

Инновации — определяющий вектор развития транспорта

А. С. МИШАРИН, докт. техн. наук, президент Российской академии транспорта

В условиях преодоления последствий глобального экономического кризиса развитие транспорта и транспортной инфраструктуры становится приоритетным направлением внутренней политики многих государств с развитой и развивающейся экономикой.



Для Российской Федерации, как неоднократно отмечалось руководителями государства, транспортный комплекс, определяющий доступность территорий, скорость доставки пассажиров и грузов и в существенной степени влияющий на макроэкономические издержки, является одной из важнейших отраслей, способных повысить конкурентоспособность экономики Российской Федерации.

Роль транспортного комплекса как локомотива национальной экономики обеспечивается за счет многих факторов, в том числе за счет снижения временных затрат на перевозки, снижения уровня аварийности и транспортной составляющей в конечной цене продукции, мультипликативного эффекта от развития транспортной инфраструктуры. Кроме того, транспорт, обеспечивая связанность и доступность регионов Российской Федерации, в значительной мере определяет уровень безопасности жизнедеятельности и обороноспособности страны, а также способствует активизации экономической деятельности, повышению ценности земельных ресурсов и росту инвестиционного потенциала регионов России.

По данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, по итогам 2008 г. вклад отраслей транспорта и связи в ВВП страны составил 8,2%. В отраслях транспортного комплекса занято более 6% от общей среднегодовой численности работников, занятых в экономике. Доля транспорта в объеме инвестиций в основную капитал отраслей экономики составляет около 17%. На транспорт приходится примерно 19% стоимости основных фондов.

Транспорт является крупнейшим потребителем инноваций отраслей и способен вывести отрасли транспортного машиностроения, производства строительных материалов и оборудования на новый технологический уровень за счет спроса на современные транспортные средства, технологии и материалы. Так, по данным Росстата, в 2008 г. спрос на продукцию отраслей транспортного машиностроения составил около 45 тыс. железнодорожных вагонов, почти 4 миллиона автотранспортных средств, более 130 пассажирских самолетов. Более половины парка автотранспорта, закупленного транспортными предприятиями России в 2008 г., составили автомобили иностранного производства, доля воздушных судов иностранного производства в общем объеме закупок за тот же период

составила 75%. А ведь российская школа самолетостроения на протяжении почти ста лет является одной из самых уважаемых в мире!

В среднесрочной перспективе запросы транспорта на инновационные продукты многократно увеличатся, прежде всего за счет создания на территории Российской Федерации принципиально нового вида транспорта — высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Для этого вида транспорта потребуются отдельные решения по всем звеньям технологической цепи, включая новейшие методы проектирования на основе спутниковых технологий, решение технических и технологических задач, в том числе задач по разработке и производству технических средств нового поколения, причем как для инфраструктуры, так и для подвижного состава. Отдельный блок вопросов связан с необходимостью разработки нормативной базы с учетом мирового опыта проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта. Следует сказать, что несмотря на некоторые имеющиеся российские разработки, в том числе элементы системы управления движением ВСМ, в общем в этом виде транспорта отечественная наука пока практически отсутствует.

Такая зависимость российской транспортной системы от иностранных производителей не может не вызывать серьезной озабоченности. В своей статье «Россия, вперед!» Президент Рос-





сийской Федерации Д. А. Медведев определяет необходимость инновационного развития экономики страны в качестве первоочередной задачи государства. При этом очевидно, что с учетом текущего состояния российской науки поставленная Президентом России задача является комплексной, чрезвычайно сложной, но безусловно решаемой.

Один из базовых законов экономики предусматривает наличие баланса между спросом и предложением. Но даже поверхностный анализ показывает низкий уровень спроса на инновации в транспортном комплексе России. Обусловлено это тем, что практически в каждом сегменте инновационного процесса, будь-то государственное регулирование инновационного процесса, планирование и выполнение научно-исследовательских работ, реализация образовательных программ и развитие системы подготовки кадров, непосредственно процесс проектирования и опытно-конструкторских разработок, этап внедрения опытных образцов в производство, этап регистрации результатов интеллектуальной собственности, имеется целый комплекс сложных и пока не решенных проблем. К ним относятся и отсутствие

развитой нормативно-правовой базы для осуществления инновационной деятельности, а также действенных мер ее государственной поддержки, и неэффективность существующей системы государственных закупок, которая не направлена на стимулирование инновационной деятельности, и неэффективное налоговое администрирование внедрения инноваций, и недостаточность мер поддержки фундаментальных и прикладных исследований, развития научных и образовательных организаций, а также конкретных программ, связанных с доведением интеллектуальной собственности до новых коммерческих продуктов в России, и низкая мотивация государственных заказчиков на применение инновационных технологий, например, в дорожном и транспортном строительстве.

Однако проблема не ограничивается низким уровнем спроса на инновационные продукты на транспорте. Современное состояние транспортной науки также далеко от того уровня, который требуется сегодня для осуществления технологического прорыва и не может обеспечить транспорт и транспортное машиностроение адекватным предложением. В период с 1990 по 2008 год

численность занятых исследованиями и разработками в транспортной сфере снизилась более чем на 60%, лабораторно-производственная база многих научных организаций и вузов морально и физически устарела и не отвечает современным требованиям. Очевидно, что неразвитость инновационной инфраструктуры существенно сдерживает процесс перехода от фундаментальных исследований через НИОКР к практическим разработкам и их последующему включению в коммерческий оборот.

Таким образом, сегодня мы столкнулись с ситуацией, при которой инновационное развитие транспорта и транспортного машиностроения одновременно сдерживается как недостаточным спросом на высокие технологии, так и низким уровнем предложения со стороны отечественной науки. Поэтому для решения задач, обозначенных Президентом и Правительством Российской Федерации по технологическому перевооружению транспортной отрасли и выводу ее на качественно новый уровень, всем без исключения участникам этого процесса предстоит большая и кропотливая работа, нацеленная на конечный результат.