю. К сожалению, подобная ситуация типична для отрасли.

Проблема низкого уровня инновационной активности предприятий требует комплексного подхода и тщательной проработки с учетом отраслевой специфики.

Одним из способов стимулирования инновационного процесса в дорожном хозяйстве может послужить переход к системе долгосрочных контрактов, предусматривающих не только проектирование и строительство объектов инфраструктуры, но и их дальнейшую эксплуатацию и извлечение прибыли в течение определенного срока.

В контракте, ориентированном на показатели качественного состояния дороги, заказчик не устанавливает требования по объемам, технологиям или материалам. Вместо этого в контракте устанавливаются показатели транспортно-эксплуатационного состояния дорожного объекта, которые должны быть достигнуты подрядчиком в ходе проведения дорожных работ и затем поддерживаться в течение

Таблица 1

срока действия контракта. Заказчик осуществляет периодический мониторинг состояния автомобильной дороги по нормативным показателям транспортно-эксплуатационного состояния, заданным в контракте, а оплата работ подрядчика напрямую связана с выполнением им требований по достижению этих показателей. Таким образом, подрядчик становится заинтересованным в снижении общих расходов за весь срок контракта. Это является для него мощным стимулом к применению более долговечных материалов, ресурсосберегающих технологий, к качественному выполнению работ с целью снижения затрат на последующие ремонты дороги.

В целом, для развития дорожной отрасли необходимо обеспечить переход к инновационному развитию, что невозможно без создания на государственном уровне инвестиционного климата, благоприятного для активного инновационного развития предприятий, корпораций и целых отраслей народного хозяйства, а также без привлечения частных инвестиций на основе принципов государственно-частного партнерства.

Литература:

1. Инновационный менеджмент: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Р.А. Фатхутдинов. – СПб.: Питер, 2008. – 448 с.
2. Брехман А., Ильина О., Вдовин Е. Приоритеты развития дорожной отрасли // Top Builder. – 2009. – № 3. – С. 89-90.

Problems and Ways of Promotion of Innovative Activities of Road-building Enterprises as Exemplified by the Republic of Tatarstan

O. Borovskih, E. Kozlova

Kazan State University of Architecture and Engineering

Innovations are one of the main tools of obtaining and preserving the competitive advantages and elements of efficient strategy. Special character of the branch does not allow introducing universal principles of innovative activities optimization. The authors of the article study the impact of external and internal factors on innovative processes in road building, and reveal the problems preventing efficient innovative development. The authors suggest the ways of stimulating innovative activities in the road-building enterprise with the help of long-term contracts system.

Key words: innovations, innovative activities, innovative strategies, road building.