

DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2023.59.72.004

Н. Н. Новохатская

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВАГОНРЕМОНТНОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация

В настоящее время на железнодорожном транспорте значительное внимание уделяется вопросам инновационной деятельности. Несмотря на трудности, вызванные санкционными ограничениями и углублением геополитического кризиса, предприятия вагоноремонтного комплекса планируют не только сохранить номенклатуру предоставляемых услуг, но и расширить ее инновационную составляющую. Развитие инновационного подвижного состава также определено и Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. На примере одной из российских вагоноремонтных компаний в статье рассмотрены актуальные аспекты инновационной деятельности и ее влияние на устойчивое развитие предприятия.

Ключевые слова

Устойчивое развитие, пассажирский вагон, санкции, инновации, Транспортная стратегия, туризм, ретропоезд.

ECONOMIC ASPECTS OF INNOVATIVE ACTIVITY OF CAR REPAIR COMPLEX OF RAILWAY TRANSPORT

Annotation

Currently, in railway transport, considerable attention is paid to issues of innovation. Despite the difficulties caused by sanctions restrictions and deepening geopolitical crisis, enterprises of car repair complex plan not only to maintain the range of services provided, but also to expand its innovative component. Development of innovative rolling stock is also determined by Transport Strategy of Russian Federation until 2030 with a forecast until 2035. Using the example of one of Russian carriage repair companies, article examines current aspects of innovation activity and its impact on sustainable development of enterprise.

Keywords

Sustainable development, passenger car, sanctions, innovation, Transport strategy, tourism, retro-train.

Введение

Не вызывает сомнений, что инновационная деятельность в современных условиях становится одним из главных преимуществ в конкурентной борьбе как в рамках отдельной компании, так и государства в целом, создавая задел для экономического роста и технологического развития. При этом наибольший эффект достигается именно в тех случаях, когда реализация инновационных проектов носит не эпизодический, а постоянный и системный характер, максимально отвечая ожиданиям потребителей или даже создавая новую форму продукта (услуги). Так, в ОАО «РЖД», являющимся одним из лидеров инноваций в РФ, в инновационной деятельности в той или иной степени участвуют все его подразделения. На эти цели в компании направляется значительный объем денежных средств, в частности, на период до 2025 г. предусмотрено 25 %-ное увеличение финансирования реализации инновационных проектов и развития инновационной среды относительно уровня 2021 г. [1].

Материалы и методы

Тема инноваций на железнодорожном транспорте сегодня чрезвычайно актуальна. Заявленный руководством страны курс на формирование инновационной экономики предполагает осуществление значительных преобразований в сфере производства, развитие промыш-

ленного потенциала и внедрение импортозамещающих технологий. Что касается железнодорожного подвижного состава, то важность вопроса инновационного развития, применения результатов научной и инновационной деятельности отражена в Транспортной стратегии Российской Федерации и ряде других документов, определяющих цели, задачи и перспективы развития железнодорожной отрасли [2]. Здесь следует отметить, что, несмотря на большое количество исследований, посвященных данной проблематике, в настоящее время в научной литературе отсутствует единообразие в понимании сущности терминов «инновации» и «инновационная деятельность», а имеющиеся зачастую не являются исчерпывающими и продолжают регулярно расширяться в связи с усложнением социальных и экономических процессов в обществе.

Обсуждение

Само понятие «инновации» как экономической категории впервые введено в оборот представителем неоклассической школы – австрийским и американским экономистом Й. А. Шумпетером (1883-1950). В своей работе «Теория экономического развития» (1912) он представил инновацию в качестве средства предпринимателя для получения дохода (прибыли). Для этого необходимо обеспечить одно из следующих условий:

выпуск нового продукта или улучшение уже существующего; внедрение новых технологий; выявление новых источников поставок сырья и полуфабрикатов; выход на новые рынки сбыта продукции; преобразование производства и создание новых организационных форм [3].

В целом данный подход актуален и в настоящее время. Так, российским законодательством инновация определена как «введенный в употребление новый или значительно улучшенный продукт (товар, услуга) или процесс, новый метод продаж или новый организационный метод в деловой практике, организации рабочих мест или во внешних связях» [4].

На практике такие понятия, как «новшество» и «инновация» зачастую считают равнозначными, подразумевая под ними преобразование или что-то новое. В частности, А. Н. Азрилиян обозначает инновацию как новую технику или технологию, появляющуюся в результате научно-технического прогресса, и отождествляет это с определением новшества [5].

Вместе с тем, по мнению Р. А. Фатхутдинова необходимо разделять данные понятия. Так, новшеством является материализованный результат научных исследований или экспериментальных работ, оформленный в виде изобретения, патента, конструкторской или нормативно-технической документации и т. д. А уже законченный результат внедрения новшества на практике и получение определенного экономического (или иного) эффекта признается инновацией [6]. Другими словами, даже документально оформленное новое техническое решение, продукт и технология не будут считаться инновациями, если не внедрены в производство или не выведены на рынок сбыта. Именно показатель успешности, согласно Б. Твиссу, определяет переход изобретения в разряд инноваций [7].

Исходя из степени материализации научных знаний, А. И. Анчишкин выделяет следующие виды инноваций: с кардинально новыми научными идеями; с переходом на новые технологии при сохранении первоначальных принципов; улучшающие только отдельные парамет-

ры изделия [8]. При соотнесении данной классификации к вагоноремонтному комплексу, даже несмотря на глубокий характер реализуемых проектов, инновации, по мнению автора статьи, больше являются модифицирующими и предполагают качественное изменение базовых конструкций подвижного состава. Однако постепенное накопление даже маленьких изменений, согласно М. Портеру, в результате дает больший эффект, чем технологический прорыв [9].

В большинстве случаев именно инновационная деятельность является одним из условий выживания и развития предприятий. Кроме того, возрастающие потребности пассажиров в предоставлении им комфортных условий проезда, изменение отраслевой нормативной базы заставляют предприятия вагоноремонтного комплекса искать инновационные решения. В качестве примера можно привести трансформацию подходов к капитально-восстановительному ремонту (КВР) пассажирских вагонов локомотивной тяги. Так, в самом начале (с 1995 г.) его выполнение предполагало восстановление только базовых параметров подвижного состава и продление его назначенного срока службы сверх установленного заводом-изготовителем. Однако на фоне растущих требований к качеству транспортного обслуживания, расширения спектра предоставляемых услуг и вступления в силу технических регламентов ТР ТС вагоноремонтными предприятиями в ходе проведения КВР зачастую производится уже достаточно существенное изменение конструкции пассажирских вагонов.

Результаты

В 2018 г. по заказу АО «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»), являющегося дочерней компанией ОАО «РЖД» и основным перевозчиком на рынке железнодорожных пассажирских перевозок, разработан дизайн-проект реновации интерьера плацкартного вагона. Силами специалистов вагоноремонтной компании (АО «Вагонремаш») построен полноразмерный функциональный макет пассажирской зоны,

который был представлен на выставке «Транспорт России 2018». Данный проект, получивший впоследствии международную премию Red Dot Award – Product Design 2019, продемонстрировал возможность модернизации существующего подвижного состава с учетом современных требований перевозчиков и пассажиров – приватность и индивидуальное пространство в плацкартном вагоне по аналогии с купейным, обеспечение возможности подключения к дистанционным сервисам поезда (порталу «Попутчик» или любому другому, реализованному в конкретном подвижном составе).

В настоящее время в обращении на железнодорожной сети находятся более 100 аналогичных вагонов. Кроме того, несмотря на то что отдельные инновационные решения на первоначальном этапе вызвали настоящий диспут среди специалистов и критику со стороны общественности, данный проект задал новую планку в инновационных решениях не только вагоноремонтной отрасли, но и пассажирскому вагоностроению.

Одним из главных приоритетов транспортной политики РФ является повышение транспортной доступности территорий и мобильности населения, а также развитие внутреннего туризма. В условиях экономических санкций и снижения курса рубля все более заметной тенденцией становится появление новых

железнодорожных туристических маршрутов и подвижного состава для их обслуживания – по данным ОАО «РЖД» в настоящее время для пассажиров действует уже 35 маршрутов, охватывающих 40 регионов страны [1].

Вагоноремонтный комплекс также не остался в стороне от этого процесса. Начиная с 2020 г. его предприятиями выпущены пассажирские вагоны для фирменных туристических поездов: «Рускеальский Экспресс», «Туапсе-Гагра», «Уральский экспресс», передвижная выставочная экспозиция «Дед Мороз» и др. В целом данные проекты отвечают интересам как железнодорожного транспорта, так и регионов – все стороны получают дополнительный прирост доходов. Запуск поездов по туристическим маршрутам значительно улучшает логистику и способствует росту туристического потока. Так, создание Рускеальского экспресса с введением интермодальных маршрутов значительно добавило популярности горному парку Рускеала – за 2021 г. его посетило порядка 560 тыс. человек, что составляет более половины от всего туристического потока Республики Карелия.

Относительно вагоноремонтного комплекса, то наблюдаемая устойчивая положительная динамика выпуска туристических вагонов, в свою очередь, также способствует обеспечению стабильности его экономического развития (табл. 1).

Таблица 1 – Динамика ремонта туристических пассажирских вагонов*

Доля специальных (туристических) вагонов в производственной программе вагоноремонтного предприятия:	2020 г.	2021 г.	2022 г.
в натуральном выражении	1,3 %	1,3 %	3,1 %
в стоимостном выражении	2,8 %	5,6 %	12,2 %

* На основе данных АО «Вагонреммаш».

Вместе с этим инновационная деятельность вагоноремонтных предприятий не ограничивается только производством туристических поездов. Так, на Петербургском международном экономическом форуме 2023 (ПМЭФ-2023) была представлена одна из концепций реновации эксплуатируемого подвижного состава.

Выводы

Представленный проект позволит обеспечить перевозчику (АО «ФПК») предоставление востребованных в настоящее время услуг в формате «поезд-отель». Для вагоноремонтных предприятий выпуск такой инновационной продукции помимо имиджевой составляющей дает возможность повышать про-

фессиональный уровень инженерно-технического персонала, стабильно сохранять высокую загрузку производственных мощностей и объем выручки от реализованной продукции, а также способствует развитию производственной кооперации со смежными отраслями промышленности (производителями вагонных комплектующих).

Однако к положительным результатам инновационной деятельности вагоноремонтных предприятий необходимо добавить и проблемные аспекты данного вопроса. В первую очередь, это длительные сроки поставки комплектующих индивидуального производства и отсутствие необходимого количества квалифицированного персонала. Также можно отметить переориентирование инновационной деятельности и уменьшение ее горизонта планирования, что в настоящее время становится своего рода рефлексивным ответом на современные вызовы.

В конечном итоге, как показывает проведенный анализ на примере российского вагоноремонтного комплекса, даже в существующей ситуации санкционных ограничений и углубления геополитического кризиса именно развитие инновационной практики является одним из условий стабильной деятельности предприятия, позволяя не только сохранить, но зачастую нарастить объемы и улучшить свои ключевые показатели.

Библиографический список

1. Годовой отчет ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9471?ysclid=lmd0x06n6e628056704>.
2. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.» [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161?ysclid=lmd1d9o88119012400>.
3. Шумпетер, Й. А. Теория экономического развития. Капитализм, социализм и демократия. – М., 2008.

4. Федеральный закон от 23.08.1996 № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/9973>.

5. Азрилиан, А. Н. Большой экономический словарь [Электронный ресурс]. – URL: <https://rus-big-economic-dict.slovaronline.com/?ysclid=lmd1ps2i25882028803>.

6. Фатхутдинов, Р. А. Инновационный менеджмент : учебник. – 4-е изд. – СПб., 2003.

7. Твисс, Б. Управление научно-техническими нововведениями. – М., 1989.

8. Задумкин, К. А., Иогман, Л. Г., Теребова, С. В. Инновационная деятельность в регионе: концептуальные подходы и практика: учеб. пособие. – Вологда, 2006.

9. Портер, М. Международная конкуренция: Конкурентные преимущества стран. – М., 1993.

Bibliographic list

1. Annual report of JSC Russian Railways [Electronic resource]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9471?ysclid=lmd0x06n6e628056704>.
2. Order of Government of Russian Federation from 27.11.2021 № 3363-r «On Transport Strategy of Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035» [Electronic resource]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161?ysclid=lmd1d9o88119012400>.
3. Schumpeter, J. A. Theory of economic development. Capitalism, socialism and democracy. – М., 2008.
4. Federal Law from 23.08.1996 № 127-FZ «On Science and State Scientific and Technical Policy» [Electronic resource]. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/9973>.
5. Azriliyan, A. N. Large economic dictionary [Electronic resource]. – URL: <https://rus-big-economic-dict.slovaronline.com/?ysclid=lmd1ps2i25882028803>.
6. Fatkhutdinov, R.A. Innovation management : textbook. – 4th ed. – SPb., 2003.

7. *Twiss, B.* Management of scientific and technical innovations. – M.: Economics, 1989.

8. *Zadumkin, K. A., Iogman L. G., Terebova, S. V.* Innovative activity in region:

conceptual approaches and practice : textbook. – Vologda, 2006.

9. *Porter, M.* International competition: Competitor advantages of countries. – M., 1993.