

УДК 338.22

*М.А. Федорченко***УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИЯМИ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ**

Рассматривается существующая система управления инновациями в дорожном хозяйстве. Дана оценка каждого направления государственного регулирования инновационной деятельности в отрасли. В частности, финансовая политика, информационное обеспечение, научные исследования, система учета, мониторинга и контроля за процессами внедрения инноваций. В качестве реальных достижений в области развития инноваций в дорожном хозяйстве можно назвать активизацию государственной деятельности в области стимулирования инноваций, использование достижений саморегулируемых организаций для внесения изменений в систему действующих технических нормативов. Особо отмечается необходимость освоения новых материалов, технологий и использование новой дорожно-строительной техники. Оценка результативности системы внедрения инноваций приводится на основе системы статистических показателей. Рассмотрена динамика изменения структуры инноваций, доли федеральных и территориальных органов управления в финансировании инноваций. В качестве основных проблем названы устаревшая нормативная база, явно низкая заинтересованность органов управления в регионах во внедрении инноваций. Отмечается необходимость участия государства в совершенствовании существующей системы управления инновациями в дорожном хозяйстве. Предложена авторская точка зрения на возможные пути повышения инновационной привлекательности дорожно-строительной отрасли.

Ключевые слова: инновации, управление инновациями, дорожное хозяйство, внедрение инноваций, мониторинг инновационной деятельности, инновационность отрасли, развитие инновационной деятельности, нормативное регулирование.

Интенсивная работа над созданием системы освоения инноваций в дорожной отрасли ведется сравнительно недавно – последние 10 лет. Однако за это время принят внушительный пакет официальных документов, регламентирующих инновационную деятельность, создана организационная структура управления инновациями, проведен комплекс поддерживающих и стимулирующих мероприятий по развитию инновационных процессов. Формирование и совершенствование механизма освоения инновациями в отрасли не прекращены и в настоящее время. Наиболее актуальный вопрос сегодня – как повысить эффективность всей системы управления инновациями в дорожном хозяйстве. Целью проводимой нами работы является поиск возможных путей повышения инновационной привлекательности дорожно-строительной отрасли. Это, в свою очередь, предполагает последовательное решение задач по анализу достигнутого уровня эффективности управления инновациями, выявлению существующих проблем и непосредственно путей их решения.

Государственное управление инновациями в дорожном хозяйстве позволяет решить следующие задачи:

- нормативно-правовое обеспечение инновационных процессов в отрасли;
- координация и регулирование деятельности организаций дорожного хозяйства с целью вовлечения их в инновационный процесс;
- определение основных направлений научных исследований в области строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;
- привлечение и сосредоточение необходимых финансовых, материально-технических ресурсов для научных исследований и внедрения инноваций [1];
- информационное обеспечение участников инновационных процессов в отрасли;
- создание и совершенствование институциональной базы для инновационного развития отрасли;
- контроль за проведением всего комплекса мероприятий по развитию инновационной деятельности в дорожном хозяйстве;
- мотивация органов управления дорожным хозяйством, научных, проектных и производственных организаций к вовлечению их в инновационный процесс;
- создание эффективной системы организации массового освоения новых материалов, техники и технологий на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог и искусственных сооружений на них [2].

В первую очередь обратимся к детальному рассмотрению того, что достигнуто в области управления инновациями в отрасли на сегодняшний день.

Нормативное управление заключается в определении законодательной основы инновационной деятельности. В настоящее время приняты и действуют множество нормативных документов, определяющих вектор развития транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства.

Для нас наибольший интерес представляет «Стратегия развития инновационной деятельности на 2011–2015 годы», в которой проанализированы состояние и проблемы развития инновационной деятельности в дорожном хозяйстве. Стратегия Федерального дорожного агентства (Росавтодора) в области инноваций была принята в ноябре 2011 года в целях повышения эффективности применения прогрессивных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов на объектах дорожного хозяйства, повышения качества дорожных работ и реализации единой научно-технической политики органами управления дорожного хозяйства [3].

Финансирование расходов дорожного хозяйства и автомобильного транспорта осуществляется из федерального бюджета. За период с 2008 года в политике финансирования дорожного хозяйства произошел ряд изменений, направленных на создание адресной системы денежного обеспечения, установления четкого механизма контроля над использованием бюджетных средств, ликвидацию долгостроев по причине нестабильного финансирования. На смену денежному обеспечению дорожных программ по мере их реализации пришло проектное финансирование, то есть выделение средств по конкретным проектам. Принят правительственный закон о правовых основах создания дорожных фондов. В Бюджетном кодексе РФ закреплено понятие дорожного фонда как части средств бюджета, подлежащей использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности. В составе федерального бюджета формируется федеральный дорожный фонд, также предусмотрено создание дорожных фондов субъектов РФ [2].

По фактическим объемам финансирования дорожного хозяйства Российской Федерации из федерального бюджета в 2007–2013 гг. (табл. 1) можно судить о динамике роста аккумулирования и концентрации финансовых средств, направленных на развитие дорожного хозяйства, а также о доле затрат на НИОКР в общем объеме финансирования, которые должны обеспечить развитие отечественных технологий.

Таблица 1

**Объемы финансирования дорожного хозяйства Российской Федерации
из федерального бюджета в 2007–2014 годах**

Год	Общая сумма финансирования, млрд руб.	Общая сумма финансирования НИОКР, млрд руб.	Процент затрат на НИОКР в общем объеме финансирования
2007	153,9	0,38	0,25 %
2008	294,6	0,23	0,08 %
2009	290	0,21	0,07 %
2010	284,7	0,29	0,10 %
2011	312,7	0,35	0,11 %
2012	392,4	0,44	0,11 %
2013	431,4	0,51	0,12 %

Как видно из табл. 1, в 2013 г. общая сумма финансирования Росавтодора выросла по сравнению с 2007 г. почти в 3 раза, затраты на НИОКР за этот же период увеличились на 34 %, однако их доля в общем объеме финансирования остается ниже 1 %.

Как мы уже отмечали выше, революционным можно назвать законодательно закрепленный механизм финансирования содержания и ремонта федеральных дорог на основе утвержденных нормативов расходования средств [4]. Для дорожных организаций это четкий и понятный план по выполнению работ на несколько лет вперед. Если работа выполняется по нормативам, это позволит организациям избежать дефицита средств, планировать работу, подсчитать свои доходы, закупить технику и переквалифицировать кадры, начать осваивать новые материалы и технологии. Таким образом, недостаток финансирования в отрасли достаточно ощутим, однако следует уходить от заикленности отрасли на хроническом недофинансировании. Разумный подход к использованию имеющихся денежных средств позволит меньшими ресурсами достичь больших результатов.

Следующей весьма важной составляющей государственного управления инновациями в дорожном хозяйстве является информационное обеспечение, которое предусматривает сбор и обработку необходимых данных, а также обмен информацией между участниками дорожной деятельности. Основными функциями информационно-аналитической системы Росавтодора являются сбор, обработка, анализ, хранение и передача информации по ключевым показателям, характеризующим исследования и разработки в области новых технологий. Организация информационного обеспечения инновационной деятельности в дорожном хозяйстве включает в числе прочих следующие направления деятельности [5]:

- использование средств массовой информации в целях информирования федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ, дорожных организаций, населения об инновационной деятельности по применению прогрессивных технологий, конструкций и материалов, а также о передовом опыте в целях снижения затрат на дорожные работы, что позволяет повысить своевременность предоставляемой информации о конкретных примерах применения прогрессивных технологий, конструкций и материалов;

- подготовка печатных изданий, информационных сборников, буклетов, книг, альбомов, листов, нормативно-технических и др. документов, в том числе отраслевого журнала о научно-технических достижениях в дорожном хозяйстве;

- внедрение и поддержка таких информационно-аналитических систем, как автоматизированная система учета, мониторинга и контроля внедрения инноваций.

Происходит наполнение и сопровождение базы данных мониторинга результатов использования инновационных разработок и оценки их эффективности, развитие баз данных об отечественных и зарубежных инновационных разработках, поддержание базы данных НИОКР, создание и наполнение базы данных патентного сопровождения внедрения инноваций в дорожном хозяйстве, формирование справочно-информационного фонда переводов зарубежных периодических изданий с приоритетным анализом публикаций о прогрессивных технологиях. Для информирования органов управления дорожным хозяйством по инновационным решениям предложены обновляемый раздел «Прогрессивные дорожно-строительные материалы, новые технологии ремонта и содержания, новая техника и оборудование», а также ежегодно издается «Каталог эффективных технологий, новых материалов и современного оборудования в дорожном хозяйстве РФ» и аннотированный сборник научных разработок в сфере дорожного хозяйства [5].

Перечень критических технологий, направленных на улучшение потребительских свойств автомобильных дорог, включает [3]:

- технологии повышения пропускной способности и оптимизации уровня загрузки автомобильных дорог;

- технологии увеличения сроков службы дорожных одежд и покрытий автомобильных дорог;

- технологии увеличения сроков службы искусственных сооружений на автомобильных дорогах;

- технологии повышения безопасности дорожного движения;

- технологии повышения качества содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Научное обеспечение инновационной деятельности заключается в проведении комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку новых прогрессивных технологий, техники, дорожно-строительных материалов, отвечающих перечню критических технологий. Указанные работы будут предусмотрены:

- на уровне Федерального дорожного агентства – в планах НИОКР Росавтодора по разделам «опытно-конструкторские работы» и «прикладные научно-исследовательские работы»;

- на уровне федеральных и территориальных органов управления – в технических заданиях на проектирование, строительство (реконструкцию), ремонт и содержание автомобильных дорог, предусматривающих внедрение новых технологий (в том числе для опытно-экспериментального применения);

- на уровне отраслевых научно-образовательных центров – при выполнении конкретных НИОКР, экспериментальных пилотных проектов, обеспечивающих отработку методик, механизмов нормативного правового, технического, технологического и информационного обеспечения научных работ, а также работ по научному сопровождению внедренных результатов;

- на уровне производственных подрядных дорожных организаций, производителей и поставщиков инновационной продукции для нужд дорожного хозяйства – в планах деятельности указанных организаций и предприятий.

Порядок формирования плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, организации их проведения, а также порядок приемки и использования результатов в дорожном хозяйстве определяется в соответствии с «Положением о планировании, организации, приемке и использовании результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в системе Росавтодора», введенным в действие приказом Федерального дорожного агентства № ОБ-125 от 02.12.2004 г.

Современная инновационная деятельность Федерального дорожного агентства носит комплексный характер и опирается на прогрессивные технологии из различных технологических сфер. Сегодня в Федеральном дорожном агентстве функционирует автоматизированная система учета, мониторинга и контроля внедрения инноваций. Решение, разработанное компанией «Прогноз», позволяет формировать, утверждать и осуществлять мониторинг реализации плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и плана внедрения инноваций в рамках деятельности Федерального дорожного агентства.

Контроль над исполнением планов и программ инновационной деятельности осуществляется путем регулярного мониторинга освоения новых технологий, целями которого являются:

- определение соответствия фактических объемов и качественных показателей внедрения новых прогрессивных технологий на объектах внедрения установленным планами и программами инновационной деятельности;
- оценки эффективности внедрения новых технологий, техники, конструкций и материалов;
- оценки соответствия применяемых и планируемых к применению новых технологий перечню критических технологий;
- оценки выполнения плана освоения инноваций и его эффективности.

К мероприятиям по развитию недостаточного потенциала отраслевой инфраструктуры, обеспечивающей внедрение инноваций в дорожном хозяйстве, можно отнести создание трех первых в России полигонов для испытания новых видов дорожных покрытий, конструкции мостов, различных типов балок и других инновационных решений. Каждый исследовательский центр будет располагаться в разных регионах страны с целью испытания конструкций и материалов в различных климатических и грунтово-гидрологических условиях.

В первую очередь широкое применение новых технологий затрудняет устаревшая нормативная база. Строительные нормы не учитывают реальных нагрузок на дороги, отсутствуют утвержденные к применению стоимости эксплуатации и нормы времени работы современных машин и механизмов, отечественные и зарубежные системы нормативных документов требуют гармонизации и приведения в соответствие. Актуализация строительных норм и правил начата, но процесс обновления СНИПов на базе существующих нормативов, а также утвержденных спецтехусловий и европейских норм необходимо ускорить. В период 2000–2010 гг. Росавтодором введено в действие более 130 новых национальных стандартов и методических документов, направленных на внедрение прогрессивных дорожных технологий, техники и материалов, в том числе для опытного применения. Организована работа по изучению и использованию зарубежного опыта для создания новых разработок. Ведется работа по гармонизации норм и методов оценки соответствия проектной документации и строительной продукции. Однако эти процессы требуют ускорения.

В настоящее время с учетом Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» как заказчикам, так и проектировщикам позволено принимать индивидуальные решения, отличные от действующей технической нормативной документации, если они объективно обоснованы и эффективны. Это может быть реализовано путем утверждения специальных технических условий, принятия стандартов организации, региональных и отраслевых методических документов согласно ОДМ «Рекомендации по разработке и применению документов технического регулирования в сфере дорожного хозяйства» (издан на основании распоряжения Росавтодора от 08.07.2005 № ОБ-158-р). В технических заданиях на проектирование автомобильных дорог и искусственных сооружений установлены требования к внедрению инноваций. В составе проектной документации предусмотрен раздел о внедрении новых технологий. Также согласно Постановлению Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» Министерство транспорта Российской Федерации в отношении проектной документации на объекты транспортной инфраструктуры вправе уточнять отдельные требования к содержанию разделов проектной документации [6].

В 2011 году Росавтодором предприняты дополнительные меры по совершенствованию инновационной деятельности в сфере дорожного хозяйства. С этой целью подготовлены «Методические рекомендации по формированию Перечня рекомендуемой для закупок на среднесрочную перспективу инновационной продукции в рамках повышения инновационности в закупочной деятельности Федерального дорожного агентства», которые соответствуют положениям «Методических рекомендаций по реализации пилотных проектов по введению требований по инновационности в закупочную деятельность федеральных и региональных органов власти и подведомственных предприятий и организаций и формированию перечней рекомендуемой для закупок на среднесрочную перспективу инновационной продукции гражданского назначения». Методические рекомендации разработаны с целью совершенствования практики введения требований по инновационности в закупочную деятельность Федерального дорожного агентства и органов управления дорожного хозяйства, подведомственных Федеральному дорожному агентству. При подготовке конкурсной документации на осуществление закупки для государственных нужд требования об инновационной составляющей проекта должны быть предусмотрены в техническом задании (являющемся составной частью конкурсной документации) на основе одобренного перечня (каталога) эффективных технологий, новых материалов и современного оборудования.

Современный государственный подход к функционированию системы управления инновациями характеризуется активным вовлечением территориальных органов управления дорожным хозяйством в инновационный процесс. Это подразумевает создание различных программных документов местного значения, которые определяют конкретные инструменты регулирования и развития инновационной деятельности, оценку инновационного потенциала и проблем в освоении инноваций в каждом отдельном территориальном органе. Также федеральные и территориальные органы управления дорожным хозяйством принимают непосредственное участие в формировании плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, представляют план и отчет об освоении инноваций. Для эффективного управления использованием инноваций в дорожном хозяйстве создана трехуровневая система организации планирования внедрения новых технологий (Росавтодор, федеральные органы управления дорожным хозяйством, органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации). Также определены структурные подразделения в Росавтодоре и подведомственные организации, ответственные за развитие инновационной деятельности.

Необходимо коснуться вопроса о вовлечении непосредственно строительных организаций в процесс развития инноваций в дорожном хозяйстве посредством саморегулируемых организаций. Основной задачей саморегулируемых организаций является повышение качества строительных работ, что может быть достигнуто благодаря применению современных технологий, оборудования и материалов. Таким образом, деятельность объединений строителей направлена на сокращение сроков внедрения инноваций в части их сертификации, создания и утверждения нормативной базы, внесения изменений в действующие технические нормативы. Инновации в дорожном хозяйстве неразрывно связаны с разработкой необходимой нормативно-технической базы для технических регламентов и технического обоснования проектов для экономических расчетов. Именно переход на саморегулирование дал строителям профессиональную возможность поднимать данные вопросы, обсуждать их на высшем уровне и находить оптимальные решения.

Процесс внедрения инноваций в Росавтодоре определен «Методическими рекомендациями по организации освоения инноваций при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в системе ФДА», рекомендованными к применению письмом руководителя Росавтодора от 13 июня 2007 г. № 01-28/5136. В Методических рекомендациях определен порядок планирования, организации работ, финансирования и информационного обеспечения инновационной деятельности, а также организации учета, отчетности и контроля выполнения работ по освоению инновационной продукции.

В дорожном хозяйстве под внедрением инноваций при проектировании и строительстве автомобильных дорог и искусственных сооружений на них подразумевается стадийное освоение инноваций, при котором на первой стадии происходят опытно-экспериментальное внедрение и апробация в производственных условиях, на второй стадии – доведение инновационной продукции до массового применения.

Согласно методическим рекомендациям организация работ по освоению инновационной продукции в дорожном хозяйстве включает:

- разработку проектной документации с использованием инновационной продукции;
- формирование планов освоения инноваций в дорожном хозяйстве;
- реализацию планов по освоению инноваций в дорожном хозяйстве;
- контроль и отчетность выполнения работ по освоению инноваций;
- информационное обеспечение освоения инноваций.

Перейдем к анализу блока статистических данных, описывающих инновационную деятельность дорожного хозяйства (табл. 2). Нами выбран период исследования с 2007 г. по 2013 г. в связи с тем, что за это время выстраивание системы освоения инноваций в отрасли происходило наиболее активно.

Таблица 2

Основные показатели инновационной деятельности дорожного хозяйства за период 2007-2013 гг.

Показатель	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Количество инноваций, освоенных Росавтодором, шт.	300	303	310	330	348	908	988
Количество инноваций, утвержденных Росавтодором, шт.	35	50	48	164	178	152	170
Количество согласованных документов технического регулирования для инноваций, шт.	5	8	19	27	35	117	86
Число федеральных органов управления, осваивающих инновации, шт.	23	28	28	33	32	36	36
Число территориальных органов управления, осваивающих инновации, шт.	22	25	27	35	38	29	34

Примечание. Составлено по [4].

Как мы можем увидеть из табл. 2, показатель инноваций, освоенных Росавтодором, значительно вырос, однако имеет место и структурное изменение данной категории. Так, например, в 2008 г. наибольшая доля реализуемых инноваций (56 %) приходилась на производство работ по строительству и реконструкции автодорог (рис. 1). В 2013 г. данный показатель снизился на 36 % (рис. 2). Основными видами дорожных работ, при производстве которых в 2013 г. применялись прогрессивные технологии, являлись прежде всего работы по капитальному ремонту, ремонту (46 %) и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений (34 %).

Что касается вопроса снижения доли технологий анализа, прогноза, планирования и проектирования до нуля, то следует отметить, что принятие и внедрение новой нормативно-технической базы позволит вывести на современный международный уровень подходы к проектированию автомобильных дорог, использовать более современные материалы и новые, более надежные методы их испытаний.

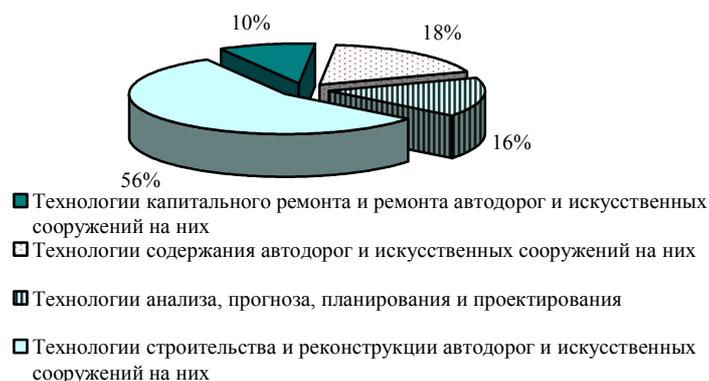


Рис. 1. Диаграмма структуры количества инноваций, освоенных Росавтодором в 2008 году



Рис. 2. Диаграмма структуры количества инноваций, освоенных Росавтодором в 2013 году

Если мы обратим внимание на непосредственных участников процесса освоения инноваций, то увидим, что доля федеральных органов управления дорожным хозяйством, использующих инновации на подотчетных объектах, в 2012 г. достигла 100 %. Число территориальных органов управления дорожным хозяйством, осваивающих инновации, значительно не изменилось. Эту динамику иллюстрирует рис. 3.

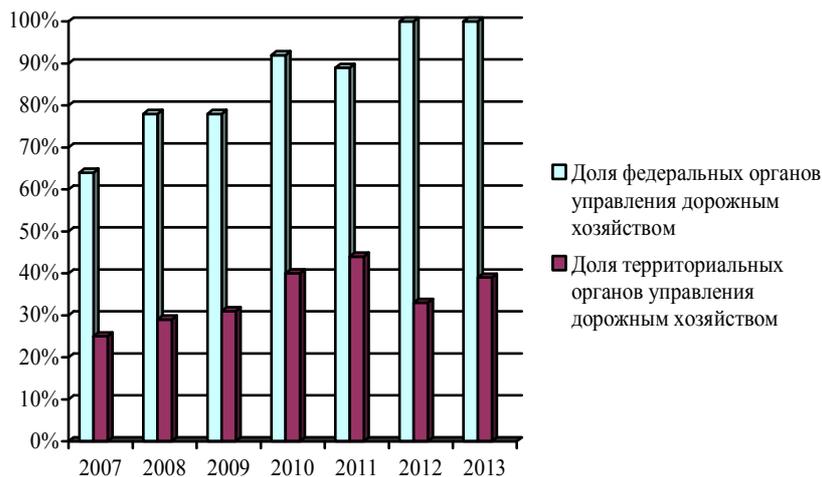


Рис. 3. Доля федеральных и территориальных органов управления дорожным хозяйством, осваивающих инновации за период 2007–2013 гг.

Сложившаяся картина говорит нам об очень важном аспекте инновационной деятельности в дорожном хозяйстве. Инновационная активность отрасли сосредоточена именно в федеральных органах управления. Вовлеченность регионов мала, и тенденция ее развития оставляет желать лучшего. Для более детального рассмотрения этого вопроса обратимся к такому показателю, как распределение числа органов управления дорожным хозяйством по количеству внедренных новых технологий и материалов (табл. 3). Мы выбрали период 2010–2012 гг., основываясь на том факте, что в эти годы был значительный скачок общего числа освоенных инноваций.

Как мы можем видеть из табл. 3, большинство территориальных органов управления дорожным хозяйством, вовлеченных в инновационные процессы, осваивает 1–2 инновации. Динамика такова, что если в 2010 г. распределение числа органов управления по количеству внедренных технологий было достаточно однородно, то в 2012 г. основная доля территориальных органов управления дорожным хозяйством осваивала уже не более 5–6 инноваций. Это может свидетельствовать о недостатках существующей системы управления инновациями. Направление совершенствования инновационной деятельности следует выбрать именно в сторону вовлечения субъектов РФ, тем более с учетом того, что объем строительства региональных дорог в 2011–2013 гг. значительно выше федеральных. Низ-

кие показатели заинтересованности регионов в применении новых материалов и технологий в дорожном строительстве могут свидетельствовать о пониженном спросе на инновации, о нежелании модернизироваться ввиду отсутствия достаточных стимулов [8].

Таблица 3

Количество внедренных инноваций в органах управления дорожным хозяйством за период 2010–2012 гг.

Число внедренных технологий, шт.	2010 г.		2011 г.		2012 г.	
	Доля органов управления дорожным хозяйством, %					
	федеральных	территориальных	федеральных	территориальных	федеральных	территориальных
1–2	3	24	12	28	7	34
3–4	7	16	16	17	12	18
5–6	9	16	9	14	19	22
7–8	2	3	16	12	9	11
9–10	11	3	3	3	14	7
11–15	20	14	18	12	19	3
16–20	9	6	11	7	8	3
20–25	11	6	7	3	6	1
Свыше 25	28	12	8	4	6	1

В заключение отметим, что опыт строительства автомобильных дорог показывает, что иметь новации или прогрессивные технические решения еще недостаточно, апробация технологий часто не приводит к их широкому применению. Необходима система мер, обеспечивающая эффективное их внедрение. Основными составляющими такой системы являются информационное, нормативное, экономическое, кадровое и организационное обеспечение их реализации. Отсутствие какой-либо из составляющих исключает формирование инновационной среды, снижает ее инновационный потенциал, а следовательно, и инновационную активность, что ведет к исключению инновационной деятельности как процесса в развитии дорожного хозяйства. Первостепенными задачами государства являются совершенствование существующей системы управления инновациями, проработка основных ее элементов, улучшение функционирования механизмов правового, административного, научно-технического регулирования. Особое внимание, с нашей точки зрения, следует уделить проработке системы взаимодействия в части координации развития и стимулирования внедрения инноваций с субъектами РФ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бирюлин А.Ю. Система государственных финансовых институтов развития инноваций как инструмент активизации инвестиционного процесса // Вестн. Удм. ун-та. Сер. Экономика и право. 2014. Вып. 2. С. 7-14.
2. Федорченко М.А. Государственное регулирование инновационной деятельности в сфере развития дорожного хозяйства // Бизнес. Образование. Право. Вестн. Волгоград. Ин-та бизнеса. 2013. № 2 (23). С. 61-65.
3. Об утверждении Стратегии развития инновационной деятельности Федерального дорожного агентства на период 2011–2015 годов: распоряжение Федерального дорожного агентства от 22.11.2011 № 904-р.
4. Доклад о результатах и основных направлениях деятельности Министерства транспорта Российской Федерации в 2012 году и на период 2013-2015 годы, Постановление Правительства РФ от 6 апреля 2011 года № 252.
5. URL: <http://rosavtodor.ru/>.
6. URL: <http://www.mintrans.ru/>.
7. Кутько Б.П. Инновации и проблемы внедрения // Мир дорог. 2009. № 38 С. 13-15.
8. Воробьева О.А., Головина О.Д., Поляков Ю.Н. Методические вопросы оценки инновационного развития промышленно-ориентированного региона // Вестн. Удм. ун-та. Сер. Экономика и право. 2014. Вып. 1. С. 24-29.

Поступила в редакцию 18.01.15

*M.A. Fedorchenko***INNOVATION MANAGEMENT IN THE ROAD SECTOR**

The existing system of innovation management in the road sector is considered. The estimation of all directions of state regulation of innovative activity in the industry is carried out. In particular, the author discusses financial policy, information support, scientific research, and a system of accounting, monitoring and controlling the innovation processes. The following achievements in the field of innovation development in the road sector can be mentioned: the government activity intensification in the field of innovation promotion, the use of achievements of self-regulatory organizations to make changes to the system of existing technical standards. The author gives special attention to the need for development of new materials, technologies and utilization of new road-construction machinery. The efficiency of the system of innovation promotion is estimated on the basis of a system of statistical indicators. The dynamics of changes in the innovation structure and in the share of federal and territorial governments in the innovation financing is discussed. The main problems are an outdated regulatory regime and an obviously low interest of local authorities in implementing innovations. The necessity of state involvement in the improvement of the existing system of innovation management in the road sector is mentioned. The author's point of view on possible ways to improve the innovative appeal of the road construction industry is presented.

Keywords: innovations, innovation management, road sector, implementation of innovations, monitoring of innovation activity, innovative industry, development of innovation activity, regulation.

Федорченко Мария Андреевна, соискатель
ФГБОУ ВПО «Волгоградский государственный университет»
400062, Россия, г. Волгоград,
Университетский просп., 100
E-mail: m.fedor4enko@gmail.com

Fedorchenko M.A., applicant
Volgograd State University
400062, Russia, Volgograd,
Universitetskiy prosp., 100
E-mail: m.fedor4enko@gmail.com