

М. В. Ларичева

Аспирант кафедры менеджмента и информационных технологий в экономике Филиала «Московского энергетического института (технического университета)» в г. Смоленске

**Госзаказ как инструмент инновационного развития
предприятий, выпускающих электротранспорт**

Рассмотрено современное состояние предприятий электротранспорта в России, показана необходимость использования инноваций при производстве электрического транспорта, как способ повышения конкурентоспособности отечественных предприятий. Предложено использование госзаказа в форме конкурса для закупок высокотехнологичной продукции, а также внедрение системы контроллинга.

Ключевые слова: электрический транспорт, инновации, государственный заказ, конкурс, контроллинг.

M.V. Laricheva

**The state order as the tool of innovative development of enterprises
producing electric transport**

The current state of the enterprises of electric transport in Russia is considered, necessity of use of innovations in manufacturing of electric transport, as a way of increase of competitiveness of the domestic enterprises is shown. Use of the state order in the form of competition for purchases of hi-tech production, and also introduction of system of controlling.

Keywords: electric transport, innovations, the state order, competition, controlling.

Электрический транспорт является одним из наиболее экологически чистых, безопасных, экономически выгодных и социально значимых видов транспорта. Он обеспечивает значительную часть пассажирских перевозок в стране и является важнейшей составляющей городской инфраструктуры.

По данным Федеральной службы государственной статистики им обслуживается население 157 крупных и средних городов России, при этом на городских маршрутах эксплуатируется 9,4 тыс. трамваев, 11,2 тыс. троллейбусов и 6,3 тыс. вагонов метрополитена. Надёжность процесса функционирования электротранспорта является одним из важнейших элементов обеспечения качества транспортного обслуживания населения и необходимым условием деятельности предприятий и организаций.

В тоже время современное состояние электротранспорта в России сопряжено с рядом определенных проблем. В первую очередь, это значительное устаревание парка подвижного состава. Так, в городском электрическом транспорте в настоящее время 50% используемых трамваев старше 20 лет, 40% вагонов метрополитена старше 25 лет, 55% троллейбусов старше 10 лет.¹ При этом коэффициент выбытия парка электрического транспорта значительно превышает уровень обновления. Потребность в обновлении составляет около 600 трамваев и 1500 троллейбусов в год, в то время как их реальные поставки насчитывают соответственно 260 и 520 единиц, в результате чего происходит резкое сокращение обеспеченности городов подвижным составом при сохранении уровня спроса на пассажирские перевозки.²

Таким образом, одним из приоритетных направлений развития субъектов России является модернизация подвижного состава электрического транспорта.

Анализ используемого электротранспорта показывает, что в последние годы доля иностранных производителей на российском рынке постоянно возрастает. Отечественные производители давно сотрудничают с иностранными партнерами: последние поставляют в страну свои

¹ Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – М., сор. 1999-2010. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>

² Поначугин А.В. Повышение эффективности управления технологическим процессом перевозок наземным городским электротранспортом на основе применения мобильных информационно-управляющих систем // Транспортное дело России. 2009. №1. С. 14-17.

технологии, оборудование. Однако, учитывая более высокое качество иностранной продукции и тенденцию организации совместных предприятий, можно говорить в будущем о сокращении доли российских производителей. Так, французская корпорация Alstom совместно с российским предприятием "Трансмашхолдинг" начали разрабатывать пассажирский электровоз ЭП20. Немецкий концерн Siemens и российская группа "Синара" на базе созданного совместного предприятия начали производство электровоза с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10. Аналогичная ситуация наблюдается и в городском электрическом транспорте. Так, после заключения меморандума о взаимопонимании между Петербургом и итальянским концерном «Финмекканика» в 2010-2011 годах в Северной столице может быть построен завод по производству скоростных трамваев. Однако пока завод строится, закупки быстрого транспорта будут осуществляться в Италии.

В тоже время в России существует большое количество предприятий, которые могли бы обеспечить внутренние потребности в транспорте данного типа. Очевидно, что возрастающие требования к энергоэффективности, безопасности и безотказности функционирования транспортных средств определяют необходимость внедрения инноваций на предприятиях, производящих электротранспорт.

Учитывая, что основным потребителем электрического транспорта являются государственные и муниципальные структуры, процесс закупок осуществляется с использованием механизма государственных заказов. По распоряжению правительства РФ от 27.02.2008 г. закупки транспорта за средства, выделяемые из госбюджета, должны осуществляться только на аукционах. При этом под аукционом на право заключить государственный или муниципальный контракт понимаются торги, победителем которых признается лицо, предложившее наиболее низкую цену государственного

или муниципального контракта.¹ Такой подход не позволяет в полной мере осуществлять поддержку инновационной продукции отечественных производителей. Использование конкурсной формы организации торгов на часть закупаемой продукции (порядка 10% от общего объема закупок электротранспорта) позволит учитывать степень инновационности предоставляемой продукции по ряду выделенных организатором торгов критериев, таких как уровень энергопотребления, магнитного излучения, цена эксплуатации, сроки поставки, максимальный подъем, преодолеваемый электротранспортом с полной массой. Учёт инновационности товара позволит стимулировать спрос на высокотехнологичную продукцию, что, в конечном итоге, обеспечивает стабильное развитие предприятия в условиях высокой конкуренции.

Чтобы государственный заказ не стал инструментом коррупционных схем, необходимо использовать механизм контроллинга. Контроллинг – концепция управления и набор инструментов, обеспечивающих тотальное планирование и контроль деятельности предприятия, от стратегических решений до оперативных планов, от стратегического контроля до управленческого и налогового учета.² Внедрение метода контроллинга в практику управления государственным заказом призвано повысить эффективность принимаемых решений в сфере использования средств бюджета и внебюджетных источников финансирования. Его применение, при условии соответствующей корректировки, направлено на реализацию принципов менеджмента качества, что позволяет постоянно улучшать управление государственными закупками.

¹ ФЗ "О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд" от 21 июля 2005 года N 94-ФЗ

² Модель контроллинга и этапы внедрения контроллинга // Институт проблем предпринимательства [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – М., сор. 2001-2010. – Режим доступа: <http://www.ippnou.ru/article.php?idarticle=005853>