

Числова Наталья Сергеевна

студентка

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный

экономический университет»

г. Санкт-Петербург

ПЕРСПЕКТИВЫ РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ

***Аннотация:** в статье заявлены основные проблемы железнодорожного комплекса России. На основе Стратегии развития железнодорожного транспорта и Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» автором определены перспективы развития комплекса и конкретные мероприятия по реконструкции железных дорог. В заключении показана эффективность и определена значимость реализуемых мер для экономики страны.*

***Ключевые слова:** экономика России, транспортная система, железнодорожные перевозки, железнодорожный транспорт, реконструкция железных дорог, РЖД.*

В современном мире транспортная система является одним из важнейших факторов развития экономики страны, региона и всего мира, особенно в условиях интеграции многих стран и, соответственно, глобализации. Транспорт обеспечивает доступность практически всех территорий, связывает между собой производство и потребление, расширяет границы того или иного рынка вплоть до мировых масштабов.

Железнодорожный комплекс как элемент транспортной системы является незаменимым видом транспорта, отличаясь своей универсальностью и масштабами перевозок. Как в ключе грузового, так и пассажирского сообщения железные дороги в нашей стране являются предметом повышенного внимания со стороны государства, так как лежат не только в основе инфраструктурного развития экономики страны, но являются и элементом национальной безопасности.

Перспективы развития железнодорожного комплекса России – это, в первую очередь, решение накопившихся проблем. Распоряжение Правительства от 17.06.2008 №877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (далее – Стратегия) выделяет несколько основных проблем:

- необходимость обновления основных производственных фондов;
- необходимость технического и технологического развития с целью повышения эффективности работы комплекса и преодоления отставания России от развитых стран;
- необходимость территориального развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, «улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий» [2];
- необходимость создания условий для увеличения объемов транзитных грузоперевозок;
- необходимость решения проблемы с привлечением инвестиционных ресурсов.

В части решения инфраструктурных проблем развитие железнодорожного комплекса России помимо внедрения технологических новшеств и строительства высокоскоростных магистралей должно быть связано с:

1. Реконструкцией существующей сети железных дорог, которые через десятки лет эксплуатации требуют капитального ремонта.
2. Расширением существующей сети железных дорог, где потенциал грузооборота велик, но сдерживается ограниченной проходимостью магистралей (сюда же можно отнести создание новых транспортных узлов).
3. Увеличением существующей сети железных дорог, то есть строительство новых магистралей, если это экономически целесообразно.

В той или иной степени эти мероприятия упомянуты в Стратегии на обоих этапах: 2008–2015 и 2016–2030 гг. И при всей сложности экономической ситуации и привлечения инвестиций, ОАО «РЖД» действительно реализует в настоящее время множество проектов по комплексной реконструкции и развитию

участков железнодорожной инфраструктуры в различных частях страны. Подробное описание каждого проекта представлено в Постановлении Правительства РФ от 05.12.2001 №848 (ред. от 06.10.2015) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Некоторые из них представлены в таблице 1.

Таблица 1

Характеристика проектов по реконструкции железных дорог

Проект	Описание	Год завершения	Объём инв.	Инвесторы
Строительство линии Выходной – Лавна	Строительство новой линии в направлении мурманского порта в рамках развития Мурманского транспортного узла	2020 г.	41,5 млрд руб.	Фед. бюджет
Комплексная реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань	Реконструкция дороги и строительство тоннеля с целью увеличение пропускной способности данного участка БАМ с 14 до 35,5 млн тонн в год	2016 г.	60 млрд руб.	ОАО «РЖД»
Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород	Реконструкция, строительство новых путей и расширение станций с целью обеспечения достаточной пропускной способности в направлении порта Усть-Луга	2020 г.	126 млрд руб.	Внебюджетные источники
Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская	Строительство второго главного пути с целью увеличения транспортной доступности региона	2019 г.	15 млрд руб.	ОАО «РЖД»
Развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево	Модернизация инфраструктуры с целью увеличения пропускной способности	2017 г.	52 млрд руб.	ОАО «РЖД»
Строительство пускового комплекса Томмот – Якутск	Строительство железнодорожных путей с полным комплексом инфраструктуры для развития железнодорожного пассажирского и грузового сообщения	2013 г.	23,8 млрд руб.	Фед. бюджет, рег. бюджет
Строительство второго пускового комплекса Правая Лена – Якутский речной порт		2019 г.	38,2 млрд руб.	
Строительство мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехарда	Строительство одной ж/д колеи и двухполосной автомобильной дороги для обеспечения постоянной транспортной связи с правым берегом р. Обь	2019 г.	69,1 млрд руб.	Фед. бюджет, рег. бюджет

Строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали	Строительство новой ж/д магистрали для обеспечения освоения месторождения глинозёма и лесных ресурсов	2019 г.	17 млрд руб.	Федеральный бюджет
Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертовко – Батайск	Строительство двухпутной электрифицированной линии для увеличения пропускной способности сети	2020 г.	479 млрд руб.	Фед. бюджет, ОАО «РЖД»
Комплексная реконструкция участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская	Обеспечение бесперебойной связи промышленных центров Урала и Поволжья с районами Сев. Кавказа и портами Азово-Черноморского бассейна	2019 г.	110 млрд руб.	Фед. бюджет, ОАО «РЖД»
Комплексная реконструкция линий Таманского полуострова	Реконструкция путей с целью использования потенциала перспективных объемов грузоперевозок в порты и из портов Таманского полуострова	2017 г.	11,5 млрд руб.	ОАО «РЖД»
Транспортная безопасность	Оснащение объектов железнодорожного транспорта системами технических средств охраны	2020 г.	10 млрд руб.	ОАО «РЖД»

Реализация всех проектов, предусмотренных Федеральной целевой программой предполагает достижение ряда целевых показателей. В первую очередь это касается пассажиро- (рис. 1) и грузооборота (рис. 2), объёма транзитных перевозок груза и, скорость доставки грузов.



Рис. 1. Динамика пассажирооборота по Федеральной целевой программе



Рис. 2. Динамика грузооборота по Федеральной целевой программе

Уже на данный момент можно сказать, что приведённые показатели являются завышенными, потому как по результатам 2014 года пассажирооборот и грузооборот были значительно ниже. Тем не менее, цель государства в железнодорожном комплексе очевидна: за счёт реализации вышеупомянутых проектов достигнуть определенных темпов роста в данной сфере, что позволит в какой-то степени «завести» экономику страны. Однако на данный момент сама экономическая ситуация не позволяет достигнуть целевых показателей в срок и в полном объёме.

Упомянутая в Стратегии необходимость создания условий для увеличения транзитных перевозок грузов в Федеральной целевой программе также реализована в виде смоделированной динамики объёмов перевозки грузов в транзитном сообщении (рис. 3).



Рис. 3. Динамика объёмов перевозки грузов в транзитном сообщении

Относительно данного показателя стоит отметить, что на данный момент существенным препятствием является напряжённые экономико-политические взаимоотношения не только между Россией и странами Запада, но и в целом между всеми странами евразийского континента.

Увеличение скорости перевозки грузов – это более реалистичный прогноз по Федеральной целевой программе, так как предполагает рост с 11 км/ч в 2014 году до 13 км/ч в 2020 году. Достижение этого показателя зависит от того, насколько будет увеличена пропускная способность железнодорожных магистралей.

Перспективы развития железнодорожного комплекса также включает обновление парка подвижного состава. Его развитие и показатели развития железнодорожных линий как основного элемента инфраструктуры, представлены в таблице 2, составленной по материалам Федеральной целевой программы.

Таблица 2

Развитие инфраструктуры и парка подвижного состава
по Федеральной целевой программе

Показатель	Ед. измерения	2010–2020 годы	2014 г од	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий	км	1825,9	450	5,7	406	-	-	213,44	748
Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей	км	1226,3	63,5	66,4	137,3	186,36	219,5	146	-
Электрификация железнодорожных линий	км	1146,3	-	-	131,3	13,8	35	69,8	748
Обновление парка локомотивов	единиц	12176	1081	763	748	770	980	876	940
Обновление парка грузовых вагонов	тыс. единиц	292,6	31,4	35,5	17,4	17,4	10	10	10
Обновление парка пассажирских вагонов	единиц	8032	316	332	420	861	877	935	1030

Разумеется, достижение этих целей, реализация если не самих показателей в абсолютных величинах, то хотя бы темпов роста относительно тех данных, ко-

которые есть на сегодня, требует определённого финансирования. Общая структура расходов на реализацию программы на период 2010–2020 год представлена на рис. 4.

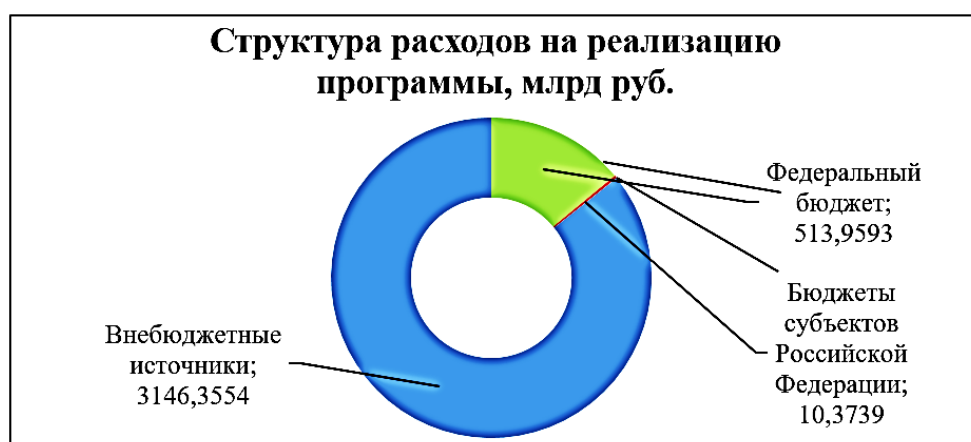


Рис. 4. Структура расходов на реализацию программы
развития железнодорожного комплекса

По графику видно, что бюджеты всех уровней составляют всего 15% в общей структуре расходов. Внебюджетные источники – это взносы частных инвесторов и средства ОАО «РЖД». Здесь также видна попытка решения проблемы, указанной в Стратегии – привлечение инвестиций, но всех без исключения частных инвесторов интересует прибыльность проекта (в том числе чистый дисконтированный доход – NPV), хотя железнодорожное строительство – это проекты с очень большим сроком окупаемости, так как капиталоемкость железнодорожной инфраструктуры очень высока.

Таблица 3

Чистый дисконтированный доход от реализации проектов
по развития железнодорожного комплекса, млрд руб.

	2010– 2040 годы – всего	В том числе					
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
NPV (коммерче- ская эффек- тивность)	25994,9	–135	–291,9	–223,5	–265,1	–350,9	–413
NPV	22602,6	–5,9	–4,4	–1,8	–21,8	–14,3	–20,7

(бюджетная эффектив- ность)							
	2010 – 2040 годы – всего	В том числе					
		2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2020 – 2040 годы
NPV (коммерче- ская эффек- тивность)	25994,9	–361,5	–444,5	–510,9	–832,3	–1111,5	30935
NPV (бюджетная эффектив- ность)	22602,6	–53,3	–80,3	–142,7	–242,2	–382,7	23572

По приведённой таблице видно, что в течение 10 лет прибыль от реализации проектов не покрывает затраты (ни бюджетных, ни коммерческих). И только в долгосрочной перспективе по Федеральной целевой программе планируется наступление их окупаемости. Данный фактор может создавать существенную преграду для привлечения частных инвестиций, так как долгосрочное планирование в российской экономике зачастую не сбывается из-за тех или иных экономических проблем, в том числе мировых.

Тем не менее, очевидно, что реализация всей программы необходима стране. Масштабное строительство в железнодорожном комплексе загружает смежные отрасли экономики, где существуют свободные мощности, и создаёт дополнительные рабочие места. Результатом может и должно стать увеличение пропускной способности магистралей, увеличение оборота, повышение эффективности работы всего комплекса.

Основная цель, которая достигается путём развития инфраструктуры – повышение эффективности перевозок, что в свою очередь создаёт условия повышения эффективности экономики страны в целом. Именно поэтому «важнейшим приоритетом транспортной политики Российской Федерации является формирование современной развитой инфраструктуры, способной обеспечить ускоренное передвижение грузов и пассажиров, качественное транспортное и логисти-

ческое обслуживание <...>, повышение конкурентоспособности единого транспортного комплекса, интеграцию и укрепление позиций России на мировых рынках» [3, с. 95].

Список литературы

1. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 №848 (ред. от 06.10.2015) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=187252;div=LAW;dst=122497,0;rnd=203280.6358698799047957>
2. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 №877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=92060;div=LAW;dst=100003,0;rnd=203280.9853276498689283>
3. Экономика железнодорожного транспорта [Текст]: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина [и др.] / Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса. – М.: УМЦ ЖДТ, 2008. – 996 с.