

## **Коммерциализация инноваций как драйвер развития железнодорожной отрасли**

Заявка № 1299219

Одним из ключевых факторов организации роста экономики и благосостояния, а также трансформации социально-экономической системы Российской Федерации является формирование качественно новой транспортно-логистической инфраструктуры с двухсторонними автострадами, скоростными железными дорогами, региональной сетью аэропортов, крупными логистическими центрами в транспортных узлах [1, 4]. Учитывая длинные циклы окупаемости крупных инфраструктурных проектов, которые составляют до 20–25 лет, и существенный объем требуемых капитальных вложений (по оценкам: до 3 триллионов рублей ежегодно [1]), внутренних инвестиционных ресурсов отечественных компаний – поставщиков и операторов транспортно-логистической инфраструктуры – будет не достаточно.

Основой транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации является железнодорожная отрасль [5], основная задача которой, с точки зрения операционной деятельности, – поддержание бесперебойности и круглогодичности, а также обеспечение безопасности движения пассажиро- и грузопотоков на территории Российской Федерации. Железнодорожная отрасль имеет системообразующую роль в структуре российской экономики и транспортной логистики [5]: в 2022 году, без учёта трубопроводного транспорта, на железнодорожный транспорт приходится 87% от общего грузооборота (по видам транспорта) и 90% коммерческого грузооборота [7].

В условиях санкционных ограничений и конъюнктурной финансово-экономической и технологической нестабильности роль и значение разработки, производства и коммерциализации отечественных отраслевых инновационных решений, потенциально применимых в смежных отраслях экономики, многократно возрастает:

- особая роль отведена проектам «опережающего развития», реализация которых позволит обеспечить конкурентоспособность национальных компаний на мировом уровне;
- предъявляются требования по мультимодальности транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации [3, 4, 5].

В связи с этим в сфере коммерциализации инноваций можно ожидать ускоренной конвергенции научно-исследовательских групп и научно-технических решений для ее достижения [5], включая развитие межотраслевой системы трансфера отечественных технологий и разработок, расширение доступного набора инструментов коммерциализации инноваций.

Для решения подобной задачи особую актуальность приобретает процесс связанности научных групп по передаче взаимных требований на ранней стадии прототипирования инновационной деятельности, что особенно актуально в условиях оперативного замещения выбывающих импортных технологий на критических объектах транспортно-логистической инфраструктуры, в результате чего актуальной исследовательской задачей является выявление резервов эффективности коммерциализации инноваций и трансфера технологий в деятельности компаний железнодорожной отрасли с учетом ожидаемой от отрасли мультимодальности.

Параллельно актуальным является обеспечение доступа компаний железнодорожной отрасли к многообразию форм государственной поддержки инновационной деятельности в Российской Федерации [2, 6].

Участие компаний железнодорожного холдинга «РЖД» в государственных программах стимулирования инновационной деятельности и поддержки коммерциализации отрас-

левых инноваций будет рассмотрено в докладе как один из инструментов стимулирования развития железнодорожной отрасли страны.

Вовлечение научных школ за пределами корпоративного контура железнодорожной отрасли позволит внести весомый вклад в ее инновационное развитие и повысить доступ к перспективным разработкам, созданным в смежных отраслях.

### Источники и литература

- 1) Аганбегян А. Г. Опыт зарубежных стран по ускоренному социально-экономическому росту и его возможное использование для России // Стратегирование: теория и практика. 2024. Т. 4. № 1. С. 1–26. <https://doi.org/10.21603/2782-2435-2024-4-1-1-26>
- 2) Алёхина Е.И. Развитие форм и способов стимулирования инновационной деятельности в современных условиях: дис. ... кандидата экономических наук: 08.00.05 / Алёхина Екатерина Игоревна; науч. рук. д-р экон. наук В. Н. Парахина. Северо-Кавказский федеральный университет. - Ставрополь, 2021. - 199 с.
- 3) Вакуленко С.П., Куренков П.В. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии // Железнодорожный транспорт. 2016. № 6. С. 73-77.
- 4) Куприяновский В.П. и др. Цифровая железная дорога-прогнозы, инновации, проекты // International Journal of Open Information Technologies. 2016. Т. 4. №. 9. С. 34-43.
- 5) Лapidус Б.М. и др. О научной платформе стратегии развития железнодорожного транспорта в России до 2050 года // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». 2017. №. 2. С. 1-20.
- 6) Хижак Н.П., Карцан П.И. Применение методов налогового стимулирования инновационной деятельности // Innovative economy: information, analysis, prognoses. 2023. Т. 55. С. 63-70.
- 7) Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2022 год // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. – 2022. – URL: [https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3\\_bulleten\\_transport\\_russia.pdf](https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf) (дата обращения: 05.02.24).