

УДК 338.47

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

Богданов А.Р., Петухова С.Е.

ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: bams-amyr@mail.ru; grishko.svetlana@yandex.ru

В статье проанализированы перспективы развития железнодорожной инфраструктуры в России и инвестиционная деятельность в российском секторе железнодорожных перевозок, а также основные факторы, влияющие на инвестиционный комплекс железнодорожной отрасли, рассмотрены приоритетные направления и этапы эффективного развития комплекса, условия повышения инвестиционной активности хозяйствующих субъектов, развитие которых приводит к росту перевозимого груза и пассажиров, а также к развитию туристской отрасли и ее кластеризации и территории в целом. Авторами выполнен подробный анализ железнодорожной инфраструктуры, основанный на статистических данных, который позволяет оценить состояние и определить векторы развития, исполнение которых в дальнейшем скажется на улучшение качества предоставляемых железнодорожных услуг, что поспособствует создать благоприятный туристский климат в Российской Федерации.

Ключевые слова: отрасль, железнодорожный транспорт, развитие, показатели, инвестиции, инвестиционные проекты, перевозки

RUSSIAN MARKET OF RAIL HAULINGS AND PROSPECT OF ITS DEVELOPMENT

Bogdanov A.R., Petukhova S.E.

FGBOU VPO «The Vladivostok state university of economy and service», Vladivostok,
e-mail: bams-amyr@mail.ru

The article analyzes the prospects of development of railway infrastructure in Russia, and investment activity in the Russian sector of railway transport and the main factors affecting the investment of the railway industry, consider the priorities and stages for the effective development of complex, conditions for increase of investment activity of economic entities, the development of which leads to growth of the transported cargo and passengers, as well as to the development of tourism industry and its clustering and the territory as a whole. The authors performed a detailed analysis of the railway infrastructure, based on statistical data, which allows to assess the condition and determine the vectors of development, the performance of which in the future will affect the improvement of the quality of railway services, which will contribute to create a favorable tourist climate in the Russian Federation.

Keywords: industry, rail transport, development, indicators, investments, investment projects, transportations

Железнодорожный транспорт в России – одна из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Эксплуатационная протяженность сети железных дорог общего пользования составляет 85,3 тыс. км (2015 г.), электрифицировано 43,4 тыс. км (постоянный ток 3 кВ – 19 000 км, переменный ток 25 кВ 50 Гц – 41 033 км). По общей протяженности железнодорожных путей Россия занимает 3-е место, уступая только США (194,7 тыс. км) и Китаю (общая протяженность железных дорог к декабрю 2015 года [1].

В России железная дорога пользуется большей популярностью, чем другие виды транспорта, за счет большой протяженности территории. Дорожная сеть ограничена, многие регионы страны попросту недоступны. Воздушные перевозки охватывают лишь небольшие объемы и не подходят для многих видов груза. Водные пути недостаточно развиты и не могут использоваться зимой, поскольку в зимнее время находятся под льдом. С помощью трубопроводно-

го транспорта осуществляются перевозки значительных объемов нефти и газа, хотя и тут железнодорожные перевозки не так уж сильно отстают.

В общем грузообороте доля железнодорожного транспорта составляет 84,8% (без учета трубопроводов).

Для большинства крупных российских предприятий железнодорожный транспорт не имеет альтернативы: с его помощью перевозится 70–90% массовых грузов [2]. В последнее время намечается тревожная картина – деградация качества железнодорожных услуг. У предприятий возникают серьезные трудности с отправкой грузов, с растущими сроками их доставки, увеличением издержек грузоотправителей по всей логистической цепочке. Эта проблема имеет большой масштаб, и для того чтобы вывести экономику страны из транспортного тупика, в направлении которого она движется, нужна разработка мероприятий комплексного развития логистического каркаса страны.

Показатели железнодорожного транспорта общего пользования [3]

Показатели	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Длина путей общего пользования тыс. км	78	83	87	87	86	85	86	86
Электрофицированных тыс. км	24	31	37	39	41	43	43	43
Длина путей необщего пользования тыс. км	58	66	73	64	53	-	38	34
Перевезено грузов млрд т	1,65	2,05	2,14	1,03	1,05	1,27	1,31	1,38
Грузооборот трлн т*км	1,67	2,32	2,52	1,21	1,37	1,86	2,01	2,20
Перевезено пассажиров, млрд	2,50	2,97	3,14	1,83	1,42	1,34	0,95	1,08
Пассажирооборот млрд пассажиро-км	191	227	274	192	167	172	139	139



Рис. 1. Прогнозируемая эксплуатационная длина железнодорожных путей [4]

Показатели железнодорожного транспорта общего пользования представлены в таблице.

Согласно таблицы следует, что длина путей общего пользования имеет тенденцию роста на 8 тысяч километров, электрофицированные участки пути увеличились 19 тысяч километров за 1970-2015 годы).

Перевозка грузов уменьшилась до 1,38 по отношению с прошлыми годами, в среднем она составляет 1,5. Пик перевозок грузов наблюдался в 1990 году и составил 2,14 млрд т. Грузооборот увеличился до 2,20 трлн т*км в 2015 г.

Перевозка пассажиров уменьшилась до 1,8, по отношению с прошлыми годами в среднем составляет 1,87, пик перевозок грузов наблюдался в 1990 году и составил 3,14 млрд. Пассажирооборот тоже уменьшился до 139 по отношению с прошлыми годами, в среднем составляет 214, пик перевозок грузов наблюдался в 1990 году и составил 274 млрд пассажиро-км.

Прогнозируемая эксплуатационная длина железнодорожных путей представлена на рис. 1.

Согласно рис. 1 видно, что эксплуатационная длина железнодорожных путей с 1995 года до 2005 года уменьшалась с 87 до

85 соответственно. С 2005 года до 2007 года держалась на уровне 85. С 2007 года наблюдается рост эксплуатационной длины железнодорожных путей до 2030 года минимально до 102 тыс. км и максимально до 107 тыс. км.

Размещения производственных мощностей и размеры страны предreshают хаотичное движение грузопотоков. В северо-западном направлении перевозятся значительные объемы угля, автотракторной техники, контейнеров. В восточном – руда, уголь, металл.

В южном направлении следуют большие объемы угля, зерна, удобрений, контейнеров [2].

В структуре перевозок наибольшую долю занимают энергосырьевые ресурсы. Так, из 1,2 млрд тонн грузов в прошлом году по железной дороге было отправлено около 296,2 млн тонн каменного угля, 250 млн тонн нефти и нефтепродуктов, 157,7 млн тонн строительных грузов, 110,9 млн тонн железной и марганцевой руды, 73,5 млн тонн черных металлов, 46,5 млн тонн химических и минеральных удобрений, 40,6 млн тонн лесных грузов [3].

Международные проекты ПАО «РЖД» представлены на рис. 2.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ ОАО «РЖД»

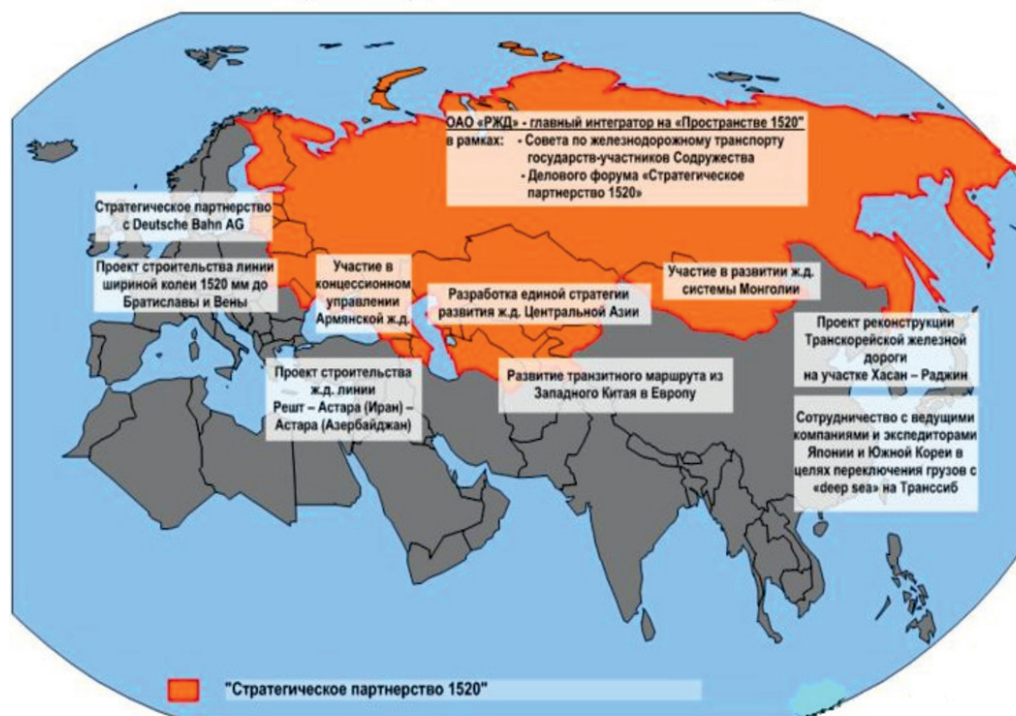


Рис. 2. Международные проекты ОАО «РЖД» [4]

В ОАО «РЖД» имеются следующие международные проекты: стратегическое партнерство с Deutsche Bahn AG; проект строительства линии шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены; участие в концессионном управлении Армянской железной дороги; проект строительства железно дорожной линии Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан); разработка единой стратегии развития железных дорог Центральной Азии; развитие транзитного маршрута из Западного Китая в Европу; участие в развитии железно дорожной системы Монголии; проект реконструкции Транскорейской железной дороги на участке Хасан – Раджин; сотрудничество с ведущими компаниями и экспедиторами Японии и Южной Кореи в целях переключения грузов с «deer sea» на Транссиб.

Основные инвестиционные проекты ОАО «РЖД» представлены на рис. 3.

Основные инвестиционные проекты ОАО «РЖД» следующие: обеспечение газодобычи на Ямале; выход к портам Мурманска и Архангельска; развитие пассажирского сообщения Москва – Санкт-Петербург; грузовой обход Московского узла; проходы к южным портам; расширение пропускной способности железных дорог из Урала

в центр; реконструкция «бутылочных горлышек» Транссиба и обеспечение вывоза Кузбасского угля; вывоз сырья для нефтехимии; развитие экспорта в Китай; расширение Транссиба и БАМа; подход к Дальневосточным портам.

РЖД был разработан проект долгосрочной инвестиционной программы развития железных дорог до 2020 года, который оценивается в 5,7 трлн рублей. Инвестиционным приоритетом провозглашена модернизация БАМа (в зоне БАМа развиваются мощные добывающие угольные и рудные кластеры; кроме того, на эту магистраль планируется переключить часть магистральных потоков с Транссиба). Что же касается проектов развития припортовой железнодорожной инфраструктуры, то они, по оценкам РЖД, имеют слишком сложную экономику. Окупаемость таких проектов составляет 13 лет. Подходы к портам Юга окупаются 21 год, а к портам Дальнего Востока не окупаются вовсе, потому что на этих направлениях в структуре грузопотока преобладают так называемые дешевые, массовые грузы, в частности уголь. В развитии этих направлений РЖД рассчитывает на помощь государства, а также на ядро железнодорожного кластера [5, 6, 7, 8].

Основные инвестиционные проекты

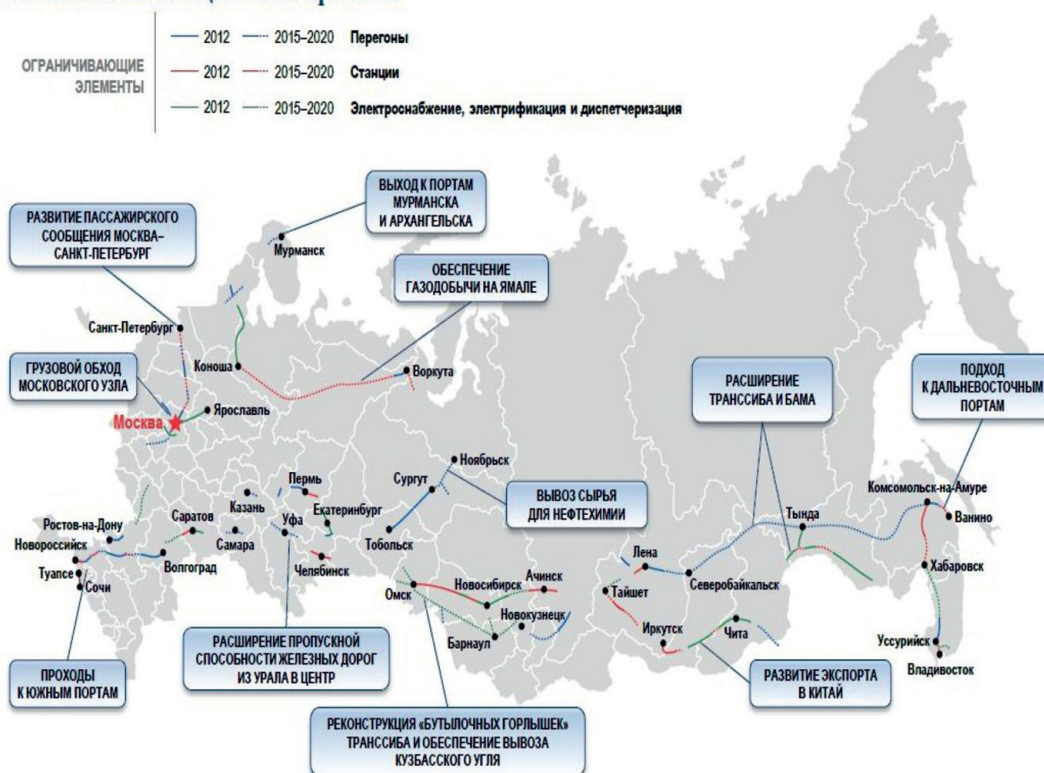


Рис. 3. Основные инвестиционные проекты ПАО «РЖД» [4]

Из представленных данных авторами статьи видно, что Российский рынок железнодорожных перевозок имеет высокие перспективы развития, что отразится на повышении объемов пассажира – и грузо – потоков, а также сыграет благоприятно на туристскую отрасль РФ и ее кластеризации [9, 10, 11, 12, 13, 14].

Список литературы

1. Дайте дорогу экономике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://expert.ru/expert/2012/25/dajte-dorogu-ekonomike/> (дата обращения 06.06.2016).
2. Российские железные дороги исчерпали резервы пропускной способности, заложенные в советское время [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://80ctc.ru/user/Admin/news/page/13/> (дата обращения 06.06.2016).
3. Журнал «Железнодорожный транспорт», №12, 2013 г.
4. Сайт ПАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rzd.ru> (дата обращения 06.06.2016).
5. Воронин А.Г., Лебединская Ю.С. Экономическое содержание понятий регион и региональная политика // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2014. – № 1 (32). – С. 259-262.
6. Лебединская Ю.С. Роль социальной сферы в экономическом развитии территории // Экономические науки. – 2013. – № 100. – С. 126-127.
7. Лебединская Ю.С. Принципиальная структура экономического кластера для развития региона // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 5-2. – С. 139-142.
8. Лебединская Ю.С. О политике Приморского края в сфере развития туристского кластера // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2013. – № 3 (67). – С. 43-47.
9. Лебединская Ю.С. Региональные туристские кластеры: управление формированием и развитием: дис.... канд. экон. наук. – М., 2015. – С. 65-67.
10. Лебединская Ю.С., Боуш Г.Д. Региональные туристские кластеры: управление формированием и развитием: монография. – Изд-во: ВГУЭС, 2015. – С. 100-112.
11. Лебединская Ю.С. Региональный туристский кластер: понятие и специфические черты // Научное обозрение. – 2015. – № 12. – С. 360-364.
12. Лебединская Ю.С. Организационные механизмы использования возможностей социальной сферы для развития туристического кластера Приморья // Экономические науки. – 2014. – № 113. – С. 41-46.
13. Лебединская Ю.С. Организационная модель использования социальной сферы для развития туристического кластера Приморья // Успехи современного естествознания. – 2014. – № 5-2. – С. 141-144.
14. Лебединская Ю.С. Роль инновационного ядра в структуре туристического кластера Приморского края // Вопросы экономики и права. – 2014. – № 70. – С. 79-83.