

Инновационный процесс как фактор повышения конкурентоспособности компании ОАО «РЖД»

Основной движущей силой на современном этапе развития мировой экономики следует считать ее инновационный характер, базирующийся на научных достижениях, быстром освоении новых технологий и эффективном управлении. Сегодня экономическое развитие ОАО «РЖД», конкурентоспособность в стратегическом плане зависит в большей мере от инновационного характера предпринимательства, нежели от ресурсных возможностей.

Реализация экономических реформ отрасли железнодорожного транспорта требует решения проблем функционирования и развития за счет введения различного рода инноваций. При этом важнейшим признаком инновации в условиях рыночного хозяйствования должна выступать новизна потребительских свойств. На железнодорожном транспорте инновационные проекты следует отличать от проектов, направленных на простое и расширенное воспроизводство. Процессы экстенсивного наращивания или замены старой техники на новые аналоги не приводят к изменению качества продукции, повышению конкурентоспособности отрасли и повышению уровня эффективности хозяйственной деятельности. Поэтому необходимо подразделять и анализировать структуру инвестиций, выделяя инновационные инвестиции и инвестиции, направленные на экстенсивное развитие или простое воспроизводство.

Прежде всего, к категории инновационных проектов следует относить инвестиционные проекты, обладающие очевидной научной новизной; проекты, требующие повышения уровня квалификации работников; проекты, в результате которых внедряется принципиально новая техника и технологии. К инновационным проектам следует также относить проекты, влияющие на уровень сервисного обслуживания при перевозке грузов и пассажиров, на конкурентоспособность железных дорог на рынке транспортных услуг, а также проекты, существенно влияющие на технико-экономические и натуральные показатели хозяйственной деятельности, проекты по организации новых рынков перевозок

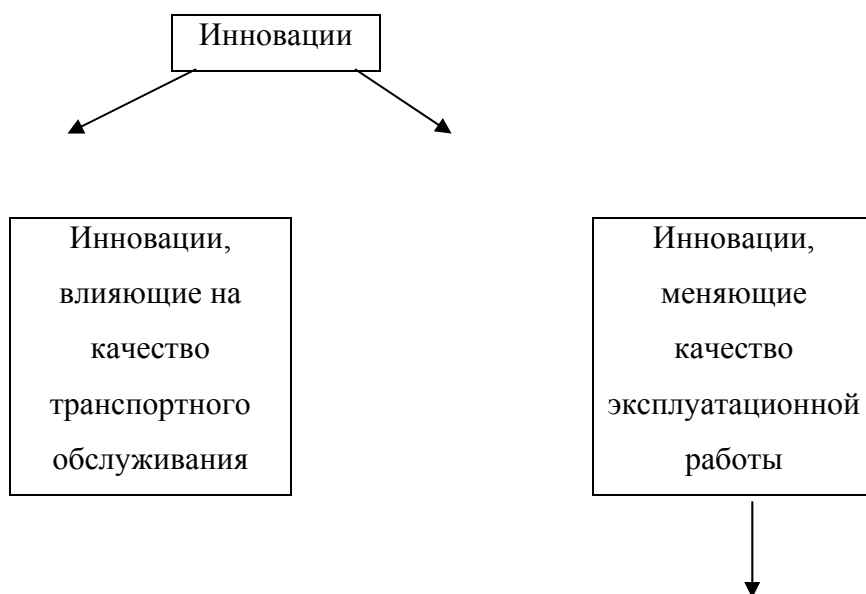
Совокупность научно-технических, технологических и организационных изменений, происходящих в процессе реализации нововведений, можно определить как инновационный процесс, а период создания, распространения и использования нововведений образует инновационный цикл. В процессе экономического обоснования инновационной стратегии развития транспортной инфраструктуры выделяют следующие

основные направления инновационной деятельности: модернизация существующих и разработка новых типов и серий локомотивов. В данном случае, показатели, характеризующие инновационность проекта здесь будут следующие: мощность, масса локомотива; сила тяги, скорость, производительность локомотива; срок службы локомотива, ресурс до капитального ремонта, пробег между ремонтами; энергоемкость и трудоемкость технического обслуживания и ремонтов; количество вредных выбросов, расход топлива на единицу мощности; модернизация существующих и разработка новых типов и видов грузовых и пассажирских вагонов. К показателям данного вида модернизации можно отнести: грузоподъемность, удельная грузоподъемность, удельный объем; масса тары, осевая нагрузка, погонная нагрузка на путь; металлоемкость, приспособленность к механизированной погрузке и выгрузке грузов; трудоемкость погрузочно-разгрузочной работы; показатели надежности вагонов, сроки их службы, сроки и периодичность ремонтов и т.д. модернизация, реконструкция существующих и разработка новых систем СЦБ и средств связи. Показатели, характеризующие мощность проекта: допустимые нормативные осевые нагрузки колесных пар локомотивов и вагонов на путь; изменения веса и скорости движения поездов; надежность, сроки службы, сроки ремонтов и их периодичность; ремонтпригодность; трудоемкость текущего содержания и ремонтов; уровень механизации и автоматизации работ текущего содержания и ремонтов пути; потребность в материалах; сокращение эксплуатационного контингента; модернизация, реконструкция действующих и разработка новых устройств в хозяйстве электрификации и энергетики. Инновационность проекта характеризуют: повышение надежности работы системы и безопасность движения поездов; рост пропускной и провозной способности линий, станций и узлов; масса и скорость движения поездов; изменение качественных показателей использования локомотивов и вагонов; потребность в подвижном составе; затраты труда, материалов, энергоресурсов; снижение трудоемкости технического оборудования и ремонтов; модернизация и разработка новых видов путевых и погрузочно-разгрузочных машин и механизмов. Характеризующие показатели: мощность, производительности; расход энергоресурсов на единицу мощности; материалоемкость, энергоемкость, трудоемкость; ремонтпригодность; эксплуатационная надежность; сроки службы, ремонтные циклы; безопасность работы и обслуживания; экологичность, комфортность в работе и др.; техническое перевооружение, реконструкция и усиление действующей ремонтной базы и разработка новых ее элементов и систем. Показатели: рост мощности; продолжительность ремонтных циклов базы и продолжительность ремонта технических средств; уровень модернизации и автоматизации ремонтных работ; материалоемкость, энергоемкость ремонтных работ;

сокращение контингента; создание современной системы информационного обеспечения в управлении. Показатели: наличие необходимых методик, методов нормативной базы, алгоритмов, электронных программ; автоматизация процессов управления; повышение качественных показателей работы; улучшение организационных структур, уменьшение звенности и численности аппарата управления; снижение эксплуатационных расходов; развитие, расширение сети железных дорог. Сюда относятся следующие показатели: привлечение дополнительного грузопотока; формирование транспортной инфраструктуры в районе тяготения, обладающей принципиально новыми свойствами; улучшение транспортной обеспеченности; создание новых рабочих мест; увеличение выручки.¹

Исходя из того, что приоритетной целью инновационного процесса является обеспечение устойчивого экономического развития компании ОАО «РЖД» и формирование желаемых конкурентных преимуществ, с целью повышения конкурентоспособности транспортных услуг, следует отразить в классификации взаимосвязь между инновационным процессом и процессом формирования и сохранения конкурентных преимуществ.

Типы неценовых конкурентных преимуществ для компании ОАО «РЖД» можно разбить на две основных группы: качество транспортного обслуживания клиентов; качество эксплуатационной работы компании ОАО «РЖД», качество бизнес-процессов внутри компании.



¹ Кулабухов М.Н. «Инновационное развитие как фактор повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. – Сборник научных трудов РГОТУПС, 2004 г.

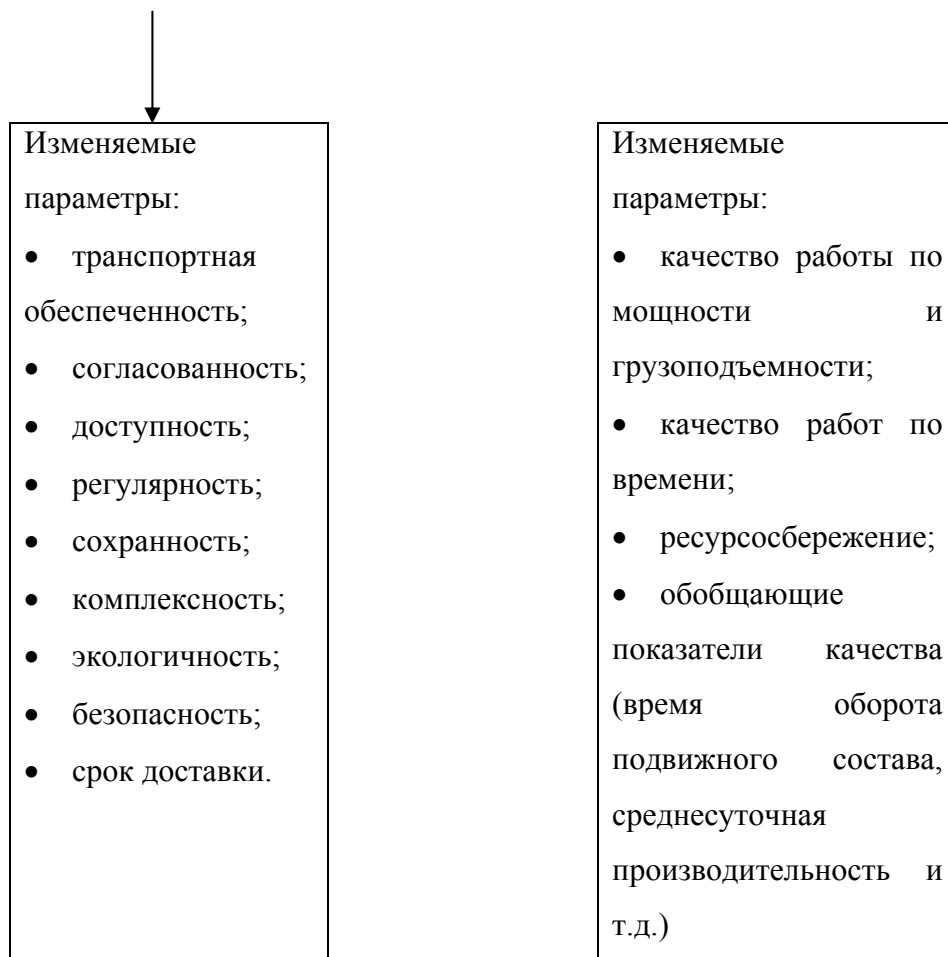


Рис.1 Классификация инноваций на железнодорожном транспорте с позиций потребительских параметров транспортных процессов и используемых технических средств.

В соответствии с выделенными типами, система инноваций на железнодорожном транспорте может быть представлена основными группами параметров, показанными на рис.1.

Для обеспечения сбалансированного развития транспортного комплекса, при управлении инновационным процессом, возникает необходимость оценки масштаба инновации и выявления всех форм эффекта реализуемого проекта. Данная необходимость, комплексной оценки инноваций, обуславливает деление инновационных проектов также и по критерию масштабности инновации: инновации, влияющие на качество транспортного обслуживания на всей сети железных дорог; инновации, влияющие на качество транспортного обслуживания на отдельном транспортном полигоне; инновации, влияющие на качество транспортного обслуживания на участке (направлении); инновации, влияющие на качество транспортного обслуживания в масштабе станции (технической, промежуточной, грузовой); инновации, влияющие на качество транспортного обслуживания на подъездных путях и т.д.

Типизация инноваций по рассмотренным выше признакам позволит: более точно производить оценку эффективности инноваций, осуществлять «привязку» инновационной

стратегии к конкурентной стратегии; выбрать экономический механизм и организационные формы управления в зависимости от типа инноваций и т.д.

Об инновационности процесса расширения сети железных дорог, прежде всего, свидетельствует факт формирования транспортной инфраструктуры, обладающей принципиально новыми свойствами, и формирование новых районов тяготения. Расширение сети железных дорог помимо расшивки «узких» мест и увеличение пропускной способности сети предусматривает строительство свыше 20 тыс.км. новых линий, увеличение скоростного пассажирского движения более чем на 10 тыс. км, формирование инфраструктуры для высокоскоростных перевозок протяженностью около 1,5 тыс. км. и увеличение полигонов вождения тяжеловесных поездов.²

Наиболее важным направлением инновационной деятельности в сети развития железных дорог является формирование инфраструктуры международных транспортных коридоров. Инновационную стратегию развития железнодорожной инфраструктуры международного значения следует рассматривать, как стратегию типа «новый продукт на новом рынке»³.

В настоящее время проводится большая работа по развитию взаимодействия с железными дорогами Китая, намечены конкретные шаги по увеличению грузовых перевозок. В минувшем году завершен первый этап организации железнодорожно-паромного сообщения между портами России и Германии. Первые конкретные результаты получены в результате настойчивой работы ОАО «РЖД» по расширению взаимодействия с японскими товаропроизводителями и экспедиторами. В 2007 г. объемы перевозок японских крупнотоннажных контейнеров по Транссибу уже возросли почти на 40 %. Заключение агентских соглашений между нашими дочерними компаниями «Транс-контейнер» и «Русская тройка» и крупными японскими экспедиторами создает основу для динамичного роста этих перевозок в перспективе.

Новый импульс придан взаимодействию с железными дорогами Финляндии в вопросах контейнерных перевозок и реализации проекта скоростного сообщения Москва-Хельсинки.

В рамках проекта соединения Транскорейской магистрали с Транссибом совместно с нашими корейскими коллегами разработан пилотный проект по

² Морозов В.Н «Инновационные факторы реализации стратегии во взаимодействии с отечественной промышленностью» // Железнодорожный транспорт.- 2007.-№12.-с15-17.

³ Якунин В.И. «Об основных итогах производственно-финансовой деятельности ОАО «РЖД» в 2007 г. и задачах по обеспечению эффективной работы компании в 2008 г.» // Железнодорожный транспорт.-2008.-№1.-с2-12.

восстановлению линии Хасан – Раджин и созданию контейнерного терминала в порту Раджин.⁴

Совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины начата проработка вопроса о продлении ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы и Вены. Проекты, влияющие на уровень сервисного обслуживания при перевозке грузов и пассажиров, влияющие на конкурентоспособность железных дорог на рынке транспортных услуг предлагается относить к инновационным проектам.

Российские железные дороги представляют собой транспортный мост между Европой и Азией, причем реализация географических преимуществ требует соблюдения международных стандартов качества, которые приводят в результате не только к привлечению дополнительного грузопотока, но и к экономическому росту регионов, находящихся в районе тяготения, к развивающейся инфраструктуре.

Формирование транспортного коридора «Север-Юг» является непрерывным инновационным процессом, который позволяет помимо коммерческого эффекта для компании ОАО «РЖД» получить выгоду пользователям железнодорожной инфраструктуры. Развитие транспортного коридора «Север-Юг» позволит создать новые рынки грузоперевозок, привлечь на Российскую железную дорогу дополнительные грузопотоки и положительно скажется на экономике страны в целом.