

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ УРОВНЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

В статье рассматриваются подходы к оценке уровня инновационного развития железнодорожного транспорта России. Особое внимание уделяется стратегическому управлению в аспекте инновационного развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, инновационное развитие, эффективность, стратегическое управление.*

Уровень инновационного развития железнодорожного транспорта разными экспертами оценивается по-разному. Единого мнения на сегодняшний день не существует. Мировой финансовый кризис, который во многом повлиял на общую экономическую ситуацию в стране, безусловно, коснулся и отрасли железнодорожного транспорта.

Экономический рост национальной экономики, эффективность, устойчивость развития вертикально-интегрированных систем, территориальных комплексов и внешнеэкономической деятельности во многом определяются функционированием железнодорожного транспорта. Он отражает уровень развития национальной экономики, ее конкурентоспособность и уровень экономической безопасности страны.

Эффективное развитие современной конкурентоспособной транспортно-коммуникационной инфраструктуры выступает одним из ключевых условий достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста и обеспечения экономической безопасности страны.

Железнодорожный транспорт является стратегическим ресурсом в повышении конкурентоспособности экономики, поэтому успешно решать многочисленные взаимосвязанные задачи его функционирования возможно лишь при условии освоения отечественного и зарубежного опыта, проверки основополагающих гипотез и предложений.

Для того чтобы обеспечить рост уровня развития экономики, следует развивать систему стратегического управления субъектами экономики РФ, направленную на стимулирование инновационных процессов в такой сфере, как железнодорожный транспорт.

Модернизация и инновационные преобразования железнодорожного транспорта способствуют расширению торгово-экономических, научно-технических и культурных связей, либерализации рынка товаров и услуг и, как следствие, росту грузо- и пассажиропотоков. В этих условиях резко возрастает роль транспортной составляющей в валовом внутреннем продукте как ключевого элемента стратегии и динамики социально-экономического развития.

В современных условиях железнодорожный транспорт остается ведущим видом транспорта, поскольку в РФ большинство месторождений полезных ископаемых, центры их переработки и районы возделывания сельскохозяйственных культур расположены в таких местах, где наладить связь между ними и вывозить их продукцию можно только по железной дороге. Учитывая структуру

перевозимых по железным дорогам грузов (уголь, руды, концентраты цветных и черных металлов, зерно, лес, лесоматериалы, черные и цветные металлы, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, желтый фосфор, строительные материалы), можно констатировать, что индустриально-инновационное развитие страны напрямую зависит от эффективности работы железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт представляет собой систему, динамика развития которой полностью подчинена единственной цели — обеспечению потребностей общества в перевозках с максимальной эффективностью. Уровень развития железнодорожного транспорта должен соответствовать содержанию решаемых экономических задач. С учетом изменения характера этих задач успешная политика в области железнодорожного транспорта должна отличаться гибкостью, при этом необходимо выделение приоритетов, играющих решающую роль в достижении поставленных экономических целей.

На протяжении последних десятилетий стратегия управления железнодорожным транспортом и эффективность международных транспортных маршрутов постоянно находится в центре внимания экономической науки. Особенно это относится к опережающему развитию транспортной инфраструктуры, созданию системы трансконтинентальных маршрутов в евроазиатском сообщении, характеризующемся значительным объемом и ускоренной динамикой развития перевозок.

Реструктуризация, проводимая на железнодорожном транспорте РФ, предусматривает внедрение экономически обоснованных механизмов регулирования хозяйственной деятельности, направленных на стимулирование развития рыночных факторов, сокращение расходов, повышение уровня транспортного обслуживания, предложение новых услуг.

Инновационная стратегия развития железнодорожного транспорта России, результатом которой должно стать достижение реальных, устойчивых и возрастающих темпов роста, является необходимым условием экономического подъема страны, укрепления ее национальной безопасности.

Железнодорожный транспорт в экономике России имеет ряд преимуществ, которые делают его основным видом транспорта в стране. Железные дороги, уступая воздушному транспорту по скорости перевозок, превосходят его по экономичности массовых перевозок. Преимущество автомобильного транспорта перед железнодорожным в отношении перевозок массовых грузов имеет место, главным образом, при перевозках на небольшие расстояния. Себестоимость перевозок на речном транспорте более низкая, чем на железнодорожном, однако речной транспорт уступает железнодорожному как по скорости доставки груза, так и по обеспечению регулярности перевозок в течение года.

Особенно важное значение развитие железнодорожного транспорта приобретает в условиях огромных сухопутных просторов России. Он является основой транспортной системы России, а в некоторых случаях не только основным, но и единственным видом транспорта, осуществляющим связь между различными областями и районами нашей страны, способствуя развитию экономики государства. По развитию железнодорожного транспорта можно судить о развитии экономики всего народного хозяйства России.

Однако несмотря на стабильную работу имеется ряд проблем, требующих принятия срочных мер по их устранению. В первую очередь это необходимость

привлечения инвестиций и укрепления материально-технической базы железных дорог, повышения качества оказываемых услуг и расширения их ассортимента, снижения собственных затрат, повышения социальной защищенности железнодорожников, совершенствования системы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта, восстановления и дальнейшего расширения доли участия российского железнодорожного транспорта на традиционных и перспективных мировых рынках транспортных услуг.

Все эти обстоятельства обусловили необходимость перехода на новые, апробированные мировой практикой условия хозяйствования и проведения глубоких структурных преобразований отрасли для повышения эффективности ее работы в условиях экономического роста в нашей стране. Структурные преобразования отрасли требуют:

- создания условий в отрасли для развития конкурентной среды;
- сохранения организационного единства и централизации диспетчерского управления действующей сети железных дорог;
- разработки системы государственного регулирования на железнодорожном транспорте, обеспечивающей безопасную, эффективную и качественную работу отрасли;
- обеспечения мобилизационной готовности отрасли, способности эффективно выполнять государственные задачи;
- законодательного закрепления социальных гарантий и льгот железнодорожникам, повышения уровня их социальной защищенности;
- обеспечения баланса интересов государства, перевозчиков и потребителей транспортных услуг.

Федеральным законодательством предусматривается концептуально новый подход к организации перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, наличие не двух, а трех субъектов рынка (перевозчик, владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и потребитель услуг железнодорожного транспорта). При этом перевозчиком и владельцем инфраструктуры может быть любое юридическое или физическое лицо при соблюдении установленных законами требований.

С целью обеспечения государственного воздействия на все субъекты рынка железнодорожных перевозок законодательно закреплены такие способы контроля за рыночной экономикой, как лицензирование, обязательная сертификация, установлены единые технические требования к железнодорожным путям (общего и необщего пользования) и подвижному составу независимо от их принадлежности, система государственного надзора за безопасностью движения.

В последних законах регламентируются и вопросы акционирования имущества железных дорог, которое будет происходить по совершенно иному принципу, чем на других видах транспорта и в отраслях российской промышленности. Все имущество, необходимое для обеспечения основной деятельности железных дорог, принадлежит единому юридическому лицу — открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», 100 % акций которого будет находиться в государственной собственности. На стратегическое имущество железных дорог (пути и все сооружения на них, объекты оборонного и мобилизационного значения, аварийно-восстановительные средства и ряд иных категорий) также наложен запрет на продажу, аренду либо отчуждение иным образом. Земля под этими объектами сохранена в государственной собственности.

Стратегическая программа развития компании является одним из важнейших документов, определяющих долгосрочную перспективу реформирования железнодорожного транспорта [2].

Целью Стратегической программы является развитие ОАО «РЖД» как общенациональной транспортной компании, повышающей эффективность и качество услуг, глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему, рост рентабельности активов и стоимости бизнеса. Все это достигается на основе выполнения пяти стратегических задач: увеличение масштаба транспортного бизнеса; повышение производственно-экономической эффективности; повышение качества работы и безопасности перевозок; глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему; повышение финансовой устойчивости.

История железных дорог является историей постоянного совершенствования, изменения и преобразований. Не только совершенствования техники и технологических процессов, но и в значительной мере совершенствования организации управления и экономики железных дорог. Осуществляемые в настоящее время процедуры реформирования железнодорожной отрасли также являются частью общего непрерывного процесса развития транспортной системы страны, обеспечивая соответствие параметров ее функционирования условиям эффективной хозяйственной деятельности как на внутреннем российском рынке транспортных услуг, так и за его пределами — на рынке международных транспортных перевозок.

Одним из наиболее важных вопросов, стоящих перед отраслью на этапе структурных преобразований, является повышение эффективности работы железнодорожного транспорта при соблюдении требований устойчивости, доступности, безопасности его работы и качества предоставляемых услуг, снижения совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов, а также удовлетворения растущего спроса на услуги, предоставляемые данным видом транспорта.

Главенствующая роль в этом процессе отводится активизации инновационной деятельности, обеспечивающей освоение достижений научно-технического прогресса путем создания и практической реализации новшеств, направленных на смену поколений техники и технологий, экономический рост и эффективное использование этих новшеств.

Приоритетным направлением в выполнении данной задачи выступает переход от господствующего принципа «освоения капитальных вложений» к эффективному вложению финансовых и использованию материальных ресурсов, а также расширение горизонта управления инновационной и инвестиционной деятельностью от формирования и выполнения годовой программы к долгосрочному управлению данными процессами.

Долгосрочная перспектива реформирования железнодорожного транспорта предполагает устойчивый рост уровня его развития.

Уровень развития железнодорожного транспорта напрямую зависит от степени эффективности управления инновационными процессами на железнодорожном транспорте.

Эффективное управление инновационными процессами на железнодорожном транспорте в современных условиях невозможно без оценки связей между различными факторами и результативными показателями, выявления их тенденций и разработки экономических нормативов и прогнозов развития.

Поиск инновационных возможностей и формирование их эффективных комбинаций для железнодорожного транспорта сводится к выбору и реализации конкретного инновационного проекта, который представляет собой сложную систему взаимообусловленных и взаимосвязанных по ресурсам, срокам и исполнителям мероприятий, направленных на достижение целей. Наиболее эффективным подходом к оптимизации процессов реализации инновационных проектов является применение методики проектного управления на железнодорожном транспорте. При этом необходимые результаты будут достигнуты с наименьшими затратами.

Железнодорожный транспорт — это инфраструктура, включающая магистральные и станционные пути, объекты электроснабжения, сигнализации и связи, здания, сооружения и другие объекты, необходимые для его деятельности.

В последнее время произошли крупные изменения в технике, методах эксплуатации и экономике железнодорожного пассажирского транспорта в целом. Повышаются скорости движения, удлиняются плечи обслуживания локомотивов, вводятся в эксплуатацию новые железнодорожные линии и поезда [5].

Железнодорожный транспорт — одна из самых техногенных отраслей в экономике. Тем большее значение в ее работе имеет инновационная политика. Сегодня с учетом новых экономических и технических реалий именно новые подходы к выработке и реализации инновационной стратегии должны обеспечить устойчивый рост технической и технологической базы отрасли и, как следствие, ее развитие в целом.

Современный этап характеризуется сложным состоянием материально-технической базы отрасли, резким увеличением затрат на энергоресурсы в себестоимости транспортной продукции, адаптацией железнодорожного комплекса к работе в новых политических и экономических условиях, обострением общей экологической ситуации с активизацией мер и работ, направленных на защиту окружающей среды.

Основными задачами железнодорожного транспорта являются своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей в услугах перевозки пассажиров и грузов, повышение эффективности и качества работы всех звеньев транспортной системы.

Инновационное развитие железнодорожного транспорта должно происходить в соответствии с всесторонним комплексным планом, в котором четко определены стратегия, цели отрасли и способы их достижения. Это определило возникновение ряда существенных проблем на пути инновационного развития, среди которых можно выделить недостаток свободных собственных денежных средств; большой срок окупаемости инвестиций; большой износ основных средств.

Перечисленные обстоятельства в совокупности снижают эффективность функционирования железнодорожного пассажирского транспорта [3].

Коренное улучшение управления инновационным развитием должно базироваться на всестороннем учете отечественного и зарубежного опыта. Каждое существенное изменение в динамике основных показателей железнодорожного транспорта требует корректировки разработанных программ развития.

Поэтому для оценки уровня жизнеспособности железнодорожного бизнеса в качестве критериев рекомендуется использовать результаты *маркетинговой*

стратегии, т.е. совершенствование собственных услуг; *базовой инновационной стратегии*, т.е. обеспечение соответствия активов отрасли росту объемов производства (перевозок), а также удержанию и расширению рыночной доли; *функциональной стратегии*, т.е. в производственной сфере осуществление технического перевооружения производственной системы в целях обеспечения качественного роста объемов производства.

Для того чтобы реализовать функциональную стратегическую программу, следует осуществить комплексное обновление технической базы за счет обновления технологической оснастки, модернизацию действующего оборудования и механизмов, реконструкцию основных фондов с внедрением новых технологий.

Необходимо разработать новые нормы расхода материалов и запчастей в целях снижения ремонтной составляющей в общей себестоимости перевозок, осуществить модернизацию и обновление существующего подвижного состава, применять импортозамещающие технологии. Решением одной из этих проблем является отказ от закупа части номенклатуры материалов в ближнем и дальнем зарубежье для того, чтобы разместить заказы на их изготовление на собственных производственных мощностях и на отечественных заводах.

Уровень эффективности управления инновационным развитием на железнодорожном транспорте в основном минимален, лишь коэффициент инновационной деятельности приближен к максимальной величине. Немаловажное значение здесь имеет то, что большую роль в обеспечении достоверности получаемых данных в процессе модельного анализа играет социально-экономический мониторинг, цель которого состоит в получении и обработке упреждающей информации о состоянии железнодорожного транспорта и тенденциях его развития. Поэтому целесообразно на макроуровне создать фонд методов управления, включающий то, что, с одной стороны, максимально соответствует условиям и факторам его функционирования и развития, а с другой — учитывает специфические проблемы, которые необходимо решать в процессе реструктуризации отрасли.

Высокоэффективное функционирование железнодорожного транспорта предполагает постоянный анализ эффективности работы всех его хозяйственных и управленческих звеньев, а также оценку результатов их деятельности, оптимизацию управленческих структур в соответствии с целями предприятия.

Пересмотр управленческих постулатов на железнодорожном транспорте начался с поиска путей разрешения ряда противоречий, особенно обострившихся в период реформирования отрасли.

Решающее значение для развития железнодорожной отрасли с целью повышения конкурентоспособности и устойчивого экономического, а также технологического роста приобрели точное определение ключевых ориентиров и выбор направлений в хозяйственной и технической политике, выбор стратегии инновационного развития и концентрация ресурсов, совершенствование организационной структуры.

Начальным этапом в организации регулирования экономики железнодорожного транспорта является разработка программ социально-экономического и технического развития отрасли, отдельных сфер ее деятельности. Здесь требуется огромная работа по реализации намеченных целей и поиску реальных средств и возможностей для их осуществления. Как правило, участников реализации подобных программ большое количество, что требует соответствующей

щей координации и согласованности их действий. Частое невыполнение поручений приводит не только к нарушению сроков реализации программ, но и к их срыву [4].

Основными проблемами для управления инновационным развитием на железнодорожном транспорте являются неопределенность и многообразие целей, что ведет к недостаточно проработанной стратегии организации и способам, с помощью которых отрасль может адаптироваться к изменяющимся условиям внешнего окружения. Ненадежная структура ответственности усугубляет ситуацию и нередко означает, что менеджеры–управляющие железнодорожного транспорта не несут ответственности за свои действия. Отсутствие надлежащего оценочного критерия их деятельности или невозможность их применения вследствие общего характера приводит к относительной утрате заинтересованности в сопоставлении и улучшении деятельности.

На работу предприятий железнодорожного пассажирского транспорта могут влиять специфические факторы макросреды. На стратегические позиции предприятия на рынке железнодорожных услуг влияют изменения макросреды, действуя на элементы микросреды. Поэтому целью анализа макросреды является отслеживание (мониторинг) и анализ тенденций и событий, неподконтрольных предприятию, которые могут повлиять на потенциальную эффективность его стратегии.

Для анализа и прогноза развития макросреды используются разнообразные методы: прогнозирование отдельных тенденций и событий, сценарный анализ, имитационное моделирование, факторный анализ; применяются также экспертные методы [1].

Однако указанные методы пока не получили на практике широкого распространения по разным причинам, в том числе из-за отсутствия надежной информационной базы. Слишком большое число заинтересованных в деятельности предприятий групп создает сложности в управлении, связанные с тем, что каждая группа использует собственные критерии оценки уровня функционирования предприятия, оценивает деятельность управляющих с точки зрения своих интересов. Если заинтересованная группа не удовлетворена результатами работы предприятия, она будет оказывать давление на него в целях изменения ситуации.

В практической деятельности применяются различные методы реагирования на изменения факторов внешней среды. Среди них наиболее распространенными являются следующие.

- Реактивный стиль управления предполагает принятие управленческих мер после осуществления изменений, он по-прежнему распространен на предприятиях железнодорожного пассажирского транспорта.
- Расширение сфер деятельности или диверсификация производства и капитала как средство возможного уменьшения коммерческого риска при изменении факторов внешней среды.
- Совершенствование организационной структуры управления для повышения его гибкости. При этом предприятие может создавать центры, стратегические единицы и другие гибкие структуры, ориентированные на достижение конечных результатов.
- Стратегическое управление. Задачи реформирования пассажирских перевозок, ориентированные на повышение общеэкономической эффективности, включают финансовое и организационное отделение пассажирских перевозок от

грузовых, достижение полной прозрачности финансовых потоков, сокращение убытков и уменьшение дотаций, усиление роли частного сектора, введение конкуренции в пассажирские перевозки.

Такие инновационные стратегии, как атакующая и защитная, создают особо сложные условия для проектного, фирменного и корпоративного управления. К ним относятся: повышение уровня неопределенности результатов, заставляющее развивать специфическую функцию — управление инновационными рисками; повышение инвестиционных рисков проектов, здесь перед управляющей системой данной организации появляется качественно новый объект управления; усиление потока изменений в организации в связи с инновационной реструктуризацией, усиление противоречий в руководстве организации.

Таким образом, рассмотренные подходы к оценке уровня инновационного развития железнодорожного транспорта учитывают результаты основных этапов, ориентированных на достижение поставленных целей.

Библиографический список

1. Корнюшин В.Ю. Управление маркетингом. Ч. 1. М.: Изд-во МИЭМП, 2010. 112 с.
2. Липидус Б.М. Актуализация Стратегической программы развития ОАО «РЖД» // Железнодорожный транспорт. 2006. № 8. С. 14–17.
3. Разделение функций эффективно при поддержке государства // Железные дороги мира. 2001. № 12. С. 45–49.
4. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др. М.: УМЦ ЖДТ, 2006. 801 с.
5. Шишков А.Д., Дмитриев В.А., Гусаков В.И. Организация, планирование и управление производством по ремонту подвижного состава: Учеб. для вузов. М.: Транспорт, 2005. 343 с.