Содержание

Введение

Глава 1. Социально-экономическая сущность железнодорожного транспорта в национальной экономике

1.1 Понятие и структура железнодорожного транспорта в национальной экономике.

1.2 Этапы и условия развития железнодорожного транспорта в России.

1.3 Анализ и экономическая оценка деятельности железнодорожного транспорта

Глава 2. Особенности развития железнодорожного транспорта в национальной экономике России

2.1 Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта

2.2 Информатизация и новые информационные технологии на Приволжской железной дороге

2.3 Стратегия эффективности развития железнодорожного транспорта в экономике России

Заключение

Список литературы

Введение

Актуальность изучения темы экономической деятельности железнодорожного транспорта России, обусловлена его огромной социально-экономической ролью в экономике страны. В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятий, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок.

Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры. Безусловно, для России, самой большой по площади стране мира, железнодорожный транспорт является одним из самых необходимых видов транспорта. Поэтому особое внимание уделяется именно ему.

Российские железные дороги, играя ведущую роль в транспортном обеспечении и тарифном стимулировании экономического роста в стране, одновременно вносят значительный вклад в формирование федерального и региональных бюджетов.

Железнодорожный транспорт - ведущий в транспортной системе России. «Его ведущее значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта и совпадением направления и мощности основных транспортно-экономических межрайонных и межгосударственных (в границах СНГ) связей России с конфигурацией, пропускной и провозной способностью железнодорожных магистралей (в отличие от речного и морского транспорта)». Так же это обусловлено географическими особенностями нашей страны. Протяженность железных дорог в России (87 тыс. км.) меньше чем в США и Канаде, но работа, выполняемая ими, больше, нежели в других странах мира, поэтому необходимо уделять особое внимание состоянию и качеству железнодорожных линий.

«Главная задача железных дорог России - обеспечить надежную транспортную связь европейской части страны с её восточными районами. Нужно отметить, что важнейшие транспортные линии перегружены. Средняя скорость движение на железных дорогах около 30 км/ч и постоянно снижается. Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части Российской Федерации».

В своей дипломной работе рассматриваются такие вопросы, как:

1) Роль железнодорожного транспорта в экономике страны. Почему именно железные дороги являются самым необходимым видом транспорта в России и почему так важно развивать эту отрасль;

2) Какие проблемы на сегодняшний день существуют на железных дорогах, что делает государство для решения этих проблем, а также, что уже сделано к настоящему времени, какие успехи достигнуты;

3) Что планируется выполнить в будущем для того, чтобы железнодорожный транспорт стал более эффективным, ведь для ускорения экономического роста страны железнодорожный транспорт должен получить опережающее динамичное развитие в части расширения железнодорожной сети, модернизации существующей материально-технической базы и качественного повышения транспортной обеспеченности страны.

Цель работы – изучение экономических проблем, перспектив развития железнодорожного транспорта России, показателей его деятельности.

Задачи исследования:

- дать понятие и охарактеризовать структуру железнодорожного транспорта в национальной экономике;

- раскрыть основные этапы и условия развития железнодорожного транспорта;

- провести анализ и дать экономическую оценку деятельности железнодорожного транспорта;

- раскрыть проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта;

- описать процесс информатизации и деятельности новых информационных технологий на Приволжской железной дороге;

- раскрыть стратегии эффективности развития железнодорожного транспорта в экономике России.

Предмет исследования – отраслевая экономика России.

Объект исследования – экономика железнодорожного транспорта России.

**Глава 1. Социально-экономическая сущность железнодорожного транспорта в национальной экономике**

**1.1 Понятие и структура железнодорожного транспорта в национальной экономике**

Российские железные дороги играют значительную роль в экономике России.

К железнодорожному транспорту относится структурный комплекс, состоящий их железнодорожных транспортных средств, сопутствующей производственной структуры, чья деятельность основана на осуществлении перевозок по железной дороге (рельсам). [[1]](#footnote-1)

Преимуществом железнодорожного транспорта является независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта). «Эффективность железнодорожного транспорта становится ещё более очевидной, если учесть такие его преимущества, как высокие скорости подвижного вагонопотока, универсальность, способность осваивать грузопотоки практически любой мощности (до 75-80 млн. т. в год в одном направление), во много раз меньше чем у других видов транспорта. Среди существующих показателей наиболее точно характеризуют уровень мобильности железнодорожного транспорта следующие: удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках за определенный период времени, соблюдение сроков доставки грузов, оборот вагона, участковая и техническая скорость, коэффициент участковой скорости, средний простой вагона под одной грузовой операцией. В пассажирских перевозках наиболее важны такие показатели, как соблюдение графика и расписания движения, выполнение плана пассажирских перевозок».

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике России. Доля железнодорожных перевозок в общем грузообороте превышает 80%, значение железных дорог особенно велико при перевозках грузов на дальние расстояния. Для большинства отправителей массовых грузов (таких как уголь, руды, лесные грузы, строительные материалы и др.) перевозка по железной дороге является единственной альтернативой.

Несмотря на то, что по многим показателям (таким как грузооборот, интенсивность движения и т.п.) российские железные дороги не уступают или даже опережают железные дороги других стран, сектор нуждается в реформировании. «Основными проблемами системы железных дорог являются неэффективная система регулирования, отсутствие конкуренции, высокий износ инфраструктуры и подвижного состава и отсутствие достаточного объема инвестиций, а также высокие социальные расходы.

Транспортный комплекс России представляет собой одну из крупнейших отраслей экономики. Он включает 1,5 млн. км. наземных путей сообщения. На транспорте работает 6,5% трудоспособного населения России. Стоимость основных производственных фондов транспорта составляет 27 % фондов страны, при этом доля транспортных издержек в конечной цене продукции промышленного и сельского хозяйства оценивается в 15-20%, достигая, по некоторым грузам, 50%. Удельный вес грузового транспорта во внутреннем валовом продукте России равен 9,7 % .[[2]](#footnote-2)

Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, физически реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению. Вместе с тем транспорту свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей экономики. Транспорт не производит новой вещественной продукции и является во многих случаях продолжением процесса производства, а продукция транспорта – перевозка неотделима от процесса транспортного производства: её нельзя накопить, создать запасы. С точки зрения объёма выполняемой работы ведущим в транспортной системе России является железнодорожный транспорт. Доля железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта (без учёта трубопроводного) превышает 80 %, а в пассажирообороте - более 40 %

О роли железнодорожного и других видов транспорта на рынке грузовых перевозок можно судить по данным (табл. 1.)

Таблица 1. [[3]](#footnote-3)

**Грузооборот различных видов транспорта в 2008 году.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Грузооборот 2008 г | | Справочно: 2007 к 2006, в % | Доля видов транспорта в общем грузообороте, в % | Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного, в % |
| млрд. т-км. | В % к 2007 г. |
| Грузооборот транспорта | 4 947,0 | 100,6 | 102,4 | 100,0% | 100,0% |
| в том числе: | | | | | |
| железнодорожного | 2 116,2 | 101,2 | 107,1 | 42,8% | 85,2% |
| автомобильного | 215,5 | 104,7 | 103,6 | 4,3% | 8,7% |
| морского | 84,6 | 130,1 | 105,6 | 1,7% | 3,4% |
| внутреннего водного | 63,5 | 73,9 | 99,2 | 1,3% | 2,6% |
| воздушного | 3,7 | 107,6 | 117 | 0,1% | 0,1% |
| трубопроводного | 2463,5 | 100,0 | 98,6 | 49,8% |  |

Доля железных дорог в ВВП составляет 6,3 % или почти 65 % удельного веса транспорта в ВВП. Эти показатели свидетельствуют о том, что определяющую роль в транспортном комплексе играют железные дороги. Именно поэтому эффективность работы железнодорожной отрасли чрезвычайно важна для развитии экономики страны.

Железнодорожный транспорт - особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль народного хозяйства. С его помощью осуществляются связи внутри отраслей и между различными отраслями, внутри экономических районов и между ними, формируются межгосударственные связи. Железнодорожный транспорт - необходимое условие и материальная основа территориального разделения труда.

Влияние транспорта на развитие экономики проявляется в виде транспортных издержек, без учета которых нельзя обеспечить эффективное размещение производства. Транспортные затраты увеличивают стоимость транспортируемой продукции. Отношение суммарных транспортных издержек и полной стоимости продукции называют коэффициентом транспортной слагающей. Чем меньше этот коэффициент, тем более транспортабельна продукция, а, следовательно, более свободно по отношению к потребителю могут размещаться производства.

Для разных видов продукции доля транспортных затрат в стоимости различна. Так, в стоимости топлива и строительных материалов она составляет более 50%, железной руды и лесоматериалов - до 20%.

Транспорт зависит от общего уровня развития производительных сил, от технического прогресса в общественном производстве.

Сравнительно велик удельный вес транспорта в важнейших народно-хозяйственных показателях и в потреблении продукции других отраслей. Так, в валовом продукте на долю транспорта и связи приходится около 4%, а доля в основных производственных фондах страны составила 20%. Транспорт ежегодно потребляет 8-10% электроэнергии, 17% топлива, 25% проката, 10% шиноматериалов, произведенных в России.

Основные виды транспорта: железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный - образуют единую транспортную систему Российской Федерации. Современная структура транспортной сети сложилась под влиянием технико-экономических особенностей различных видов транспорта и экономико-географических особенностей нашей страны. В составе транспортной системы каждый вид транспорта имеет свои рациональные сферы применения. Формирование транспортной сети обусловлено рядом социально-экономических факторов: развитием и размещением хозяйства, городских поселений, направлением и мощностью основных транспортно-экономических связей, расположением крупных курортных и туристических объектов (табл. 2)

Таблица 2.[[4]](#footnote-4)

**Рост протяженности путей сообщения Железнодорожного транспорта в Российской Федерации (тыс. км).**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | 1980г. | 1985г. | 2000г. | 2005 г. | 2009 г. |
| Железнодорожные пути, всего | 149,0 | 157,0 | 160,0 | 151,0 | 139,0 |
| В том числе: общего пользования | 83,0 | 85,0 | 87,0 | 87,0 | 86,0 |

В целом по России на 1000 км2 приходится 8,1 км железных дорог, в том числе общего пользования — 5,0 км, внутренних судоходных путей — 5,0 км, автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием — более 31 км, магистральных трубопроводов— 12,5 км.

Значение каждого вида транспорта в единой транспортной системе определяется прежде всего его долей в общем грузо- и пассажирообороте. Размер грузооборота зависит от уровня экономического развития страны или района, размещения производительных сил, комплексности развития района, концентрации производства, порайонного баланса производства и потребления.

Основное звено транспортной системы России — железнодорожный транспорт — обеспечивает около 40% грузооборота и 43% пассажирооборота. Это обусловлено соответствием главных магистралей основным транспортно-экономическим связям, а в также технико-экономическими преимуществами железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта. В общем грузообороте значителен удельный вес трубопроводного транспорта, а в пассажирообороте — автомобильного и воздушного. Соотношение видов транспорта меняется в разных районах и при перевозке различных грузов.[[5]](#footnote-5)

Таблица 3. [[6]](#footnote-6)

**Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте Российской Федерации.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Удельный вес в грузообороте | | | Удельный вес в пассажирообороте | | |
| 1995г. | 2005г. | 2009 г | 1995 | 2005 | 2009 |
| Железнодорожный | 42,83 | 34,36 | 39,45 | 38,62 | 42,29 | 43,29 |
| Морской | 8,62 | 8,41 | 2,88 | 0,08 | 0,04 | 0,01 |
| Внутренний водный | 3,63 | 2,55 | 1,87 | 0,68 | 0,25 | 0,23 |
| Трубопроводный | 43,73 | 53,76 | 55,07 | - | - | - |
| Автомобильный | 1,15 | 0,88 | 0,66 | 38,16 | 41,64 | 42,64 |
| Воздушный | 0,04 | 0,04 | 0,07 | 22,45 | 15,78 | 13,83 |

Структура грузооборота зависит от специализации экономических районов, сочетания в них отраслей хозяйства, размещения крупных сырьевых и топливных баз, степени развития перерабатывающей промышленности на привозном топливе и сырье. Каждому экономическому району соответствует своя структура грузовых перевозок. Регионы с межрайонным значением топливных и сырьевых баз (Северный, Западно-Сибирский, Восточно-Сибирский) обладают активным транспортным балансом, т.е. отправление грузов превышает их прибытие. Районы, где развита преимущественно обрабатывающая промышленность (Центральный, Волго-Вятский, Северо-Западный), имеют пассивный транспортный баланс — прибытие грузов превышает их отправление.[[7]](#footnote-7)

Наиболее грузонапряженные линии железных дорог находятся на важных направлениях транспортно-экономических связей Центра с Уралом, Поволжьем, Северо-Западом, Северным Кавказом; Кавказа с Поволжьем и Уралом; Северо-Запада с Уралом; Урала с Сибирью и Дальним Востоком.

Преобладающие грузы — каменный уголь (27%), строительные материалы (19 %), нефть (17 % ), руды (более 12 %), черные металлы (9 %), лес (5 %), химические и минеральные удобрения (4 %), цемент и хлебные грузы (по 2,5%). Они составляют 4/5 общего отправления грузов железнодорожным транспортом.[[8]](#footnote-8)

Основные потоки каменного угля формируются в крупных угольных регионах страны. Самую обширную зону сбыта имеет уголь Кузнецкого бассейна. Кузнецкий уголь поступает на Урал, в Западную Сибирь, Поволжье, Центр. Угли Печорского бассейна направляют в Череповец, Санкт-Петербург, Мурманск, Карелию. Небольшая часть их идет в Центральный и Волго-Вятский районы. Южный Урал и Поволжье обеспечиваются углем из Караганды и Экибастуза.[[9]](#footnote-9)

Главные потоки сырой нефти образуются в Западно-Сибирском, Волго-Уральском и Прикаспийском нефтедобывающих районах. Объемы и дальность перевозок нефти зависят от размещения нефтеперерабатывающих заводов. Из Западной Сибири сырую нефть транспортируют по железным дорогам, главным образом на Дальний Восток, Южный Урал, на экспорт в страны Центральной Азии. Из Волго-Уральского района нефть и нефтепродукты отправляют на запад, Северный Кавказ и к Новороссийску, откуда они направляются на экспорт.[[10]](#footnote-10)

Железные руды перевозятся главным образом внутри экономических районов, в пределах крупнейших металлургических баз - Урала, Кузбасса, Центрально-Черноземного и Северо-Западного районов. Межрайонные потоки железной руды направляются из Казахстана и месторождений КМА на Урал, из Восточной Сибири—в Кузбасс.[[11]](#footnote-11)

В России основные отправители черных металлов — Урал, Западная Сибирь, Центрально-Черноземный и Северный районы. Отсюда потоки металла идут во все остальные районы. Встречные направления, по которым поступают черные металлы, объясняются, с одной стороны, специализацией металлургии, с другой - большим разнообразием марок стали и сортамента проката.

Лесные грузы отправляют с крупных станций, они перевозятся почти по всем дорогам. Наиболее мощные потоки леса образуются на Сибирской магистрали, линиях Архангельск — Вологда - Москва, Пенза - Лиски и Екатеринбург — Орск - Канаш.[[12]](#footnote-12)

Хлебные грузы формируются в лесостепных и степных районах страны и направляются в густонаселенные зоны. Много зерна транспортируется по дорогам Северного Кавказа, Поволжья, Западной Сибири. Зерно завозят Центральный, Северо-Западный, Северный, Волго-Вятский и Дальневосточный районы. Для зерна характерно географию пассажирских перевозок наибольшее влияние оказывают размещение населения, расположение крупных экономических и культурных центров и транспортной сети, основных курортов, санаториев и туристических баз. По перевозкам пассажиров Россия занимает 3-е место в мире после Японии и Индии. Пассажирооборот составляет 15% пассажирооборота мира.

Таблица 4. [[13]](#footnote-13)

**Основные показатели развития пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| показатели | 1980г | 1985г | 1990г | 1999г | 2009г |
| Перевезено пассажиров, млн человек | 2971 | 3036 | 3143 | 1833 | 1419 |
| В том числе: в междугородном сообщении, млн человек | 216 | 236 | 261 | 157 | 138 |
| в пригородном сообщении, млн человек | 2755 | 2799 | 2882 | 1676 | 1280 |
| Пассажирооборот, млрд пассажирокилометров | 227 | 246 | 274 | 192 | 167 |
| В том числе: в междугородном сообщении, млрд пассажирокилометров |  |  | 182,6 | 113,5 | 116,2 |
| в пригородном сообщении, млрд пассажирокилометров | - | - | 91,9 | 78,8 | 50,8 |
| Интенсивность перевозок пассажиров, тыс. пассажирокилометров на 1 км | 2747 | 2900 | 3148 | 2200 | 1941 |

За период 1980—2009 гг. в 2 раза сократились перевозки пассажиров. В общем объеме пассажирских перевозок удельный вес пригородных перевозок составил 90%.[[14]](#footnote-14)

Пассажирские перевозки по отдельным районам неравномерны, поэтому и загрузка железнодорожного транспорта пассажирскими перевозками также неодинакова.

Основная масса пригородных пассажироперевозок приходится на зоны Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Ростова-на-Дону и других городов. Наиболее высока их интенсивность в Центральном, Северо-Западном, Уральском районах. В восточных регионах пригородное железнодорожное сообщение развито слабо, за исключением Новосибирска и Владивостока. В дальних перевозках пассажиров преобладающее значение имеют два направления: южное (от Москвы через Черноземный центр на Крым и Кавказ) и восточное (от Москвы через Поволжье, Урал, Сибирь на Дальний Восток). Значительны также пассажиропотоки по направлениям из Москвы к Санкт-Петербургу, в Поволжье и новые независимые государства — Украину, Казахстан, а также в Центральную Азию.

Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог сосредоточена в европейской части России. Она складывалась под влиянием географического положения Москвы, портовых городов на Балтийском и Черном морях, расположения угольной и металлургической баз Украины и Урала. Современная железнодорожная сеть России тесно связана с железными дорогами новых независимых государств. Эти связи нельзя недооценивать.[[15]](#footnote-15)

В центральных районах образовалась радиально-кольцевая система транспортной сети. От Москвы железные дороги лучеобразно расходятся по 12 направлениям, а на некотором расстоянии от нее соединяются кольцевыми линиями.

В Сибири и на Дальнем Востоке железнодорожная есть менее развита, ее конфигурация имеет широтное направление. В постомных районах основная Транссибирская магистраль проходит от Челябинска до Владивостока. Между Западной Сибирью и Уралом через Северный Казахстан проложены параллельные железнодорожные линии — Южно-Сибирская и Средне-Сибирская.

В Восточной Сибири и на Дальнем Востоке завершено строительство Байкало-Амурской магистрали, открывшей второй выход к бассейну Тихого океана. Протяженность трассы от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре составляет 3145 км. [[16]](#footnote-16)

На западе БАМ соединилась с Транссибирской магистралью участком Уст-Кут—Тайшет, а на востоке ее продолжает дорога Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань. Ответвления от основной трассы свяжут БАМ с районами богатейших природных ресурсов. Так, для перевозки углей Южно-Якутского бассейна и других грузов построена ветка Вам — Тында — Беркакит протяженностью 397 км. Ее продолжением будет линия Беркакит - Томмот — Якутск, а также железнодорожная ветка до Нерюнгринского угольного месторождения. [[17]](#footnote-17)

В Читинской области сдана в эксплуатацию дорога к Чинейскому месторождению титано-магнетитовых руд и строится новая ветка к Удоканскому медно-рудному месторождению. В Республике Саха (Якутия) приступили к прокладке путей к Эльгинскому месторождению коксующихся углей. Освоение этих месторождений позволит увеличить объемы перевозок по БАМу.

Сибирь и Дальний Восток по Транссибу (от ст. Арысь до Новосибирска), Трансказахстанской магистрали (Чу — Астана — Петропавловск) и линии Ташкент — Оренбург имеют транспортно-экономические связи с Казахстаном и странами Центральной Азии.

Географическая структура транспортной сети России предельно проста. Существует Главный транспортный коридор, пересекающий страну с северо-запада (от Санкт-Петербурга) юго-восток (до Владивостока, через Москву, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск).

К этому широтному коридору присоединены меридиональные транспортные оси севе юг и юг- север, большинство из которых представлены крупными реками либо транспортными коридорами вдоль долин крут рек. Пересечение Главного коридора с транспортными осями приводит к формированию крупных транспортных узлов. Поток «древовидной» транспортной сети осуществляется подавляет большинство внутрироссийских перемещений. Выход во внешний мир осуществляется через морские порты (Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Таганрог, Новороссийск, Астрахань, Владивосток), количество которых и пропускная способность явно недостаточны для обеспечения внешних связей, а также сухопутные транспортные системы сопредельных государств (Беларуси, Украины, Казахстана).[[18]](#footnote-18)

Поэтому рост внешнеэкономических связей будет физически возможен только при дальнейшем развитии транспортной сети и поддержании эффективного сотрудничества с сопредельными государствами.

В процессе производства и потребления продукции между различными отраслями народного хозяйства и экономическими районами складываются транспортно-экономические связи, определяющие объем, направление и структуру грузопотоков. В свою очередь, направление и мощность транспортно-экономических связей зависят от особенностей географического положения отдельных районов, себестоимости производства и перевозок.

Каждый продукт имеет свой район производства и зону сбыта. Из нескольких сотен наименований перевозимых грузов выделяются 8 групп грузов, которые в перевозках железнодорожного и водного транспорта занимают свыше 80%. Эти виды грузов относятся к массовым, их перевозки определяют грузооборот. Размеры транспортных потоков массовых грузов (каменного угля, нефти и нефтепродуктов, лесных и хлебных грузов) зависят от размещения основных баз производства, основных районов потребления, а также внешнеторговых потребностей.[[19]](#footnote-19)

В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже. Соизмеримы с российскими показателями по доле железных дорог в грузообороте всех видов транспорта, лишь Канада (73%) и США (50%), по доле в пассажирообороте Япония (31%). Уровень конкуренции между различными видами транспорта в России, намного ниже, чем в остальных странах мира. Это очень важный фактор, который необходимо учитывать при выборе модели организации железнодорожной отрасли.

Размещается железнодорожный транспорт неравномерно. Густой и разветвленной железнодорожной сетью обладает европейская часть страны. Конфигурация сети - радиально-кольцевая с центром в Москве. От Московского железнодорожного узла отходят основные магистрали в направлении Донбасса, Одессы, Чопа, Казани, Самары, Саратова, Волгограда, Минска, Риги, Санкт-Петербурга, Архангельска и др. В восточной части страны железнодорожная сеть имеет ярко выраженное широтное направление малой разветвленностью. Важнейшей магистралью, связываюшей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, является Трансконтинентальная железная дорога: Москва — Рязань— Рузаевка — Сызрань - Самара - Уфа - Челябинск – Иркутска — Хабаровск — Владивосток длиной 9332 км. Построена Байкало-Амурская магистраль, Усть-Кут - Комсомольск-на-Амуре. Важное значение для России имеют Южно-Сибирская и Среднесибирская железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В меридиональном направлении действует Тюмень — Сургут — Уренгой.[[20]](#footnote-20)

Плотность железнодорожной сети в Российской Федерации да —около 8 км на 1000 км, поэтому очень высока грузонапряжженость железных дорог. Железными дорогами в 2000перевезено 1047 млн тонн грузов и 1,42 млрд пассажиров. Однако спад уровня производства в начале 90-х гг. повлек за собой значительное сокращение объемов перевозок на железнодорожном транспорте, в результате чего снизилась его доходность при одновременном резком сокращении государственной поддержки отрасли. Это объясняется тем, что после распада СССР шла деградация транспортного хозяйства, замедлилось развитие железнодорожной сети, резко сокращались поставки рельс, шпал, транспортных средств. [[21]](#footnote-21)

По эксплуатационной длине железные дороги России занимают второе место в мире (после США), по грузообороту и объёму перевозимых грузов — третье (после США и Китая), по пассажирообороту - третье (после Китая и Индии), по перевозкам пассажиров - третье (после Японии и Индии).

По состоянию на 31.12.2007 г. в инвентарном парке ОАО «РЖД» числилось 568,3 тыс. грузовых вагонов. Однако, следует иметь в виду, что в это число входят 416,5 тыс. вагонов, принадлежащих ОАО «РЖД» и 151,8 тыс. вагонов, пе реданных на баланс ОАО «Первая грузовая компания», но находившихся в 2007 г. в пользовании ОАО «РЖД» и учитываемые как парк РЖД, а также 23,2 тыс. вагонов, подлежащих передаче в уставный капитал ОАО «ПГК», но не переданных на 31.12.2007 г.

Общий парк холдинга (суммарный парк ОАО «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД») составил на конец 2007 г. 622,7 тыс. ед.

Инвентарный парк ОАО «РЖД» (беч учёта вагонов ОАО «ПГК", находящихся в польчоиашш ОАО «РЖД») акланлмл на конец 2007 г. 416,5 тыс. ед. и распределялся следующим образом:

- крытые вагоны - 59,1 тыс. ед.; платформы - 48,5 тыс. ед.;

- полувагоны - 217,8 тыс. ед.;

- цистерны - 7,0 тыс. ед.;

- рефрижераторы - 2,7 тыс. ед.;

- транспортёры - 1,4 тыс. ед.;

- прочие 79,9 тыс. ед.

Из 79,9 тыс. ед. прочих вагонов 3,7 тыс. ед. составляли цементовозы, 24,6 тыс. ед. - зерновозы, 5,2 тыс. ед. - минераловозы.

Парк независимых собственников (т.е. не являющихся дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД») составил 352,8 тыс. единиц и распределялся по родам вагонов следующим образом:

- крытые вагоны - 14,4 тыс. ед.;

- платформы - 11,7 тыс. ед.;

- полувагоны - 79,5 тыс. ед.;

- цистерны - 158,7 тыс. ед.;

- рефрижераторы - 3,6 тыс. ед.;

- прочие 85,0 тыс. ед.

Из 85,0 тыс. ед. прочих вагонов 9,8 тыс. ед. составляли цементовозы, 4,6 тыс. ед. - окатышевозы, 20,9 тыс. ед. - минераловозы.

Вагонный парк ДЗО ОАО «РЖД» на конец 2007 г., помимо вагонов ОАО «ПГК», включал в себя 21435 вагонов, принадлежащих ОАО «Трансконтейнер», 6840 тыс. вагонов ОАО «Рефсервис», 980 вагонов ОАО «РейлТрансАвто».[[22]](#footnote-22)

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью, способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок. Эти преимущества делают железнодорожный транспорт универсальным для перевозки всех видов грузов в межрайонных и внутрирайонных сообщениях и пассажиров в пригородном, местном и дальнем сообщениях. Однако, учитывая большие капитальные вложения, затрачиваемые на постройку железных дорог, его использование наиболее эффективно при значительной концентрации грузовых и пассажирских потоков.

Таким образом, основное отличие транспортного комплекса России от большинства стран мира заключается в ведущей роли магистральных железных дорог в обслуживании реального сектора экономики. Это определяет роль и значение железнодорожного транспорта в обеспечении экономической безопасности страны. В условиях действия неблагоприятных макроэкономических факторов и усиления конкуренции на сузившемся рынке грузовых перевозок железнодорожный транспорт обеспечил устойчивое удовлетворение спроса на перевозки и способствовал подъему экономики в 1999-2002 годах. В том числе льготными условиями стимулирования материального производства.[[23]](#footnote-23)

Железнодорожный транспорт осуществляет основной грузопоток и пассажиропоток (коэффициент перевозимости по основным грузам более 50%) в стратегически важных отраслях, среди которых - угольная нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая отрасли, добыча и перевозка черных металлов, производство минеральных, строительных и других риалов. Эти отрасли обеспечивают устойчивое функционирование хозяйственного комплекса и непосредственно влияют на экономическую безопасность. Вместе с тем снижение эффективности данных отраслей материального производства отрицательно сказалось на показателях железнодорожного транспорта, и прежде всего, его финансовой устойчивости.

Ряд отраслей использует железнодорожный транспорт в качестве основного перевозчика продукции, хотя в объеме его перевозок составляют незначительную величину (например, пищевая промышленность). Однако и в этом случае железнодорожный транспорт существенно влияет на обеспечение функционально-отраслевых составляющих национальной экономической безопасности, например продовольственной.

Подводя итоги выше сказанному можно сделать следующие выводы:

1) Транспортный комплекс России представляет собой одну из крупнейших отраслей экономики. Он является частью инфраструктуры рынка, физически реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению. Продукция транспорта – перевозка неотделима от процесса транспортного производства: её нельзя накопить, создать запасы. Определяющую роль в транспортном комплексе играют железные дороги. [[24]](#footnote-24)

2) Железнодорожный транспорт - особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль народного хозяйства. Влияние транспорта на развитие экономики проявляется в виде транспортных издержек.

3) Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью, способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок.

Транспорт зависит от общего уровня развития производительных сил, от технического прогресса в общественном производстве.

Основное звено транспортной системы России — железнодорожный транспорт — обеспечивает около 40% грузооборота и 43% пассажирооборота.

4) Железнодорожный транспорт РФ представляет крупнейшую транспортную систему мира с высокой степенью интенсивности перевозного процесса. Он выполняет 35% мирового грузооборота и около 18% пассажирооборота при наличии 7% протяженности железных дорог мира. Российские железные дороги осуществляют более 2/3 грузооборота и половину пассажирооборота транспорта общего пользования во внутренних сооружениях

**1.2 Этапы и условия развития железнодорожного транспорта**

Первые железные дороги в России были построены в середине XIX в. В 1837 году, через 12лет после начала движения на первой в мире железной дороге общего пользования Стоктон - Дарлингтон в Англии, открыта «экспериментальная» железная дорога Санкт-Петербург - Царское Село, а в 1851 г. - первая крупная железнодорожная магистраль Москва - Санкт-Петербург. Уже к концу XIX в. железнодорожный транспорт превысил по грузообороту традиционные для России гужевой и речной, а к 1913 г. превзошел грузооборот речного в б раз.

Основной каркас железнодорожной сети России был сформирован во второй половине XIX - начале XX в. Железные дороги строились в первую очередь для обеспечения транспортно-экономических связей Центра с основными сырьевыми и продовольственными базами страны, а также морскими портами, что определило их радиальную конфигурацию.

Транспортные связи Центра обеспечили дороги на следующих направлениях:

Центр - Запад: Москва - Смоленск - Минск - Брест (1871); Москва - Ржев - Великие Луки • Вентспилс;

Центр - Север; Москва - Ярославль - Вологда (1872), продолженная в 1898 году до Архангельска; построенная в годы первой мировой войны дорога через Санкт-Петербург: Волхов - Петрозаводск - Мурманск;

Центр - Юг: Москва - Рязань - Козлов (Мичуринец - Воронеж - Ростов-на-Дону - Владикавказ (1875) с ответвлением от Козлова на Тамбов - Саратов (1871), продолженная в 1894 году. От Владикавказа на Петровск (Махачкала) и Баку (что обеспечило первый транспортный выход на Закавказье); Москва - Тула - Орел - Курск - Харьков - Севастополь (1875) с ответвлением от Курска на Киев (1869);

Центр - Восток: Москва - Нижний Новгород (1862); Москва - Сызрань - Самара - Оренбург (1877)) с ответвлением от ст. Кинель на Уфу - Челябинск (1892) - Екатеринбург (1896).

Отдельные железные дороги были построены для обеспечения экспортных поставок зерна через морские порты Балтийского и Черноморского бассейнов и имели соответственно хордовую направленность, например Риго-Орловская дорога: Царицын (Волгоград) - Орел - Смоленск - Витебск. Рига (1871).

В 1878 г. было начато железнодорожное строительство на Урале, где Горнозаводская дорога Пермь - Нижний Тагил - Екатеринбург соединила основные металлургические заводы с Волго-Камским водным путем. В 1885г. она была продолжена до Тюмени.

Для надежной транспортной связи Урала и Северо-запада России в 1903 г. была построена широтная железная дорога Пермь - Вятка (Киров) - Вологда - Санкт-Петербург. Особое значение для формирования единой железнодорожной сети России, заселения и освоения юга Сибири и Дальнего Востока имело строительство Транссибирской магистрали, начатое одновременно в 1892 году с запада от Челябинска через Новониколаевск (Новосибирск) - Красноярск - Иркутск (1899) и с востока от Владивостока на Хабаровск (1897), Сквозное сообщение по территории России было открыто на ней в 1916 г. после завершения строительства Амурской железной дороги от Забайкалья до Хабаровска.

Построенная в 1913 г. линия Тюмень - Омск обеспечила второй выход (через Екатеринбург) из Сибири в Европейскую часть России. Транспортный выход в Центральную Азию на Закаспийскую железную дорогу обеспечила магистраль Оренбург - Ташкент (1906).

В советский период основное железнодорожное строительство переместилось в восточную часть страны. Тем не менее, до 1950-х годов активно продолжалось строительство железных дорог и в европейской части России.

Для укрепления транспортных связей в восточном направлении в 20-е годы были проложены дополнительные железнодорожные линии, позволившие создать два новых выхода из Центра на Урал: Москва - Казань - Екатеринбург и Москва - Нижний Новгород - Котельнич - Киров - Пермь.

Крупнейшей стройкой первой пятилетки было завершение второго выхода из Центральной Азии на железнодорожную сеть России - Туркестано-Сибирской магистрали:

Луговая (станция около Алма-Аты) - Семипалатинск и далее по построенной еще в период первой мировой войны линии Семипалатинск - Барнаул - Новосибирск.

Активно шло железнодорожное строительство в годы Великой Отечественной войны, когда были построены Печорская магистраль: Коноша - Котлас - Воркута, давшая возможность освоения Тимано-Печорского бассейна; «Волжская рокада»: Свияжск - Сызрань - Саратов - Иловля (станция около Волгограда), прошедшая по правому берегу Волги и ставшая своеобразным транспортным дублером Волжской речной магистрали; линия Кизляр - Астрахань, обеспечившая связь Поволжья с Северным Кавказом; железные дороги из Казахстана на Урал:

Акмолинск - Карталы и Гурьев - Никель.

Для улучшения транспортных связей европейской части страны с Сибирью и Дальним Востоком основное внимание уделялось формированию широтных дублеров Транссибирской магистрали, и, прежде всего, Южно-Сибирской магистрали: Карталы - Акмолинск - Павлодар - Барнаул - Артышта (станция у Кемерово), которая в конце 50-х - начале 60-х годов была продолжена на восток через Новокузнецк - Абакан - Тайшет - Братск на Усть-Кут. В 1974 - 1984 годах эта железная дорога была доведена до Комсомольска-на-Амуре, получив название Байкало-Амурская магистраль - БАМ. Ее восточный участок от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани был построен еще в 1945 г: Таким образом, к началу 90-х годов (почти через век после строительства Транссибирской магистрали) к востоку от Урала практически закончено (не сдан в эксплуатацию самый длинный на трассе БАМа Северомуйский тоннель) формирование на территории России второй широтной трансазиатской железнодорожной магистрали, которая может оказать огромное влияние на освоение территорий юга Сибири и Дальнего Востока.

Для освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири в 70 - 80-х годах была построена крупная северная железная дорога Тюмень - Сургут - Нижневартовск - Уренгой - Ямбург.

В наши дни железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Российской Федерации.[[25]](#footnote-25)

Распад СССР и разрыв транспортно-экономических связей имел тяжелые последствия. Например, даже участок Транссиба проходит через территорию сопредельного государства - Казахстан, не говоря уже о Среднесибирской и Южно-Сибирской магистралях. А это самые грузонапряженные магистрали, обслуживающие связи «восток—запад» России. Участок дороги через Тюмень, минуя Казахстан, по технико-экономическим данным не в состоянии пропустить грузы Транссиба, а тем более взять хотя бы часть грузов Среднесибирской и Южно-Сибирской железных дорог.

В 2008 г. МПС России проводило тарифную политику, стимулирующую рост отечественного производства. Рост цен на продукцию, потребляемую железнодорожным транспортом, за 1991- 2001 г составил 38,8 раза при росте тарифов на перевозку грузов в 26,8 раза.

В 2008 г. инвестиции в развитие отрасли достигли 112 млрд руб.; ожидается ввод основных фондов в сумме 90 млрд руб., что; по-прежнему значительно ниже уровня 1999 г. При этом впервые остановлен рост износа основных фондов, а к концу 2010 года ожидается его снижение на 1 % (изношенность железнодорожных путей составляет 71,2%, тепловозов — 75,5 %, электровозов — 66,5 %). Уровень незавершенного строительства по отношению к сделанным капитальным вложениям сократился с 60% в 2007 г. до 42% к концу 2008 г.

Транспорт в России традиционно является сферой повышенного государственного влияния. Достаточно заметить, что в государственной собственности практически полностью находятся железнодорожный транспорт и магистральные газопроводы, на долю которых в сумме приходится более 96% совокупного грузооборота.

В целом уровень развития транспортного комплекса России значительно уступает уровню развития транспортных комплексов США или стран Евросоюза. По плотности транспортной сети в 14-25 раз, по средней скорости перемещений — в 2-3 раза, по качеству транспортных средств - в 3-5 раз, по объемам перемещений - в десятки раз.[[26]](#footnote-26)

Динамика развития. В советский период в стране бурно развивались все виды транспорта, особенно железнодорожный.

Финансово-экономический кризис 2008 г. не обошёл стороной и российские железные дороги. При относительно высоком уровне показателей работы РЖД в начале года динамика погрузки к концу года приобрела все кризисные черты. Если в 1 и 2 кварталах 2008 г. погрузка увеличилась к аналогичным периодам прошлого года на 5,3 % и 0,7 % соответственно, то в 3 квартале она снизилась на 0,3 %, а в 4 квартале - на 16,9 %. При этом падение внутри 4 квартала нарастало с каждым месяцем: в октябре - на 4,4 %, в ноябре - на 20,1 %, в декабре - на 26,3 % [136]. Естественно, это не могло не отразиться на годовых параметрах. В целом за 2008 г. было погружено 1303,7 млн. тонн, что на 3 % ниже, чем в 2007 г. Таким образом, впервые с момента создания ОАО «РЖД» годовая динамика погрузки перестала показывать прирост.[[27]](#footnote-27)

Тарифный грузооборот российских железных дорог (без учёта порожнего пробега приватного и арендованного подвижного состава) в 2008 г. составил 2116,2 млрд. т-км., что на 1,2 % выше аналогичного показателя 2007 г. Что же касается грузооборота с учётом порожнего пробега приватного и арендованного подвижного состава, то он увеличился до 2420,0 млрд. т-км или на 4,8 % выше показателя 2007 г. При этом, дальность перевозок возросла на 2,2 %.[[28]](#footnote-28)

В целом по отрасли на протяжении последних лет наблюдается незначительный, но стабильный рост грузооборота. При этом можно говорить не столько о подъеме, сколько о постепенном выходе отрасли из кризиса: в абсолютном выражении грузооборот превысил уровень 1995 г. лишь в 2007 г., а в 2008 г. составлял лишь 87,3% уровня 1992 г.

При анализе пассажирооборота обращает на себя внимание тот факт, что на динамику развития различных видов транспорта оказывают влияние одни и те же факторы. Общее снижение пассажирооборота объясняется ростом относительных цен на транспортные услуги. При переходе к рыночной экономике значительная часть издержек, ранее дотируемых государством (напрямую или через систему льгот), была перенесена на потребителя. Можно предположить, что по мере роста реальных денежных доходов населения его мобильность будет возрастать, а пассажирооборот -увеличиваться.

Сегодня отрасль переживает инвестиционный кризис. Хотя объем инвестиций в последние несколько лет составил около 100 миллиардов рублей в год, износ подвижного состава и инфраструктуры продолжает расти. Подвижной состав не только изношен, но и технически устарел. Железнодорожный транспорт нуждается не только в «омоложении» основных средств, но в приобретении технически современных и более совершенных подвижного состава и путевого оборудования.

В развитии железнодорожного транспорта большое внимание уделялось не только строительству новых дорог, но и технической реконструкции. Полностью завершен перевод железных дорог на электровозную и тепловозную тягу. Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог сосредоточена в европейской части России. [[29]](#footnote-29)

В целом уровень развития транспортного комплекса России значительно уступает уровню развития транспортных комплексов США или стран Евросоюза.

Основным поставщиком грузов для железнодорожного транспорта является промышленность, на долю которой приходится до 90% общего объема грузов.

**1.3 Анализ и экономическая оценка деятельности железнодорожного транспорта**

В России электрифицировано 41 тыс. км железных дорог и переведено на тепловозную тягу более 45 тыс. км, что соответственно составляет 47,6% и 52,4% в эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования. По протяженности электрифицированных магистралей Россия находится на 1-м месте в мире. Увеличилась и доля электрической тяги в общем грузообороте с 62,5% в 1980 г. до 79% в 2008 г. Одновременно продолжалась реконструкция железнодорожных путей - укладка рельсов тяжелых типов, строительство вторых путей. Совершенствовалась система управления движением.

Основным поставщиком грузов для железнодорожного транспорта является промышленность, на долю которой приходится до 90% общего объема грузов. Наиболее велика доля отраслей ТЭК (39%), промышленности строительных материалов (21%) и металлургии (18%).

Отметим, что на и железнодорожном транспорте грузооборот растет темпами, существенно опережающими средний по отрасли. В 2008 г. индекс грузооборота на соответствующих видах транспорта составил 168,8 и 137,5 соответственно от уровня 1995 г. при среднем уровне 116,1, что в итоге приводит к увеличению их доли в общей структуре. Показатель роста грузооборота магистрального транспорта (119,6 уровня 1995 г.) также несколько превышает среднее значение.

«Железные дороги - крупнейшая государственная монополия в России. Железнодорожная отрасль, по разным оценкам, обладает от 4% до 15% всех основных средств производства в российской экономике, в ней заняты 1,2 миллиона человек.[[30]](#footnote-30) Железнодорожный транспорт является в целом прибыльным, хотя пассажирские перевозки (и особенно пригородные) являются убыточными. Убытки от пассажирских перевозок покрываются за счет доходов от грузовых операций. Основные потребители услуг железных дорог - производители массовых грузов (угля, строительных материалов, черных и цветных металлов и др.). Их спрос на услуги железнодорожного транспорта имеет низкую эластичность, а среднее расстояние перевозки этих грузов так велико, что грузоотправители фактически не имеют другой альтернативы: автомобильный транспорт оказывается слишком дорогим при перевозках на такие расстояния, а водный транспорт может конкурировать с железнодорожным только на некоторых маршрутах и только в период навигации».

Анализируя экономические показатели работы железнодорожного транспорта, следует отметить, что за период с 1990 по 2009 год средний вес грузового поезда брутто возрос с 3093 т. до 3608 т., средняя участковая скорость - с 34,3 км/ч до 39,0 км/ч, среднесуточная производительность грузового локомотива с 1098 тыс. т-км. брутто до 1566 тыс. т-км. брутто.

В качестве неблагоприятной для железнодорожного транспорта тенденции следует отметить увеличение доли порожнего пробега грузовых вагонов с 33-34% в 1990-91 г.г. до 39,9 *%* в 2009 г., связанное как с разделением единой сети железных дорог СССР, так и с прекращением централизованного регулирования грузопотоков, существовавшего в условиях социалистической экономики. [[31]](#footnote-31)

Финансовые показатели работы железных дорог в рассматриваемом периоде в целом тоже были удовлетворительными, за исключением 1996 года, который МПС закончило с отрицательной рентабельностью (-1,5 %). Проблема убыточности была решена за счёт жёстких мер по сокращению эксплуатационных расходов, основанных в т.ч. на сокращении персонала. За 1997-1999 г.г. общее число занятых в отрасли сократилось на 438 тыс. человек (с 2142,7 тыс. чел. до 1704,7 тыс. чел.) или на 20 %, а на конец 2002 года среднесписочная численность работников составила 1555,0 тыс. чел., из них в основной деятельности - 1222,2 тыс. чел.

Как отмечал в докладе по итогам работы в 2003 году тогдашний президент ОАО «РЖД» Г.М. Фадеев, объём продаж РЖД на рынке перевозок возрос почти на четверть (к 2002 году) и составил 522 млрд. руб. или $17 млрд., что подтверждает статус компании как одной из крупнейших в стране. При этом за счёт реализации мер по повышению эффективности перевозок рост себестоимости не превысил 9%, что существенно ниже инфляции (12%). Кроме того, в 2003 г. почти в два раза возрос объём капитальных вложений в приобретение подвижного состава. На дороги поставлено около 400 новых пассажирских вагонов, 57локомотивов, приобретено 3480 новых полувагонов, модернизировано с продлением срока службы более 250 локомотивов, 180 секций электропоездов, 5,5 тыс. грузовых вагонов. Активы ОАО «РЖД» на конец 2009 г. оценивались в 50,0 млрд. долл.[[32]](#footnote-32)

Финансовое состояние железнодорожного транспорта в 2007-2009 гг. иллюстрируют табл.4 и табл. 5.

Таблица 4[[33]](#footnote-33)

**Данные о доходах и расходах по грузовым и пассажирским перевозкам в 2007-2009 гг., млрд. руб.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2007 г. | 2008 г. | 2009 г. | 2009 к 2008, % |
| Доходы от перевозок, млн. руб. | 320,870 | 418,976 | 522,573 | 124,7 |
| в т.ч. | | | | |
| от грузовых | 285,041 | 373,463 | 468,551 | 125,5 |
| от пассажирских | 35,829 | 45,513 | 54,022 | 118,7 |
| Расходы по перевозкам, млн. руб. | 273,974 | 395,102 | 476,472 | 120,6 |
| в т.ч. | | | | |
| по грузовым | 203,433 | 293,742 | 359,751 | 122,5 |
| по пассажирским | 70,540 | 101,3600 | 116,721 | 115,2 |
| Прибыль от перевозок, млн. руб. | 46,896 | 23,873 | 46,101 | 193,1 |
| в т.ч. | | | | |
| от грузовых | 81,608 | 79,721 | 108,801 | 136,5 |
| от пассажирских | -34,712 | -55,847 | -62,699 | 112,3 |
| Отношение доходов к расходам, % | 117,12% | 106,04% | 109,68% | 103,4 |
| в т.ч. | | | | |
| по грузовым | 140,12% | 127,14% | 130,24% | 102,4 |
| по пассажирским | 50,8% | 44,9% | 46,3% | 103,1 |

Таблица 5.

**Отчет о прибылях и убытках МПС и ОАО «РЖД» по международным стандартам бухгалтерского учёта в 2007-2009 г.г., млн. руб.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Статья | 2007 г. | 2008г. | 2009 г. |
| Выручка | 350,832 | 463,718 | 617,514 |
| Себестоимость продукции | 300,809 | 443,617 | 564,023 |
| Проценты к уплате | 1,600 | 1,606 | 1,979 |
| Начислено амортизации | 83,012 | 122,367 | 120,842 |
| ЕВ1ТОА (доход до уплаты налога на прибыль, процентов по кредитам и отчислений на износ и амортизацию) | 112,790 | 86,789 | 144,686 |
| Прибыль до налогообложения | 28,177 | -37,185 | 21,864 |
| Прибыль после налогообложения | 9,582 | -49,276 | 11,352 |

В 2007 г. разработан и утверждён Приказом Министерства транспорта РФ (№124 от 17.08.07 г.) Порядок ведения раздельного учёта доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим. Система раздельного учёта послужила основой для принятия на государственном уровне решения о компенсации убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении в размере 10,9 млн. руб.

Объём доходов за 2007 год по всем видам деятельности составил 975,6 млрд. руб. с увеличением по сравнению с 2006 годом на -14,9 % (см. табл.4).

В структуре доходов наибольшую долю занимают грузовые перевозки. По итогам 2007 г. доходы от грузовых перевозок получены в сумме 754,9 млрд. руб. с ростом к 2006 г. на 96,9 млрд. руб. или на 14,7%. При этом наибольшими темпами возросли объёмы и доходы от перевозок во внутригосударственном сообщении. Доходы от пассажирских перевозок по итогам 2007 г. составили 129,5 млрд. руб. Индекс роста железнодорожного тарифа (108%) был ниже индекса роста цен (113,9 %). Тарифная политика железных дорог при росте цен на грузы способствовала снижению уровня транспортной составляющей по основным видам перевозимых грузов.[[34]](#footnote-34)

Таблица 6. **[[35]](#footnote-35)**

**Результаты работы ОАО «РЖД» по грузовым и пассажирским перевозкам в 2006-2007 гг.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм | | 2006 г. | | 2007 г. | | | 2007 к 2006, % | |
| 1 | 2 | | 3 | | 4 | | | 5 | |
| Пассажирооборот | млрд.пасс-км. | | 177,8 | | 174,1 | | | 97,9 | |
| Грузооборот (тарифный) | млрд. т-км. | | 1951,0 | | 2090,3 | | | 107,1 | |
| Грузооборот (эксплуатационный) | млрд. т-км. | | 2148,0 | | 2312,6 | | | 107,7 | |
| Приведённая работа | млрд. прив. т-км. | | 2325,8 | | 2486,7 | | | 106,9 | |
| Всего доходов | млрд. руб. | | 848,9 | | 975,6 | | | 114,9 | |
| Всего доходов от перевозок | млрд. руб. | | 772,0 | | 884,4 | | | 114,6 | |
| а) от пассажирских перевозок | млрд. руб. | | 114,0 | | 129,5 | | | 113,6 | |
| *из них в дальнем следовании* | млрд. руб. | | 92,0 | | 109,4 | | | 118,9 | |
| *в пригородном сообщении* | млрд. руб. | | 22,0 | | 20,1 | | | 91,4 | |
| б) от грузовых перевозок | млрд. руб. | | 658,0 | | 754,9 | | | 114,7 | |
| Доходы от прочих видов деятельности | млрд. руб. | | 76,9 | | 91,2 | | | 118,6 | |
| Всего расходов | млрд. руб. | | 778,2 | | 899,0 | | | 115,5 | |
| Расходы от перевозок | млрд. руб. | | 709,8 | | 819,4 | | | 115,4 | |
| а) от пассажирских перевозок | млрд. руб. | | 157,1 | | 180,0 | | | 114,6 | |
| *из них в дальнем следовании* | млрд. руб. | | 113,2 | | 132,2 | | | 116,8 | |
| *в пригородном сообщении* | млрд. руб. | | 43,9 | | 47,8 | | | 108,9 | |
| б) от грузовых перевозок | млрд. руб. | | 552,7 | | 639,4 | | | 115,7 | |
| Расходы от прочих видов деятельности | | млрд. руб. | 68,3 | | | | 79,6 | 116,5 | |
| Всего прибыль от продаж | | млрд. руб. | 70,8 | | | | 76,6 | 108,2 | |
| Прибыль по перевозкам | | млрд. руб. | 62,2 | | | | 65,0 | 104,5 | |
| а) от пассажирских перевозок | | млрд. руб. | -43,1 | | | | -50,5 | 117,2 | |
| из них в дальнем следовании | | млрд. руб. | | -21,2 | | -22,8 | | | 107,5 |
| в пригородном сообщении | | млрд. руб. | | -21,9 | | -27,7 | | | 126,5 |
| б) от грузовых перевозок | | млрд. руб. | | 105,3 | | 115,5 | | | 109,7 |
| Прибыль от прочих видов деятельности | | млрд. руб. | | 8,6 | | 11,6 | | | 134,9 |
| Себестоимость перевозок | | коп. на 10 т-км | | 305,22 | | 329,50 | | | 108,0 |
| Результат от прочих и чрезвычайных операций | | млрд. руб. | | - 11,6 | | 52,4 | | |  |
| Балансовая прибыль | | млрд. руб. | | 59,2 | | 129,0 | | | 217,9 |
| Чистая прибыль | | млрд. руб. | | 26,4 | | 84,5 | | | 319,9 |

Чистая прибыль по итогам деятельности Компании в 2007 году составила 84,5 млрд. руб., что на 58,1 млрд. руб. больше показателя 2006 года.

Предваряя дальнейший анализ, необходимо остановиться на понятиях качества работы и качества продукции. Существует два подхода к вопросам улучшения качества. Первый - внутриотраслевой - повышение качества транспортной работы, ведущее, как правило, к снижению эксплуатационных расходов, и второй, выходящий в сферу взаимодействия с клиентом, - повышение качества предлагаемой транспортной продукции, ведущий к повышению доходности.[[36]](#footnote-36)

Качество работы транспорта может характеризоваться такими показателями работы подвижного состава, как оборот и производительность вагона, масса и скорость движения поездовотечественных железных дорогах составляет - от 6,9 до 8,0 сут., для мелких отправок - 15,7-20,0 сут.

Данные отчётов формы ЦО-31 «О продолжительности и скорости доставки грузов» приведены в табл. 7. и табл. 8

Таблица 7.

**Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой, %.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Месяц | Все отправки | В том числе | | | |
|  | Маршрутные | Повагонные | Мелкие | Контейнерные |
| 1979 | Февраль | 32,9 | 15,3 | 27,0 | 56,5 | Н/д |
|  | Сентябрь | 32,3 | 18,1 | 25,9 | 57,3 | Н/д |
| 1989 | Февраль | 35,4 | 23,3 | 30,2 | 57,7 | Н/д |
|  | Сентябрь | 41,1 | 25,4 | 35,9 | 64,1 | Н/д |
| 1999 | Февраль | 15,8 | 12,3 | 15,3 | 13,1 | 23,4 |
|  | Сентябрь | 18,8 | 11,8 | 17,1 | 14,2 | 33,2 |
| 2000 | Февраль | 14,5 | 11,1 | 13,5 | 15,6 | 24,0 |
|  | Сентябрь | 20,0 | 9,7 | 17,9 | 10,2 | 35,9 |
| 2001 | Февраль | 17,8 | 12,7 | 16,6 | 11,0 | 28,8 |
|  | Сентябрь | 23,6 | 23,0 | 21,7 | 9,3 | 36,0 |
| 2006 | Февраль | 16,9 | 18,1 | 16,8 | 8,9 | 18,0 |
|  | Сентябрь | 23,1 | 16,2 | 22,9 | 8,7 | 26,9 |
| 2008 | Февраль | 11,4 | 12,7 | 11,8 | 8,7 | 8,0 |
|  | Сентябрь | 15,3 | 21,1 | 14,5 | 15,7 | 14,2 |
| 2009 | Февраль | 12,2 | 16,6 | 12,2 | 6,3 | 7,6 |

Не будем здесь заострять внимание на том, что в 1998 г. произошло изменение системы определения нормативов сроков доставки, или как пишут железнодорожники, «усовершенствование системы нормирования времени доставки», что немного улучшило показатели российских железных дорог в 1999-2000 гг. [[37]](#footnote-37)

Таблица 8.[[38]](#footnote-38)

**Среднее время просрочки доставки грузов, суток**.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Месяц | Все отправки | В том числе | | | |
| Маршрутные | Повагон-ные | Мелкие | Контейнерные |
| 1979 | Февраль | 6,4 | 3,4 | 1 и 3,8 | 12,5 | Н/д |
|  | Сентябрь | 6,5 | 4,1 | 3,7 | 12,5 | Н/д |
| 1989 | Февраль | 8,4 | 4,7 | 5,0 | 16,8 | Н/д |
|  | Сентябрь | 8,6 | 5,2 | 5,8 | 15,8 | Н/д |
| 1999 | Февраль | 6,9 | 6,9 | 6,6 | 9,8 | 8,5 |
|  | Сентябрь | 7,3 | 7,4 | 6,1 | 11,2 | 10,4 |
| 2000 | Февраль | 7,8 | 7,7 | 7,3 | 14,7 | 9,4 |
|  | Сентябрь | 6,8 | 6,5 | 5,5 | 16,1 | 10,2 |
| 2001 | Февраль | 8,0 | 8,4 | 7,5 | 20,0 | 9,9 |
|  | Сентябрь | 6,9 | 6,5 | 6,1 | 15,7 | 9,7 |
| 2002 | Февраль | 6,7 | 8,0 | 6,4 | 14,2 | 7,7 |
|  | Сентябрь | 6,1 | 5,4 | 5,6 | 10,3 | 8,6 |
| 2003 | г Февраль | 7,2 | 4,8 | 6,8 | 40,9 | 13,6 |
|  | Сентябрь | 5,1 | 4,0 | 4,5 | 13,9 | 8,8 |
| 2009 | Февраль | 7,4 | 5,8 | 7,4 | 49,6 | 11,4 |

В 2008 году доля отправок, прибывших с превышением сроков доставки, возросла по всем категориям отправок, но при этом она остаётся существенно ниже (лучше) показателей 2005-2008 годов (см. табл. 9.).

Таблица 9. [[39]](#footnote-39)

**Удельный вес отправок, доставленных с просрочкой в 2005-2008 гг., %**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Все отправки | В том числе по категориям отправок | | | |
| Маршрутные | Повагонные | Мелкие | Контейнерные |
| 2005 | 9,2 | 17,4 | 8,0 | 4,3 | 7,0 |
| 2006 | 10,8 | 16,7 | 9,2 | 6,6 | 11,2 |
| 2007 | и ,2 | 16,3 | 10,0 | 9Д | 11,2 |
| 2008 | 14,1 | 19,8 | 13,0 | 12,4 | 12,4 |

Время просрочки грузов по итогам 2008 г. распределилось следующим образом:

просрочка 1 сутки - 37,3 % отправок;

просрочка 2 суток - 20,9 % отправок;

просрочка 3 суток— 12,3 % отправок;

просрочка свыше 3 суток- 29,5 % отправок.[[40]](#footnote-40)

Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта. Вместе с тем на таком сегменте, как перевозка «дорогих» мелкопартионных грузов железная дорога проигрывает автомобильному транспорту. По объему размер таких перевозок невелик, всего 3-5% от всего объема перевозок, но по их стоимости он составляет не менее 15-20%. В настоящее время эти грузы перевозятся, главным образом, автомобильным транспортом.

Основную часть валовой добавленной стоимости на транспорте составляет валовая прибыль. Между тем пассажирские перевозки убыточны на всех основных видах транспорта, кроме воздушного.

С позиций экономической безопасности безусловный интерес представляет сравнительный уровень затрат на перевозки различными видами транспорта, в частности показатель фондоемкости транспортной продукции. Несмотря на спад перевозок и снижение в связи с этим уровня использования постоянных сооружений и устройств, стоимость которых на железных дорогах составляет более 60% основных фондов, этот показатель на железнодорожном транспорте, как правило, ниже, чем на других видах транспорта.

Средняя фондоемкость единицы приведенной работы на железнодорожном транспорте почти в 1,5 раза меньше, чем на автомобильном (без учета затрат на содержание дорог) и магистральном трубопроводном, в 2, 1 раза меньше, чем на внутреннем водном, в 2,7 раза меньше, чем на воздушном. Показательно тат сопоставление средней себестоимости и доходной ставки на различных видах транспорта по перевозкам грузов (за 10 т-км) и пассажиров (за 10 пасс.-км). По уровню экономичности грузовых перевозок железнодорожный транспорт уступает только морскому.

Таблица 10.[[41]](#footnote-41)

**Оценка экономичности перевозок на различных видах транспорта в 2009г.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Грузовые перевозки | | Пассажирские перевозки | |
|  | Себестоимость | Доходная ставка | Себестоимость | Доходная ставка |
| Железнодорожный | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Автомобильный | 13,59 | 10,60 | 0,71 | 1,09 |
| Морской | 1,09 | 0,77 | 13,95 | 11,84 |
| Внутренний водный | 1,39 | 1,10 | 3,68 | 7Л8 |
| Воздушный | 104,04 | 78,99 | 32,37 | 77,45 |

Таким образом, железнодорожный транспорт обеспечивает устойчивое развитие материального производства, повышение эффективности использования ресурсов, сокращение из-за уменьшения транспортной составляющей удельных затрат в стоимости продукции, рост подвижности и решение других социальных задач.

С учетом вышесказанного необходимо выделение транспортной составляющей и ее важнейшего элемента - железнодорожного транспорта в качестве самостоятельного блока в общей системе национальной безопасности в сфере экономики.

Сравнительный анализ статистических данных по различным видам транспорта свидетельствует о том, что по абсолютному числу чрезвычайных происшествий железнодорожная отрасль является одним из наиболее безопасных видов российского транспорта. [[42]](#footnote-42)

Если в автомобильной отрасли число погибших пассажиров и членов экипажа на 1 млрд пасс.-км в 2001 г. составило 30 чел., а на воздушном транспорте - 3,63 чел., то на железных дорогах этот показатель оказался практически равен нулю. Однако данные за последние несколько лет говорят о том, что угроза нарушения безопасности движения поездов существует. Если до 2001 г. число случаев брака, крушений и аварий имело устойчивую тенденцию к снижению, то за 2001-2002 гг. ситуация осложнилась. Очевидно, что данный аспект снижает эффективность работы отрасли, ставит под угрозу престиж и конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Экономическую оценку этих негативных тенденций можно характеризовать изменением уровня рентабельности работы отрасли в зависимости от состояния безопасности движения поездов. По ориентировочным расчетам, учет внетранспортных потерь от нарушения безопасности движения поездов в последние годы требует корректировки уровня рентабельности отрасли примерно на 0,5-1,0% в сторону снижения. [[43]](#footnote-43)

Если принять во внимание еще и потери дорог по их устранению, то снижение составит 1,5-2%, или 5-6 млрд руб. Следовательно, выделение средств на повышение безопасности движения поездов - это вклад в достижение устойчивости и повышение эффективности работы железнодорожного транспорта, результаты такого расчета дают оценку влияния уровня безопасности движения на экономическое положение отрасли.

Итак, в структуре доходов наибольшую долю занимают грузовые перевозки. При этом наибольшими темпами возросли объёмы и доходы от перевозок во внутригосударственном сообщении. Доходы от пассажирских перевозок по итогам 2007 г. составили 129,5 млрд. руб. Тарифная политика железных дорог при росте цен на грузы способствовала снижению уровня транспортной составляющей по основным видам перевозимых грузов.

Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта.

**Глава 2. Особенности развития железнодорожного транспорта в национальной экономике России**

**2.1 Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта**

Железные дороги являются ведущим звеном транспортной системы России, важнейшим элементом производственной инфраструктуры. Но, к сожалению, приток инвестиции в данный вид транспорта заметно уменьшился, особенно в 1991-1998 гг., когда они сократились более чем в 4 раза. Результатом снижения объема инвестиций стал рост физического и морального износа основных производственных фондов отрасли, который по состоянию на 1 января 2002 г. превысил 56% Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».

В рамках транспортной стратегии предусмотрены два этапа мер: первый — до 2010 г. и второй этап — до 2010—2025 гг.

В развитии железнодорожного транспорта большое внимание уделялось не только строительству новых дорог, но и технической реконструкции. Россия занимает 3-е место в мире (86 тыс. км) по протяженности железных дорог общего пользования, уступая США и Канаде.

Полностью завершен перевод железных дорог на электровозную и тепловозную тягу. Это позволило значительно повысить вес и скорость подвижного состава, увеличить производительность труда и снизить себестоимость перевозок.[[44]](#footnote-44)

Основным документом, определяющим государственную политику в отрасли, является Транспортная стратегия Российской Федерации.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте в целом следует концепции, принятой Европейским союзом: разделение инфраструктуры и перевозок, при этом инфраструктуры остается государственной монополией. Однако проблемы и структура российского железнодорожного транспорта значительно отличаются от европейских. Основными целями в развитии конкуренции в сфере перевозок в Европе (в отличие от России) является сокращение субсидий, создание равных условий для компаний из разных стран ЕС и развитие общеевропейского рынка железнодорожных перевозок. Кроме того, если в Европе существует острая конкуренция железнодорожного автомобильного транспорта и потому фактически нельзя говорить о железнодорожном транспорте в Европе как естественной монополии, то в России интермодальная конкуренция практически отсутствует. Программа структурной реформы предусматривает развитие конкуренции только в сфере перевозок и смежных отраслях. Это означает, что в результате реформы монополия в железнодорожном транспорте, по сути, сохранится (издержки инфраструктуры составляют около 80% всех издержек). Сохранение 100% акций ОАО «РЖД» в собственности государства может послужить серьезным препятствием для инвестиций из частных источников».

Сегодня отрасль переживает инвестиционный кризис. Хотя объем инвестиций в последние несколько лет составил около 100 миллиардов рублей в год, износ подвижного состава и инфраструктуры продолжает расти. Подвижной состав не только изношен, но и технически устарел. Железнодорожный транспорт нуждается не только в «омоложении» основных средств, но в приобретении технически современных и более совершенных подвижного состава и путевого оборудования.

«Приток инвестиций в железнодорожный транспорт необходим для решения важнейших задач, среди которых необходимо особо выделить:

- замещение выбывающих и изношенных основных производственных фондов;

- улучшение качества транспортного обслуживания, расширение сервисных услуг;

- повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

- увеличение эффективности работы транспорта за счет внедрения ресурсосберегающих технологий и совершенствования эксплуатационной работы сети железных дорог; - повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на международном и внутреннем рынке транспортных услуг;

- развитие телекоммуникаций, информатизации и связи для создания единого информационного пространства.

Базируясь на выводах отраслевой науки и независимых компаний, имеющих многолетний опыт работы на международных рынках, можно утверждать, что только для возобновления основных фондов нужны инвестиции на предстоящие пять лет в размере не менее 1130 млрд. рублей или около 225 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», млрд. рублей ежегодно».

«До последнего времени основным источником инвестиций в отрасль оставались собственные средства предприятий федерального железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт оставался сферой деятельности мало привлекательной для инвесторов. Начавшаяся структурная реформа должна в корне изменить существующую ситуацию в лучшую сторону. В МПС России при формировании инвестиционных программ вводится обязательный принцип конкурсности распределения ограниченных инвестиционных ресурсов. Повышенное внимание уделяется обеспечению закупок материальных ресурсов и технических средств, необходимых для выполнения инвестиционных программ, через механизм тендеров и конкурсных торгов».[[45]](#footnote-45)

Вместе с тем, уже сейчас ошибочно полагать, что только за счет внутренних резервов железнодорожного транспорта можно обеспечить его эффективное развитие, решить накопившиеся за десятилетие проблемы. «Для повышения инвестиционной привлекательности железнодорожных дорог существенной корректировки требует подход к тарифообразованию на услуги отрасли. Выход надо искать в использовании рыночных принципов дифференциации тарифов, на различные виды грузов. Важным стимулом для притока инвестиций станет также повышение открытости отрасли за счет ведения раздельного бухгалтерского учета по видам деятельности внутри ОАО «РЖД», применения на практике международных стандартов финансовой отчетности. Уже сейчас начинается разработка концепции облигационных заимствований ОАО «РЖД» на рынках капитала, обсуждаются перспективы кредитных операций, позволяющих привлекать инвестиционные ресурсы на долгосрочную перспективу».

Также к основным проблемам отрасли, требующим системного решения, относятся:

1) Физическое и моральное старение технических средств. Средний износ основных фондов магистрального железнодорожного транспорта составляет 59%, а по тепловозам и грузовым вагонам - более 80%.

2) Критический уровень заполнения пропускных способностей на ряде важнейших участков. Протяженность «узких мест» по пропускной способности уже составляет около 8 тыс. км, а это почти 30% основных грузонапряженных направлений сети железных дорог.

3) Крайне низких уровень транспортного обеспечения целого ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста, прежде всего в восточных и северных районах страны. А семь субъектов РФ не имеют железных дорог вообще.[[46]](#footnote-46)

Хотелось бы также остановиться на территориальных диспропорциях в развитии железнодорожного транспорта. С одной стороны, четверть железных дорог в центральных регионах страны и крупных городах работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки. А с другой - семь субъектов федерации (Республики Алтай и Тыва, Ненецкий и Корякский автономные округа, Магаданская область, Чукотка и Камчатка) вообще не имеют рельсовых путей. А еще в десяти железнодорожная сеть недостаточно развита. При этом многие крупнейшие месторождения полезных ископаемых не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного сообщения.

4) Существенное отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный транспорт последние два десятка лет.

5) Не полностью реализованы возможности взаимодействия железнодорожного транспорта с отечественным транспортным машиностроением, приборостроением и связью.

6) Отсутствует необходимая комплексность в координации развития с другими видами транспорта.

«Кроме того, к проблемным вопросам относится соотношение действующего железнодорожного законодательства с законодательством о техническом регулировании. Закрепленная федеральным законом о железнодорожном транспорте в Российской Федерации компетенция федеральных органов исполнительной власти по изданию нормативно-технических актов вступает в противоречие с федеральным законом о техническом регулировании.

Требует ревизии перечень прав, обязанностей и ответственности перевозчика, владельца инфраструктуры, пассажира, грузоотправителя, отправителя, грузополучателя, получателя и других физических и юридических лиц, участвующих в организации и осуществлении перевозки, оказании услуг инфраструктуры и иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования».[[47]](#footnote-47)

Недостаточные темпы развития железнодорожного транспорта, в свою очередь, сдерживает развитие ряда других отраслей. В частности, недостаточная разветвленность сети железных дорог и слишком медленное обновление железнодорожного транспорта существенно сдерживает развитие лесной отрасли России. 70% «Аналитический вестник» №8, 2007 процентов лесных запасов страны не могут в настоящее время быть освоены из-за инфраструктурных ограничений.

Тем не менее, правительство принимает меры и разрабатывает эффективные программы для развития железнодорожного транспорта. В следующей главе мы подробнее рассмотрим те «сдвиги», что уже произошли в этой отрасли.

Несмотря на то, что нерешенным остается большое количество задач, в сфере железнодорожного транспорта достигнуто и немало успехов.

К концу 2007 года мы имели следующие показатели:

«Грузооборот был увеличен на 4,3%, что соответствует динамике промышленного роста в стране. Достигнут прирост пассажирооборота на 3,8%, а это важнейший индикатор рост социального уровня населения. Услугами железнодорожного транспорта воспользовались 1 млрд. 300 млн. пассажиров. [[48]](#footnote-48)

«Данный уровень транспортного обслуживания экономики позволил обеспечить динамичный рост валового внутреннего продукта (а он вырос на 6,8%). При этом Российские железные дороги обеспечили 74% прироста грузооборота в транспортной системе страны». «Следует подчеркнуть, что наряду с традиционными массовыми грузами обеспечивается ускоренный рост контейнерных перевозок, прежде всего в межгосударственном сообщении. Так, экспортные перевозки грузов в контейнерах с начала года возросли на 10,9%, в том числе готовых изделий из металлов - почти на 45%, химикатов - более чем на 30%.[[49]](#footnote-49) Это свидетельствует о создании Российскими железными дорогами условий, соответствующих поставленным

Правительством задачам по стимулированию отечественных производителей к наращиванию несырьевого экспорта. А это - одна из задач экономической стратегии государства». Проведена огромная работа по увеличению эффективности использования всех видов ресурсов. Прежде всего, обеспечено повышение производительности труда на 7,5%. (В целом по экономике страны прирост производительности труда составил 6,2%.) Важнейший индикатор хода реформ - это повышение безопасности перевозок. В текущем году достигнуто снижение количества случаев нарушения безопасности поездов в расчете на 1 млрд. выполненной тонно-километровой работы почти на 9%. Крайне важно, что растущий спрос на перевозки удовлетворяется с повышением их качества. Последовательно ускоряется доставка грузов, при этом уровень доставки «точно в срок» превышает 90%, а по ряду грузов составляет 95 и более процентов, что соответствует мировым стандартам качества. Удалось значительно увеличить объемы закупок и модернизации подвижного состава, необходимого для удовлетворения растущего спроса на перевозки. Более чем в полтора раза до 278 единиц, возросли закупки локомотивов, на 13% - пассажирских вагонов, более чем на 71% - грузовых.[[50]](#footnote-50)

Значительно увеличены и объемы модернизации подвижного состава. Проводимая в последние годы техническая политика и внедрение инновационных технологий позволили существенно улучшить технические и эксплуатационные показатели работы железных дорог страны. На долю железных дорог приходится 84% грузовых и 46% пассажирских перевозок.[[51]](#footnote-51) Транспортная составляющая в цене перевозимых экспортных товаров сокращена более чем на 10%, что расширило возможности доступа отечественных товаропроизводителей на мировые рынки. Также, за счет заказов ОАО «РЖД» и частных оперативных компаний за последние 6 лет объем производства грузовых вагонов в стране вырос более чем в 8 раз, выпуск локомотивов - в 3,6 раза, а пассажирских вагонов - почти в 2. раза.

«В условиях реформирования и все нарастающей конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок невозможно дальнейшее развитие и улучшение качества услуг без создания и применения высокоэффективных и наукоемких технологий. Сегодня все больше и активнее идет интеграция железнодорожного транспорта России в европейские и азиатские транспортные системы, что также обязывает нас не только равняться на мировые стандарты, но и продвигать на международные рынки свои новейшие технологии».[[52]](#footnote-52)

Несомненно, железнодорожный транспорт необходимо развивать, так как отказ от этого приведет к резкому замедлению темпов экономического роста в стране. Чтобы не допустить этого, была разработана государственная Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ на максимально возможную перспективу-до 2030 г. «Целью стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации является транспортное обеспечение ускоренного экономического роста в России на основе эффективного развития и модернизации железнодорожного транспорта, гарантирующего единство экономического пространства Российской Федерации и реализацию конституционных прав граждан на свободу передвижения и достижение глобальной конкурентоспособности транспортной системы».

Также была разработана «Программа развития скоростного и высокоскоростного движения».

Главной целью программы развития скоростного и высокоскоростного движения является повышение скоростей движения пассажирских поездов, уровня и качества пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Реализация программных мероприятий позволит обеспечить улучшение транспортных связей, создать для пассажиров более привлекательные условия, повысить комфортность и безопасность пассажирских перевозок, сократить время в пути. Создание привлекательных условий транспортного обеспечения позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с авиационного и автомобильного транспорта, сократить убыточность пассажирских перевозок и воздействие транспорта на экологию. Организация скоростного и высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте также обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.[[53]](#footnote-53)

«Основными задачами Программы, направленными на достижение поставленных целей являются:

- развитие производства нового поколения скоростного и высокоскоростного подвижного состава;

- выбор полигона скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов;

- организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог;

- создание технических средств для скоростного и высокоскоростного движения»;

- подготовка кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения.

В Программе разработаны три комплекса мероприятий по повышению скоростей движения на железнодорожном транспорте:

1. Повышение маршрутных скоростей дальних пассажирских поездов до 70-90 км/ч, следующих на расстояния более 700 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», км. Обслуживание будет осуществляться пассажирскими вагонами со спальными местами.

2. Организация скоростного железнодорожного движения после реконструкции действующих линий между крупными региональными центрами скоростными поездами, маршрутная скорость которых находится в пределах до 160-200 км/ч, и время поездки не превышает 7 часов.

Таким образом, мы видим, сколько грандиозных задач стоит перед правительством и компанией ОАО «РЖД», которые планируется осуществить в будущем. Поставленные цели требуют немало финансовых, трудовых, материальных ресурсов. Благодаря потоку инвестиций, которые в настоящее время поступают в железнодорожный транспорт, и немалому числу специалистов, все поставленные задачи должны быть решены.

Указанный рост объёмов перевозок обусловлен несколькими факторами.

Начиная с 1999 г., увеличение объёмов перевозок стало возможным, в первую очередь, благодаря последствиям финансового кризиса августа 1998 года. Девальвация национальной валюты привела к масштабному импортозамещению, что увеличило физические объёмы перевозимых грузов. Кроме того, следствием трёхкратного роста курса доллара к рублю, стало увеличение доходности и рентабельности экспортных перевозок. Немаловажным фактором явилось снижение в 1997-1998 гг. уровня тарифов на перевозки грузов во внутригосударственном сообщении на 22% при росте

Таким образом, подытоживая вышесказанное, в числе угроз экономической безопасности в сфере перевозочной деятельности железнодорожной отрасли можно выделить:

- снижение уровня безопасности перевозочного процесса, обусловленное низкой надежностью эксплуатируемой техники;

- высокий физический и моральный износ материально-технической базы вследствие снижения темпов обновления и инвестиционной активности;

- снижение эффективности организации и управления перевозочным процессом ввиду недостаточного внедрения элементов доминирующего технологического уклада, прежде всего современных информационных технологий.

Вследствие экономического кризиса в России наблюдается снижение перевозок грузов и грузооборота железнодорожного транспорта. Если в 1985 г. отправление составило 2,2 млрд т, а грузооборот — 2,5 трлн тоннокилометров, то в 2008 г. соответственно - 1,0 млрд т и 1,3 трлн тоннокилометров. Уменьшение грузооборота сказалось и на грузонапряженности железных дорог. Средняя густота перевозок на 1 км эксплуатационной длины снизилась с 29,5 млн тоннокилометров (1985 г.) до 16,0 млн тоннокилометров (2008 г.). Железные дороги России обеспечивают при этом примерно третью часть мирового грузооборота и занимают 3-е место после США и Канады. Интенсивность перевозок грузов в России в 4 раза больше, чем в США, и в 10 раз больше, чем в ФРГ и во Франции.[[54]](#footnote-54)

Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

Таблица 11. [[55]](#footnote-55)

**Парк грузовых вагонов принадлежности РФ по состоянию на 01.01.2009 г.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Род вагона | Всего | Холдинг«РЖД» | в том числе: | | Приватный  частных  компаний |
| ОАО «РЖД» | ДЗО ОАО «РЖД» |
| Полувагоны | 371 694 | 272 904 | 221 848 | 51 056 | 98790 |
| Цистерны | 237 257 | 77075 | 8051 | 69024 | 160 182 |
| Платформы | 68 112 | 52508 | 39441 | 13067 | 15604 |
| Крытые | 78303 | 61 219 | 55491 | 5728 | 17084 |
| Прочие | 249 004 | 149 756 | 79415 | 70341 | 99248 |
| Всего | 1 004 370 | 613 462 | 404 246 | 209 216 | 390 908 |

Парк ДЗО ОАО «РЖД» составил свыше 209,2 тыс. вагонов, а парк-независимых мастных компаний достиг почти 391 тыс. ед., что составляет 20,8% и 39% в общей структуре парка соответственно (против 5,8% и 35,9% на 01.01.2008 г). Из 209,2 тыс. ед. вагонов парка ДЗО ОАО «РЖД» примерно 200,0 тыс. ед. - вагоны, принадлежащие ОАО «ПГК». Все вагоны-зерновозы, находящиеся в собственности ОАО «РЖД» (а так же в собственности ОАО «ПГК») в течение 2008-2009 г. должны быть переданы дочернему обществу ОАО «ПГК» - компании ЗАО «Русагротранс», которая станет монополистом в сегменте перевозок зерновых грузов.

Парк грузовых вагонов в целом по СНГ также стабильно растёт.

Совокупный парк вагонов стран СНГ увеличился с 2003 по 2008 год на 13 %. За тот же период парк вагонов российской принадлежности вырос на 23 %.

Таблица 12.[[56]](#footnote-56)

**Приобретение вагонов ОАО «РЖД» и операторскими компаниями в 2001-2008 гг., ед.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | год | | | | | | | |
| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| «РЖД» /МПС | 104 | 1440 | 3480 | 6000 | 8000 | 8569 | 15400 | 22000\* |
| Операторские компании | 9824 | 14692 | 23000 | 25000 | н.д. | 13300 | 40930 | 45000: |

В условиях катастрофического дефицита подвижного состава после начала промышленного роста в 2000-х годах, к которому МПС оказалось не готово, именно операторские компании обеспечили бесперебойный вывоз промышленной продукции предприятий.

В табл. 13. приведены данные о парке вагонов у крупнейших собственников, имеющих во владении более 1000 единиц подвижного состава без учёта парков вагонов ОАО «ПГК» и других дочерних обществ.

Учитывая, что общее количество приватных вагонов независимых собственников составляет 390,9 тыс. ед., из табл. 16 можно увидеть, что 69 крупнейших собственников из более 2000 владельцев подвижного состава владеют парками, превышающими 1000 ед. и на них приходится 291,0 тыс. ед. вагонов или 74 %.

Таблица 13. [[57]](#footnote-57)

**Сведения о парке вагонов у крупнейших собственников на февраль 2009 г.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование компании | КР | ПЛ | ПВ | ЦС | ПР | Всего |
| 1 | Новая перевозочная компания | 0 | 0 | 15262 | 5 791 | 50 | 21 103 |
| 2 | Газпромтранс | 45 | 5 | 1 763 | 18695 | 51 | 20559 |
| 3 | СГ-Транс | 0 | 9 | 0 | 13866 | 0 | 13875 |
| 4 | ДВТГ | 0 | 100 | 5337 | 3928 | 4918 | 14283 |
| 5 | отэко | 0 | 30 | 6 | 14172 | 2 | 14210 |
| 6 | Новотранс | 2263 | 557 | 7434 | 38 | : 796 | 11088 |
| 7 | Фирма Трансгарант | 1 373 | 682 | 3367 | 642 | 4874 | 10938 |
| 8 | Евросиб СПб - транспортные системы | 1 115 | 1 950 | 3719 | 80 | 4252 | 11 116 |
| 9 | Трансойл | 0 | 0 | 0 | 9006 | 0 | 9006 |
| 10 | Металлоинвестфанс | 0 | 0 | 7712 | 61 | 365 | 8138 |
| 11 | ЛУКОЙЛ-Транс | 25 | 12 | 49 | 7749 | 0 | 7835 |
| 12 | Юкос-Траиссервис | 0 | 0 | 24 | 7580 | 0 | 7604 |
| 13 | БалтТрансСервис | 0 | 0 | 0 | 7572 | 0 | 7572 |
| 14 | Урал калий | 1 | 0 | 24 | 0 | 4711 | 4736 |
| 15 | СИБУР-Траяс | 0 | 9 | 29 | 4643 | 10 | 4684 |
| 16 | "ЗР" | 1021 | 0 | 481 | 1244 | 1 751 | 4497 |
| 17 | "ЕвразТранс" | 0 | 0 | 3312 | 0 | 937 | 4249 |
| 18 | "Независимая транспортная компания " | 0 | 0 | 2760 | 17 | 1 434 | 4211 |
| 19 | "СУЭК" | 0 | 0 | 3923 | 0 | 0 | 3923 |
| 20 | "Мечел-Транс" | 0 | 0 | 3580 | 0 | 251 | 3831 |
| 21 | "ЕТК" | 0 | 0 | 2 097 | 0 | 1 649 | 3746 |
| 22 | "ТрансЛес" | 0 | 3447 | 0 | 0 | 34 | 3481 |
| 23 | "Универсал ТрансГрупп" | 290 | 0 | 457 | 0 | 2614 | 3361 |
| 24 | "ТЭК Евротранс" | 0 | 0 | 0 | 3314 | 0 | 3314 |
| 25 | "ЗапСибТранссервис" | 46 | 0 | 3240 | 0 | 0 | 3286 |
| 26 | "Башкирнефтепродукт" | 0 | 0 | 190 | 3088 | 0 | 3278 |

Как отмечает к.э.н. Е.И. Плисова, «разница в ширине колеи, наличие развитой обслуживающей инфраструктуры (вагоноремонтные депо), ориентированной на подвижной и тяговый состав, производившийся на заводах стран бывшего СССР, а также сложная система сертификации, находящаяся под полным контролем РЖД и Правительства РФ делают практически невозможным выход на рынок зарубежных производителей (без согласования с ОАО «РЖД»). [[58]](#footnote-58)

В 2007 г. цены на вагоны вновь резко увеличились. Динамика цен за этот год по разным оценкам и по разным родам и типам подвижного состава составила от 40 до 70 %. Если на начало 2007 г. стоимость полувагона составляла 1,15 млн. руб., то уже в 2008 г. - 1,7 млн. руб.

Упрощение технологии оформления перевозок для грузоотправителя, снижение административных барьеров в этой сфере позволят повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на этом очень выгодном сегменте рынка грузовых перевозок.

Качество транспортной продукции характеризуется следующими показателями (средние данные за 2003-2008 гг.):

- невысокая, сравнительно с автомобилями, скорость доставки грузов (по всем видам отправок - 267-284 км./сут, для повагонных - 254-274 км./сут.);

- низкий уровень выполнения сроков доставки (от 9 до 14 % отправок доставляются с превышением сроков доставки);

- низкая степень сохранности перевозимых грузов (потери грузов на российских железных дорогах в несколько раз превышают установленные нормы убыли на 1 т. груза, например, нормативные потери угля определены в размере 0,7 *%,* а фактические составляют 3%, руды -соответственно 0,9 % и 3,5 %, цемента - 1,2 и 4,0 %, зерна -0,1 и 0,2 %, кирпича - 1,3 и 7,0 %).[[59]](#footnote-59)

Таким образом, можно отметить, что наряду с высокими показателями качества эксплуатационной работы железнодорожный транспорт характеризуется низким качеством транспортной продукции. Это обусловлено как объективными (технологическими) факторами, так и отсутствием полноценной конкуренции с другими видами транспорта, особенно при перевозках на дальние и сверхдальние расстояния.

В 2006-2008 гг. операторский бизнес в стране стал важнейшим элементом транспортного рынка. К 2008 г. парк приватных грузовых вагонов (без учёта вагонов «ГТГК») достиг 38,9 *%,* а доля перевозимых в этих вагонах грузов - 35,1 %. [[60]](#footnote-60)

В 2008 г., на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство», подводя итоги 10-летия реформы железных дорог, вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов отметил: «За последние пять лет в результате реформирования отрасли доля приватных вагонов в общем парке увеличилась и продолжает расти. Это системный результат реформы, который дал отрасли целый ряд позитивных эффектов. В условиях динамичного роста объёмов перевозок за этот период закупка операторами грузовых вагонов стала важным фактором их устойчивого обеспечения. Развитие частной собственности на грузовые вагоны позволило стимулировать создание новых комплексных транспортных услуг. В итоге, сегодня предоставление вагона для перевозки, как правило, является одним из элементов транспортного обслуживания грузовладельца наряду с оказанием экспедиторских и логистических услуг.[[61]](#footnote-61) Это, с одной стороны, дал о возможность повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок, а с другой - сформировать стимулы для повышения эффективности работы ОАО РЖД». (...) Формирование конкурентной среды собственников подвижного состава создало стимулы для развития смежных сегментов бизнеса, связанных с лизингом, производством, техническим обслуживанием и ремонтом грузовых вагонов.».[[62]](#footnote-62)

Динамика изменения грузовых перевозок железнодорожным транспортом отражает общую экономическую ситуацию в стране и коррелирует с динамикой ВВП. За последнее десятилетие изменилась структура грузооборота. Вследствие усиления сырьевой ориентации экономики России выросла доля сырьевых товаров как во внутренних, так и в международных перевозках.

**2.2 Информатизация и новые информационные технологии на Приволжской железной дороге**

Главным результатом функционирования информационных технологий на Приволжской железной дороге должны быть выдача и предоставление операторам управления информации, которая им нужна в процессе их деятельности для решения задач управления экономической деятельностью железнодорожного транспорта. Цель информационных технологий на Приволжской железной дороге — обеспечение специалистов информацией для решения производственно - экономических задач деятельности ПВЖД. Одна из форм результата — информационная продукция и услуги, предоставляемые потребителям. Кроме того, результатом работы ИС должно быть требуемое качество информационной.

Ключевой фактор доминирующего сегодня в развитом мире уклада - микроэлектронные компоненты, а в качестве ядра технологического уклада выделяются вычислительная, оптоволоконная техника, программное обеспечение, телекоммуникации, роботостроение, информационные услуги. В связи с этим недоиспользование преимуществ и компонентов данного уклада может привести к отставанию технологии транспортного производства от базовых отраслей промышленности в части производительности труда, а значит, к неэффективности производства. Доведение же производительности труда до соответствующих норм путем сокращения численности без изменения технологического контура чревато нарушением безопасности движения поездов, а также организации и управления перевозочным процессом.[[63]](#footnote-63)

При построении и эксплуатации информационных технологий ан Приволжской железной дороге учитываются следующие основные категории, отображаемые как системообразующие признаки АИС: - цели, задачи, функции системы, структура, технология создания и функционирования АИС;

- исходные условия функционирования системы;

- факторы, влияющие на уровень качества и эффективность АИС и др. Определение системообразующих признаков, в данном случае целей АИС, выполняется на основе анализа их содержания и формы проявления. Изучение содержания проводится путем выявления свойств АИС.

Новые информационные технологии реализуют алгоритмы отбора исходной информации для анализа финансово-хозяйственного состояния предприятий ПВЖД. С помощью этих технологий выполняются операции обработки исходных данных, автоматическое формирование аналитического баланса-нетто, освобожденного от статей, искажающих реальное финансовое состояние ПВЖД.

Средства графики позволяют отобразить данные в нужном формате. Имеются примеры интеграции оригинальных аналитических модулей с широко известными и распространенными ППП.

Так, например, фирма ИНЭК разработала программу «1С:АФС» как модуль программного комплекса фирмы «1С».

Эта программа специально ориентирована на анализ финансового состояния предприятия. Функции анализа выполняют также программные продукты фирм «Плюс-Микро», «Лука-М», АО «Омега» и др.[[64]](#footnote-64) Эта программа успешно применяется в деятельности ПВЖД.

В деятельности ПВЖД применяются также программные комплексы, предназначенные для автоматизации специализированных железнодорожных предприятий. Так, например, фирма «ИНИНГ Бизнес-Софт» разработала систему «ИНИНГ-Автопарк», которая может применяться на транспортных предприятиях и на предприятиях, имеющих транспортный комплекс. Система выполняет следующие функции:

- учет транспортных средств, машин и механизмов с ведением формуляров, печатью различных списков;

- подготовка и обработка путевых листов (учет выполненных работ по клиентам, учет работы водителей, учет пробегов и моточасов);

- учет ГСМ (нормы расхода ГСМ, цены на ГСМ, расчеты с заправочными станциями по договору и по факту, выдача водителям средств на оплату горючего талоны, карточка, деньги, получение и списание);

- учет движения запчастей (приход, хранение, установка, списание);

- регистрация установки на машины и механизмы резины, аккумуляторов, других специально учитываемых узлов и агрегатов (компонентов), их износа и списания; подготовка соответствующих отчетов;

- учет пробега транспортных средств и моточасов работы механизмов, автоматический расчет износа;

- ежемесячное планирование, печать и контроль выполнения графиков технического обслуживания, капитального ремонта и других регламентных работ.

Система работает в среде MS Windows 95/98/NT/2000 и может использоваться как на одном рабочем месте, так и в компьютерной сети.[[65]](#footnote-65)

В управлении деятельностью ПВЖД кроме сектора функциональных задач имеется довольно значительный блок задач в секторе управления документооборотом, автоматизации делопроизводства предприятия.

В ходе управления ПВЖД и производственных процессов происходит создание и движение документов. Документы — это носители информации о деятельности фирмы. Таким образом, автоматизация делопроизводства и организация документооборота становится эффективным средством достижения целей компании в производственной или управленческой деятельности.

В настоящее время деятельности ПВЖД применяется комплекс информационных технологий и соответствующих программных продуктов, предлагаемых на рынке. Эти информационные технологии построены на разных концептуальных уровнях, предназначены для разного типа предприятий и решаемых задач.

Система OPTIMA-WorkFlow. Эта система предназначена для управления процессами создания, обработки, поиска, тиражирования и хранения документов или иных информационных объектов, а также для автоматизации основных процедур современного делопроизводства и организации документооборота.

OPTIMA-WorkFlow нормализует работу с документами, циркулирующими на предприятии. Это тот инструмент, посредством которого можно управлять громоздкой и сложной системой документооборота. Внедрение этой системы может решить следующие задачи:

- повышение производительности труда;

- сокращение времени, затрачиваемого на принятие управленческих решений;

- улучшение исполнительской дисциплины и снижение влияния индивидуальных характеристик персонала на выполнение процессов обработки документов;

- организация единого централизованного хранилища документов с оптимальной структурой;

- надежность защиты конфиденциальных данных.[[66]](#footnote-66)

При построении и эксплуатации информационных технологий на Приволжской железной дороге учитываются следующие основные категории, отображаемые как системообразующие признаки информационных систем:- цели, задачи, функции системы, структура, технология создания и функционирования. [[67]](#footnote-67)

Главным результатом функционирования информационных технологий на Приволжской железной дороге должны быть выдача и предоставление операторам управления информации, которая им нужна в процессе их деятельности для решения задач управления экономической деятельностью железнодорожного транспорта. Цель информационных технологий на Приволжской железной дороге — обеспечение специалистов информацией для решения производственно - экономических задач деятельности ПВЖД.

**2.3 Стратегия эффективности развития железнодорожного транспорта в экономике России**

В условиях постоянно растущего спроса на качественные услуги железнодорожного транспорта необходимо не только преодолеть нарастающий износ основных фондов, но и обеспечить условия для создания новой для России инфраструктуры высокоскоростного сообщения.

Кроме того, предстоит обеспечить транспортную доступность новых месторождений и перспективных производственных районов, фактически обустроить малообжитые территории страны.[[68]](#footnote-68)

Для развития и модернизации отрасли необходимо привлечение значительных инвестиционных ресурсов, с использованием механизмов частно-государственного партнерства. Это потребует дополнительных шагов по укреплению Инвестиционного фонда, по его наполнению. Необходимо также повышение капитализации самой компании ОАО «РЖД», расширяя ее рыночные возможности, в том числе путем создания дочерних компаний и вывода акций этих компаний на фондовый рынок.

Успех инвестиционной политики будет зависеть от эффективности будущей модели рынка транспортных услуг. В этих целях уже сейчас нужно заложить условия для нормальной конкуренции в различных сферах железнодорожного бизнеса.

Стратегия развития железнодорожного транспорта направлена на решение следующих задач:

1. «создание условий для реализации основных геополитических и геоэкономических целей Российского государства;

2. формирование инфраструктурного базиса для социально-экономического роста Российской экономики;

3. обеспечение транспортной доступности точек ресурсного обеспечения и промышленного роста, а также мест работы, отдыха, лечения, образования, национальных культурных ценностей - для каждого гражданина России;

4. приведение уровня качества и безопасности перевозок, в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами;

5. создание достаточных провозных способностей и необходимых резервов для полного удовлетворения спроса на перевозки при конъюнктурных колебаниях;

6. глубокая интеграция в мировую транспортную систему;

7. поддержание высокого уровня готовности к деятельности в чрезвычайных ситуациях, соответствующего требованиям обороноспособности и безопасности страны;

8. повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

9. сохранение социальной стабильности в отрасли и высокое качество жизни железнодорожников как важной составляющей российского общества, приоритетность молодежной политики, эффективная социальная поддержка ветеранов железнодорожной отрасли;

10. внедрение высоких стандартов организации труда, его максимальной производительности и достижения на этой основе устойчивого обеспечения перевозочного процесса, квалифицированными кадрами».

Этапы стратегического развития железнодорожного транспорта России.

2008-2015 годы: инновационный этап развития железнодорожного транспорта.

- «Увеличение объемов инвестиций в 2010 году в 2 раза и в 2015 году не менее чем в 3 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», раза к уровню 2006 года. Ускоренная модернизация существующей материально-технической базы отрасли: полная замена подвижного состава и технических средств с истекшими сроками службы на новую технику с высокой производительностью и низкой ремонтоемкостью; ликвидация барьерных мест с ограничениями провозных способностей и создание их технологических резервов: повышение нижних ограничений скоростей движения до 60 км/час, увеличение маршрутных скоростей в пассажирском сообщении на 15 км/час. Освоение новых продуктовых и географических рынков транспортных услуг. Внедрение инновационных технологий в области эксплуатации и ремонта объектов железнодорожного транспорта.

- Начало финансирования инвестиционных проектов за счет бюджетных средств и средств Инвестиционного фонда, активное применение механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) и сокращение перечня имущества, ограниченного в обороте, для финансирования инвестиций. Первоочередные проекты: строительство дополнительных главных путей на 3,2 тыс. км действующих железнодорожных линий, организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург - Хельсинки, развитие подходов к портам Ванино, Сов. Гавань и др. Строительство высокоскоростных линий. Активизация проектно-изыскательских работ для строительства новых железнодорожных линий.

- Государственное тарифное регулирование услуг железнодорожного транспорта гармонизируется с процессами поэтапного перехода к либерализации ценообразования в других естественных монополиях».

2016-2030 годы: этап динамичного расширения сети железных дорог.

- «Полномасштабная реализация государственной стратегии развития железнодорожного транспорта. Увеличение железнодорожной сети на 22,3 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», тыс. км. Дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного пассажирского движения».[[69]](#footnote-69)

-Создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране.

- Выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта.

- Глобальная конкурентоспособность российской транспортной системы. «Увеличение международного контейнерного транзита до 1 млн. контейнеров в год».

- Завершение формирования эффективного рынка перевозок.

В результате модернизации российских железных дорог общего пользования в 2008-2015 гг.:

- состояние железнодорожной инфраструктуры будет обеспечивать текущие потребности экономики в перевозках, как по объему, так и по качеству;

- магистральные направления сети будут интегрированы в международные транспортные коридоры (Восток-Запад, Север-Юг);

- будет завершена реализация программы электрификации основных грузонапряженных направлений;

- сеть железных дорог будет являться ключевым транспортным элементом национальной логистической инфраструктуры;

- подвижной состав будет соответствовать или превосходить по основным характеристикам (производительности, скорости, надежности) лучшие образцы зарубежной техники;

- при осуществлении текущего содержания, технического обслуживания и ремонта преимущественное распространение получат безлюдные технологии;

- будет значительно сокращено воздействие железных дорог на окружающую среду, не менее чем на 40%, снизится ресурсоемкость перевозок;

- кардинальным образом повысятся возможности по осуществлению интермодальных перевозок грузов и пассажиров, в т.ч. универсальность тары для перевозок грузов различными видами транспорта;

- будут не менее чем на 25% Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», повышены скорости перевозок;

- на железнодорожном транспорте будет создано единое информационное пространство, интегрированное с информационными системами других видов транспорта и промышленности.

Разработанная программа развития железнодорожного транспорта России до 2010 г. предусматривает структурные преобразования, реконструкцию дорог и внедрение информационных технологий. В реконструкции нуждается около 50 тыс. км железных дорог.[[70]](#footnote-70)

Приоритетное направление — увеличение пропускной способности железных дорог за счет сооружения вторых и третьих путей, а также повышения провозной способности: увеличения массы поездов, использования вагонов повышенной грузоподъемности, повышения мощностей локомотивов.[[71]](#footnote-71)

Изменения в размещении железнодорожного транспорта будут связаны с его развитием в восточных районах и на севере страны. Железнодорожный транспорт и в дальнейшем будет развиваться как главный.

К приоритетным направлениям интеграционных процессов относится участие стран Европы и Азии в совместном строительстве и реконструкции железных дорог, создании единой транспортной системы. Соединение Транссиба с Транскорейской железной дорогой позволит отправлять грузы из Южной Кореи в Европу. Россия загрузит мощности Транссибирской магистрали, которая способна за год принять и перевезти до 100 млн т грузов.

Что касается развития внутреннего спроса на транспортные перевозки, то он полностью зависит от экономического роста и ростом доходов населения (особенно молодежи и людей зрелого возраста, склонных к перемещению).

Одним из способов решения проблем может стать интеграция транспорта с другими отраслевыми комплексами и отраслей транспорта между собой. Так, нефтяные компании уже заказывают современные специализированные танкеры и создают свой флот, угольщики строят портовые терминалы. Моряки и железнодорожники предполагают совместно развивать транспортные терминалы в Темрюке и Новороссийске.

Предполагается и более тесное сотрудничество транспорта с машиностроением.[[72]](#footnote-72)

Дальнейшее развитие связано также с тотальной информатизацией транспорта, созданием экономичных и экологически совершенных транспортных средств, транспортно-индустриальных технологий, систем доставки «точно вовремя», мультимодальных логистических центров, контейнерных и контрейлерных систем.

*Реформирование железнодорожного транспорта.* Единое экономическое пространство, целостность российской государственности, оборона и безопасность страны в значительной степени зависят от устойчивой и надежной работы железных дорог. В этой связи реформа железнодорожного транспорта играет важную роль для поддержания социально-экономической стабильности в стране и обеспечения роста эффективности экономики. В 2001 г. МПС России приступило к реализации первого этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте.[[73]](#footnote-73)

Структурная реформа железнодорожного транспорта носит общенациональный характер. Ее реализация будет проходить на всех 17 железных дорогах России. Реформа предназначена для повышения уровня обслуживания, развития конкуренции, увеличения инвестиционной привлекательности отрасли.

Постепенно в системе железнодорожного транспорта произойдет разделение естественно-монопольного и конкурентного (или потенциально-конкурентного) секторов. К естественно-монопольному сектору будут отнесены услуги, оказываемые инфраструктурой железных дорог. К конкурентному сектору — перевозки грузов и пассажиров, а также весь комплекс транспортно-экспедиционных и сервисных услуг, оказываемых грузоотправителям и пассажирам. Государственное регулирование тарифов и цен на услуги сохранится в монопольном секторе и будет устранено там, где есть конкуренция. Все эти меры позволят привлечь в отрасль инвестиционные ресурсы и осуществить капитальные вложения в материально-техническую базу.[[74]](#footnote-74)

В 1999 г. Министерством путей сообщения РФ были разработаны и утверждены «Условия взаимодействия МПС РФ и компаний-операторов собственного подвижного состава», которые регламентировали примерную структуру бизнес-плана операторской компании.

Структура бизнес-планов различных компаний, претендующих на получение статуса «компания-оператор» или уже получивших его, практически одинакова и включает в себя 8-10 разделов, основные из которых - производственный, тарифный, инвестиционный и финансовый, а также раздел, содержащий оценку экономической эффективности самого инвестиционного проекта..

Для получения официального статуса оператора компании, специализирующиеся на грузовых перевозках, представляли в рабочую группу Министерства путей сообщения (а после ликвидации МПС — в соответствующее подразделение Министерства транспорта РФ) бизнес-план, согласованный с грузообразующими предприятиями и железными дорогами. Он должен содержать краткую характеристику грузообразующего предприятия (существующие и планируемые объемы работ; схемы перевозок сырья и готовой продукции), количество, тип и условия приобретения подвижного состава, необходимого для перевозок планируемого объема грузов, а также сроки, условия и порядок расчетов за приобретенный подвижной состав. Там же необходимо расписать условия содержания и эксплуатации собственного подвижного состава, размещения заказов на проведение плановых видов ремонта и перечень предприятий,

где предполагается это размещение. Бизнес-планом должно быть также предусмотрено улучшение эксплуатационных показателей за счет совершенствования технологии перевозок, в том числе сокращения порожних пробегов, простоев под грузовыми и технологическими операциями и т.д. Следует указать и перспективы увеличения объемов перевозок. Производственный раздел бизнес-плана содержит данные о планирующихся объемах перевозок грузов по родам и маршруты транспортировок. [[75]](#footnote-75)

Значения данных показателей приводятся, как правило, за весь расчетный период, а его продолжительность в бизнес-планах принимается обычно равной 8-10 годам. Это объясняется тем, что железнодорожный транспорт отличается фондоёмкостью и капиталоёмкостью. За короткий период времени не представляется возможным окупить инвестиции на приобретение собственного подвижного состава, хотя некоторые компании определяют расчетный период и меньшим сроком. В этих случаях сроки возврата инвестиций и окупаемости значительно короче, чем средняя продолжительность расчетного периода.

На основе анализа бизнес-планов, разработанных в 2002-2004 можно составить мнение о рынке операторов в России на тот момент и перспективах его развития. Основные номенклатурные группы грузов, .которые заявлялись компаниями-операторами к перевозке, - нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, лесные, строительные грузы, каменный уголь и железная руда. Причем годовые объемы очень различались у разных компаний. Более 50% компаний намеревались осуществлять перевозки до 3,0 млн. тонн грузов в год, причем наибольшее количество предприятий (21,6%) в размерах от 1,0 до 2,0 млн. тонн. Почти каждая десятая компания-оператор планировала осуществлять перевозки грузов объемом более 10,0 млн. тонн в год.[[76]](#footnote-76)

Исходя из полученных значений необходимого на планируемый объем перевозок инвентарного парка вагонов, компании разрабатывали инвестиционный план. Целью такой экономической стратегии является обеспечение качественного и своевременного выполнения заданных объемов перевозок при оптимизации инвестиционных затрат на приобретение вагонов, их содержание и ремонт, налоговых выплат по проекту.

Инвестиционный план компаний, как правило, реализуется в следующей последовательности. Сначала рассчитывается потребность в капитальных вложениях для формирования собственного парка вагонов по годам расчетного периода и анализируются возможные источники финансирования. Разрабатываются схемы кредитования инвестиций по проекту с учетом различных ставок и видов кредита, планируется работа по заключению договоров и соглашений с ОАО «РЖД» и другими предприятиями и организациями (условия, сроки, финансовые согласования) с целью реализации инвестиционной схемы, разработанной компанией.

Инвестиции будут зависеть не только от количества приобретаемых вагонов, но и от типа их воспроизводства. Будущие операторы покупают подвижной состав либо у заводов-изготовителей, либо у сторонних организаций.

Цена нового вагона превышает стоимость капитально-восстановительного ремонта старогоднего, поэтому при приобретении одного и того же количества вагонов (но. в первом случае новых, а во втором — прошедших КРП) величина капитальных вложений будет отличаться друг от друга.

Важным элементом инвестиционной политики компании является планирование и распределение источников финансирования капитальных вложений. В первые годы своего функционирования компании-операторы привлекают (за редким исключением) заемные средства, что объясняется отсутствием свободных собственных денежных средств. Использование собственных источников приходится на более поздние периоды реализации инвестиционных проектов, когда у предприятий накапливаются в достаточном объеме прибыль и амортизационные средства. Компании-операторы берут кредиты как в рублях, так и в валюте.

Причем если компания осуществляет внутригосударственные перевозки, то и кредит она планирует заимствовать в рублях; при экспортно-импортных перевозках используется валютный кредит. Размер ставки различается в зависимости от валюты, надёжности компании, условий кредитования и колеблется в широких пределах. Срок возврата привлекаемых кредитных ресурсов зависит от наличия собственных средств компании и составляет 5-10 лет, а иногда и более.

Этот временной показатель находится в очень большой корреляционной связи с таким показателем экономической эффективности, как срок окупаемости проекта. Расчет амортизационных отчислений осуществляется в соответствии с «Едиными нормами амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР» (утверждены Постановлением Совета Министров СССР от 22 октября 1990 г. №1072). Финансовый раздел бизнес-плана базируется на результатах планирования объемов перевозок и необходимых (или потребных) для их осуществления инвестиций. Здесь указывается предполагаемая величина доходов, расходов, прибыли и налоговых выплат. Доходы компании-оператора от перевозок грузов рассчитываются как разность между провозной платой при перевозке вагонами парка МПС России и провозной платой при транспортировке в собственном (арендованном) подвижном составе.[[77]](#footnote-77)

Провозная плата определяется по каждому отдельному направлению перевозки; от ее размеров зависит экономическая эффективность функционирования компании-оператора.

Соотношение провозной платы при перевозке вагонами парка МПС России и провозной платы при перевозке собственными вагонами компании-оператора в среднем составляет 1: 0,85. Т.е. перевозки в приватных вагонах обходятся на 15 % дешевле (а если не учитывать порожний пробег, то тариф за перевозку в приватном вагоне будет в среднем на 40 % ниже тарифа в парке ОАО «РЖД»). В ряде случаев компании-операторы планируют получение дополнительного дохода от оказания услуг своим клиентам, в частности, от экспедирования.

Расчет расходов осуществляется по элементам и видам затрат, необходимых для нормального функционирования компаний. Это расходы на ремонт и обслуживание собственного парка вагонов; плата за аренду (в случае наличия арендованных вагонов); амортизационные отчисления на собственный парк вагонов; расходы на содержание собственно операторской компании и др.

В состав расходов на ремонт и содержание вагонов компании-оператора включаются затраты на деповской и капитальный ремонты, а также на профилактические работы, необходимые для поддержания вагонов в рабочем состоянии (включая внеплановые ремонты). В случае, когда собственные вагоны ремонтируются на предприятиях железнодорожного транспорта, затраты определяются по средним данным железных дорог и возрастают на величину необходимой рентабельности для предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих упомянутые виды работ. Уровень рентабельности в расчетах бизнес-плана принимается в размере 10-30%. Определение ставок арендной платы в случае использования компанией арендованных вагонов регламентируется «Методическими рекомендациями по определению ставок арендной платы за грузовые вагоны и контейнеры инвентарного парка железных дорог Российской Федерации».

В том случае, когда компании-операторы пользуются услугами банков в целях получения кредита на приобретение в собственность вагонов, уплата процентов по таким кредитам относится на себестоимость перевозок. Величина эксплуатационных расходов в абсолютном выражении зависит от размера компании, однако структура затрат в разных фирмах различается незначительно. Обязательное условие формирования финансового плана — расчет налоговых выплат в бюджеты всех уровней, которые являются важным элементом в оттоке денежных средств по операционной деятельности.

Среди большого количества налогов и сборов, подлежащих уплате компаниями-операторами, наиболее значимые - налог на имущество и на прибыль. Налог на добавленную стоимость (НДС) в соответствии с «Методическими рекомендациями по оценке инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте» в расчетах не учитывается[125,126]. К тому же следует иметь в виду, что при осуществлении экспортно-импортных перевозок. У операторов возникает большой «переплаченный» НДС, возмещение которого представляет собой сложную процедуру. Вследствие этого в бизнес-планах, как правило, возмещение НДС не предусматривается. Во внутригосударственном сообщении он определяется как разница в налогах на добавленную стоимость, уплаценных клиентом (грузоотправителем) и оператором (то есть суммы НДС практически одинаково влияют как на приток, так и на отток денежных средств).

Экономическая оценка инвестиционных проектов состоит в расчете и анализе показателей эффективности инвестиций, направленных на организацию деятельности компании-оператора, к числу которых относятся чистый доход и чистый дисконтированный доход (интегральный эффект определяется как сумма текущих эффектов за весь расчетный период или как превышение интегральных результатов над интегральными затратами); индекс Доходности (представляющий собой отношение суммы полученных эффектов к величине капитальных вложений и характеризующий уровень доходов на единицу затрат); срок окупаемости инвестиций[1].

Анализ показателей эффективности инвестиций, направленных компаниями на приобретение новых или бывших в эксплуатации вагонов,

прошедших КРП, показал: достичь очень высокой эффективности и быстрого возврата затраченных средств не представляется возможным. Это подтверждается данными о сроках окупаемости проектов. На Рис. 26 представлено распределение компаний-операторов по срокам окупаемости инвестиций. Средний срок окупаемости инвестиций в формирование собственного вагонного парка компании составляет 5,5 лет. Однако если исключить несколько проектов, отличающихся очень высокой эффективностью (связанных в первую очередь с перевозками нефти и нефтепродуктов на экспорт), то мы получим увеличение средних сроков окупаемости на несколько лет. Применение дисконтирования в расчетах приводит к увеличению данного показателя еще на 2-2,5 года.

Разработанная программа развития железнодорожного транспорта России до 2010 г. предусматривает структурные преобразования, реконструкцию дорог и внедрение информационных технологий. Приоритетное направление — увеличение пропускной способности железных дорог за счет сооружения вторых и третьих путей, а также повышения провозной способности: увеличения массы поездов, использования вагонов повышенной грузоподъемности, повышения мощностей локомотивов.

К приоритетным направлениям интеграционных процессов относится участие стран Европы и Азии в совместном строительстве и реконструкции железных дорог, создании единой транспортной системы.

**Заключение**

Российские железные дороги играют значительную роль в экономике России.

К железнодорожному транспорту относится структурный комплекс, состоящий их железнодорожных транспортных средств, сопутствующей производственной структуры, чья деятельность основана на осуществлении перевозок по железной дороге (рельсам). [[78]](#footnote-78)

Преимуществом железнодорожного транспорта является независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта). Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике России. Доля железнодорожных перевозок в общем грузообороте превышает 80%, значение железных дорог особенно велико при перевозках грузов на дальние расстояния. Для большинства отправителей массовых грузов (таких как уголь, руды, лесные грузы, строительные материалы и др.) перевозка по железной дороге является единственной альтернативой.

Железнодорожный транспорт - особая сфера материального производства и самостоятельная отрасль народного хозяйства. С его помощью осуществляются связи внутри отраслей и между различными отраслями, внутри экономических районов и между ними, формируются межгосударственные связи. Железнодорожный транспорт - необходимое условие и материальная основа территориального разделения труда.

В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже.

По эксплуатационной длине железные дороги России занимают второе место в мире (после США), по грузообороту и объёму перевозимых грузов — третье (после США и Китая), по пассажирообороту - третье (после Китая и Индии), по перевозкам пассажиров - третье (после Японии и Индии).

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью, способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок

Железнодорожный транспорт осуществляет основной грузопоток и пассажиропоток (коэффициент перевозимости по основным грузам более 50%) в стратегически важных отраслях, среди которых - угольная нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая отрасли, добыча и перевозка черных металлов, производство минеральных, строительных и других риалов.

Анализируя экономические показатели работы железнодорожного транспорта, следует отметить, что за период с 1990 по 2009 год средний вес грузового поезда брутто возрос с 3093 т. до 3608 т., средняя участковая скорость - с 34,3 км/ч до 39,0 км/ч, среднесуточная производительность грузового локомотива с 1098 тыс. т-км. брутто до 1566 тыс. т-км. брутто.

В качестве неблагоприятной для железнодорожного транспорта тенденции следует отметить увеличение доли порожнего пробега грузовых вагонов с 33-34% в 1990-91 г.г. до 39,9 *%* в 2009 г., связанное как с разделением единой сети железных дорог СССР, так и с прекращением централизованного регулирования грузопотоков, существовавшего в условиях социалистической экономики. [[79]](#footnote-79)

Финансовые показатели работы железных дорог в рассматриваемом периоде в целом тоже были удовлетворительными, за исключением 1996 года, который МПС закончило с отрицательной рентабельностью (-1,5 %). Проблема убыточности была решена за счёт жёстких мер по сокращению эксплуатационных расходов, основанных в т.ч. на сокращении персонала. За 1997-1999 г.г. общее число занятых в отрасли сократилось на 438 тыс. человек (с 2142,7 тыс. чел. до 1704,7 тыс. чел.) или на 20 %, а на конец 2002 года среднесписочная численность работников составила 1555,0 тыс. чел., из них в основной деятельности - 1222,2 тыс. чел.

К основным проблемам отрасли, требующим системного решения, относятся:

1) Физическое и моральное старение технических средств.

2) Критический уровень заполнения пропускных способностей на ряде важнейших участков.

3) Крайне низких уровень транспортного обеспечения целого ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста, прежде всего в восточных и северных районах страны. А семь субъектов РФ не имеют железных дорог вообще.[[80]](#footnote-80)

4) Существенное отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный транспорт последние два десятка лет.

5) Не полностью реализованы возможности взаимодействия железнодорожного транспорта с отечественным транспортным машиностроением, приборостроением и связью.

6) Отсутствует необходимая комплексность в координации развития с другими видами транспорта.

Правительство принимает меры и разрабатывает эффективные программы для развития железнодорожного транспорта. Разработана «Программа развития скоростного и высокоскоростного движения».

«Основными задачами Программы, направленными на достижение поставленных целей являются:

- развитие производства нового поколения скоростного и высокоскоростного подвижного состава;

- выбор полигона скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов;

- организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог;

- создание технических средств для скоростного и высокоскоростного движения»;

- подготовка кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения.

В Программе разработаны три комплекса мероприятий по повышению скоростей движения на железнодорожном транспорте:

1. Повышение маршрутных скоростей дальних пассажирских поездов до 70-90 км/ч, следующих на расстояния более 700 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», км. Обслуживание будет осуществляться пассажирскими вагонами со спальными местами.

2. Организация скоростного железнодорожного движения после реконструкции действующих линий между крупными региональными центрами скоростными поездами, маршрутная скорость которых находится в пределах до 160-200 км/ч, и время поездки не превышает 7 часов.

В числе угроз безопасности в сфере перевозочной деятельности железнодорожной отрасли можно выделить:

- снижение уровня безопасности перевозочного процесса, обусловленное низкой надежностью эксплуатируемой техники;

- высокий физический и моральный износ материально-технической базы вследствие снижения темпов обновления и инвестиционной активности;

- снижение эффективности организации и управления перевозочным процессом ввиду недостаточного внедрения элементов доминирующего технологического уклада, прежде всего современных информационных технологий.

Стратегия развития железнодорожного транспорта направлена на решение следующих задач:

1. «создание условий для реализации основных геополитических и геоэкономических целей Российского государства;

2. формирование инфраструктурного базиса для социально-экономического роста Российской экономики;

3. обеспечение транспортной доступности точек ресурсного обеспечения и промышленного роста, а также мест работы, отдыха, лечения, образования, национальных культурных ценностей - для каждого гражданина России;

4. приведение уровня качества и безопасности перевозок, в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами;

5. создание достаточных провозных способностей и необходимых резервов для полного удовлетворения спроса на перевозки при конъюнктурных колебаниях;

6. глубокая интеграция в мировую транспортную систему;

7. поддержание высокого уровня готовности к деятельности в чрезвычайных ситуациях, соответствующего требованиям обороноспособности и безопасности страны;

8. повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

9. сохранение социальной стабильности в отрасли и высокое качество жизни железнодорожников как важной составляющей российского общества, приоритетность молодежной политики, эффективная социальная поддержка ветеранов железнодорожной отрасли;

10. внедрение высоких стандартов организации труда, его максимальной производительности и достижения на этой основе устойчивого обеспечения перевозочного процесса,квалифицированными кадрами».

Этапы стратегического развития железнодорожного транспорта России.

2008-2015 годы: инновационный этап развития железнодорожного транспорта.

- «Увеличение объемов инвестиций в 2010 году в 2 раза и в 2015 году не менее чем в 3 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», раза к уровню 2006 года.

Внедрение инновационных технологий в области эксплуатации и ремонта объектов железнодорожного транспорта.

- Начало финансирования инвестиционных проектов за счет бюджетных средств и средств Инвестиционного фонда, активное применение механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) и сокращение перечня имущества, ограниченного в обороте, для финансирования инвестиций. Первоочередные проекты: строительство дополнительных главных путей на 3,2 тыс. км действующих железнодорожных линий, организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург - Хельсинки, развитие подходов к портам Ванино, Сов. Гавань и др. Строительство высокоскоростных линий. Активизация проектно-изыскательских работ для строительства новых железнодорожных линий.

- Государственное тарифное регулирование услуг железнодорожного транспорта гармонизируется с процессами поэтапного перехода к либерализации ценообразования в других естественных монополиях».

2016-2030 годы: этап динамичного расширения сети железных дорог.

- «Полномасштабная реализация государственной стратегии развития железнодорожного транспорта. Увеличение железнодорожной сети на 22,3 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года», тыс. км. Дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного пассажирского движения».[[81]](#footnote-81)

-Создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране.

- Выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта.

- Глобальная конкурентоспособность российской транспортной системы. «Увеличение международного контейнерного транзита до 1 млн. контейнеров в год».

- Завершение формирования эффективного рынка перевозок.

Список использованной литературы:

Периодические издания:

1. Журнал «Экономист» № 5, 2006.

2. Журнал «Экономист» № 7, 2007.

3.Журнал «Экономист» № 4, 2008.

4. Журнал «Экономист» № 2, 2007.

5. Газета «Транспорт России» № 37, 2007.

6. Газета «Транспорт России» № 32, 2006.

7. Газета «Транспорт России» № 12, 2006.

8. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 12, 2007 г.

9. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 4, 2005.

10. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 3, 2006.

11. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 4, 2007.

12. «Аналитический вестник» № 8, 2007.

13. «Аналитический вестник» № 5, 2008.

14. «Аналитический вестник» № 8, 2008.

15. «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года» Проект от 22.05.2007.

Монографии и учебная литература:

1. Алаев О.Л. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. М., Проспект, 2009.

2. Вардомский О. Л. Внешнеэкономическая деятельность регионов России: Учебное пособие для вузов. М., Академия, 2009.

3. Винокуров Л. Д. Экономическая политика Центра на Севере // Обозреватель, 2009. № 1.

4. Семенов С.П. Экономическая география России: Учеб. для вузов. М., 2009.

5. Гладкий Ю.Н.Основы региональной политики: Учеб. для вузов. СПб., 2008.

6. Гладкий Ю, Н. Регионоведение: Учеб. для вузов. М., 2009.

7. Гохберг М.Я. Федеральные округа Российской Федерации: анализ и перспективы развития. М., Академия, 2008.

8. Градостроительство Москвы: годы XX века / Под ред. А.В. Кузьмина. М., 2001.

9. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для вузов. М., 2009.

Калашников Т.М. Экономико-географическое районирование. М., 1999.

10. Кистанов В.В. Региональная экономика России: Учеб. для вузов. М., 2008.

11. Колосовский Е.А. Минерально-сырьевые проблемы России накануне XXI века. М., 2009.

12. Колосовский Е.А. Теория экономического районирования. М., 2009.

13. Копылов Н.В. Современные проблемы экономического районирования России // Проблемы современного экономического развития России. М., 2008.

14. Курицын И.И., Волгин А.В., Юпатова В.Н. Российская Федерация: Социально-экономическая география: Учеб. пособие для студентов вузов. М.,

15. Морозова Т.Г. Экономическая география России: Учеб. для вузов. М.,

16. Некрасов Н.Н. Региональная экономика. М., 2008.

Региональная экономика. Учеб. для вузов / Под ред. Т.Г. Морозовой. М., 1998.

17. Региональная-экономика. Учеб. пособие для вузов / Под ред. М.В. Степанова. М., 2000.

18. Регионы России. Статистические ежегодники. М., 2000, 2001.

19. Родионова Н.Н. Экономическая география и региональная экономика. М., 2009.

20. Российский статистический ежегодник, 2001. М., 2001.

21. Хусраилов К.Н. Демонополизация российских железных дорог. М., Вагриус, 2009.

22. Ярославцев В.А. Российские железные дороги: проблемы и перспективы. М., Дело, 2008.

1. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПб, Питер, 2008. С. 545. [↑](#footnote-ref-1)
2. Балашов А.К. Российские железные дороги. СПб, Питер, 2008. [↑](#footnote-ref-2)
3. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-3)
4. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-4)
5. Вардомский О. Л. Внешнеэкономическая деятельность регионов России: Учебное пособие для вузов. М., Академия, 2009. [↑](#footnote-ref-5)
6. Веселовский А.П. Региональная политика России. М., Вагриус, 2008. С. 654. [↑](#footnote-ref-6)
7. Вардомский О. Л. Внешнеэкономическая деятельность регионов России: Учебное пособие для вузов. М., Академия, 2009. [↑](#footnote-ref-7)
8. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-8)
9. Гладкий Ю.Н.Основы региональной полити­ки: Учеб. для вузов. СПб., 2008. [↑](#footnote-ref-9)
10. Балашов А.К. Российские железные дороги. СПб, Питер, 2008. [↑](#footnote-ref-10)
11. Веселовский А.П. Региональная политика России. М., Вагриус, 2008. С. 654. [↑](#footnote-ref-11)
12. Гладкий Ю.Н.Основы региональной полити­ки: Учеб. для вузов. СПб., 2008. [↑](#footnote-ref-12)
13. Веселовский А.П. Региональная политика России. М., Вагриус, 2008. С. 654. [↑](#footnote-ref-13)
14. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-14)
15. Вардомский О. Л. Внешнеэкономическая деятельность регионов России: Учебное пособие для вузов. М., Академия, 2009. [↑](#footnote-ref-15)
16. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для ву­зов. М., 2009. [↑](#footnote-ref-16)
17. Гладкий Ю.Н.Основы региональной полити­ки: Учеб. для вузов. СПб., 2008. [↑](#footnote-ref-17)
18. Балашов А.К. Российские железные дороги. СПб, Питер, 2008. [↑](#footnote-ref-18)
19. Там же. С. 238. [↑](#footnote-ref-19)
20. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-20)
21. Гохберг М.Я. Федеральные округа Российской Федерации: анализ и перспективы развития. М., Академия, 2008. [↑](#footnote-ref-21)
22. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-22)
23. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-23)
24. Балашов А.К. Российские железные дороги. СПб, Питер, 2008. [↑](#footnote-ref-24)
25. Винокуров Л. Д. Экономическая политика Центра на Севере // Обозреватель, 2009. № 1. [↑](#footnote-ref-25)
26. Газета «Транспорт России» № 12, 2008. [↑](#footnote-ref-26)
27. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-27)
28. Газета «Транспорт России» № 23, 2008. [↑](#footnote-ref-28)
29. Газета «Транспорт России» № 23, 2008. [↑](#footnote-ref-29)
30. Газета «Транспорт России» № 37, 2007. [↑](#footnote-ref-30)
31. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-31)
32. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПБ, Лань, 2009. [↑](#footnote-ref-32)
33. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПБ, Лань, 2009. [↑](#footnote-ref-33)
34. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПБ, Лань, 2009. . [↑](#footnote-ref-34)
35. См там же стр 18 [↑](#footnote-ref-35)
36. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПБ, Лань, 2009.

    Семанина Н.А. Региональная экономика. СПБ, Лань, 2009. [↑](#footnote-ref-36)
37. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПБ, Лань, 2009. [↑](#footnote-ref-37)
38. [↑](#footnote-ref-38)
39. Алиев П.Е. Экономика России. СПб, 2009. [↑](#footnote-ref-39)
40. Алиев П.Е. Экономика России. СПб, 2009. [↑](#footnote-ref-40)
41. Алиев П.Е. Экономика России. СПб, 2009. [↑](#footnote-ref-41)
42. Алиев П.Е. Экономика России. СПб, 2009. [↑](#footnote-ref-42)
43. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 6, 2008 г. [↑](#footnote-ref-43)
44. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для вузов. М., 2009. [↑](#footnote-ref-44)
45. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 12, 2007г. [↑](#footnote-ref-45)
46. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 12, 2007г. [↑](#footnote-ref-46)
47. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. М., Норма-М, 2009. [↑](#footnote-ref-47)
48. «Аналитический вестник» №8, 2009. [↑](#footnote-ref-48)
49. «Аналитический вестник» №8, 2009. [↑](#footnote-ref-49)
50. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. М., Норма-М, 2009. [↑](#footnote-ref-50)
51. Евразия Вести VIII 2007 [↑](#footnote-ref-51)
52. Журнал «Железнодорожный транспорт», №12, 2007г [↑](#footnote-ref-52)
53. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. М., Норма-М, 2009. [↑](#footnote-ref-53)
54. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для ву­зов. М., 2009. [↑](#footnote-ref-54)
55. Плисова Е.И. Российские железные дороги. М., Гардарики, 2008. [↑](#footnote-ref-55)
56. Плисова Е.И. Российские железные дороги. М., Гардарики, 2008. [↑](#footnote-ref-56)
57. Плисова Е.И. Российские железные дороги. М., Гардарики, 2008. [↑](#footnote-ref-57)
58. Плисова Е.И. Российские железные дороги. М., Гардарики, 2008. [↑](#footnote-ref-58)
59. Плисова Е.И. Российские железные дороги. М., Гардарики, 2008. [↑](#footnote-ref-59)
60. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. М., Норма-М, 2009. [↑](#footnote-ref-60)
61. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. М., Норма-М, 2009. [↑](#footnote-ref-61)
62. Мурашова М.А. Проблемы развития транспортного комплекса России. М., Норма-М, 2009. [↑](#footnote-ref-62)
63. Плисова Е.И. Российские железные дороги. М., Гардарики, 2008. [↑](#footnote-ref-63)
64. Вендров A.M. Проектирование программного обеспечения экономических информационных систем: учебник. М. Дело, 2008 г. [↑](#footnote-ref-64)
65. Варламов О. Эволюционные базы данных и знаний для адаптивного синтеза интеллектуальных систем. М., Радио и связь, 2002. [↑](#footnote-ref-65)
66. Вендров A.M. Проектирование программного обеспечения экономических информационных систем: учебник. М. Дело, 2008 г. [↑](#footnote-ref-66)
67. Журнал «РЖД-Партнер», № 4, 2008. [↑](#footnote-ref-67)
68. Ярославцев В.А. Российские железные дороги: проблемы и перспективы. М., Дело, 2008. [↑](#footnote-ref-68)
69. Ярославцев В.А. Российские железные дороги: проблемы и перспективы. М., Дело, 2008. [↑](#footnote-ref-69)
70. Гладкий Ю, Н. Регионоведение: Учеб. для ву­зов. М., 2009. [↑](#footnote-ref-70)
71. Кистанов В.В. Региональная экономика России: Учеб. для вузов. М., 2008. [↑](#footnote-ref-71)
72. Винокуров Л. Д. Экономическая политика Центра на Севере // Обозреватель, 2009. № 1. [↑](#footnote-ref-72)
73. Гохберг М.Я. Федеральные округа Российской Федерации: анализ и перспективы развития. М., Академия, 2008. [↑](#footnote-ref-73)
74. Гохберг М.Я. Федеральные округа Российской Федерации: анализ и перспективы развития. М., Академия, 2008. [↑](#footnote-ref-74)
75. Ярославцев В.А. Российские железные дороги: проблемы и перспективы. М., Дело, 2008. [↑](#footnote-ref-75)
76. Хусраилов К.Н. Демонополизация российских железных дорог. М., Вагриус, 2009. [↑](#footnote-ref-76)
77. Хусраилов К.Н. Демонополизация российских железных дорог. М., Вагриус, 2009. [↑](#footnote-ref-77)
78. Семанина Н.А. Региональная экономика. СПб, Питер, 2008. С. 545. [↑](#footnote-ref-78)
79. Бердников И.П. Экономическая безопасность России. СПБ, Мысль, 2009. [↑](#footnote-ref-79)
80. Журнал «Железнодорожный транспорт», № 12, 2007г. [↑](#footnote-ref-80)
81. Ярославцев В.А. Российские железные дороги: проблемы и перспективы. М., Дело, 2008. [↑](#footnote-ref-81)