Юго-Западный государственный университет, г. Курск

Бредихин В. В., доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой экспертизы и управления недвижимостью, горного дела

E-mail: kafedra-eun@yandex.ru
Тел.: 8 (4712) 22-24-75

Волкова А. В., аспирант
E-mail: kafedra-eun@yandex.ru
Тел.: 8 (4712) 22-24-75

УДК 656

В. П. Бычков,
И. Ю. Проскурина,
Ю. П. Усова

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация: в современных условиях приоритетным направлением инвестиционного процесса на автомобильном транспорте является укрепление материально-технической базы автотранспортных предприятий, в то время, как совершенствование, на взгляд авторов, должно коснуться технологических процессов перевозок и управления перевозками пассажиров и грузов.

В статье выявлены предпосылки и обоснована необходимость развития инновационной деятельности в сфере автомобильного транспорта, а также предложены и аргументированы направления развития инноваций как при организации перевозочного процесса, так и в экономической деятельности автотранспортных предприятий, включая внедрение новых технологий в управление персоналом компании, новых подходов к управленческому (включая финансовый) учету.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, транспортная система, грузовые и пассажирские перевозки, инновации, инвестиции, франчайзинг.

UDK 656

V. P. Bychkov,
I. Yu. Proskurina,
Yu. P. Usova

DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF INNOVATIVE ACTIVITY IN ROAD TRANSPORT

Abstract: in modern conditions a priority investment process for road transport is strengthening the material-technical base of motor transport enterprises, while improving, in the opinion of authors, should apply technological processes of transportation and movement of passengers and cargo.

The article reveals the preconditions and due to the necessity of development of innovative activity in the field of road transport, as well as proposed and justified directions of development of innovations in the organization of the transportation process and in economic activities motor transport enterprises, including the introduction of new technologies in the management of the company's personnel, new approaches to managerial (including financial) accounting.

Keywords: road transport, transport system, freight and passenger transportation, innovation, investment, franchising.

Введение

Одним из стратегических приоритетов Воронежской области является развитие транспортно-логистической сферы

с целью создания транспортно-логистической инфраструктуры транзитного региона, отвечающей современным реалиям и прогнозным трендам [1]. С этой целью

региональному департаменту транспорта и автомобильных дорог направлено около 1,2 миллиардов рублей на увеличение ассигнований дорожного фонда Воронежской области. Департамент также получает более 20 миллионов рублей для возмещения части затрат организациям и индивидуальным предпринимателям на перевозку пассажиров автомобильным транспортом общего пользования. Объемы и источники финансирования государственной программы Воронежской области «Развитие транспортной системы» на 2020 год составят 12 476 843,3 тысяч рублей, в том числе по источникам финансирования: федеральный бюджет — 1 000 000 тысяч рублей; областной бюджет — 11 115 430,2 тысяч рублей; местные бюджеты — 51 613,1 тысяч рублей; юридические лица — 309 800 тысяч рублей [2].

Главной особенностью современного этапа развития предпринимательства на автомобильном транспорте является необходимость осуществления инвестиционных проектов по реализации перспективных инновационных разработок. Это объясняется тем, что не все инвестиции носят инновационный характер. На предприятиях автомобильного транспорта подобные случаи нередки. На первое место здесь часто ставится инвестиционный процесс, направленный на укрепление материально-технической базы предприятий, но не совершенствование технологических процессов технического обслуживания и ремонта, совершенствование организации и управления перевозками пассажиров и грузов.

Проблема заключается в том, что наряду с необходимостью увеличения общего объема инвестиций, для успешного функционирования транспорта необходимо изменение самой структуры инвестиций, т. е. значительную долю инвестиций необходимо направлять именно на финансирование инновационной деятельности [6].

Инновации в сфере организации перевозочного процесса

В последние годы на улицах и дорогах практически всех регионов страны численность автотранспортных средств увеличилась. Особенно резко она возросла на улицах крупных городов за счет легковых ав-

томобилей и автобусов, принадлежащих частным автовладельцам (предприятиям и индивидуальным предпринимателям). Так, например, город Воронеж имеет широкую сеть городского, пригородного, межобластного и междугороднего автобусного сообщения. Улично-дорожная сеть города перегружена. Это сопровождается такими негативными последствиями, как загрязнение окружающей среды, увеличение дорожно-транспортных происшествий, в том числе с человеческими жертвами [4, 5]. В этих условиях возрастает роль современных средств связи в оперативном управлении. Особенно актуальна эта проблема на городском пассажирском транспорте. Таким образом, применение современных средств связи при оперативном управлении работой автомобилей на линии следует считать одним из приоритетных направлений инновационной деятельности на автомобильном транспорте.

Некоторые грузы требуют высокого качества доставки. Одним из эффективных и объективных методов контроля над работой автомобильного транспорта в этом случае является тахографический контроль. Мировая практика свидетельствует о том, что применение тахографов также является одним из эффективных и объективных методов контроля, профилактики и предупреждения нарушения правил дорожного движения.

Большое значение при междугородных и международных перевозках имеет применение системы мониторинга и контроля движения «Автотрекер», спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS и др. Это способствует повышению эффективности использования автомобилей за счет улучшения эксплуатационных показателей, обеспечивает объективный контроль над соблюдением водителем режима труда и отдыха, что в итоге повышает безопасность дорожного движения и сохранность перевозимых грузов.

Техническая скорость движения автомобилей определяется состоянием дорожного покрытия, организацией дорожного движения и другими факторами, которые не зависят от автотранспортных предприятий. В то же время у предприятий нет возможности повысить эксплуатационную скорость, которая рассчитывается как от-

ношение пробега автомобиля к времени пребывания в наряде. Увеличение этой скорости достигается сокращением затрат времени на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, но не увеличением технической скорости.

Сокращение затрат времени на выполнение погрузочно-разгрузочных работ может быть достигнуто путем совершенствования организации и механизации указанных операций. Поэтому инновационный процесс должен быть направлен на решение указанной проблемы.

При этом следует иметь в виду, что наибольший эффект мероприятий по сокращению времени простоя под погрузочно-разгрузочными операциями достигается на коротких расстояниях.

Экстенсивные факторы роста производительности автопарка и снижения себестоимости транспортных услуг предполагают увеличение времени его работы на линии. Этого можно достигнуть за счет введения многосменного режима работы подвижного состава на перевозках пассажиров и грузов и увеличения коэффициентов технической готовности и использования имеющегося на балансе автопарка.

Важным направлением НТП и, соответственно, инновационной деятельности на автомобильном транспорте является экономия материальных ресурсов и прежде всего переход при эксплуатации подвижного состава на более экономичные и более экологически чистые виды топлива.

Жители крупных городов в настоящее время страдают от загрязнения атмосферного воздуха. Так, основным ограничением при реализации возможностей улучшения экологической ситуации в Воронеже является высокий уровень транспортной нагрузки на транспортные магистрали регионального центра. Главным источником загрязнения является автомобильный транспорт, эксплуатируемый на бензине.

Одним из важнейших направлений решения указанной экологической проблемы является использование альтернативных, более экологически чистых видов моторного топлива, и в частности природного газа, запасы которого в России составляют 32 % мировых. В то же вре-

мя использование альтернативных бензину источников топлива остается незначительным и не дает заметного эффекта от их применения в масштабах экономики всей нашей страны. Решение указанной проблемы имеет не только экологическое, но и экономическое значение, поскольку на каждом литре топлива автотранспортные предприятия экономят до четырех рублей.

Эффективным способом увеличения сбора выручки на городском и пригородном пассажирском транспорте, повышения учета и контроля за ее полнотой, пресечения возможных злоупотреблений является внедрение на городских автобусах, трамваях и троллейбусах специализированных контрольно-кассовых машин, работающих в режиме кондукторского сбора выручки и выдачи билетов пассажирам. В России такие машины созданы, и они прошли апробацию в ряде городов. Они могут применяться как автономно, в переносном и стационарном варианте, так и в составе многоуровневой автоматизированной системы сбора оплаты проезда, позволяющей дополнительно вести учет проезда льготных категорий пассажиров, определять динамику пассажиропотока по маршрутам, загруженность линий и т. п. [3].

Внедрение билетно-кассовых устройств на городском пассажирском транспорте позволяет в соответствии с проведенными экспериментами увеличить сбор выручки на 15—20 %. Увеличение выручки достигается за счет исключения повторного использования билетов и исключения фальшивых проездных билетов.

Таким образом, применение прогрессивного способа сбора выручки от перевозок пассажиров в современных условиях может быть одним из важных направлений инновационной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий.

Экономические направления развития инновационной деятельности на автомобильном транспорте

Большую роль играют не только инновации в области модернизации материально-технической базы, но и нововведения в финансовой и маркетинговой деятельности (новые методы финанси-

вания, использование новых принципов и методов работы с потребителями, доведения транспортных услуг до потребителей и т. п.), а также внедрение новых технологий в управление персоналом компании, новых подходов к управленческому (включая финансовый) учету.

На автомобильном транспорте имеются самые благоприятные возможности для применения франчайзинговой системы создания и функционирования предприятий. Франчайзинг на автотранспорте может послужить основой для создания комплексных систем, выполняющих все виды работ. В качестве головного (франчайзера) может выступать предприятие, осуществляющее техническую подготовку подвижного состава (профилактические и ремонтные работы). Это предприятие продает лицензию (франшизу) на право использования его марки и создает вокруг себя сеть малых автотранспортных предприятий (франчайзинг), выполняющих перевозки грузов или пассажиров, а также работы по автосервису. Отношения между головным предприятием и сетью дочерних строятся на договорной основе с четким распределением обязанностей.

Франчайзинговые системы организации малого бизнеса на автомобильном транспорте могут быть специализированными и универсальными. В первом случае головное предприятие по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств специализируется на определенных марках машин, а в качестве дочерних выступают предприятия или индивидуальные предприниматели, которые эксплуатируют или ремонтируют автомобили тех же марок. Во втором случае головное предприятие выполняет ТО и ремонт автомобилей самых разнообразных типов, марок и назначения, тогда как дочерние могут быть специализированными и комплексными. Второй случай в большей мере характерен для крупных и средних франчайзинговых систем, но может быть применим и для малых.

Создание франчайзинговой системы на автомобильном транспорте следует начинать с головного предприятия. Оно должно разработать концепцию системы, обязательно провести несколько пробных операций и только после этого создавать систему

франчайзинга. Необходимы маркетинговые исследования, которые позволят установить схему размещения предприятий, набор функций, выполняемых каждым из них. На основе опыта пробных операций франчайзер должен подготовить спецификации оборудования, договориться с поставщиками о поставках запасных частей и материалов, подготовить рекомендации (положение) для дочерних предприятий. Положение должно быть достаточно полным и всесторонне излагать все аспекты ежедневного ведения дела [7].

Инновационный процесс может касаться также и технологии управления функционирующей транспортной компанией. Возникновение кризиса в деятельности компании, например, кризиса ликвидности, неплатежеспособности, нередко становится толчком к инновациям в сфере управления, изменениям в организационной структуре. В то же время неадекватные методы управления предприятиями нередко становятся причиной наступления финансового кризиса.

Разные мероприятия, проводимые в рамках инновационной деятельности, требуют неодинаковых затрат времени и финансовых ресурсов. В то же время их необходимо применять, в ином случае транспортная фирма может оказаться в кризисе. В этих условиях необходим стратегический план инновационной деятельности, включающий мероприятия, сроки их реализации, требуемые затраты и размер эффекта или эффективности. Инновации, не требующие значительных финансовых затрат, но обеспечивающие высокую эффективность, необходимо включать в план в первую очередь. По каждому нововведению должны быть установлены сроки их реализации. Однако сроки реализации могут быть изменены в процессе работы с учетом изменений обстановки и результатов мониторинга во внутренней и внешней среде (поведения конкурентов, изменения в налоговой и кредитной политике и т. д.)

Заключение

Обосновывая необходимость развития инноваций на автомобильном транспорте, нельзя не отметить, что в настоящее время существует целый ряд проблем,

связанных с финансированием инновационных проектов. К ним относятся: недостаток собственных средств, трудности с кредитованием инновационных проектов из-за нежелания банков идти на повышенный риск, предпочитая вкладывать средства только в крупные жизнеспособные организации; сложности привлечения иностранных инвесторов, связанные с высокой степенью инвестиционного риска из-за нестабильности экономической ситуации в стране; недостаточное развитие инвестиционной инфраструктуры финансирования инновационных проектов и т. д.

Однако, в настоящее время инновационный фактор становится решающим условием устойчивого развития транспорта как в целом по стране, так и по каждому региону. Для того, чтобы данный фактор полностью реализовался, инновационная и инвестиционная деятельность на автомобильном транспорте должны осуществляться в едином цикле под единым управлением.

ЛИТЕРАТУРА

1. О Стратегии социально-экономического развития Воронежской области на период до 2035 года : закон Воронежской области от 20.12.2018 № 168-ОЗ (принят Воронежской областной Думой 17.12.2018). — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc&base=RLAW181&n=87970#011679431639079763>.

2. Развитие транспортной системы : государственная программа Воронежской области (утверждена постановлением правительства Воронежской области от 31.12.2013 № 1188). — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?rnd=E0A6465FE61F45E78F6368A8F07BE2B5&req=doc&base=RLAW181&n=91849&dst=102321&fld=134#03731915047853467>.

3. Бычков В. П. Организационно-экономические методы повышения конкурентоспособности услуг на автомобиль-

ном транспорте : монография / В. П. Бычков, А. М. Букреев, И. Ю. Проскурина, Д. В. Бычков. — М. : КноРус, 2016. — 368 с.

4. Власов В. М. Особенности использования на наземном транспорте телематических бортовых регистрирующих устройств / В. М. Власов, Д. Б. Ефименко // Средства и технологии телематтики на автомобильном транспорте : сб. науч. тр. МАДИ. — М., 2008. — С. 98—108.

5. Власов В. М. Развитие методов автоматического учета режимов труда и отдыха водителей автотранспортных средств на основе использования бортового оборудования спутниковой навигации и видеодетекции / В. М. Власов, В. Н. Богумил, Д. Б. Ефименко // АТП. — 2013. — № 10. — С. 27—30.

6. Гребенников С. А. Режимы работы и изменение технического состояния ДВС в экстремальных условиях эксплуатации / С. А. Гребенников, В. В. Фокин, А. С. Гребенников // Известия ВолгГТУ. — 2011. — № 8 (81). — С. 28—32.

7. Склярова Ю. П. Инвестиции : учеб. / Ю. М. Склярова, И. Ю. Скляров, Л. А. Латышева. — М. : Феникс, 2015. — 352 с.

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова

Бычков В. П., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

E-mail: etgvglta@mail.ru

Тел.: 8-903-851-64-69

Проскурина И. Ю., кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

E-mail: proskurina.i2013@yandex.ru

Тел.: 8-952-958-90-25

Усова Ю. П., кандидат экономических наук, доцент

E-mail: julia.usova@gmail.com

Тел.: 8-950-751-99-33