

**ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(FORECASTING AND PLANNING OF RAILWAYS IN THE RUSSIAN
FEDERATION)**

**Родькина К.В.,
(Rodkina Kristina Valerevna)**

**Научный руководитель – д.э.н., профессор, С.К. Демченко
*Красноярский институт железнодорожного транспорта***

Целью работы является выявление проблем железных дорог, а также рассмотрение основных направлений развития железнодорожного транспорта.

Актуальность темы заключается в том что, железнодорожный транспорт является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан. Поэтому разработка планов и проектов на дальнейшее перспективное развитие железных дорог, играет значительную роль для всей страны.

В целом транспорт Российской Федерации - это комплекс железнодорожных, морских, речных, автомобильных, воздушных, трубопроводных и других транспортных средств, путей сообщения, технических устройств и технических сооружений, расположенных на территории более чем 18 млн. кв. км.[2]

Естественно - монопольное положение железнодорожного транспорта определяется его геополитическими, природно-климатическими и иными факторами, то есть использование железных дорог в России является наиболее целесообразным с экономической точки зрения.

Железные дороги в Российской Федерации имеют самую высокую в мире грузонапряженность. Эксплуатационная длина железных дорог составляет 85,2 тыс. км. Железные дороги России являются второй по величине транспортной системой мира 7%, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США. На долю железнодорожного транспорта по состоянию на январь - июнь 2013г. приходится 44,5 % грузооборота (с учетом трубопроводного транспорта) и 30,6% пассажирооборота. [3]

Железнодорожная отрасль является капиталоемкой, на ее долю приходится 15% всех основных средств производства в российской экономике и почти 10 % инвестиций в основной капитал. Размер уставного капитала на 15.07.2013г. 1 887 709 216 000 рублей.[3]

Железные дороги являются ведущим звеном транспортной системы России, важнейшим элементом производственной инфраструктуры. Но, к сожалению, имеют ряд проблем:

- Низкая конкурентоспособность;
- Низкий уровень роста экономической эффективности;
- Высокая себестоимость перевозок в основных сегментах транспортного рынка;
- Высокие затраты энергии в перевозке грузов;
- Слабая пропускная способность ЖД путей;
- Низкий уровень развития скоростных грузоперевозок;
- Недостаточный уровень сервиса;
- Недостаточный уровень развития системы высокоскоростных перевозок пассажиров;

- Недостаточный уровень технологической, техносферной и экологической безопасности;

Необходимо развивать железнодорожный транспорт, повышать его конкурентоспособность, для этого нужно устранить основные недостатки, повысить - объем, уровень, качество перевозок.

В связи, с чем была разработана по распоряжению Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.[1]

Приняты два варианта развития:

Максимальный вариант ориентирован на достижение инновационного сценария развития Российской Федерации.

Минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики.

Стратегия включает в себя 2 этапа:

1) Этап модернизации железнодорожного транспорта (2008 - 2015 годы) предусматривает обеспечение необходимых пропускных способностей на основных направлениях перевозок, коренную модернизацию существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением парков с истекшим сроком службы, разработку новых технических требований к технике и технологии, начало проектно-изыскательских работ и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных железнодорожных линий.

2) Этап динамичного расширения железнодорожной сети (2016 - 2030 годы) предусматривает создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

Прогноз грузо- и пассажиропотоков на железнодорожном транспорте:

По минимальному варианту погрузка в 2030 году прогнозируется в объеме 1970 млн. тонн с ростом (к уровню базового 2007 года) в 1,47 раза. Грузооборот прогнозируется в объеме 3050 млрд. тонно-км с ростом (к уровню базового 2007 года) в 1,46 раза, пассажирооборот вырастет в 1,16 раза и превысит 202 млрд. пасс.-км.

По максимальному варианту погрузка к 2030 году возрастет в 1,6 раза и достигнет 2150 млн. тонн. Грузооборот в 2030 году возрастет по сравнению с 2007 годом в 1,58 раза и составит 3300 млрд. тонно-км, пассажирооборот - в 1,33 раза и превысит 231 млрд. пасс.-км.

В целях создания конкурентной среды предусматривается развитие системы государственного тарифного регулирования. Тариф на грузовые перевозки будет дифференцирован в зависимости от качества услуги. Тарифы на перевозки будут являться экономически обоснованными, рассчитанными на основе обоснованных издержек и уровня рентабельности, достаточного для расширенного воспроизводства основных фондов.

С целью снижения стоимости эксплуатации подвижного состава и повышения надежности функционирования железнодорожного транспорта необходимо до 2015 года улучшить технико-эксплуатационные показатели транспортных средств по следующим показателям:

- повышение производительности вагона на 16 процентов;
- повышение производительности локомотива на 18,2 процента;
- сокращение удельного расхода электроэнергии на 5 процентов;
- сокращение удельного расхода топлива на тягу поездов на 6,7 процента;

Планируется расширение сети железных дорог:

В соответствии с минимальным вариантом к 2030 году необходимо построить 16017 км новых железнодорожных линий.

В соответствии с максимальным вариантом к 2030 году необходимо построить 20730 км новых железнодорожных линий.

Предусматриваются 3 комплекса системных программных мероприятий, направленных на повышение скоростей движения на железнодорожном транспорте:

а) повышение маршрутных скоростей дальних пассажирских поездов, следующих на расстояния более 700 км. Обслуживание будет осуществляться пассажирскими вагонами со спальными местами;

б) организация скоростного железнодорожного движения после реконструкции действующих линий между крупными региональными центрами скоростными поездами с максимальной скоростью до 160 - 200 км/ч.

в) строительство следующих высокоскоростных железнодорожных магистралей, на которых обеспечивается движение со скоростями до 350 км/час.

Предполагаемые результаты от реализации планов стратегии:

Железнодорожный транспорт станет обслуживать 80 из 83 субъектов Федерации. Плотность сети к 2030 году будет увеличена на 24% при полной ликвидации ограничения пропускной и провозной способности.

Будут обеспечены потребности экономики страны в перевозках с одновременным доведением их качества до мирового уровня. Скорость доставки грузов в среднем возрастет более чем на 23%, при этом по контейнерным отправкам, требующим ускоренной доставки, - в 3,5 раза.

Участковая скорость поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км в час. Мощный импульс получит развитие скоростного пассажирского сообщения, полигон которого будет увеличен в 17 раз (с 650 до 10917 км). Будут созданы высокоскоростные железные дороги (до 350 км/ч), полигон которых к 2030 году при выходе на максимальный вариант превысит 1,5 тыс. км.

Предусматривается повышение экологичности и экономичности железнодорожного транспорта, а также обеспечение безаварийного движения. Объемы вредных выбросов будут снижены более чем в 3 раза. Удельный расход электроэнергии на тягу поездов сократится на 14,4%, а топлива - на 9,1%.

Немало важным в развитии железных дорог является это ориентир на экспорт. Российские железные дороги являются органичной частью мировой транспортной системы, а следовательно важнейшими стратегическими задачами здесь выступают развитие международной деятельности ОАО "РЖД" и повышение его конкурентоспособности. На период до 2030 года предусматриваются такие направления, как развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России. Создание логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров. Углубление сотрудничества с крупнейшими международными транспортными компаниями, включая осуществление совместных проектов по инфраструктуре, подвижному составу, участию в капиталах и др. Создания Северного транспортного коридора "Восток - Запад", который сегодня ведется Международным союзом железных дорог. Этот транспортный коридор должен обеспечить грузовое транспортное сообщение в направлении северо-восток США и Канады (Бостон, Галифакс) - Норвегия (Нарвик) - Швеция - Финляндия - Россия - Казахстан - Китай с ответвлением по Транссибирской железнодорожной магистрали до российских портов Приморья.

Цена вопроса по минимальному варианту составляет 11, 4 трлн. руб., в том числе на 2008 - 2015 годы – 5, 1 трлн. руб. (из них на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования, или промышленного - 954,7 млрд. руб.) и на 2016 - 2030 годы – 6, 3 трлн. руб.

Максимальный вариант предусматривает общую сумму инвестиций в размере 13, 8 трлн. руб., в том числе на 2008 - 2015 годы – 5, 2 трлн. руб. (из них на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования - 1054,1 млрд. руб.) и на 2016 - 2030 годы – 8, 6 трлн. руб.[1]

Характерным является то, что средства будут выделяться из разных источников: ОАО «Российские железные дороги», федеральный и региональный бюджеты, а также частный капитал, или деньги заинтересованных промышленных и других компаний.

Такая программа, созданная на условиях модернизации, перехода на инновационный путь развития, позволит укрепить конкурентоспособность железнодорожного транспорта, повысит эффективность функционирования железнодорожного транспорта России. Ведь от состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Поэтому необходимо развивать транспортную систему страны, уделять особое внимание на планирование и прогнозирование развития железнодорожного транспорта, опираясь на две главные проблемы:

- удовлетворение в перевозках и транспортном обслуживании населения(по качеству, структуре, объему перевозок);
- экономическая и коммерческая эффективность работы;

В Российской Федерации транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства.

Библиографический список

1. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».
2. Дмитриев В.А., Мулюкин Ф.П. Экономика железнодорожного транспорта/ В. А. Дмитриев, Ф. П. Мулюкин. - М.: Транспорт, 2010. - 438 с.
3. Терёшина Н.П., Галабурда В.Г., Токарев В.А. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для вузов ж.-д. транспорта/ Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев -М.: УМЦ ЖДТ, 2008.- 996 с.

4. Официальный сайт: ОАО «РЖД» [электронный ресурс]/ <http://rzd.ru/>.
5. Официальный сайт: Консультант плюс [электронный ресурс]/компания«Консультант плюс»: <http://www.consultant.ru/>.