



Точки опоры для интеллектуальных систем



Ирина МИСАНОВА

Irina N. MISANOVA

Points of Support for Intelligent Systems

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 116)

Обоснованные теоретически, но остающиеся маловостребованными инновационные механизмы ищут и находят поводы заявлять о себе. В статье особое место отводится проблемам становления российских интеллектуальных транспортных систем, в особенности тех, которые позволяют в конкурентной бизнес-среде создать новые высокотехнологичные продукты. Эта тема приобрела приоритетную значимость в свете реорганизации государственного сектора экономики, необходимости обновления законодательства в интересах ускоренного развития интеллекто-содержащих средств организации и обслуживания перевозочного процесса.

Ключевые слова: железная дорога, законодательство, экономика, интеллектуальная транспортная система, финансовые механизмы, взаимодействие государства и бизнеса, государственные гарантии, венчурные проекты.

Мисанова Ирина Николаевна – доктор экономических наук, кандидат технических наук, профессор кафедры «Логистика и управление транспортными системами» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Цель моей статьи не в том, чтобы отметить достижения и выявить недостатки соответствующих органов, отвечающих за развитие российской интеллектуальной транспортной системы. Поскольку верю, что настанет время, когда мы будем испытывать только гордость за нашу ИТС, а недостатки ее померкнут перед грядущими свершениями. Главное же заключается в том, в какой момент и какое поколение ощутит реальные плоды умов от науки, да и проявит ли наконец достойное темы любопытство «чиновничий класс». Ведь от этого зависят развитие экономики страны и как следствие – социально-экономическая и политическая устойчивость действующих общественных связей и отношений.

Вполне разделяю в этом плане взвешенный оптимизм по поводу форм научного участия в программах устойчивого развития российских территорий, который демонстрирует в своей журнальной статье академик В. В. Окрепилов [1]. Идеология таких программ предполагает системную интеграцию интеллектуальных сил и в сфере экономики, и в технико-технологической инноватике, и в мире транспорта, при этом оставляя под постоянным прицелом и со-

циальные интересы регионов, потребности граждан. Конечно, для любой интеллектуальной системы управления ее консолидирующий смысл изначален и обязателен, но довести до этого уровня качество строящейся модели никому пока не удается.

В октябре 2015 года состоялся 7-й российский международный конгресс по ИТС. Его целью как раз и было формирование авторитетной профессиональной платформы для проработки теоретических и методологических задач, обсуждение вопросов инновационного развития транспортного комплекса, ориентации интеллектуальных систем на обеспечение столь важных сегодня надежности и безопасности транспорта, укрепления партнерства органов государственной власти, научных и деловых кругов в области интеллектуализации поисковой, исследовательской и конструкторской деятельности.

Но ключевым элементом, естественно, является то, что перед государством стоит задача определения рациональной политики на внутреннем и внешнем рынках. В этих условиях возникает необходимость в установлении взаимовыгодного партнерства между государством и бизнесом, а затем, как предполагается, такой подход придаст новый импульс развитию ИТС. Впрочем, тут же возникает и вопрос, реально ли осуществить полезные для страны намерения без должной законодательной базы?

Вопрос задается не случайно. Он вполне созрел, чтобы стать уже не только дискуссионным. Им озабочены и деловые круги, и разработчики интеллектуальных систем, создатели программных продуктов. Показательно при этом, что заинтересованность в законодательном закреплении идущих процессов проявляют не одни лишь представители отраслевых центров, но прежде всего компании и профильные структуры регионов, где сформировалось твердое убеждение на сей счёт. Сторонники нового закона призывают своих партнеров консолидировать позиции участников рынка интеллектуальных транспортных систем, чтобы получить в итоге пользование эффективными правовыми инструментами и саму возможность форсированно развивать инновационную область научных знаний.

В профессорской среде транспортных вузов не раз приходилось слышать об обоснованности предложений по созданию с участием думского комитета по транспорту законопроекта, определяющего государственную политику в отношении интеллектуальных транспортных систем, сущностной стороны грядущих изменений в управлении базовой для экономики страны отрасли. Причем все очевиднее (и названный октябрьский конгресс в этом смысле характерен), что в тесной связи сегодня находятся и теоретическая неготовность понятийного аппарата, без которого крайне затруднена формулировка статей желаемого закона, и непростая по целям юридическая трактовка позиций, которые относятся к задачам бюджетного финансирования исследований и проектных работ, инвестиционной привлекательности проектируемых ИТС и готовящихся параллельно инфраструктурных преобразований.

На протяжении семи лет участники московского и российского конгрессов докладывают о важности принятия федерального закона об ИТС. Пока все безрезультатно, закона как не было, так и нет. И как следствие, инвестиционная составляющая в проекты ИТС минимальна.

Происходит это именно от того, что «чиновничий класс», отвечающий за развитие данной сферы, видимо, мыслит в русле не оправдавшей себя идеи Адама Смита о том, будто рыночная система способна к саморегулированию, поскольку имеет личный интерес, связанный со стремлением к прибыли.

Однако рыночная экономика не эффективна без законодательного регулирования. И естественным является обращение к историческим корням. Широко развернувшееся в 1860-х годах железнодорожное строительство — настоящая «рельсовая лихорадка» — дало толчок развитию других крупных отраслей промышленности. Правительство Российской империи понимало, что для поднятия уровня народного хозяйства необходимо усиление железнодорожного строительства, но не имело возможности строить железные дороги за государственный счёт, поэтому оно старалось привлекать частные капиталы (рус-



ские и иностранные), гарантируя строителям прибыль на затраченный капитал. Откуда следует, что развитие и укрепление экономики Российской империи шло при помощи привлечения частных капиталов (инвестиций) в производство [2].

Сегодня российское государство, как бывало и в прежние исторические времена, доминирует в формировании экономических отношений. По большому счёту это нормальное продолжение естественной трансформации в переходный период, когда ситуация из одного состояния плавно перетекает в другое, а по сути, так и не может вырваться из плена концепции экономического либерализма, оставаясь в режиме «депрессивной стабилизации». То есть в том положении, когда вопреки объективным экономическим процессам допускается политика ослабления влияния государственных регуляторов экономики, вертикали управления, тормозится стимулирование инвестиций, либерализация внутреннего рынка сосредоточилась на приватизации собственности государства.

Кроме того, следует отметить, что пока слабо взаимодействуют между собой биржи, банки, страховые компании, инвестиционные фонды, нет единого регулирования и протекционистской политики государства, основанной на взаимовыгодной экономической интеграции. Она же, в свою очередь, должна формироваться на принципах добровольности, взаимопомощи, правовой поддержки и гарантированности демократии, общих целей и мотиваций. И, конечно, ответственности за взятые обязательства.

Одной из наиболее эффективных статей взаимодействия государства и бизнеса в нормативно-законодательном регулировании должны стать внешнеэкономические связи, рациональное использование финансовых ресурсов, материально-техническое обеспечение производства и сбыта продукции, привлечение в экономику иностранных инвестиций. Несомненно, чем действенней и глубже прорывы в научно-технической сфере и информационном обеспечении, тем больше надежд возлагают общество и бизнес непосредственно на ресурсы и институты государства [3].

Опираясь на исторический опыт, а также на практику развитых стран, надо

сознавать, что реализация интеллектуальной транспортной системы неэффективна без инвестиционных вложений, без свойственных инвестициям законов, требующих точно ориентированных исследований, актуализаций и формализаций, особенно в тех секторах, где ИТС способна стать реальным «локомотивом» экономики.

Для этого необходимо создание понятных «правил игры», то есть компетентно выстроенного законодательного регулирования ИТС, и полновесной системы взаимодействия между государством и бизнесом. В большинстве стран подобное взаимодействие обеспечивают государственные органы федерального значения совместно со специализированными учреждениями.

Инновационное развитие экономики России обречено идти по пути научно-технического прогресса, одним из секторов которого являются ИТС, обеспечивающие постоянное движение вперед за счёт основательной научной проработки стратегически важных направлений. Это не только рост научной активности, но и совершенствование властных и исполнительных институтов (налоговой системы, банковской сферы, финансовых рынков, страхования и т.п.).

По нашему мнению, для успешного развития ИТС государству следовало бы:

- подкрепить инвестиции в ИТС государственными гарантиями в венчурные проекты;
- гарантировать беззалоговые кредиты частично либо полностью;
- разрешить банкам относить затраты на венчурные проекты к первой группе риска.

Формирование венчурного капитала при непосредственном участии государства – обязательное условие для аутсорсинга бизнеса, возможность уменьшить риски инвесторов. Но для более эффективных вложений в ИТС-проекты государству нужно создавать и поддерживать стимулирующие меры, как это принято в мировом сообществе. К такому стимулированию, в частности, можно отнести налоговые льготы или налоговые кредиты. Предоставить их было бы полезно хотя бы компаниям, находящимся в процессе реструктуризации, либо на начальной стадии своей



деятельности, поскольку в этот период они не могут обычно получить прибыль.

Как правило, в реальности инвесторы не готовы вкладывать капиталы в нереструктуризированные организации по причине высоких рисков. Влияют:

- незащищенность прав собственности;
- значительный риск невозврата средств из-за неэффективности системы управления и надзора правоприменительных органов;
- непрозрачность финансового состояния организаций;
- несовершенство бухгалтерского учета, которое, в свою очередь, влечёт за собой отсутствие достоверной информации о финансово-экономическом состоянии организации не только для собственников, акционеров, руководителей, возможных инвесторов и кредиторов, но и для государственных органов и фискальных служб;
- неразвитость механизмов гарантирования исполнения контрактных обязательств.

Вывод закономерен: до тех пор, пока инвесторы не получают необходимых им гарантий и прав на интеллектуальную собственность, они будут оценивать свои риски как очень высокие. Ситуацию усугубляет и то, что пока российское законодательство не регулирует отношения в области конкуренции, нет и механизмов

пресечения недобросовестной конкуренции в научно-технической сфере. То есть там, где практикуют интеллектуальные системы или их экспериментальные образцы.

Многие страны идут по пути взаимодействия и партнерства между государством и бизнесом, устраняя препятствия, мешающие инновациям, создавая стимулы для исследователей в области ИТС, активизируя приток инвестиций на ранней стадии и формируя условия для венчурного финансирования. Россия не достигла еще сегодня оптимального уровня, отстает в развитии не только законодательной части, но и организационно-экономической. Теоретически финансовые механизмы взаимодействия и сотрудничества между государством и бизнесом, особенно в инновационной сфере, конечно, предлагаются, но требуется еще очень серьезная работа по их практическому развитию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Окрепиллов В. В. Повышение устойчивости развития жизни на основе экономики качества // Мир транспорта. – 2016. – № 1. – С. 6–21.
2. Мисанова И. Н. Основные направления совершенствования финансового взаимодействия государства с коммерческими организациями: Монография. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 148 с.
3. Шамхалов Ф. И. Государство и экономика. Основы взаимодействия. – М.: Экономика, 2000. – 256 с. ●

Координаты автора: **Мисанова И. Н.** – kino-rodina@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 17.11.2015, принята к публикации 19.02.2016.

