Д.э.н., профессор Р.М. НУРЕЕВ

НАЦИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

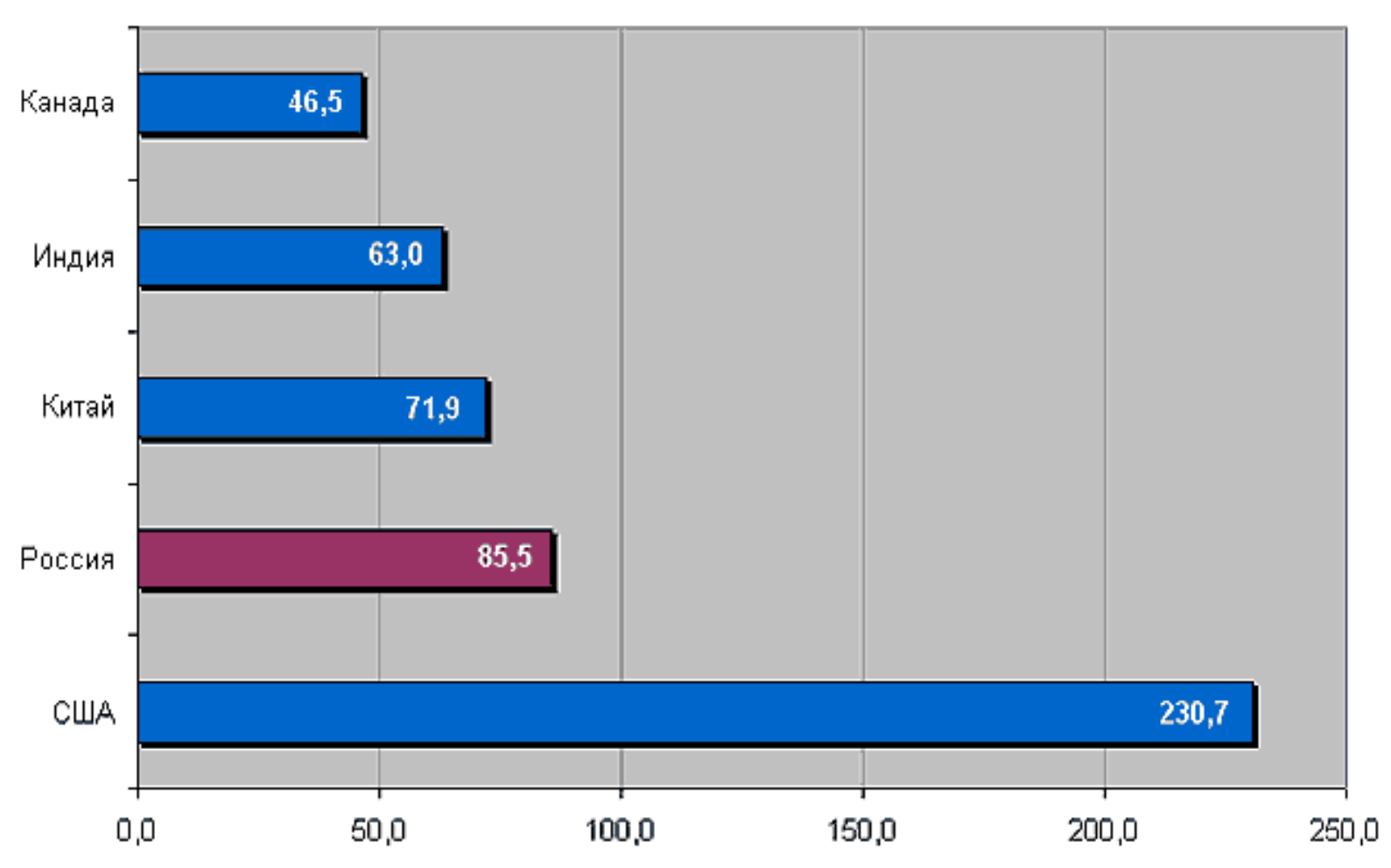
Лекция 9

МЕЗОУРОВЕНЬ.

Часть 3

Экономика транспорта

Российские железные дороги в мировой железнодорожной системе. Эксплуатационная длина, тыс.км



ОАО «РЖД» в российской экономике

- **Начало деятельности ОАО "РЖД»-1.10.2003**

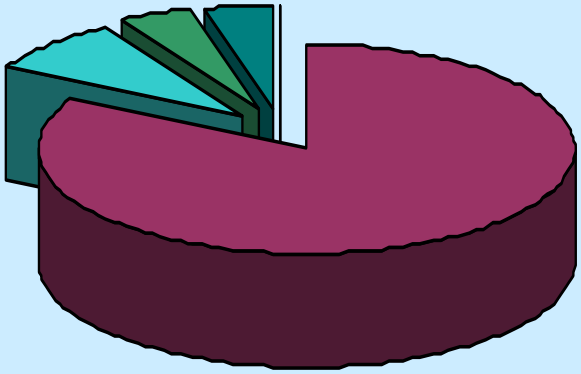
Эксплуатационная длина железных дорог	**85,2 тыс. км**
Протяженность электрифицированных линий	**43,1 тыс. км**
Доля в грузообороте транспортной системы России	**42,3%***
Доля в пассажирообороте транспортной системы России	**32,7%**

*С учетом трубопроводного транспорта

- Количество сотрудников — 1,3 млн., что составляет 2% от численности населения, занятого в экономике
- Владеет 99 % железнодорожных магистралей в России
- Осуществляет 78,8% железнодорожных перевозок

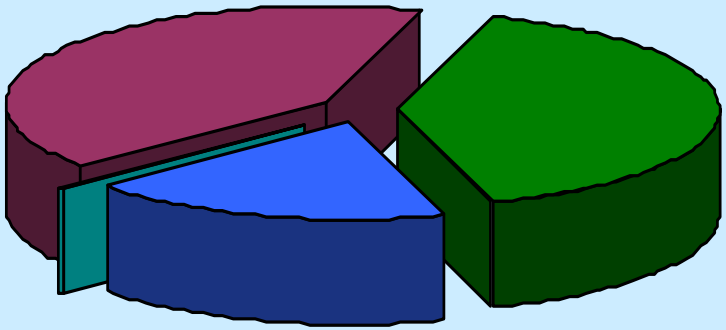
РОССИЙСКИЙ ГРУЗООБОРОТ

Железнодорожный — 82,7%
Автомобильный — 8,7%
Речной — 4,5%
Морской — 4,0%
Воздушный — 0,1%

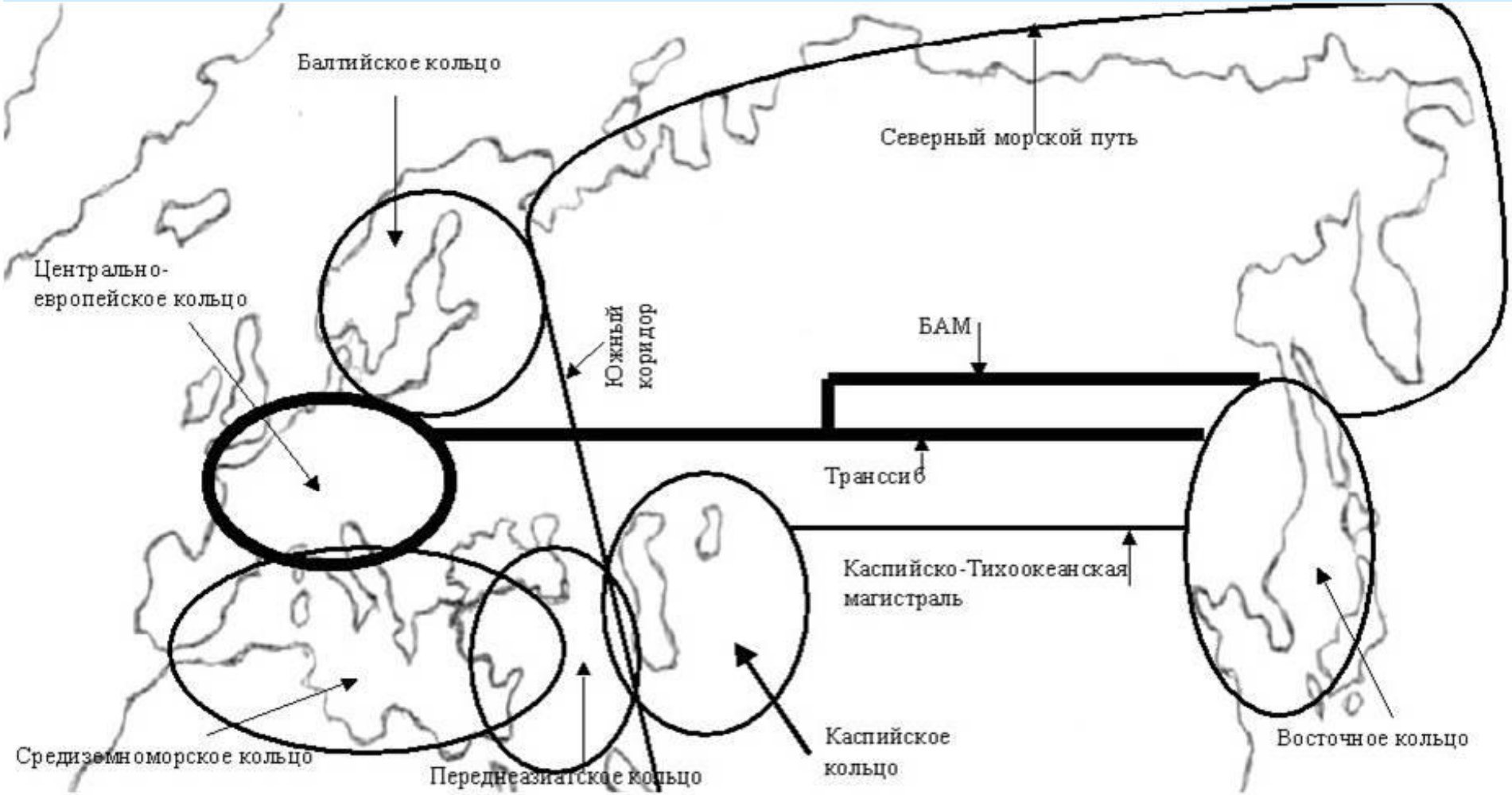


РОССИЙСКИЙ ПАССАЖИРООБОРОТ

Железнодорожный — 40,7%
Автомобильный — 40,8%
Воздушный — 18,2%
Речной — 0,3%



Евроазиатская система транспортных коридоров



Источник: Реализация конкурентных преимуществ – основа экономического роста в долгосрочной перспективе, М.:ЦМАКП, 2007,

Развитие сети железнодорожного транспорта России до 2015 года

Целевые индикаторы и показатели	2009 год	Результат к 2015 г.
Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий, км	44	**3109,5**
Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей, км	282	**3 168**
Доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, %	7,8	**0,5**
Скорость доставки транзитных контейнеров, км сутки	711	**950**
Объем перевозок транзитных контейнеров, млн. ДФЭ	0,19	**0,52**
Объем перевозок контейнеров, млн. ДФЭ	2,1	**3,9**

Комплексная реконструкция участка Мга -Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на Южном берегу Финского залива – 43,9 млрд. руб. . (средства ОАО «РЖД»*)

ВСМ Москва – Санкт-Петербург (проектирование)– 31,7 млрд. руб.
Федер. бюджет– 6 млрд. руб.
ОАО «РЖД»* - 25,6 млрд.

Московский транспортный узел – 394,1 млрд. руб.
Субъект РФ – 62,1 млрд. руб.
ОАО «РЖД»* - 201,1 млрд. руб.
ОАО «РЖД» - 130,9 млрд. руб.

Центр - Юг – 558,9 млрд. руб.
Федер. бюджет – 152,4 млрд. руб.
ОАО «РЖД»* - 317,6 млрд. руб.
ОАО «РЖД» - 88,9 млрд.руб.

Комплексная реконструкция участка им.М.Горький - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского узла – 69,1 млрд. руб. (федеральный бюджет)

Урал-Промышленный – Урал-Полярный – 270,2 млрд. руб.
Федеральный бюджет – 50 млрд. руб.
Субъект РФ – 6,8 млрд. руб.
ОАО «РЖД»* - 148,2 млрд. руб.
Внебюджет – 65,2 млрд. руб.

Развитие железнодорожной инфраструктуры Центральной Якутии – 73,8 млрд. руб.
Федеральный бюджет – 71,6 млрд. руб.

Сахалин-материк (проектирование) – 10,8 млрд. руб. (средства ОАО «РЖД»*)

Севсиб (проектирование) – 14,6 млрд. руб. (федеральный бюджет)

Электрификация Улан-Удэ-Наушки – 10,4 млрд. руб. (Средства ОАО «РЖД»*)

Бийск-Горноалтайск – 25,6 млрд. руб. (средства ОАО «РЖД»*)

Обходы железнодорожных узлов (Ярославский, Саратовский, Читинский, Омский), реконструкция тоннеля под р. Амур – 216,7 млрд. руб. (Средства ОАО «РЖД»*)

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- стратегические
- социально значимые
- грузообразующие и технологические
- мероприятия по реконструкции ж.д. участков
- 100 станции, между которыми указаны расстояния в километрах
- Саратов обходы железнодорожных узлов
- ж.-д. линии, завершение строительства которых предусмотрено за пределами 2015г.
- электрификация ж.-д. участка

Развитие сети автомобильных дорог России до 2015 года. Формирование транспортных коридоров

Целевые индикаторы и показатели		2009 год	Результат к 2015 году
Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения	%	39,6	48,56
Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	27,6	34,72
Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности за период действия программы	км		6209
Количество дорожно-транспортных происшествий на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий	ед. / 1000 автомобилей	1,458	1,100

Евроазиатский коридор СЕВЕР- ЮГ

Евроазиатский коридор Запад-Восток (ТРАНССИБ)

Коридор Западная Европа–Западный Китай

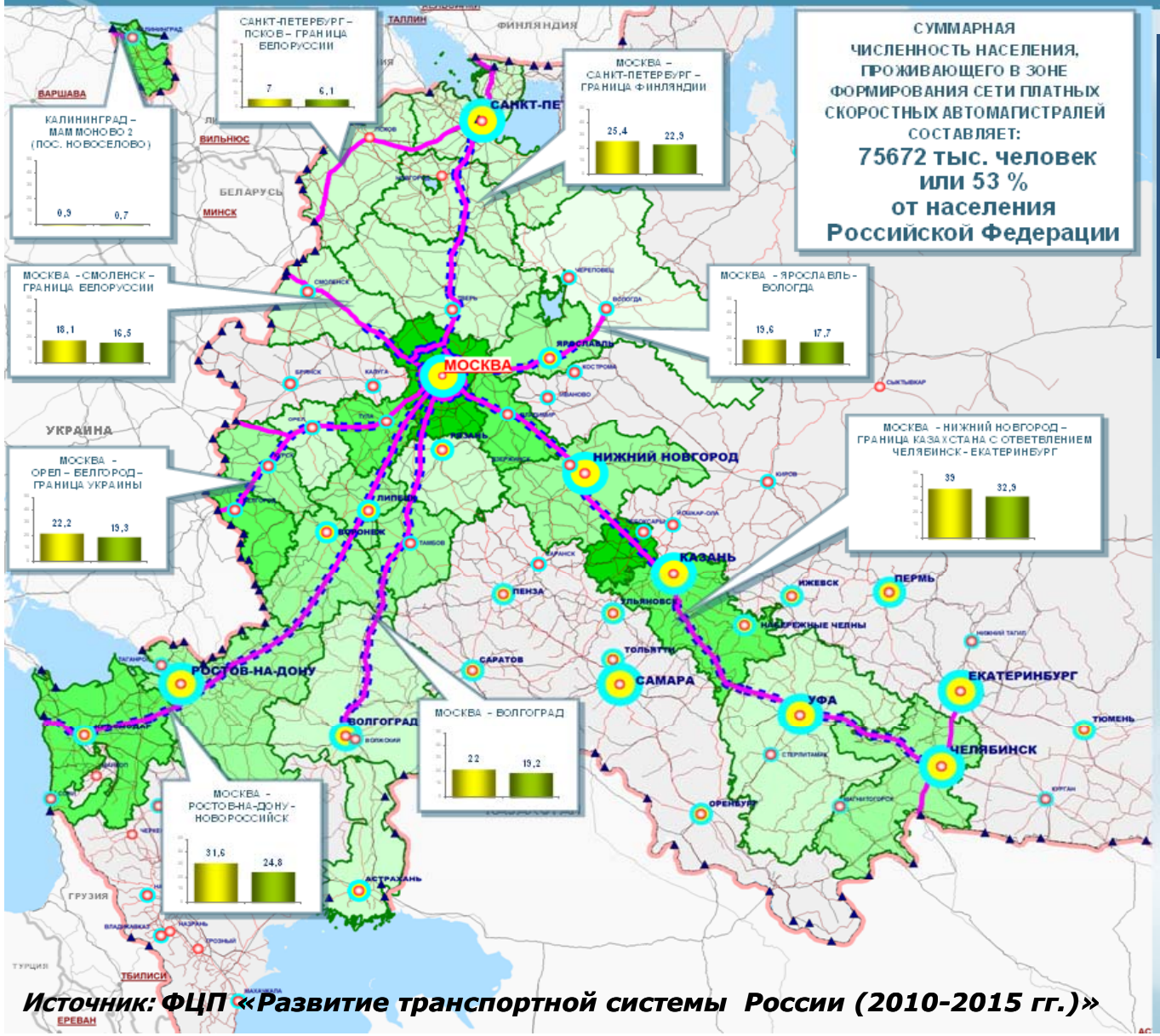
Развитие мультимодальных транспортных узлов

Терминально-логистические центры

Комплексное развитие морских портов

Комплексное развитие аэропортов

Формирование сети скоростных автомагистралей на международных транспортных коридорах, проходящих по территории, имеющей наибольшую плотность населения



На период до 2015 года планируется построить и реконструировать – **1,915 тыс. км.** платных и скоростных автомагистралей.
На период до 2030 г. **– 9,0 тыс км.**

Источник: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)»

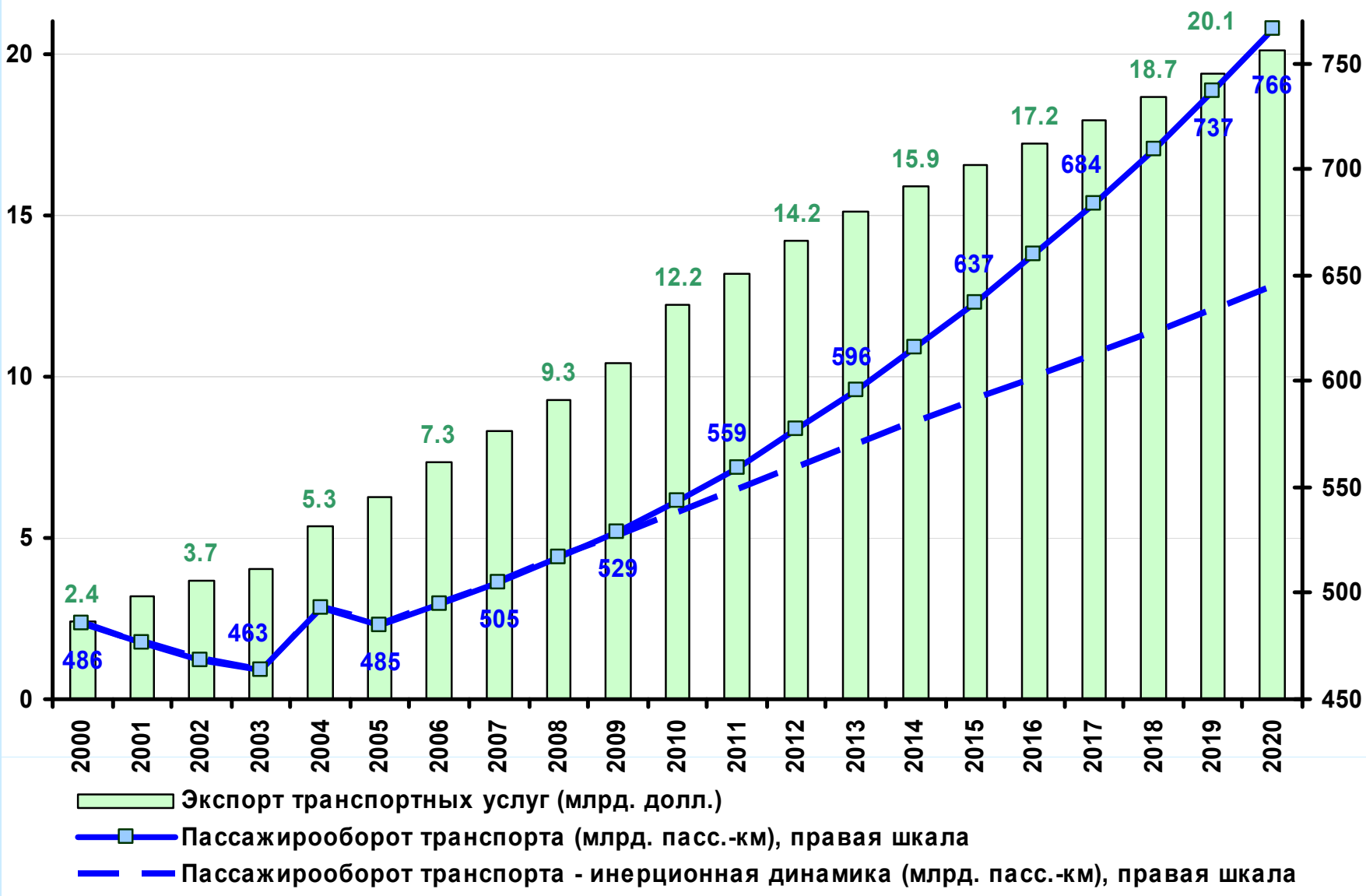
Развитие национальной аэропортовой сети

Целевые индикаторы и показатели		2009 год	Результат к 2015 году	% прироста
Авиационная подвижность населения	Пасс/ 1 житель	0,39	0,61	**56%**
	Пасс.км / 1 жителя	936	1454	**55%**
Пассажирооборот на международных воздушных линиях	Пасс.км	73,9 млрд.	102,2 млрд.	**38%**
Количество трансферных авиапассажиров	Пасс.	148 тыс.	3 079 тыс.	**20,8 раза**
Введено в эксплуатацию с 2010 по 2015 г.	Шт. ВПП		**103**	

Будет введено в эксплуатацию после реконструкции 103 взлетно-посадочных полосы, приобретено 678 отечественных воздушных судов.

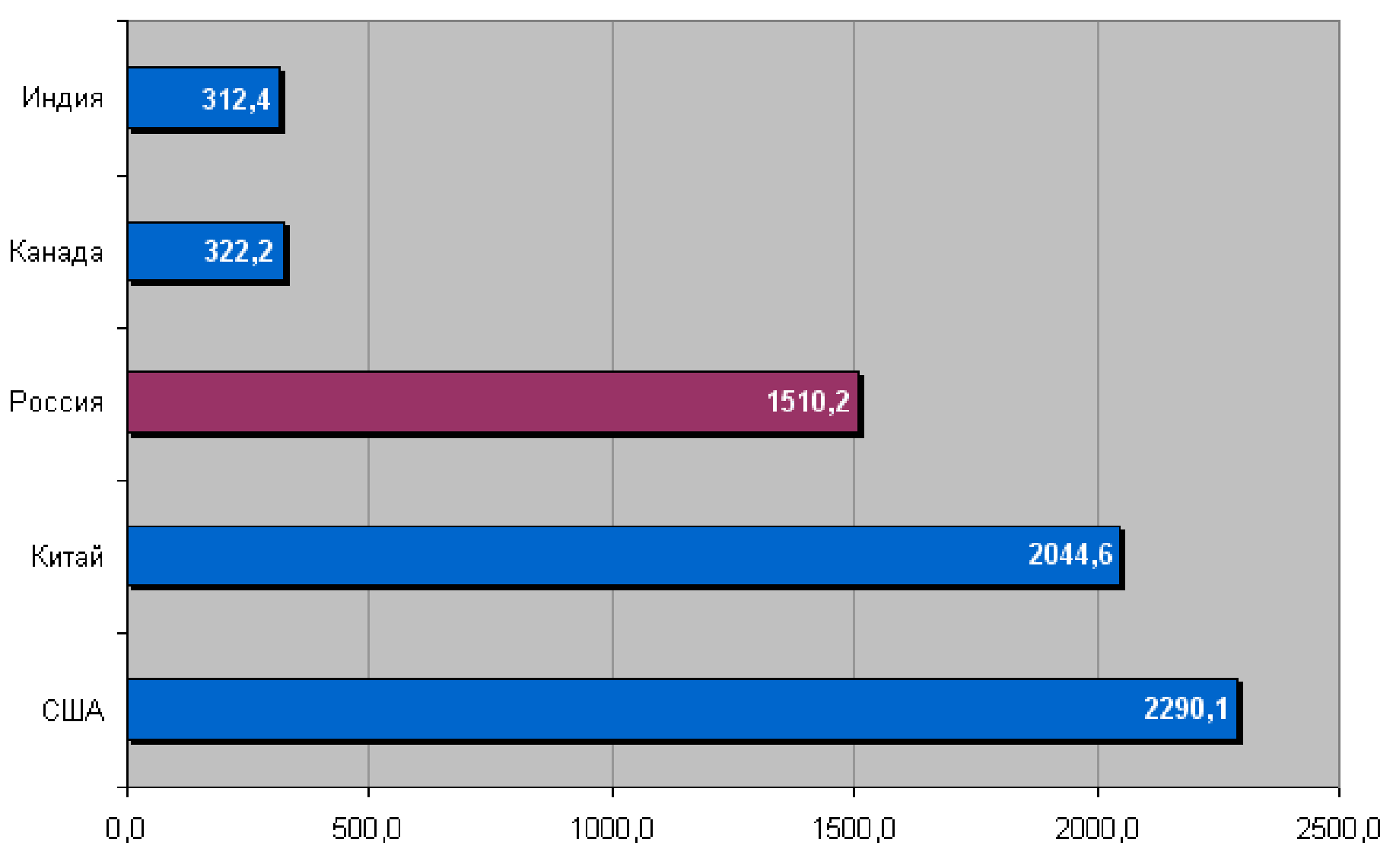
Источник: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)»

Реализация транспортного потенциала



Источник: Реализация конкурентных преимуществ – основа экономического роста в долгосрочной перспективе, М.:ЦМАКП, 2007,

Российские железные дороги в мировой железнодорожной системе. Грузооборот, млрд. т/км.



Наиболее востребованными остаются перевозки в плацкартных вагонах.

- 56% перевозок осуществляется в плацкартных вагонах;
- 28% - в купейных вагонах;
- 14% - в общих вагонах;
- 1% - в СВ.

В настоящее время на сети дорог курсирует 100 фирменных поездов в количестве 223 составов – 16% от всех поездов.

Программа структурной реформы

3 этапа:

- 1) 2001-2002 годы
- 2) 2003-2005 годы
- 3) 2006-2010 годы.

Выделение этапов реформирования системы связано с необходимостью обеспечения

- устойчивой,
- стабильной и
- бесперебойной работы железнодорожного транспорта.

1 этап (2001-2002 годы)

На первом этапе осуществлялась

- инвентаризация имущества предприятий железнодорожного транспорта,
- реструктуризация кредитной задолженности,
- создание ОАО «РЖД» и
- разработка законодательных и иных нормативных актов,

необходимых для реализации программы структурной реформы с целью разделения функций

- государственного регулирования и
- хозяйственного управления.

2 этап (2003-2005 годы)

На втором этапе планировалось

- выделение из ОАО «РЖД» дочерних акционерных обществ как самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности,
- создание условий для развития конкуренции путем перехода к свободному ценообразованию и сокращению перекрестного субсидирования,
- привлечение инвестиций для развития железнодорожного транспорта и
- приобретение компаниями-операторами магистральных локомотивов.

3 этап (2006-2010 годы)

На третьем этапе планировалось

- завершение мероприятий по созданию дочерних обществ и исключение из ОАО «РЖД» перевозок пассажиров в дальнем сообщении в связи с созданием Федеральной пассажирской компании (ФПК).

- Для этого необходимо было осуществить мероприятия, обеспечивающие начало ее хозяйственной деятельности. Кроме этого предполагалось создание пригородных пассажирских компаний совместно с субъектами Российской Федерации и

- разработка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы по организации пригородных пассажирских перевозок

Источник: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)»

Пять целей Программы

-Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

- Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

- Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;

-Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

-Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Источник: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)»

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕФОРМЫ

Однако на практике выполнение реформы затянулось.

- Выполнен лишь первый этап.
- Второй этап, предполагавший
  - прекращение перекрестного субсидирования и
  - переход к свободному ценообразованию
  - выполнен только частично (в сфере привлечения инвестиций на покупку вагонов и начало деятельности компаний-операторов).
- Третий этап хотя и начат, однако тоже с большим опозданием в силу того, что второй этап еще не завершен.

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.

- Носит популистский и социалистический характер.
- Попытка решить все проблемы только «сверху».

Даже в царской России

- тарифы определялись на специальных тарифных съездах,
- строительство железных дорог велось в основном на основе концессий.

Восстановление этого принципа позволит восстановить большую часть железнодорожных путей необщего пользования, состояние которых в настоящее время близко к критическому.

- Излишняя техническая детализация.

Удивительно, что в документе, рассчитанном на столь отдаленный период, задаются точные показатели, на которые должна выйти отрасль к 2030 г.

- Отсутствует экономический механизм реализации планов.

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

www.rzd.ru
www.rzd-partner.ru
www.zeminfo.ru
www.eatc.ru
www.ato.ru
www.mps.ru
www.autotransinfo.ru
www.rbc.ru
www.finmarket.ru
www.ruseconomy.ru
www.reclama-online-ru
www.mjr.ru
www.cts.su
www.mtk-twins.ru