

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ОСНОВНЫЕ ПУТИ МОДЕРНИЗАЦИИ

В статье рассматриваются основные направления модернизации железнодорожного транспорта и железных дорог России. Среди них: введение новых стандартов подвижного состава, инфраструктуры дорог, повышение качества работы и безопасности перевозок. Отмечается, что развитие высокоскоростного движения является важным инструментом повышения эффективности железнодорожного транспорта и послужит толчком для импорта прогрессивных зарубежных технологий, будет способствовать созданию новых высококвалифицированных рабочих мест. Планируется формирование современных транспортных объединенных систем, так называемых интермодальных комплексов – «аэропорты – высокоскоростные магистрали (ВСМ) – городской транспорт». Показаны перспективы интеграции российских железных дорог в евро-азиатскую транспортную систему.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт общего пользования, подвижной состав, транспортная логистика, высокоскоростные пассажирские магистрали (ВСМ), интермодальные комплексы, Российские железные дороги – ОАО «РЖД», принципы государственно-частного партнерства, интеграция в евро-азиатскую транспортную систему.*

В современном мировом хозяйстве прослеживается устойчивая тенденция к перераспределению общего грузооборота с морских путей, железных дорог и речных путей на автотранспорт.

Транспортный комплекс России

В начале XXI в. в общем объеме мировых грузоперевозок доминировал морской транспорт, доля которого составляла 62%. На долю железнодорожного транспорта приходилось – 16%, трубопроводного – 11%, автомобильного – 8%, речного (внутреннего водного) – 3%.

В свое время Советский Союз находился на первом месте в мире по грузообороту всех видов транспорта, а интенсивность и эффективность использования транспортной системы была самой высокой в мире.

По оценкам специалистов, эффективность советской транспортной системы была значительно выше, чем у США и многих других промышленно развитых стран.

В начале третьего тысячелетия Россия, хотя и сохранила одно из ведущих мест в мире по грузообороту всех видов транспорта, однако по степени развития отдельных видов транспорта существенно отставала от мирового уровня (см. табл. 1).

Владимир Дмитриевич Андрианов, доктор экономических наук, профессор Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова

Таблица 1. Грузооборот России по всем видам транспорта общего пользования, млрд. т/км (1995-2016 гг.)*

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего	3533	3638	4676	4752	4915	5056	5084	5077	5089	5182
Виды транспорта:										
трубопроводный	1899	1916	2474	2382	2422	2453	2513	2423	2444	2489
железнодорожный	1214	1373	1858	2011	2128	2222	2196	2298	2305	2344
автомобильный	31	153	194	199	223	249	250	247	232	235
внутренний водный	90	71	87	54	59	81	80	72	63	65
морской	297	122	60	100	78	45	40	32	40	43
воздушный	1,6	2,5	2,8	4,7	5,0	5,1	5,0	5,2	5,4	6,6

Источник: Министерство энергетики Российской Федерации, URL: <http://www.mineenergo.gov.ru>

Основные виды отечественного транспорта, стабильно прибыльные в Советском Союзе в период так называемых либеральных экономических реформ 90-х годов прошлого столетия стали убыточным.

В России транспортные расходы на единицу произведенной продукции были в 6 раз больше, чем в США, и в 4,5 раза больше, чем в Китае, хотя транспортные масштабы этих стран соизмеримы с российскими.

Производительность труда на отечественном транспорте была вполнину ниже, чем в США, особенно в сфере погрузочно-разгрузочных работ, что было связано с низким уровнем механизации и автоматизации.

Поскольку стоимость транспортировки и уровень производительности труда оказывают существенное влияние на себестоимость продукции, такое положение не могло не сказаться на конкурентоспособности отечественных товаров на мировом рынке.

Транспортная система Российской Федерации представляет собой совокупность транспортных средств и соответствующей транспортной инфраструктуры, созданной и функционирующей на территории страны.

Транспортная сеть России остается одной из наиболее протяженных и диверсифицированных в мире и включает в себя:

- автомобильные дороги с твердым покрытием – 984 тыс. км;
- воздушные линии – 600 тыс. км;
- магистральные нефте- и газопроводы – 250 тыс. км;
- речные судоходные пути – 115 тыс. км;
- железнодорожные пути сообщения – 87 тыс. км;

* gks.ru Федеральная служба государственной статистики (Росстат)

- троллейбусные линии – 5,3 тыс. км;
- трамвайные пути – 2,5 тыс. км;
- линии метрополитена – 0,514 тыс. км., в том числе 339 км. Московского метрополитена.

Сравнительный анализ протяженности транспортных систем и качество их функционирования, особенно по автомобильному и железнодорожному транспорту свидетельствуют о сохранении определенного отставания России от ведущих промышленно развитых и развивающихся стран и прежде всего от США, стран ЕС и Китая.

Транспортная отрасль России вносит значительный вклад в формирование ВВП и доходов федерального бюджета. В 2016 г. в бюджет России от доходов всех видов транспорта общего пользования было перечислено более 600 млрд. руб.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе утвержденные на государственном уровне стратегические документы ставят перед транспортным комплексом России масштабные задачи, в том числе:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду и др.

Таким образом, по основным экономическим показателям одним из основных видов транспорта общего пользования России остается железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт

Зарождение и бурное развитие в начале XIX века железнодорожного транспорта можно назвать настоящей революцией, не только в сфере транспорта, но и во всей мировой экономике.

Уже в 1860 г. общая протяженность железных дорог в мире составила 107 тыс. км., в том числе в Европе – 52 тыс. км. В 1900 г. общая протяженность железных дорог в мире достигла 803 тыс. км., в том числе в Европе – 282 тыс. км. В США общая протяженность железных дорог в 1920 г. составляла 370 тыс. км.

В дальнейшем продолжается быстрое создание инфраструктуры – путевого хозяйства железных дорог и строительство современного подвижного состава.

Железнодорожный транспорт превращается в главный вид наземного транспорта и доминирует на суше по крайней мере до середины

прошлого века, когда положение начинает меняться в пользу автомобильного транспорта.

В настоящее время протяженность железных дорог мира составляет более 1,3 млн. км.

История создания и развития железнодорожного транспорта России

В России первая железная дорога на конной тяге была построена еще в конце XVIII века на Александровском заводе в Петрозаводске.

В 1834 г. на Урале российские инженеры братья Черепановы построили заводскую железную дорогу длиной в 3,5 версты, по которой двигался паровоз их собственной конструкции и производства.

В 1837 г. было завершено строительство Царскосельской железной дороги между Санкт-Петербургом и Павловском протяженностью 27 верст.

В 1851 г. пошли первые поезда по Николаевской железной дороге, соединившей Санкт-Петербург с Москвой. Впоследствии эта магистраль была продлена до Варшавы.

Однако наиболее интенсивно железнодорожное строительство в России стало развиваться в 60-е годы позапрошлого столетия. В 1891 г. началось строительство Сибирской магистрали, которая получила название Великий Сибирский путь.

Построенная железная дорога через всю территорию страны, соединила Москву с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России.

Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба) дало толчок миграции населения Центральных и Южных губерний страны на Восток. Постепенно началось освоение богатейших сибирских природных ресурсов, строительство новых городов и промышленных предприятий.

Значительный вклад в великую стройку века внес выдающийся государственный деятель Председатель Комитета Министров царской России Сергей Юльевич Витте (1849-1915). В период его пребывания на посту министров финансов России (1892-1903) удалось построить 27,2 тыс. километров новых железных дорог, в том числе основную часть великой Сибирской магистрали.*

При его непосредственном участии началось строительство Китайской-Восточной железной дороги (КВЖД) в Маньчжурии, ставшей продолжением Транссиба.

Стоимость строительства Транссиба за период с 1891 по 1916 гг. оценивалась примерно в 1,5 миллиарда рублей. Длина магистрали составила 9288,2 км. и до сих пор является самой длинной железной дорогой в мире.

В 1914 г. накануне первой мировой войны протяженность железных дорог в России достигла 74,6 тыс. км., в том числе 51,5 тыс. км. были казенными дорогами. По протяженности железных дорог

* T. von Laue. Sergei Witte and Industrialization of Russia., New York - London., 1963, p. 71

Россия вышла на 2-е место в мире после США. Подвижной состав насчитывал 18 тыс. паровозов, 27 тыс. пассажирских и 447 тыс. товарных вагонов.

До революции 1917 г. в России по протяженности было построено железных дорог примерно столько же, сколько за весь период существования бывшего Советского Союза.

Современное состояние отрасли

В настоящее время железнодорожный комплекс имеет важное стратегическое значение для экономики России. Он является своеобразным связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий и своевременный подвоз жизненно важных грузов в отдаленные уголки страны. Является самым доступным транспортом для миллионов граждан России.*

Железнодорожный транспорт остается одним из основных видов транспорта общего пользования России. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2016 г. достиг 2344 млрд. т/км, а его доля в общем объеме грузооборота составила 45%. На железнодорожный транспорт в России приходится почти треть всего пассажирооборота страны.

Таблица 2. Динамика грузооборота железнодорожного транспорта России, млрд. т/км

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Все виды транспорта	3533	3638	4676	4752	4915	5056	5084	5077	5089	5182
железнодорожный	1214	1373	1858	2011	2128	2222	2196	2298	2305	2344

Источник: gks.ru Федеральная служба государственной статистики (Росстат)

По грузообороту железнодорожного транспорта Россия занимала 1-е место в Европе и 2-е место в мире. По пассажирообороту входила в десятку крупнейших стран мира.

Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования в России в начале 2016 г. составляла свыше 87 тыс. км. Для сравнения, этот показатель в США составлял 194,7 тыс. км (в 2 с лишним раза больше, чем в России), Китае – 124 тыс. км, в Индии – 63 тыс. км, Германии – 35 тыс. км, Японии – 20 тыс. км.**

По уровню электрификации железных дорог, которая составляла 47%, Россию опережали многие европейские страны. В частности, в Швейцарии электрифицировано практически 100% железных дорог, в Швеции – 65%, в Италии, Австрии и Испании – более 50%.

При этом, по протяженности электрифицированных дорог (43,4 тыс. км) Россия занимала 1-е место в мире, 2-е место было у Китая (36,0 тыс. км).

* Андрианов В.Д., Глава 18. Транспортный комплекс (278-290 с.), в коллективной монографии «Национальная экономика: Учебник». Издательский Дом «ИНФРА-М», 2016.

** <https://geographyofrussia.com/zheleznodorozhnyj-transport/>

Из числа крупнейших железнодорожных магистралей, построенных в советский период можно выделить «Турксиб», «Трансполярную магистраль», «БАМ», «Малый БАМ» и др.

В сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт сохраняет доминирующее положение и имеет ряд несомненных преимуществ, в том числе:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- регулярность и стабильность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- возможность создания прямых связей между крупными добывающими и промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;
- высокая удельная грузоподъемность и соответственно относительно низкая себестоимость при перевозках массовых грузов на большие расстояния.

Основные проблемы отрасли

По данным Министерства транспорта России в начале проведения экономических реформ в России в конце 90-х годов прошлого столетия развитие железнодорожного транспорта сдерживалось существованием следующих серьезных проблем.

В частности, из общей протяженности железных дорог примерно 38% составляли пути с дефектными или выработавшими свой ресурс рельсами. На путях эксплуатировалось 20 тыс. дефектных стрелок и 19 тыс. дефектных крестовин.

В эксплуатации находилось примерно 700 временных искусственных сооружений, построенных в военное и послевоенное время взамен разрушенных капитальных мостов. Нормативный срок их службы был превышен вдвое.

Значительно ухудшилось состояние подвижного состава. В целом степень износа транспортных средств составляла более 42%. Свыше 10 лет находились в эксплуатации 61% тепловозов, 69% электровозов, около 40% железнодорожных вагонов инвентарного пассажирского парка, что существенно превышает аналогичные показатели промышленно развитых стран.

По оценке Министерства транспорта РФ, в конце 90-х годов прошлого столетия подлежали списанию 31% грузовых и 44% пассажирских электровозов, 48% грузовых и 50% пассажирских тепловозов.

Средний вес грузового поезда на российских железных дорогах составлял 4,5 тыс. тонн. Такой состав насчитывает около 70 вагонов.

Средняя скорость пассажирских поездов на железных дорогах России в начале третьего тысячелетия составляла 47 км/ч, что было почти в 4 раза ниже, чем скорость на железных дорогах в странах Западной Европы.

Низкие скорости на российских железных дорогах были обусловлены состоянием путей, износом подвижного состава и традиционно тихходным графиком движения поездов.

Серьезным недостатком развития российского железнодорожного транспорта является отсутствие приоритетной ориентации на использование транзитного потенциала.

Только в самые последние годы наметилась координация железнодорожного строительства с транзитными потребностями европейских и азиатских стран.

Начали реализовываться меры по включению российских железных дорог в проекты создания международных транспортных коридоров, лучшей стыковке отечественных дорог с зарубежными и т.д.

Учитывая указанные проблемы, Правительством России была инициирована структурная реформа железнодорожной системы. Основными целями реформы были: ускоренная модернизация инфраструктуры железных дорог; усиление государственного регулирования; развитие конкурентных отношений среди хозяйствующих субъектов; разработка системы мотивации среди работников для повышения эффективности и надежности функционирования системы железнодорожного транспорта.

Холдинг «Российские железные дороги» и итоги реформы отрасли

Реформа железнодорожного транспорта была возложена на созданное в 2003 г. открытое акционерное общество, государственную компанию Российские железные дороги – ОАО «РЖД» (постановление Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585).

В настоящее время ОАО «РЖД» – головная компания холдинга «Российские железные дороги», в который входят еще 143 дочерних и зависимых обществ.

Основной целью создания компании и холдинга было развитие конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса. Эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров. Поддержание и развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования и железнодорожного хозяйства.

Обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также получение прибыли.

В соответствии с уставом ОАО «РЖД» были определены основные сферы деятельности компании, в том числе: грузовые перевозки; пассажирские перевозки в дальнем сообщении; пассажирские перевозки в пригородном сообщении; предоставление услуг железнодорожной инфраструктуры; предоставление услуг локомотивной тяги; ремонт подвижного состава; строительство объектов инфраструктуры; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; содержание социальной сферы отрасли.

В настоящее время холдинг «Российские железные дороги» является ведущей железнодорожной компанией России и одной из крупнейших акционерных компаний в мировом транспортном секторе.

Размер акционерного капитала корпорации в 2017 г. составлял свыше 2 млрд. руб. Основным акционером компании является государство. Как головная компания холдинга – ОАО «РЖД» владеет акциями (долями) 143 дочерних и зависимых обществ.

Компании принадлежит 99 % железнодорожных магистралей в России общей протяженностью 85,3 тыс. км., в том числе 43,4 тыс. км. электрифицированных линий.

Подвижной состав корпорации по состоянию на начало 2017 г. насчитывал: грузовые вагоны всех типов – 196,3 тыс.; пассажирские вагоны дальнего следования – 21 тыс.; пассажирские вагоны пригородных поездов – 14,3 тыс.; грузовые магистральные локомотивы (электровозы и тепловозы) – 11,8 тыс.; маневровые локомотивы (тепловозы) – 5,9 тыс.; пассажирские локомотивы (электровозы и тепловозы) – 3,1 тыс.*

В процессе структурного реформирования отрасли ОАО «РЖД», обеспечил достижение главных целей – рост устойчивости, безопасности и доступности перевозок, снижение транспортной нагрузки на экономику России, удовлетворение растущего спроса на перевозки.

На долю ОАО «РЖД» приходится 44,5% грузооборота и 30,6% пассажирооборота всей транспортной системы страны,

Вклад холдинга в формирование ВВП России составляет около 1,7%. Деятельность компании обеспечивает 1,5% налоговых поступлений в бюджетную систему Российской Федерации, 1,6% численности занятых в народном хозяйстве, около 4% от общего объема капитальных вложений в экономику России.

Холдинг «РЖД» является одним из крупнейших инвесторов в экономику России, объем его капитальных вложений в развитие отрасли за период 2004-2016 гг. составил примерно около 4 трлн. рублей в ценах соответствующих лет.

Компания является одним из наиболее надежных заемщиков на российском и зарубежном рынках капитала. ОАО «РЖД» имеет стабильные международные кредитные рейтинги на уровне не ниже суверенных.

Компания проводит активную работу по раскрытию информации, открыто взаимодействует с инвесторами. Устойчивое финансовое положение позволяет привлекать кредиты и займы на российском и международных рынках капитала на приемлемых условиях.

Холдинг активно участвует в деятельности международных транспортных организациях, в том числе в Международном союзе железных дорог, Совете по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, Организации сотрудничества железных дорог. В настоящее время ОАО «РЖД» имеет зарубежные представительства в 11 странах мира.*

* rzd.ru Официальный сайт ПАО «РЖД»

ОАО «РЖД» относится к наиболее эффективным железнодорожным компаниям по основным показателям эффективности: интенсивности использования инфраструктуры, производительности локомотива, себестоимости перевозок, удельным затратам топливно-энергетических ресурсов на перевозки.

Однако, растущая загруженность автомобильной инфраструктуры и объективный рост транспортной активности населения требует принятия системных и долгосрочных решений, которые позволят повысить эффективность железнодорожной системы в целом.

Развитие скоростных и высокоскоростных межрегиональных сообщений

Одним из инструментов повышения эффективности железнодорожного транспорта является развитие скоростных и высокоскоростных межрегиональных сообщений, которые призваны сблизить субъекты Российской Федерации.

Под скоростным движением понимается перевозка пассажиров со скоростями от 140 до 200 км/ч по модернизированным существующим линиям.

Под высокоскоростной магистралью понимают новую специализированную железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч.

С декабря 2009 г. скоростное и высокоскоростное движение по модернизированной инфраструктуре связывает такие регионы, как Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская, Владимирская и Нижегородская области.

Регулярно высокоскоростные поезда различных модификаций курсируют по следующим направлениям:

- «Сапсан» между Москвой – Санкт-Петербургом;
- «Аллегро» – между Санкт-Петербургом и Хельсинки;
- «Стриж» – между Москвой и Нижним Новгородом;
- «Ласточка» – между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом, Москвой и Нижним Новгородом, в Сочинском регионе и др.

Ежегодно скоростные и высокоскоростные поезда ОАО «РЖД» перевозят свыше 3,2 млн пассажиров. Часть пассажирских перевозок по сети ОАО «РЖД», в частности, по направлению Москва – Санкт-Петербург, выполняется частными поездами.*

Дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного сообщения в России определено «Программой развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года».

В частности, в рамках программы предусмотрено создание сети скоростных линий протяженностью более 7,5 тыс. км., и сети высокоскоростных магистралей (ВСМ) протяженностью примерно 4,3 тыс. км.

* rzd.ru Официальный сайт ПАО «РЖД»

Основными проектами ВСМ в ближайшие годы станут:

- Москва – Казань – Екатеринбург, протяженность 1 532 км;
- Москва – Санкт-Петербург, протяженность 659 км;
- Москва – Ростов-на-Дону – Адлер, протяженность 1 540 км.

Крупнейшим проектом в рамках реализации стратегии будет строительство первой в России высокоскоростной пассажирской магистрали (ВСМ) Москва–Казань.* В перспективе новая железная дорога может быть продлена до Екатеринбурга и в более отдалённой перспективе до китайской столицы Пекина.

Общая протяженность магистрали составит 772 км. Длина участков трассы, по предварительным расчётам, составит: Москва – Владимир 200 км, Владимир – Нижний Новгород 215 км, Нижний Новгород – Чебоксары 235 км, Чебоксары – Казань 120 км.

На протяжении ВСМ планируется построить 795 искусственных сооружений, в том числе:

- три уникальных моста – через Волгу (длиной 4 км), Оку и Суру;
- 50 больших мостов общей протяжённостью 31 км; 78 средних мостов; 49 эстакад общей протяжённостью 77 км;
- 33 железнодорожных путепровода и 128 автодорожных; 454 водопропускных трубопровода.

Максимальная скорость поездов может достигать 400 км. в час. Предусматривается возможность курирования по маршруту поездов «Сапсан», «Ласточка» и скоростных региональных электропоездов.

Строительство магистрали планируется начать в 2017 г., в 2019 г. начнутся работы по сертификации подвижного состава. В 2020 г. по магистрали должен пройти первый скоростной поезд, а в 2021 г. планируется начать штатную эксплуатацию скоростной магистрали.

Общая стоимость проекта строительства ВСМ, мостов, эстакад, железнодорожных путепроводов и других сооружений на ее протяжении оценивается в 19,2 млрд. долларов.

Строительство ВСМ будет иметь существенный синергетический социально-экономический эффект, в том числе за счет объединения существующих агломераций и региональных центров. Удаленные регионы автоматически становятся близкими пригородами крупнейших агломераций России.

Будут сформированы современные транспортные объединенные системы, так называемые интермодальные комплексы – «аэропорты – ВСМ – городской транспорт».

Развитие высокоскоростного движения послужит толчком для импорта прогрессивных зарубежных технологий, будет способствовать созданию новых высококвалифицированных рабочих мест.

Для реализации проектов по созданию ВСМ потребуется реали-

* Самую развитую и наиболее протяженную сеть высокоскоростных железных дорог в мире имеет Китай. В 2017 г. протяженность высокоскоростных магистралей в Китае составляла 22 тыс. км. Скорость движения поездов доходит до 300 км/ч.

По планам экономического развития Китая, к концу тринадцатой пятилетки (2020) протяженность высокоскоростных магистралей должна увеличиться до 30 тыс. км. и к 2025 – до 38 тысяч километров.

зация стратегических направлений инновационного развития ОАО «РЖД», в том числе:

- совершенствование системы управления перевозочным процессом и транспортной логистики;
- обновление инфраструктуры и подвижного состава;
- совершенствование системы управления и обеспечения безопасности движения поездов и снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций;
- повышение надежности работы транспортных систем и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств;
- повышение экономической эффективности деятельности компании;
- повышение энергетической эффективности деятельности компании;
- разработка и внедрение новых технологий по охране окружающей среды;
- совершенствование системы технического регулирования;
- внедрение инновационных спутниковых и геоинформационных технологий и др.

Современные тенденции развития российской и мировой экономик ставят перед холдингом «РЖД» новые задачи, решение которых должно внести существенный вклад в ускорение социально-экономического развития Российской Федерации, так и обеспечить устойчивое развитие Холдинга, повышение его международной конкурентоспособности, увеличение стоимости бизнеса.

Эти цели и задачи нашли свое отражение в «Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 г.» определяет цели и задачи, ключевые приоритеты и проекты долгосрочного развития, дает оценку эффективности реализации представленных мероприятий для общества и акционеров. Стратегическими целями компаниями на перспективу являются:

- увеличение масштаба транспортного бизнеса;
- повышение производственно-экономической эффективности;
- повышение качества работы и безопасности перевозок;
- глубокая интеграция в евро-азиатскую транспортную систему;
- повышение финансовой устойчивости и эффективности и др.

Основные направления «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.»

В утвержденной Правительством РФ «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.»* и внесенным в нее корректировкам представлен комплекс мероприятий по строительству и модернизации железных дорог, модернизации и введению новых стандартов подвижного состава, инфраструктуры дорог и др.

Уточненный вариант Стратегии разбит на два этапа: 2013–2020 (1-ый этап) и 2021–2030 (2-ой этап) и содержит два сценария

Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р (актуален 2017 г.)

развития: консервативный, ориентированный на модернизацию топливно-энергетического и сырьевого секторов российской экономики, и инновационный, предполагающий приоритетное развитие современных наукоемких отраслей.

Согласно внесенным в документ изменениям, инвестиции в развитие сети железных дорог России до 2030 г. по консервативному варианту планируются в размере 12,5 трлн руб., в том числе в период 2013–2020 гг. – 5,2 трлн руб. и в период 2021–2030 гг. – 7,3 трлн руб.

По инновационному сценарию запланировано 18,7 трлн руб. капитальных вложений. Из них 9 трлн руб. – на период 2013–2020 гг., и 9,7 трлн руб. – на период 2021–2030 гг.

Решение столь значимых и масштабных задач может быть реализовано на принципах государственно-частного партнерства, предусматривающих концентрацию усилий и ресурсов государства, как акционера холдинга «РЖД» и частных инвесторов. Эффективное распределение между ними рисков и ответственности за достижение поставленных целевых показателей по инвестициям.

Поэтому капиталовложения на реализацию стратегического развития железнодорожного транспорта общего пользования по обоим сценариям будут осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ, средств ОАО «РЖД» и частных инвесторов.

В Стратегии предусматривается строительство новых железных магистралей, в том числе скоростных и высокоскоростных. В частности, на первом этапе планируется построить 5,1 тыс. км новых железных путей, на втором этапе от 10,8 до 15,5 тыс. км, в зависимости от сценария.

В случае успешной реализации Стратегии общая протяженность железных дорог России к 2030 г. может достичь примерно 103–108 тыс. км.

По консервативному варианту рост грузооборота железнодорожного транспорта общего пользования прогнозируется в объеме 3,05 трлн т-км, без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии.

По инновационному сценарию грузооборот железнодорожного транспорта вырастет в 1,5 раза и составит 3,3 трлн т-км.

Интенсивное развитие портовых мощностей в Северо-Западном регионе и на Юге России, а также увеличении объемов международной торговли приведет к росту объемов грузовых железнодорожных перевозок на подходах к Санкт-Петербуржскому и Мурманскому железнодорожным узлам примерно в 1,5–2 раза, Северному Кавказу – в 2 раза.

Освоение ресурсной базы Полярного Урала, северной части Ямало-Ненецкого автономного округа приведет к росту перевозок на выходах из Урала и подходах к нему примерно в 1,2–1,4 раза.

Предполагается, что значение Кузбасса, как основного поставщика угля для внутренних нужд страны и на экспорт, будет способство-

вать росту железнодорожных перевозок примерно в 1,2–1,3 раза на выходах из Кузбасса на Запад и в 1,6 раза – на Восток.

Скорость доставки грузов по железнодорожным магистралям России к 2030 г. может возрасти примерно на 35% и по инновационному сценарию составит примерно 400 км в сутки.

Реализации положений стратегии будет способствовать формированию условий для устойчивого социально-экономического развития России, в том числе за счет:

- возрастания мобильности населения и оптимизации товаропотоков;
- снижения совокупных транспортных издержек экономики;
- повышения конкурентоспособности национальной экономики;
- укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны;
- обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.

Таким образом, в результате реализации Стратегии будет существенно модернизирована транспортная инфраструктура и подвижной состав, что внесет существенный вклад в обеспечение динамичного развития экономики страны, роста внутреннего валового продукта и промышленного производства, а также для оптимизации структуры экономики и освоения новых регионов и создания новых промышленных центров.

Литература

1. *gks.ru* Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
2. *rzd.ru* Официальный сайт ОАО «РЖД»
3. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р (актуален 2017 г.)
4. Национальная экономика: Учебник. Андрианов В.Д. Глава 18. Транспортный комплекс (278-290 с.), Издательский Дом «ИНФРА-М», 2016.
5. T. von Laue. Sergei Witte and Industrialization of Russia., New York - London., 1963, p. 71
6. <https://geographyofrussia.com/zheleznodorozhnyj-transport/>