Роль инноваций в туризме

 XXI в. – век путешествий и открытых границ. Многочисленные турфирмы предлагают клиентам туры на любой вкус и доход, и при желании турист может попасть в любую точку планеты. Остается только выбрать, с помощью кого осуществить заветную мечту, а выбирать есть из чего: улицы пестрят от ярких вывесок с названиями турфирм, приглашающих потенциальных туристов провести отпуск в сказочных заморских странах. В условиях жесткой конкуренции первостепенной задачей любой турфирмы является, безусловно, завоевание лидирующего места на туристском рынке, получение и увеличение прибыли. Одним из способов обратить внимание потребителей на свой товар является предложение рынку нового товара, отличного от товара конкурентов. Именно своевременный вывод нового товара на рынок способен привлечь новых покупателей, увеличить доход предприятия.

 Нововведение – закон человеческого общества, перманентная сила развития общества, продуктов его деятельности и прогресса в целом. Инновация базируется на новшестве, или нововведении, называемом новацией. Термин «инновация» как новая экономическая категория ввел в научный оборот австрийский ученый Й. Шумпетер в первом десятилетии XX в. В своей работе «Теория экономического развития» (1911 г.). Й. Шумпетер впервые рассмотрел вопросы новых комбинаций изменений в развитии (т. е. вопросы инновации) и дал полное описание инновационного процесса.

 Под инновацией он подразумевал изменение с целью внедрения и использования новых видов потребительских товаров, новых производственных, транспортных средств, рынков и форм организации в промышленности.

 В современной экономике роль инноваций значительно возросла. Это вызвано тем, что в рыночной экономике инновации представляют собой метод конкуренции, так как инновация ведет к снижению себестоимости, цен и росту прибыли, к созданию новых потребностей, к притоку денег, к повышению имиджа (рейтинга) производителя новых продуктов, к открытию и захвату новых рынков, в том числе и внешних.

 Инновация как процесс или как продукт может стать одной из главных статей дохода предприятия, оказывая существенное влияние на увеличение прибыли.

 Туризм является одной из важнейших отраслей сервиса, и это требует современных форм и механизмов обслуживания клиентов. Однако не все компании охотно применяют инновации на практике. Ведь инновация – это прежде всего риск и немалый. Любая инновация, особенно если она затрагивает организацию в целом, вызывает сопротивление, так как принятие и осуществление инновации связано с ломкой стереотипов восприятия, поведения и установок. Страх менять что-то в постоянной и привычной работе мешает фирмам обращаться к новым механизмам. Например, многие туроператоры предлагают своим региональным агентствам новую систему бронирования – бронирование туров в on-line, что позволяет получать практически мгновенное подтверждение тура. Таким образом, туроператор экономит время на обработке заявки, а турагент, в свою очередь, ускоряет процесс оформления клиента. Выгода очевидна: экономя время на работе, турагент получает возможность привлечь клиента своей оперативностью. Но до сих пор, несмотря на достаточно широкое применение и удобство данной системы, многие агентства отказываются так работать. Куда ближе непосредственный контакт с туроператором. Боязнь быть не услышанным и не понятым заставляет агентов обращаться к старой и проверенной системе бронирования – с помощью факса. Это яркий пример неприятия инновации. Чаще всего в основе отрицания инновации лежит социально-психологический аспект: оценивая свои возможности, достаточное количество сотрудников организации склонны считать, что они не имеют необходимых при внедрении инноваций умений и навыков. Это вызывает опасение оказаться лишним и как следствие – сопротивление изменениям.

 Но существует и другая точка зрения на значение инновации. Фирмы, использовавшие в своей деятельности инновационные аспекты, утверждают, что создание и продвижение нового турпродукта не только желательная деятельность организации, но и необходимая.

 Жесткая конкуренция на современном российском рынке обязывает турфирмы разрабатывать и предлагать новые и обновленные товары. Например , в летнем сезоне 2003 г. турецкий рынок предложил три новых отеля сети World of Wonders: Kremlin Palace, Venezia Palace и 1C Tropicana. Kremlin Palace представляет собой комплекс зданий, каждое из которых в точности повторяет какой-либо фрагмент Московского Кремля. Такого на рынке туризма не предлагал еще никто! Этот шикарный пятизвездочный отель обслуживает своих туристов почти тотальным all-inclusive, в стоимость обслуживания включены даже импортные элитные алкогольные напитки, услуги прачечной, парикмахерской, сауна, тренажерный зал и многое другое, что обычно предлагается в отелях за дополнительную плату. Отель нацелен на предоставление своим гостям обслуживание самого высокого качества. Согласно статистическим данным по летнему сезону 2003 г. около 87% клиентов Турции отдохнули в турецких отелях высшей категории.

 Другой отель сети WOW Venezia Palace 5\*, который появился на турецком рынке только в мае 2003 г., предлагает своим клиентам в качестве новой и привлекательной услуги аниматоров, которых с полным правом можно назвать достопримечательностью отеля. Колоритные персонажи из разных стран – Турции, Марокко, Канады-практически с утра до вечера развлекают гостей. В 11.30 Water -gym, в 12.00 – Pool games в бассейне , затем курсы танцев живота и латиноамериканских танцев, водное поло, стрельба из лука и т.д. отель построен в венецианском стиле и радует своих клиентов таким развлечением, как катание на гондоле. Размеры бассейна – 3500 кв. метра, вполне позволяют романтичную прогулку такого рода. Это придает дополнительный романтический оттенок программе для молодоженов, да и другим гостям. Несомненно, такая услуга доставляет большое удовольствие. Как утверждает г-н Орай Юнал, вице-президент холдинга «Юнал», построившего и управляющего отелем, «нужен постоянный поиск новых идей, иначе не выдержишь конкуренции. Желания туристов переменчивы, но побеждает общее стремление получить отдых максимально высокого качеств. Туристы – это двигатель прогресса». Существует два вида инновации: кризисная инновация и инновация развития. При грамотном подходе к созданию и реализации инновации она может принести немалый доход и немалую пользу. Кризисная инновация – это скорое быстрое решение о нововведении для того, чтобы спасти существующий товар от исчезновения с рынка. Она выводится на рынок в рекордно сжатые сроки и при правильном позиционировании на рынке товар выживает.

 Инновация развития – несколько отличный от предыдущего вид. Она внедряется медленно и продуманно, выводится на рынок не спонтанно, а постепенно, является поддерживающей инновацией, способной предупредить старение существующего товара.

 Для туристского бизнеса необходимо использование двух этих видов инновации, так как туристский рынок – рынок нестабильный, поддающийся влиянию различных событий в окружающих и смежных областях. В данных условиях турфирмы должны не только создавать новый продукт, но уметь своевременно реагировать на новые изменения в различных областях деятельности, смежных с туризмом, обладать способностью к созданию новых методов работы и улучшению результатов деятельности.

 Таким образом, инновация – необходимый пункт в программе развития и реализации турпродукта на рынке. Главная цель турфирмы – выжить в условиях конкуренции, заинтересовать и привлечь максимальное количество потребителей. Именно с помощью инновационных аспектов в текущей деятельности фирмы есть возможность обеспечить своему турпродукту вполне стабильное существование на рынке.

**В Белгородской области формируется новый научный комплекс**

 Мультидисциплинарный научно-исследовательский и инновационный Центр наноструктурных материалов и нанотехнологий открылся в среду на базе Белгородского государственного университета.

Он создавался в рамках приоритетного направления развития науки РФ по разработке нанотехнологий и наноматериалов. В открывшемся Центре будут проводиться исследования по крупным российским и международным проектам, а также проектам с участием машиностроительных и металлургических предприятий Белгородской области.

Кроме того, что кадровый потенциал Центра НСМН включает штатных научных сотрудников БелГУ, которых в общей сложности около 144 человек - профессоров, докторов наук, аспирантов, для работы в Белгород были приглашены специалисты из крупных вузов РФ. По словам вице-президента РАН, академика Геннадия Месяца, открытие Центра и приезд в Белгородскую область ученых из Москвы, Томска, это начало становления Белгородской научной школы, о которой вскоре заговорят не только в России.

Как отметил губернатор Белгородской области Евгений Савченко, это поистине историческое событие, поскольку речь идет не просто об открытии очередного университетского Центра, а о формировании нового научного комплекса.

Центр НСМН укомплектован и продолжает пополняться самым современным уникальным исследовательским оборудованием ведущих отечественных и зарубежных фирм. В перспективе общая стоимость технической базы составит порядка 150 миллионов рублей.

Разработки Центра уже активно применяются на практике, в частности, в стоматологической сфере. На сегодняшний день предприятие ЗАО "Опытно-экспериментальный завод "ВладМиВа" активно применяет разработки Центра НСМН для производства профилактического стоматологического препарата нового поколения "Глуфторэд".

Введение в эксплуатацию Центра НСМН оказалось не единственным сегодняшним событием в Белгородском государственном университете. Сразу после конференции и экскурсии по цехам, состоялось открытие первой очереди инновационного Бизнес-инкубатора. Основной его задачей станет создание и вывод на рынок малых инновационных предприятий. "В стенах" Бизнес-инкубатора будут реализовываться проекты, сориентированные на промышленность и сельское хозяйство Белгородской области, будут создаваться малые инновационные предприятия, призванные взаимодействовать с крупными промышленными и сельскохозяйственными предприятиями. Здесь одновременно разместятся 40 субъектов малого бизнеса. После конкурсного отбора утвержденные проекты будут непосредственно предлагаться для реализации предприятиям. Таким образом предполагается существенно укрепить систему малого предпринимательства и экономику Белгородской области, передает ИА "Белмедиа".

**Технологический прорыв и инновации**

 Как уже сообщала наша газета, в Торгово-промышленной палате состоялся Всероссийский "круглый стол" "Технологический прорыв, инновационный путь развития - основа реализации Транспортной стратегии России до 2030 года". Его организатором явился Союз транспортников России. В работе "круглого стола" приняли участие министр транспорта РФ Игорь Левитин, представители Федерального собрания, министерств и ведомств, руководители транспортных предприятий и общественных объединений. С основным докладом на заседании выступил министр транспорта РФ. В первой части своего выступления он поблагодарил Союз транспортников России и ТПП за возможность регулярно встречаться с людьми, от которых зависит развитие транспорта в стране. По мнению Игоря Левитина, польза от этих встреч взаимная. С одной стороны, министерство лучше понимает положение дел на местах, с другой стороны, транспортная общественность оказывается в курсе всего, что делает и планирует сделать министерство.

 Министр отметил, что 22 ноября 2008 года Правительство РФ утвердило Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года. На совещании в Новосибирске 22 октября 2008 года председатель Правительства Российской Федерации Владимир Путин сказал: "…мы должны относиться к этому документу и к этой работе именно как к стратегической задаче развития России. Это масштабная, большая и непростая работа. Но действительно практика последних лет показывает, что такие масштабные задачи мы решать в состоянии. Поэтому предложенная Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года принимается. Теперь нужно сосредоточиться на ее безусловном исполнении". Одновременно Министерству транспорта поручено в первом полугодии 2009 года разработать план ее реализации. На разработку плана оказывает большое влияние инновационный характер принятого документа.

 По словам министра, "по-новому сформулированы главные целевые ориентиры стратегии. Если в предыдущей стратегии они были направлены на решение задач восстановления, модернизации и развития транспортного комплекса, то в настоящей стратегии на первое место поставлены общесоциальные и обще-

экономические стратегические целевые ориентиры. Необходимо определить, как наилучшим образом обеспечить их достижение, и решить целый ряд предусмотренных в стратегии задач, являющихся новыми для отечественной транспортной системы".

 Далее Игорь Левитин остановился именно на этих новых задачах. Впервые в истории развития отрасли стратегия предусматривает, что транспортное пространство России должно объединить в единую сбалансированную систему не только сами транспортные коммуникации, но и интегрированную систему технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев.

 Также предполагается ввод в действие единых стандартов и единой информационной среды технологического взаимодействия всех участников транспортного процесса, что должно обеспечить оптимизацию взаимодействия на качественно новом уровне.

 Потребуются развитие и гармонизация транспортного законодательства, интеграция в мировую систему стандартов и коммуникаций.

 Министр также считает, что принципиально важно увязать в эффективные логистические цепочки различные виды транспорта, создать интегрированные системы логистических парков, освоить инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

 Планирование сбалансированного комплексного развития инфраструктуры транспорта потребует более полного статистического учета, построения транспортно-экономического баланса, использования математических методов прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта, анализа различных моделей развития транспортных систем с целью отбора оптимально сбалансированных вариантов.

 Транспортная стратегия впервые делает акцент на критериях качества транспортных услуг для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны, что отсутствовало в предыдущих стратегических документах.

 Это предполагает прежде всего разработку и ввод в действие модели конкурентного рынка транспортных услуг, которая является инновационной для отечественной транспортной системы. Она должна определить параметры и стандарты качества транспортных услуг, требования к нормативно-правовой базе и технологические модели обеспечения качества, нормы ответственности за соблюдение этих параметров, механизмы стимулирования модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества.

 Предполагается приведение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки "от двери до двери" к уровню лучших мировых достижений. В морских портах и пунктах пропуска через государственную границу, а также во всей терминальной сети необходимо обеспечить снижение времени обработки партий грузов.

 Для этого предстоит разработать, экспериментально отработать и внедрить эффективные инновационные логистические товаро-транспортные технологии, а также механизмы мотивации их использования, развития системы сопутствующих услуг, парков подвижного состава. Важную роль будет играть расширение использования контейнерных технологий для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса, а также разработка и использование эффективных информационных и коммуникационных технологий, инновационных для транспортной отрасли.

 Но наиболее революционным в стратегии, по мнению Игоря Левитина, является постановка цели обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

 Транспортная отрасль должна принять участие в разработке минимальных социальных транспортных стандартов для всех слоев населения. Эти стандарты в части их транспортной составляющей должны определить модель необходимых коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижной состав, покупательскую способность, ценовую доступность транспортных услуг для населения, стандарты по периодичности и графику транспортного об-служивания.

 Предполагается закрепление минимальных социальных транспортных стандартов на законодательном уровне, плюс использование механизмов компенсации потерь в доходах транспортных компаний, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на социальные перевозки. При этом необходимо обеспечить открытый доступ предпринимательства к возможности предоставления транспортных услуг населению.

 Реализация стандартов качества в области пассажирских и грузовых перевозок, а также решение новых задач комплексного развития единого транспортного пространства России требуют разработки новых систем мониторинга, контроля, надзора и оценки состояния транспортного комплекса, а также систем управления качеством содержания транспортной инфраструктуры, транспортного обслуживания грузовладельцев и населения, работы систем платных услуг. Все эти задачи являются принципиально новыми.

 Большое внимание в своем выступлении министр транспорта уделил вопросам международного сотрудничества и использования транзитного потенциала страны. Стратегия предполагает интеграцию нашей транспортной системы в мировое транспортное пространство. Она предусматривает развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, включающих крупные транспортные узлы.

 Транспортная стратегия направлена на достижение уровня международных требований безопасности транспортной системы.

 Для этого необходима разработка эффективной много-уровневой системы обеспечения безопасности на транспорте. Помимо мероприятий прямого обеспечения безопасности огромное значение имеет развитие эффективных систем надзора.

 Особо Игорь Левитин выделил тот факт, что впервые в истории российского транспорта в стратегии отдельной целью определена экологическая безопасность.

 В ходе дальнейшего выступления глава Минтранса остановился на основных принципах формирования плана реализации транспортной стратегии. По его словам, их восемь.

 Во-первых, все мероприятия плана должны быть направлены на достижение конкретных целевых индикаторов.

 Во-вторых, все уже заложенные в стратегии механизмы реализации должны стать основой будущего плана.

 В-третьих, первоочередные мероприятия, определенные в первом этапе стратегии - до 2015 года, совпадают с ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)". Это должно быть учтено в плане.

 В-четвертых, для управления стратегией следует разработать и ввести в действие эффективную систему управления реализацией стратегии и внедрения инноваций. Ее создание потребует комплексных системных научных разработок на федеральном, региональном и муниципальном уровне, а также на уровне общественных организаций.

 В-пятых, необходима увязка мероприятий стратегии со схемами территориального планирования для регионов, областей, городов, координация всех этих составляющих с учетом размещения промышленности и энергетики.

 В-шестых, план должен быть состыкован с развитием ресурсообеспечивающих отраслей. Для выработки решений целесообразно создать межведомственный совет ресурсного обеспечения Транспортной стратегии (подотчетный Правительственной комиссии по транспорту и связи).

 В-седьмых, Транспортная стратегия является инновационной по своему характеру, и важнейшим условием ее реализации следует признать построение эффективной системы научно-технического обеспечения инновационного развития отрасли. Необходимо выстроить данную систему и создать условия для ее работы.

 В-восьмых, план должен предусматривать развитие кадрового потенциала. В связи с этим целесообразно перейти на долгосрочное перспективное планирование подготовки кадров, укреплять связи между работодателями и образовательными учреждениями, в том числе через заключение целевых контрактов по вопросам обучения в формате государственно-частного партнерства.

 В заключение своего выступления Игорь Левитин обратился к участникам "круглого стола": "Хочу пригласить вас к совместной работе над планом реализации Транспортной стратегии. Прошу высказать свои пожелания и предложения. Мы начинаем большую и непростую совместную работу, и очень важно в самом начале учесть все мнения и конструктивные предложения. По результатам в течение первого полугодия 2009 года будет подготовлен комплексный план реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года".

 С содокладом на заседании "круглого стола" выступил президент Союза транспортников России Виталий Ефимов. Он высказал целый ряд конкретных предложений по подготовке плана реализации стратегии. В частности, президент СТР считает, что с учетом колоссальных объемов предстоящих работ, зависимости реализации стратегии практически от всех секторов экономики и всех региональных и муниципальных образований необходим правительственный орган с функциями, достаточными для координации этого масштабного проекта или наделение такими межведомственными функциями Минтранса России.

 По мнению докладчика, невозможно реализовать Транспортную стратегию без использования новейших технологий и последних достижений науки. В связи с этим он предложил создать мощный Российский транспортный научный, инновационно-внедренческий центр с филиалами в федеральных округах.

Большое внимание в своем выступлении Виталий Ефимов уделил вопросу необходимости пересмотра нынешней структуры собственности. По его словам, нельзя говорить серьезно ни о каком технологическом рывке, если до 80% всего автопарка, то есть около 4 млн автомобилей у собственников с количеством не более двух-трех единиц. Аналогичная ситуация сложилась и на речном флоте.

 Вместе с тем в США более 80% всего автопарка сконцентрировано у владельцев с числом от 300 единиц до 200 тыс. единиц. Поэтому именно в этой стране грузы идут гарантированно со скоростью 1400 км в сутки, а у нас - 300. Понятно, что вопрос передела собственности болезненно труден, но, как сказал докладчик, "другого пути у нас нет. Или мы осилим задачи, поставленные в стратегии, или станем нищими, поскольку будем работать по самым затратным технологиям". В связи с этим он предложил в течение 2009 года выполнить научно-поисковую работу по оптимизации структуры транспортных фирм, в том числе с созданием холдингов, позволяющих обеспечить переход на интенсивно-инновационный путь развития, и освоить интеллектуальные транспортные технологии обеспечения логистики товародвижения, конкурентоспособные с лучшими мировыми аналогами.

 По мнению президента Союза транспортников, еще одним тормозом на пути реализации стратегии может стать сложившаяся система принятия законодательных актов. По его словам, многие принимаемые законы не работают, так как их готовили юристы без предварительной экспертизы практических работников. В связи этим он предложил Минтрансу разработать методику подготовки технических заданий на законодательные и нормативные акты, в которых бы именно технологи определяли цели, задачи, которые необходимо достичь и мотивировать правовым актом. Вместе с тем Виталий Ефимов считает необходимым проводить экспертизу на предмет того, чтобы вновь создаваемая законодательно-правовая база мотивировала цели, задачи, а по возможности индикаторы Транспортной стратегии.

 В заключение своего выступления Виталий Ефимов сказал: "Хотел бы констатировать, что разработанная стратегия отвечает практически всем вызовам настоящего века. Она создана на основе интегральных систем. И есть большой диапазон в дополнительных дифференцированных элементах как по научным разработкам, так и по практическому освоению высокоэффективных интеллектуальных технологий".

В состоявшейся в ходе заседания дискуссии приняли участие представители Российской академии наук, общественных транспортных организаций, руководители крупных транспортных предприятий.

 Как отметил в заключительном слове Игорь Левитин, из их докладов он почерпнул много полезного. Поблагодарив всех участников дискуссии, министр обратился к участникам "круглого стола" с просьбой направить все высказанные предложения и замечания в письменной форме в адрес министерства.

**Инновационные технологии при строительстве дорог покрытия Ecoraster**.

Впервые в России компания "Новейшие дорожные покрытия" предлагает широкий выбор дорожных покрытий Ecoraster, идеально подходящих для строительства дорог.

Компания "Новейшие дорожные покрытия" осуществляет продажу не имеющих аналогов в нашей стране покрытий, сделанных из долговечного высококачественного полимера.

Решающие достоинства:

Ø Легкая и быстрая укладка (один рабочий за час может уложить примерно 100 кв.м) за счет незначительного веса материала (примерно 11 кг/кв.м), 12 модулей уже соединены на заводе в укладываемый элемент. Таким образом вы укладываете 1,33 кв.м одним движением. Укладка абсолютно беспроблемна — не нужны специальная подготовка и высокая квалификация.

Ø Низкие транспортные расходы.

Ø Высокая предельно допустимая нагрузка.

Ø Закрепление поверхности без уплотнения земли.

Ø Минимальный уход за покрытием.

Ø Не скользит, с высоким пределом прочности.

Ø Устойчив к атмосферным воздействиям и нейтрален к окружающей среде.

Ø Морозоустойчив и устойчив к ультрафиолетовым лучам.

Ø Простая краевая стыковка или заготовка.

Области применения:

- парки и скверы,

- места для парковки автомашин,

- проезды постоянные и временные,

- проезды для пожарных машин,

- зоны открытых складов,

- укрепление дорог, ведущих к стройплощадкам,

- увеличение и расширение полотна дорог,

- укрепление откосов,

- озеленение крыш,

- укрепление склонов и берегов,

- дорожки на полях для гольфа,

- рулежные дорожки на аэродромах,

- подъезды к гаражам,

- различные спортивные площадки, в том числе и для ипподромов, различных конюшен и зоопарков,

- временные и постоянные дороги, при необходимости разборные, без проблем используемые многократно,

- возможность создать декоративные дорожки, сделать разноцветные площадки,

- ухоженные и очень качественные газоны.

ЮФУ намерен привлечь на строительство комплекса общежитий свыше 7 млрд. рублей

Южный федеральный университет намерен привлечь на строительство комплекса общежитий 7,325 млрд. рублей. Об этом сообщила начальник отдела по связям с общественностью вуза Татьяна Засорина.Она уточнила, что вуз рассчитывает получить финансирование из федерального бюджета и внебюджетных источников в рамках ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России». «Заявка на участие проекта ЮФУ в ФЦП получила одобрение Рособразования и в настоящий момент находится на рассмотрении в министерстве экономического развития РФ и министерстве финансов РФ», – рассказала она. Как сообщил проректор по капитальному строительству и социальному развитию ЮФУ Алексей Низов, комплекс общежитий для студентов из регионов ЮФО и РФ, иностранных студентов, аспирантов и молодых специалистов планируется построить на территории кампуса вуза в Ростове и на свободных территориях Таганрогского технологического института ЮФУ. Реализация проекта позволит создать жилищный фонд емкостью более 5000 мест. Кроме того, в рамках проекта предусмотрено строительство объектов хозяйственно-бытового назначения и лечебно-оздоровительных комплексов. «При условии своевременного финансирования основные проектные работы будут выполнены в 2009 г.», – заявил проректор, добавив, что завершить строительство комплекса планируется до 2013 г.