

Крегель Д.А.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ МЕХАНИЗМЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье рассматриваются государственные механизмы стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте. Значимость железнодорожной отрасли и приоритетная роль компаний с государственным участием в ее развитии определяет повышенную роль государства в формировании механизмов стимулирования инновационной деятельности на транспорте. Рассмотрены основные факторы, с которыми связана эволюция механизмов стимулирования инновационной деятельности; представлена классификация механизмов стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте. Также выделены основные задачи государства по стимулированию деятельности в сфере инноваций. Автором сделан вывод о необходимости совершенствования деятельности государственных органов власти в сфере стимулирования научно-исследовательской и инновационной деятельности на всех уровнях власти.

Ключевые слова: транспорт, инновации, стимулирование, государство, научная деятельность.

Kregel Dmitrij

STATE MECHANISMS FOR THE IMPROVEMENT OF INNOVATIVE ACTIVITY ON RAILWAY TRANSPORT

Abstract. The article deals with the state mechanisms of stimulating innovative activity in railway transport. The importance of the railway industry and the priority role of companies with state participation in its development determines the increased role of the state in the formation of mechanisms to stimulate innovation in transport. The article considers the main factors that are associated with the evolution of incentive mechanisms for innovation; the classification of incentive mechanisms for innovative activities in rail transport is presented. The main tasks of the state on stimulating activity in the sphere of innovations are also highlighted. The author made a conclusion on the need to improve the activities of state authorities in the sphere of stimulating research and innovation activities at all levels of government.

Keywords: transport, innovation, stimulation, state, scientific activity.

Значимость железнодорожной отрасли и приоритетная роль компаний с государственным участием в ее развитии определяет повышенную роль государства в формировании механизмов стимулирования инновационной деятельности на транспорте. Кроме этого, инновации на железнодорожном транспорте отличаются долгими сроками окупаемости, высокой емкостью инвестиций и прочими высокими рисками.

Уровень инновационной активности на железнодорожном транспорте, ввиду его значимости, имеет исключительное значение для модернизации экономики России, перехода на инновационное развитие, реализации задач импортозамещения. Состояние и качество работы железнодорожного транспорта, скорость и качественные показатели грузо- и пассажироперевозок, прямо влияют на степень мобильности граждан, материальных потоков в стране и, как следствие, темпы и интенсивность ее развития. Сегодня, как никогда, железнодорожный транспорт нуждается в использовании механизмов, способных обеспечить его интенсивное развитие взамен уже не конкурентоспособным механизмам экстенсивного развития. Состояние железнодорожного транспорта в последние годы является одним из факторов, сдерживающих развитие транзитного потенциала России и, таким образом, препятствующим возможности получения новых источников доходов государственного бюджета.

В настоящее время в России основную роль в стимулировании инновационной деятельности играет государство. Это связано со следующими основными причинами:

- рынок самостоятельно не может обеспечить непрерывное функционирование инновационной деятельности и создать необходимые для этого условия (необходимо ресурсное обеспечение);
- большинство компаний не располагают необходимыми финансовыми средствами для деятельности в сфере инноваций;
- повышение затрат для осуществления инновационной деятельности, что делает невозможным для многих компаний-производителей осуществлять инновационную деятельность;
- для взаимодействия различных субъектов требуется координатор, которым в данном случае выступает государство.

Поскольку инновационное развитие как основной вектор государственной экономической политики обозначился относительно не так давно, то разработка и применение механизмов стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте России также имеют недолгую историю. Эволюция используемых в России механизмов стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте связана со следующими факторами.

Первый фактор - это развитие общегосударственных приоритетов инновационной деятельности, установленных в основных законодательных актах, программах и стратегических документах. К примеру, в одном из первых законодательных актов, регулирующих общие вопросы инновационного развития – Федеральном законе от 23.08.1996 г. № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике» – впервые выделены базовые механизмы стимулирования инновационного развития предприятий, представленные в виде форм государственной поддержки инновационной деятельности, в том числе [1]:

- предоставление льгот по уплате налогов, сборов, таможенных платежей;
- предоставление информационно-консультационной поддержки предприятиям, занятым в инновационной деятельности;
- формирование спроса на инновационную продукцию;
- прямое финансовое обеспечение (предоставление субсидий, грантов, кредитов, займов, гарантий, взносов в уставной капитал);
- принятие государственных программ;
- поддержка экспорта;
- развитие инновационной инфраструктуры.

Большая часть из приведенных механизмов сегодня используется и в стимулировании инновационной деятельности на железнодорожном транспорте.

В дальнейшем органами государственной власти активно расширялись применяемые механизмы, что нашло отражение в следующих официальных документах:

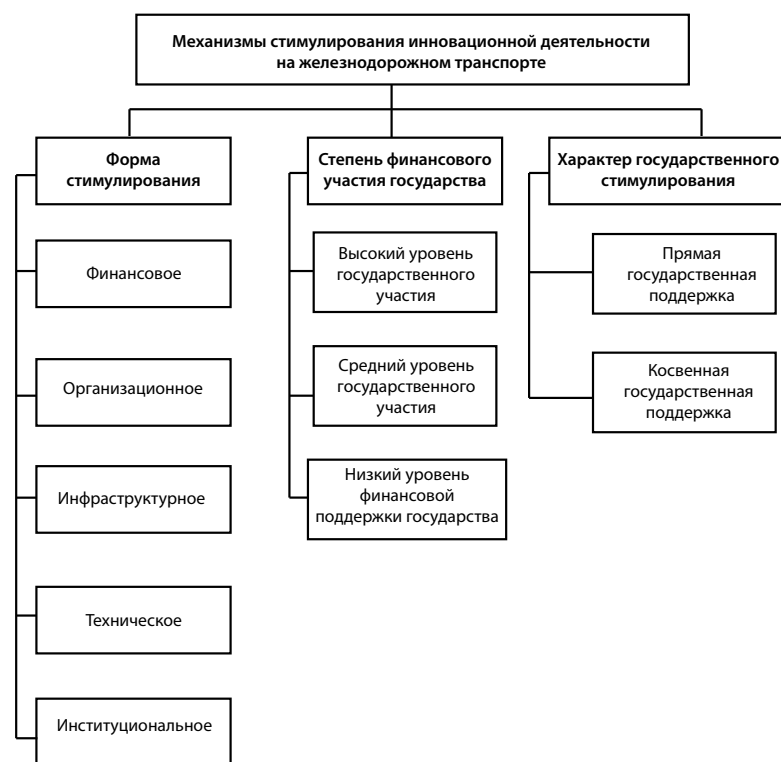
- Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации (далее – РФ) до 2035 г., утвержденная Указом Президента РФ от 01.12.2016 г. № 642 [2].
- Государственная программа «Экономическое развитие и инновационная экономика», утвержденная Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 № 316 [3].
- Государственная программа «Развитие науки и технологий» до 2020 г. утвержденная Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 301 [4].
- Стратегия инновационного развития России до 2020 г., утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 08.12.2011 № 2227-р [5].
- Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 г., утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р [7].

Другим фактором, повлиявшим на особенности эволюции применяемых на государственном уровне механизмов стимулирования инновационной деятельности в сфере железнодорожного транспорта, стала доступность (или ограничения по доступу) к финансированию. Как известно, увеличение котировок цен на экспортное сырье вплоть до 2008 г. стало основной причиной роста доходов государственного бюджета и возможности разработки обеспеченных государственным финансированием программ, включающих, в том числе механизмы финансирования инновационной деятельности для предприятий железнодорожного транспорта. Так, если до середины 2000-х гг. поддержка инновационной деятельности (в основном, научно-технической) в сфере железнодорожного

транспорта характеризовалась дискретностью, бессистемностью, низкими объемами финансирования и отсутствием явно выраженной конечной целевой направленности, то начиная с 2006 г., с принятием ряда концептуальных, стратегических документов общезаконодательной и отраслевой значимости, произошли качественные изменения в применении механизмов поддержки инновационной деятельности на железнодорожном транспорте России. Так, более осмысленной и системной становится практика налогового стимулирования инновационной деятельности (вводятся, в частности, такие меры как использование амортизационной премии, снижение сроков списания затрат на научно-исследовательские работы и др.). Кроме этого, начиная с 2007-2008 гг. происходит активное развитие институтов поддержки инновационной деятельности: финансовых, кредитных, инновационно-ориентированных. Развиваются объекты национальной системы инноваций, вводятся новые объекты инновационной инфраструктуры: технологические платформы, технопарки, инновационные кластеры, технико-внедренческие зоны и др.

К факторам, обусловившим активное применение тех или иных механизмов стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте в России, можно также отнести опыт использования органами государственной власти и крупнейшими инновационными предприятиями конкретных механизмов. Со временем практического внедрения механизмов стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте выявлены отдельные недостатки, а также возможность и целесообразность дальнейшего использования. В каких-то случаях такие процессы имели естественный характер – когда участники инновационной деятельности сами постепенно отказывались от использования таких механизмов ввиду их низкой эффективности. В других случаях, когда использование механизмов имело обязательный характер, они отменялись органами государственной власти.

Механизмы стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте представлены на рисунке 1.



Составлено автором по материалам исследования

Рис. 1. Механизмы стимулирования инновационной деятельности на железнодорожном транспорте.

Анализ используемых в отношении организаций железнодорожного транспорта механизмов стимулирования инновационной деятельности государством, позволяет классифицировать их по следующим критериям (рис. 1).

1. По форме стимулирования:

– финансовое. Одним из основных методов финансового стимулирования инновационной деятельности является налоговое стимулирование. Помимо налогового стимулирования можно также отметить: предостав-

ление субсидий на покрытие, гранты в области научно-исследовательской деятельности, софинансирование инновационных проектов;

- организационное. На предприятиях железнодорожного транспорта данное стимулирование применяется достаточно часто. Оно заключается в формировании проектных групп, которые работают на контрактной основе над государственными заказами по созданию инноваций, управление инновационной деятельностью непосредственно на определенных предприятиях (например, ЗАО «Трансмашхолдинг», АО «Тихвинский вагоностроительный завод») [9];

- инфраструктурное. Инновационная инфраструктура представляет собой основной механизм принципиально новой деятельности существующей системы, это совокупность объектов, которые оказывают информационную, материально-техническую, консалтинговую и другую помощь в развитии инновационных проектов. К объектам инновационной инфраструктуры можно отнести: создание технопарков, особых экономических зон, бизнес-инкубаторов, центров трансфера технологий;

- техническое. Одним из ключевых государственных механизмов стимулирования инновационной деятельности является технологический трансферт. Он заключается в передаче частным предприятия технологий, которые были созданы государственными компаниями. Этот механизм важен тем, что частные предприятия получают возможность использовать в своей деятельности многие важные и перспективные разработки, которые были сделаны в государственных научно-исследовательских институтах, но для практического внедрения, которых у государства нет средств;

- институциональное. Данное стимулирование предполагает не прямое участие государства в инновационной деятельности, а создание эффективно функционирующей системы институтов, которые создают благоприятную среду для инновационной деятельности хозяйствующих субъектов. Преимущества данного вида стимулирования можно оценить, основываясь на опыт передовых стран в инновационном развитии. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ до 2020 г. отмечено, что успешность реализации сценария инновационного развития государства зависит от создания высококонкурентной институциональной среды, которая стимулирует предпринимательскую активность и приток капитала в экономику [6].

2. По степени финансового участия государства:

- высокая степень финансового участия государства, предполагающая финансирование государством свыше 50 % от стоимости того или иного инновационного проекта на железнодорожном транспорте (как правило в форме софинансирования, выделения средств в рамках государственных и федеральных целевых программ, выделения субсидий, льгот и др.);

- средний уровень финансового участия – предполагает финансовую поддержку от 20 % до 50 % от совокупных затрат на реализацию инновационного проекта (налоговые меры стимулирования, предоставление инновационной инфраструктуры, предоставление страховых льгот и др.);

- низкий уровень финансового участия государства, когда степень государственного участия в реализации инновационного проекта составляет до 20 % от совокупных затрат на него. К числу таких механизмов может быть отнесена информационно-консультационная поддержка, привлечение специалистов в реализацию инновационных проектов на льготной основе и др.

3. По характеру государственного стимулирования инновационной деятельности:

- прямая поддержка участников инновационной деятельности в сфере железнодорожного транспорта: финансирование инновационных проектов, планирование, разработка научно-исследовательских программ, взаимодействие частных компаний и государственных научно-исследовательских организаций [10];

- косвенная поддержка участников инновационной деятельности в сфере железнодорожного транспорта: кредитование, предоставление налоговых льгот, стимулирование конкуренции в инновационной деятельности. На государственном уровне формируется механизм стимулирования научной деятельности. Именно государство ставит цели и определяет приоритеты развития научно-исследовательских проектов на предприятиях железнодорожного транспорта, основываясь на социально-экономические интересы. На государственном уровне создаются условия для развития научно-исследовательской и инновационной деятельности, обеспечения эффективных преобразований в экономической и транспортной безопасности страны.

К основным принципам государственного стимулирования инновационного развития можно отнести следующие:

- единство научно-исследовательской и инновационной деятельности;
- защита интеллектуальной собственности;

- взаимосвязь образовательной и инновационной деятельности;
- стимулирование внедрения инновационных разработок в инновационную деятельность;
- международное сотрудничество.

Государственное стимулирование инновационной деятельности включает в себя следующие стратегии:

- стратегия активного регулирования;
- стратегия децентрализованного регулирования;
- стратегия смешанного регулирования [11].

Под стратегией активного регулирования понимают изменения, вносимые в законодательства, формирование инновационной стратегии отрасли, а также всестороннюю поддержку предприятий, занимающихся инновационной деятельностью.

Стратегия децентрализованного регулирования подразумевает создание инфраструктуры для инновационной деятельности, стимулирование и повышение интереса к инновационной деятельности, налоговые и другие льготы для предприятий, занимающихся инновационными разработками [12]. Стратегию смешанного регулирования применяют в случае, когда в отрасли работают и государственные, и негосударственные предприятия.

В настоящее время социально-экономическая политика в РФ претерпевает существенные изменения. В практику ее реализации внедряют программно-целевое управление фундаментальными исследованиями и стимулированием инновационной деятельности, которое осуществляют как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Кроме этого можно отметить переход к саморегулирующемуся рынку, деятельность которого основывается на соотношении спроса и предложения, роста конкуренции на предприятиях различных форм собственности с косвенным участием государства (например, локомотивостроение, вагоностроение).

Но данный подход имеет также свои недостатки. Саморегулирующийся рынок не способен самостоятельно решать социальные и экологические проекты. Помимо это он не нацелен на проведение масштабных фундаментальных исследований. Именно поэтому необходимо развивать государственные механизмы стимулирования инновационной деятельности как на федеральном, так и на региональном уровнях [8].

Подводя итог, можно выделить следующие основные задачи государства по стимулированию инновационной деятельности:

- определение инновационной политики государства;
- формирование благоприятного инновационного климата для экономики в целом;
- осуществление государственных инновационных программ.

Перечисленные выше задачи нашли отражение в следующих стратегиях долгосрочного развития:

- 1) Стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 г.;
- 2) Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 г.

С целью эффективной реализации поставленных целей, прописанных в данных документах, требуется наличие соответствующего механизма для стимулирования инновационной деятельности, благодаря которому появилась бы возможность сделать процесс разработки новых технологий более быстрым.

Также требуется совершенствовать работу государственных органов власти в области координации мероприятий по стимулированию инновационной деятельности как на федеральном уровне, так и на уровне компаний с помощью стимулирования спроса и предложения на инновационную продукцию. Результатом проделанной работы должно стать возрастание активности в сфере инноваций как отдельных компаний, так и отрасли в целом.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 23.08.1996 № 127-ФЗ (ред. от 23.05.2016) «О науке и государственной научно-технической политике» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_11507/ (дата обращения: 24.01.2018).
2. Указ Президента РФ от 01.12.2016 № 642 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207967/ (дата обращения: 24.01.2018).

3. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 316 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Экономическое развитие и инновационная экономика» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162191/ (дата обращения: 24.01.2018).
4. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 301 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013–2020 годы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162175/ (дата обращения 24.01.2018).
5. Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2011 № 2227-р «Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_123444/ (дата обращения 24.01.2018).
6. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. – http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134/ (дата обращения 24.01.2018).
7. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008–2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») [Электронный ресурс]. – http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/ (дата обращения 24.01.2018).
8. Асауленко, Е. В. Стимулирование инновационного развития железнодорожного транспорта: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2016. – 178 с.
9. Бабушкин, В. П. Развитие инновационного потенциала предприятий транспортного машиностроения: дис. ... док. экон. наук. – Екатеринбург, 2013. – 212 с.
10. Барчуков, А. В. Финансирование модернизации и развития инфраструктуры железнодорожного транспорта РФ: дис. ... док. экон. наук. – Хабаровск, 2011. – 284 с.
11. Сураева, М. О. Теория и методология инновационного развития железнодорожного транспорта России: дис. ... док. экон. наук. – СПб, 2013. – 341 с.
12. Сураева, М. О. Методология инновационного развития железнодорожного транспорта России: монография / М. О. Сураева. – М. : Изд-во Моск. фин.-юр. акад., 2011. – 200 с.

References

1. Federal'nyy zakon ot 23.08.1996 № 127-FZ (red. ot 23.05.2016) «O nauke i gosudarstvennoy nauchno-tekhnicheskoy politike» (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.01.2017) [*The Labour Code of the Russian Federation (RF LC) from 23.08.1996 № 127-FZ (as amended on May 23, 2016) «On Science and State Science and Technology Policy» (as amended and supplemented, effective from 01.01.2017)*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_11507/ (accessed 24.01.2018).
2. Ukaz Prezidenta RF ot 01.12.2016 № 642 «O Strategii nauchno-tekhnologicheskogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii» [*The decree of the President of the Russian Federation from 01.12.2016 № 642 «About Strategy of scientific and technological development of the Russian Federation»*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207967/ (accessed 24.01.2018).
3. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 15.04.2014 № 316 «Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Rossiyskoy Federatsii «Ekonomicheskoe razvitie i innovatsionnaya ekonomika» [*Resolution of the Government of the Russian Federation on April 15, 2014 No. 316 «On approval of the state program of the Russian Federation» Economic development and innovative economy*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162191/ (accessed 24.01.2018).
4. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 15.04.2014 g. № 301 «Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Rossiyskoy Federatsii «Razvitie nauki i tekhnologiy» na 2013–2020 gody» [*Resolution of the Government of the Russian Federation on April 15, 2014 No. 301 «On approval of the state program of the Russian Federation» Development of science and technology «for 2013-2020»*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162175/ (accessed 24.01.2018).
5. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 08.12.2011 № 2227-r «Ob utverzhdenii Strategii innovatsionnogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2020 goda» [*Order of the Government of the Russian Federation of 08.12.2011 № 2227-r «On the Approval of the Strategy for Innovative Development of the Russian Federation for the Period to 2020»*]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_123444/ (accessed 24.01.2018).
6. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 17.11.2008 № 1662-r (red. ot 10.02.2017) «O Kontseptsii dolgosrochnogo sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2020 goda» [*Order of the Government of the Russian Federation*

- № 1662-р of November 17, 2008 (as amended on 10.02.2017) «On the Concept of Long-Term Social and Economic Development of the Russian Federation for the Period to 2020»]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134/ (accessed 24.01.2018).
7. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 17.06.2008 № 877-р «O Strategii razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda» (vmeste s «Planom meropriyatiy po realizatsii v 2008–2015 godakh Strategii razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda») [*Decree of the Government of the Russian Federation № 877-р of 17.06.2008 «On the Strategy for the Development of Railway Transport in the Russian Federation until 2030» (together with the «Action Plan for the Implementation of the Strategy for the Development of Railway Transport in the Russian Federation until 2030» in 2008–2015)*] Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/ (accessed 24.01.2018).
 8. Asaulenko E.V. Stimulirovanie innovatsionnogo razvitiya zheleznodorozhnogo transporta: dis. ... kand. ekon. nauk [*Stimulation of innovative development of rail transport: dis. ... cand. econ. sciences*]. M. : 2016. 178 p.
 9. Babushkin V. P. Razvitie innovatsionnogo potentsiala predpriyatiy transportnogo mashinostroeniya: dis. ... dok. ekon. nauk [*Development of innovative potential of enterprises of transport engineering: dis. ... doc. econ. sciences*]. Ekaterinburg, 2013. 212 p.
 10. Barchukov A. V. Finansirovanie modernizatsii i razvitiya infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta RF: dis. ... dok. ekon. nauk [*Financing of modernization and development of the railway transport infrastructure of the Russian Federation: dis. ... doc. econ. sciences*]. Khabarovsk, 2011. 284 p.
 11. Suraeva M. O. Teoriya i metodologiya innovatsionnogo razvitiya zheleznodorozhnogo transporta Rossii: dis. ... dok. ekon. nauk [*Theory and Methodology of Innovative Development of Railway Transport in Russia: dis. ... doc. econ. sciences*]. SPb, 2013. 341 p.
 12. Suraeva M. O. Metodologiya innovatsionnogo razvitiya zheleznodorozhnogo transporta Rossii: monografiya [*Methodology of innovative development of Russian railway transport: monograph*] / M. O. Suraeva. Moscow: Izd-vo Mosk. fin.-jurid. Acad., 2011. 200 p.