

УДК 338.1:45

НЕОБХОДИМОСТЬ И ВОЗМОЖНОСТЬ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Е. А. Колесник

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС), Россия, г. Омск.

Аннотация. В статье поставлена проблема технологического отставания отрасли транспортного машиностроения как следствия низкой инновационной активности предприятий транспортного машиностроения. Также, перечислены возможные последствия низкой инновационной активности предприятий. Выявлены и проанализированы причины, препятствующие повышению инновационной активности, предприятий данной отрасли. Рассмотрена роль государства в решении инновационной проблемы транспортного машиностроения. На основе проведенного исследования, автором предложены пути и методы перехода транспортного машиностроения на инновационный путь развития.

Ключевые слова: транспортное машиностроение, инвестиции, инновационная активность, государственная политика.

Введение

Технологическое отставание отрасли транспортного машиностроения является одной из основных проблем ее развития [1]. Для создания высококачественной продукции, способной конкурировать и на внешнем и на внутреннем рынке, предприятиям отрасли необходимо стать более инновационно активными.

В структуре ВВП отрасль транспортного машиностроения составляет 0,22 %, а в промышленном производстве – 0,68 %. Объем инвестиций в НИОКР в транспортном машиностроении за 2013 г. составил 319,5 млн. р. (1,5 % от всех инвестиций в основной капитал) [1]. Финансирование НИОКР в отрасли осуществляется в основном за счет собственных средств предприятий, объем которых не достигает уровня, сопоставимого с ведущими мировыми производителями. Так, в 2012 году инвестиции в НИОКР канадской компании Bombardier составили 1,9 млрд долларов США.

Возможные последствия низкой инновационной активности предприятий отрасли таковы: увеличение транспортной нагрузки на ВВП; снижение экономического роста отрасли; снижение эффективности деятельности транспортной системы России; возникновение зависимости отрасли от западных производителей; потеря внутреннего рынка.

Также, в случае не принятия мер по решению проблемы под угрозу попадают отрасли, пользующиеся услугами железнодорожного транспорта, такие как топливно-энергетическая, строительная, черная металлургия, химическая, лесная,

деревообрабатывающая и прочие. Таким образом, значение отрасли транспортного машиностроения для экономики определяет высокую степень необходимости решения проблемы низкой инновационной активности предприятий транспортного машиностроения и как следствие технологического отставания отрасли. Мировая практика показывает, что развитие транспортного машиностроения в основном зависит от государственной политики, направленной на защиту отечественных производителей, создание благоприятных условий функционирования и стимулирование финансирования НИОКР. В развитых странах (Германия, Китай, США) государственная поддержка отрасли осуществляется на постоянной основе и трансформируется в зависимости от потребностей отрасли [2].

Целью данной работы является выявление возможностей инновационного развития транспортного машиностроения.

Для достижения цели необходимо решить ряд задач: выявить причины низкой инновационной активности предприятий отрасли; определить роль государства в создании условий инновационного развития транспортного машиностроения; определить пути и методы перехода транспортного машиностроения на инновационный путь развития.

Проблеме инновационного развития экономики и роли науки и инвестиций в НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки) посвящены работы Л.И. Абалкина, Наймушина В.Г., Штейнберга К. К. и др. [3].

Авторы, рассматривая данную проблему с разных точек зрения, сходятся в одном – высокой значимости и необходимости ее решения для экономики России. Наука освещается ими как движущая сила экономического развития и основа конкурентных преимуществ экономики России. Подчеркивается необходимость более детального изучения взаимодействия между различными институтами в сферах науки и промышленности, так как их интегративное партнерство дает мультипликативный эффект.

Инновационная активность предприятий транспортного машиностроения

При детальной оценке инновационной активности предприятий (отрасли и

экономики в целом) в основном рассматривают такие показатели, как текущий объем и структура научных исследований и разработок, источники финансирования НИОКР, доля собственных средств предприятий во внутренних источниках финансирования НИОКР, затраты на технологические инновации и др. Для сравнения инновационной активности предприятий в мировой практике в основном ориентируются на показатель объема финансирования НИОКР. В таблице приведены данные объема финансирования НИОКР предприятий транспортного машиностроения [2].

Таблица – Объем финансирования НИОКР предприятий отрасли транспортного машиностроения за 2013 год

Компании	Объем финансирования НИОКР
Отечественные компании (ЗАО «Трансмашхолдинг», ОАО НПК «Уралвагонзавод», группа Синара и др.)	319,5 млн. р.
Alstrom (Франция)	351 млн. евро
Bombardier (Канада)	2,2 млрд долларов
Siemens (Германия)	4,29 млрд евро

Из таблицы видно, что отечественные предприятия транспортного машиностроения инвестируют в НИОКР намного меньше ведущих мировых производителей данной отрасли. При таком разрыве в уровне финансирования НИОКР с ведущими мировыми производителями транспортного машиностроения, невозможно получить научно-технические результаты способные конкурировать на мировом рынке. Однако, следует понимать, что сфера деятельности российских предприятий данной отрасли ограничивается национальным рынком, в то время как ведущие мировые производители давно вышли на мировой рынок сбыта своей продукции. Все же, существующего объема финансирования, по мнению основного потребителя (ОАО «РЖД»), руководителей производственных предприятий отрасли и государства недостаточно [1]. Так, в России отсутствует производство целого ряда комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню [1]. В итоге, технологическое отставание российских предприятий транспортного машиностроения от ведущих мировых производителей составляет около 15 лет.

Мировой опыт показывает, что степень инновационной активности зависит от

размера фирмы и растет пропорционально ему. Разрыв в этих показателях зависит от числа работающих и является довольно значительным: от 1,3 % (в компаниях с численностью работников до 49 чел.) и 3,8 % (50–99 чел.) до 66 % (5000–9999 чел.) и 69 % (от 10 000 чел.) [4]. Безусловно, крупные фирмы, обладающие достаточными кадровыми, финансовыми, управленческими и интеллектуальными ресурсами, имеют наибольшие возможности к развитию инноваций и их внедрению. Структура отрасли транспортного машиностроения России характеризуется высоким уровнем консолидации. Семь предприятий производят более 80 % продукции отрасли, однако, уровень их инновационной активности довольно низкий.

Основными причинами низкой инновационной активности предприятий транспортного машиностроения является недостаток финансовых средств, сокращение спроса на продукцию на внутреннем рынке и недостаточное финансирование НИОКР государством.

Недостаток финансовых средств определяется ключевыми факторами, влияющими на инвестиции в транспортное машиностроение (рентабельность инвестиций, срок окупаемости вложений и т.

д.). Инвестиционный процесс в транспортном машиностроении характеризуется длительностью цикла создания и разработки продукции, который требует заключения договоров на 5 – 7 лет. При этом рентабельность продукции данной отрасли составляет в среднем 4,4 % [1], для сравнения, рентабельность продаж сырой нефти и природного газа в 2013 году составила около 26,5 %. Износ основных фондов предприятий отрасли составляет около 70 %, что предопределяет приоритет направления собственных инвестиций предприятий в основной капитал [1]. Предприятия, в первую очередь, стремятся обновить материально-техническую базу и повысить технологический уровень производства.

В совокупности, данные факторы обуславливают недостаточный объем собственных инвестиций предприятий в НИОКР, которые в 2013 году составили 1,5 % от всех инвестиций в основной капитал (319,5 млн. р.). Для сравнения инвестиции в НИОКР французской компании Alstrom в 2013 году составили 351 млн. евро [5]. На размер финансирования НИОКР в транспортном машиностроении оказывает влияние и доходность подобных инвестиций. Так, в 2011 году на 1 рубль затрат на НИОКР приходилось 3,9 рубля инновационной продукции против 2,4 рубля в 2009 году [6]. Государство финансово не принимает участие в поддержке инновационного развития предприятий транспортного машиностроения. В рамках государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» на подпрограмму «Поддержка инновационного развития организаций транспортного машиностроения» не выделено никаких средств из федерального бюджета [7]. А доступ к долгосрочным кредитам для предприятий отрасли, осложнен высокой процентной ставкой (ставка рефинансирования 14 %), отсутствием долгосрочного стабильного платежеспособного спроса и нестабильной экономической ситуацией в стране.

Сокращение спроса на продукцию транспортного машиностроения вызвано снижением темпов развития российской экономики с конца 2012 г., который повлек и уменьшение объема грузовых перевозок. Дальнейшее ухудшение экономической ситуации в России вызвало снижение потребности в грузовых вагонах универсального типа и, как следствие,

сокращение их производства. По оценке ИПЕМ (Институт проблем естественных монополий) в 2013 году было произведено 59 тыс. вагонов, что ниже уровня 2012 года на 16,8 %. В начале 2014 года общий парк грузовых вагонов Российской Федерации насчитывал 1206,46 тыс. вагонов. Оценки профицита вагонов специалистами отрасли сильно отличаются, так операторы подвижного состава оценивают профицит на уровне 70 тыс. вагонов, а ОАО «РЖД» - 230-250 тыс. вагонов. Текущий профицит вагонов вызван, опережающими темпами закупок грузовых вагонов по отношению к росту объема перевозок, что было вызвано высокой доходностью бизнеса и потребностью в вагонах у грузовладельцев.

Таким образом, грузовых вагонов универсального типа, на сегодняшний день, больше, чем нужно для осуществления перевозки объема грузов, который производит российская промышленность. В сфере локомотивостроения ситуация более оптимистичная. Так, по планам ОАО «РЖД», планируется закупка более 7 тыс. секций локомотивов на сумму более 9,2 млрд евро (при потребности в 18,1 тыс. секций – 23,6 млрд евро) [7]. Также, планируется сохранение ежегодного объема закупок пассажирских вагонов (включая вагоны МВПС) до 2030 года, который составит – 1,9 – 2,7 тыс. вагонов в год (1,4 – 2 млрд евро) [1]. Снижение спроса на продукцию транспортного машиностроения (вагонов универсального типа) повлечет за собой ухудшения финансового положения предприятий и как следствие уменьшение финансирования НИОКР.

К следующему фактору, влияющему на инновационную активность предприятий транспортного машиностроения, можно отнести невысокий уровень конкуренции в отрасли. Конкуренция в развитых странах является одним из основных стимулов инновационного развития. Российское железнодорожное машиностроение можно разделить на 4 сектора: локомотивостроение, грузовое и пассажирское вагоностроение, производство путевой техники. Каждое предприятие занимает свою нишу. Локомотивостроением занимается частная «Группа Синара», на грузовом вагоностроении специализируется государственный «Уралвагонзавод», а частный «Трансмашхолдинг» охватывает все сегменты отрасли. В итоге, каждая компания занимает свою нишу, в которой уровень конкуренции минимален. Например, ситуация

с поставками пассажирских вагонов определена рамками двойной монополии: ОАО «РЖД» как покупатель и ЗАО «Трансмашхолдинг» как производитель (99%). Подобная ситуация наблюдалась до 2010 г. и в сфере поставки магистральных локомотивов. ОАО «РЖД» как покупатель и ЗАО «Трансмашхолдинг» как производитель тепловозов (рыночная доля около 77 %) и электровозов (рыночная доля более 98 %). В этом случае, государству необходимо создать условия, стимулирующие предприятия к технико-технологическому обновлению производства. Прежде всего, необходимо создать механизм экономического стимулирования предприятий, внедряющих НИОКР. Например, эффективным методом стимулирования, может стать введение налоговых каникул и расширенных налоговых льгот. Также, при государственных закупках следует ориентироваться на технико-технологические показатели, а не на более выгодную стоимость.

Таким образом, основные причины низкой инновационной активности предприятий транспортного машиностроения определены инвестиционными особенностями данной отрасли, финансовыми возможностями компаний и состоянием конкурентной среды рынка продукции транспортного машиностроения. Следует также отметить, что в России не созданы благоприятные финансово-кредитные условия для развития науки и инвестиций в инновации (высокая инфляция и ставка рефинансирования, сложность доступа к долгосрочным кредитам, не стабильное экономическое положение), а для российской инновационной системы, в целом, не характерно создание собственных, новых разработок.

К тому же, российские компании в целом тратят меньше средств на инновации по сравнению с зарубежными предприятиями. В развитых странах крупные компании играют ключевую роль в разработке и внедрении инноваций. К примеру, в США частные инвестиции составляют более 25 % общего объема затрат на фундаментальные исследования. В России финансирование исследований и разработок из корпоративного сектора составляет чуть более 20 % общего объема капиталовложений в НИОКР [8]. Это связано с тем, что инновации не являются инструментом конкурентной борьбы в условиях российской экономики, о чем мы упоминали ранее.

Преодоление выше изложенных причин, потребует решения многих структурных проблем российской экономики, таких как наличие неконкурентоспособных отраслей экономики, слабый внутренний спрос, дисбаланс отраслевой структуры экономики и др. Учитывая стратегическую значимость отрасли, необходимость участия государства в решении инновационной проблемы не вызывает сомнения.

Роль государства в создании условий инновационного развития транспортного машиностроения.

В России основным потребителем продукции транспортного машиностроения является государственная компания ОАО «РЖД», соответственно политика государства играет, определяющую роль в развитии железнодорожного машиностроения. При поддержке государства железнодорожный транспорт может стать локомотивом экономического развития, а отрасль транспортного машиностроения стать центром концентрации передовых технологий.

В настоящее время государственное участие в отрасли транспортного машиностроения регламентируется «Стратегией развития транспортного машиностроения России на период до 2030 года» (далее Стратегия), которая разработана в рамках таких программ как «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года», «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года», «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы) и др. Стратегия предусматривает расширенный комплекс мер поддержки, который включает субсидирование затрат на НИОКР, стимулирование приобретения вагонов габарита Тпр¹ и реализацию программы развития тяжеловесного движения. В рамках программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» на подпрограмму «Транспортное машиностроение» планируется выделить 6 188 790 тыс. р. в 2015 году и 3 190 560 тыс. р. в 2016 г., данные

¹ Габарит для полувагонов, допускаемых к обращению по путям общей сети железных дорог, внешним и внутренним подъездным путям промышленных и транспортных предприятий, сооружениям и устройствам на которых отвечают требованиям, установленным Инструкцией по применению габаритов приближения строений и подвижного состава.

средства будут направлены на стимулирование развития предприятий транспортного машиностроения, на создание и организацию производства в РФ дизельных двигателей и их компонентов нового поколения, стимулирование приобретения инновационного подвижного состава и др. [7].

Наряду с государственными программами развития отрасли транспортного машиностроения эффективной мерой поддержки инновационного развития, также является налоговое стимулирование НИОКР. К примеру, в США существует более ста налоговых льгот, стимулирующих разработку и внедрение инноваций. В Канаде, Италии, Англии, Франции предусматривается стопроцентное исключение из облагаемого налогом дохода затрат на инвестиции.

В России предусмотрены льготы по налогу на имущество организаций сроком на три года в отношении вновь вводимых объектов, имеющих высокую энергетическую эффективность. Также, на сегодняшний день, уточнен порядок учета расходов на научные исследования и опытно-конструкторские разработки (НИОКР) при определении налоговой базы по налогу на прибыль организации, определен перечень статей расходов (заработная плата персонала, амортизационные отчисления, материальные и прочие расходы) на НИОКР для целей налогообложения прибыли организации.

В рамках равномерного учета расходов на НИОКР налогоплательщику также предоставляется право формировать в налоговом учете резерв предстоящих расходов. При этом предусматривается, что налогоплательщик на основании разработанных и утвержденных им программ самостоятельно принимает решение о создании резерва, отражая соответствующее решение в учетной политике для целей налогообложения. Запланированный резерв может создаваться на срок не более двух лет [9].

Отрасль транспортного машиностроения является стратегически важной и на сегодня, главной ее задачей является обеспечить железную дорогу высокотехнологичной и высокопроизводительной продукцией. Для этого необходимо определить пути и методы ее перехода на инновационный путь развития.

Для перехода на инновационный путь развития транспортного машиностроения необходимо выполнить следующие мероприятия:

1) Увеличить инвестиции в НИОКР, с помощью системы государственно-частного партнерства. В ЕС, Японии, США государственные инвестиции в развитие железнодорожного транспорта составляют 4 – 9 млрд долларов в год, а в России 2,5 млрд р. [10]. Существующий объем финансирования НИОКР не позволяет промышленности развиваться в соответствии с мировыми тенденциями. В мировой практике, как правило, в финансировании разработки нового типа техники участвуют все заинтересованные лица. Например, при создании электропоездов с асинхронным приводом типа Е 120 в ФРГ, правительство в лице Министерства технологии и науки ФРГ выделило 50 % средств на проведение НИОКР по этому электропоезду, 25 % средств выделил потребитель (Немецкие железные дороги), а оставшиеся 25 % выделили промышленные фирмы-поставщики [10]. Софинансирование прорывных проектов с участием государства является основным методом усиления инновационного развития отрасли в России.

2) Поддерживать существующее взаимодействие научной сферы и производственного комплекса в крупных холдингах отрасли по примеру ОАО НПК «Уралвагонзавод» и ЗАО «Трансмашхолдинг».

В 2007 году ОАО НПК «Уралвагонзавод» принял в свой состав ОАО «ВНИИТрансмаш». Уралвагонзавод возглавляет интегрированную структуру, объединяющую более 40 промышленных предприятий, научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро в России и Европе [11]. Это позволяет компании занимать лидирующие позиции на рынке транспортного машиностроения. Также компания намерена построить в Петербурге научно-исследовательский комплекс. Инвестиции компании в строительство научного центра составят 3,83 млрд рублей. Построить комплекс планируется к концу 2016 года [12].

ЗАО «Трансмашхолдинг» сотрудничает с ОАО «ВЭЛНИИ». В частности, ОАО «ВЭЛНИИ» поддерживает тесные научные и производственные связи с такими предприятиями и организациями как ООО «ПК НЭВЗ», ОАО «РЖД», производителями электронной, электротехнической продукции, а также ведущими НИИ и профильными высшими учебными заведениями РФ и стран СНГ.

Взаимодействие науки и производства обуславливается конкурентными преимуществами, которое данное партнерство приносит. Поэтому, основным методом поддержания существующего уровня взаимодействия науки и производства в отрасли, на наш взгляд, является развитие конкурентной среды.

3) Увеличить уровень конкуренции в отрасли транспортного машиностроения с помощью политики государственных закупок. Отдавая предпочтение в пользу высокотехнологичной продукции, а не в пользу более дешевой продукции отрасли.

4) Создать, законодательно закрепленные, требования по локализации производства. Например, в Китае иностранные компании, участвующие в реализации государственного заказа на территории страны, должны являться субподрядчиками местных производителей и предоставлять им свои ноу-хау.

5) Расширить методы налогового стимулирования инновационной деятельности, опираясь на опыт развитых стран [13]. На западе налоговые стимулы предоставляются не научным организациям, а инвесторам и предприятиям. Система налоговых льгот в России должна формироваться, основываясь на опыт западных стран и специфику условий и потребностей национальной экономики. В частности, введение системы грантов по стимулированию инновационной деятельности, налоговых каникул и налоговых кредитов на НИОКР, налоговых скидок на приобретение нового импортного оборудования и др. позволило бы существенно увеличить инновационную активность в транспортном машиностроении, научной сфере и экономике России в целом.

В настоящее время в промышленно развитых странах применяются разные виды налоговых льгот, стимулирующих инновационную деятельность от исследовательского и инвестиционного налогового кредита, целевых инвестиционных и инновационных налоговых льгот, выделяемых под заказы, до программ и проектов по созданию и использованию результатов НИОКР для модернизации производства [14].

Заключение

Реализация мероприятий, способствующих переходу транспортного машиностроения на инновационный путь развития позволит избежать критических последствий проблемы низкой инновационной

активности предприятий отрасли. Также, будет способствовать обновлению основных фондов предприятий и их концентрации на разработке и внедрении в производство высокотехнологичной продукции. Это в свою очередь повысит уровень эффективности и безопасности работы транспортной системы России. В тоже время, факторы, препятствующие инновационному развитию транспортного машиностроения, являются частью проблем экономической системы России в целом. Характер проблемы инновационного развития российской промышленности (и экономики в целом) меняется в соответствии с тенденциями в мировой экономике и потребностями развития национальной экономической системы. Поэтому, изучение и решение данной проблемы будет трансформироваться и видоизменяться в соответствии с потребностями времени. И невозможно однозначно и в полной мере выработать единое решение, так как еще предстоит изучить не одну грань инновационного развития национальной промышленности, его перспектив, проблем и тенденций.

Библиографический список

1. Стратегия развития отрасли транспортного машиностроения России на период до 2030 года. – Режим доступа: <http://www.ipem.ru> (дата обращения: 13.01.2015).
2. Кузьмищев, Д.А. Повышение инновационной активности предприятий: дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Д.А. Кузьмищев – Москва, 2011. – 164 с.
3. Абалкин, Л.И., Ковалева Г.А. Экономический рост в Российской Федерации: проблемы и перспективы // Доклад Восьмого Российского Экономического Форума "Экономический рост в Российской Федерации: проблемы и перспективы". – 2003. – Режим доступа: <http://ecsocman.hse.ru/text/16150561/> (дата обращения: 03.03.2015).
4. Гохберг, Л. М. Инновации в российской экономике. Стагнация в преддверии кризиса? / Л.М. Гохберг, И.А. Кузнецова // Форсайт – 2009. – № 2. – С. 28-46.
5. Официальный сайт Alstom. – Режим доступа: <http://www.alstom.com> (дата обращения: 10.03.2015).
6. Гаврилова, Н.М. Состояние инновационной активности российских предприятий: реалии и перспективы / Н.М. Гаврилова // Креативная экономика. – 2012. – № 9 (69). – С. 15-20.
7. Портал государственных программ РФ. – Режим доступа: <http://programs.gov.ru/Portal/programs/subActionsList?gpld=16&pgpld=5EF07C76-D749-469E-9D51-9676CEDEE227>

8. Официальный сайт Института проблем естественных монополий. – Режим доступа: <http://ipem.ru> (дата обращения: 19.02.2015).

9. Налоговый кодекс Российской Федерации. Части 1 и 2 – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 16.02.2015).

10. Исследование «Инновационная активность крупного бизнеса в России». Интернет ресурс: официальный сайт Российской венчурной компании – Режим доступа: <http://www.rusventure.ru> (дата обращения: 19.02.2015).

11. Наймушин, В.Г. Развитие науки – ключевой фактор перехода к инновационной экономике / В.Г. Наймушин // Terra Economicus. – 2010. – № 3. – С. 32 – 35.

12. Официальный сайт ОАО НПК «Уралвагонзавод». – Режим доступа: <http://www.uvz.ru> (дата обращения: 12.03.2015).

13. Дятел, Т. «Уралвагонзавод» объединит все НИИ под одной крышей // Газета Коммерсант С-Петербург. – 2014. – № 25. – С. 12.

14. Штейнберг, К.К. Зарубежный опыт, тенденции и предпосылки развития в России налогового стимулирования НИОКР / К.К. Штейнберг // Теория и практика общественного развития. – 2012. – № 12. – С. 488 – 492.

15. Рюмина, Ю.А. Зарубежный опыт налогового стимулирования инновационной деятельности / Ю.А. Рюмина // Вестник Томского государственного университета. – 2012. – № 3 (19). – С. 80 – 85. Интернет-ресурс: <http://cyberleninka.ru> (дата обращения: 16.02.2015).

NECESSITY AND POSSIBILITY OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENGINEERING

E. A. Kolesnik

Abstract. The article dwells on the problem of technological lag in transport engineering industry as a consequence of the low innovation activity of transport engineering enterprises. Also there are listed the possible consequences of low innovation activity of enterprises. There are identified and analyzed causes impeded the improvement of innovation activity of enterprises in the industry. The author has considered the role of the government in solving the innovation problem of transport engineering. The author, on the base of the conducted research, has suggested the ways and methods of transferring transport engineering to innovative way of development.

Keywords: transport engineering, investment, innovative activity, government policy.

References

1. *Strategia razvitiya transportnogo mashinostroeniya do 2030 goda* [Strategy of developing transport engineering until 2030]. Internet-resource: <http://www.ipem.ru>

2. Kuzmishchev D. A. *Povishenie innovatsionnoy aktivnosti predpriyatij* dis. kand. ekon. nauk [Increasing

innovation activity of enterprises. dis. kand. ekon. nauk]. Moscow: 2011. 164 p.

3. Abalkin L.I., Kovaleva G.A. *Ekonomicheskiy rost v Rossiyskoy Federatsii: problemy i perspektivy* [Economic growth in Russian Federation: problems and prospects]. *Doklad Vostmogo ekonomicheskogo foruma "Economic growth in Russian Federation: problems and perspectives"*. 2003. Available at: <http://ecsocman.hse.ru/text/16150561/>

4. Gohberg L.M., Kuznetsova I.A. *Innovatsii v rossiyskoy ekonomike* [Innovations in Russian economy]. Forsait, 2009, no 2.

5. Official website of the company Alstrom. Available at: <http://www.alstrom.com>

6. Gavrilova N.M. *Sostoyaniye innovatsionnoy aktivnosti rossijskikh predpriyatij: realii i perspektivy* [The state of russian enterprises' innovation activity: realities and prospects]. *Creative economy*, 2012, no 9 (69), pp. 15-20.

7. Russian portal of government programs. Available at: <http://programs.gov.ru/Portal/programs/subActionsList?gpld=16&pgpld=5EF07C76-D749-469E-9D51-9676CEDEE227>

8. Official website of Institute of natural monopolies problems. Internet-resource: <http://ipem.ru>

9. Research «Innovative activity of major companies in Russia». Available at: <http://www.rusventure.ru>

10. Russian Tax Code. Part 1 and 2. Available at: <http://www.consultant.ru/>

11. Najmushin V. G. *Razvitiye nayki – klutchevoj faktor perehoda k innovatsionnoy ekonomike* [Science development as a key factor in the transition to the innovation economy]. *Terra Economicus*, 2010, no 3, pp. 32-35.

12. Official website of OJSC «Research and production corporation «UralVagonZavod». Available at: <http://www.uvz.ru>

13. Dyatel T. «UralVagonZavod» objedinit vse NII pod odnoj krishey [«UralVagonZavod» will bring together all research institutes under one roof]. *Gazeta Komersant*. St-Petersburg, 2014, no 25, p.12.

14. Shteinberg K.K. *Zarubejniy opit, tendentsii b predposilki razvitiya v Russia nalogovogo stimyilirivania NIOKR* [Foreign experience, trends and prerequisites of developing in Russia tax stimulation of research and development activity]. *Teoriya i praktika obshhestvennogo razvitiya*. 2012, no 12, pp. 488-492.

15. Rulina J.A. *Zarubejniy opit nalogovogo stimyilirivaniya innovatsionnoy deyatelnosti* [Foreign experience of tax stimulation of innovative activities]. *Vestnik of Tomsk State University*, 2012, no 3 (19), pp. 80-85. Available at: <http://cyberleninka.ru>

Колесник Евгения Алексеевна (Россия, Омск) – аспирант кафедры «Экономика» ФГБОУ ВПО «ОмГУПС». (644046, г. Омск, пр. Карла Маркса, 35, e-mail: iseaside1819@gmail.com).

Kolesnik E.A. (Russian Federation, Omsk) – post graduate student, department of «Economics», Omsk State Transport University (644046, Marks ave., 35, Omsk, Russian Federation, e-mail: iseaside1819@gmail.com)