

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ОАО «РЖД» В ЦЕЛЯХ СОКРАЩЕНИЯ ВЕЛИЧИНЫ УЩЕРБА ОТ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**Селина О.В., Юрин К.С., Пономарева М.С.**

*ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения»*

**В современных общественно-экономических условиях, на этапе интеграции экономического пространства России, в практическую деятельность грузового железнодорожного транспорта должны внедряться новые подходы, способствующие обеспечению транспортной политики. Необходимо разрешение противоречий между предлагаемым уровнем перевозок грузов и требованиями современного этапа развития промышленности. В этом поиске объектам транспортной инфраструктуры уделяется особое внимание, так как они являются важнейшим звеном и условием эффективности грузовых перевозок. Важный фактор конкурентоспособности железнодорожного транспорта – скорость и качество грузовых перевозок в условиях конкуренции между другими видами транспорта. Однако существенным тормозом для реализации стратегической программы развития ОАО «РЖД» на период до 2030 года является высокий уровень износа основных производственных фондов.**

Ключевые слова: экономическая эффективность, железнодорожный транспорт, ущерб от транспортных происшествий, инвестиции, модернизация подвижного состава, обновление основных производственных фондов.

## **ECONOMIC EFFICIENCY UPGRADE OF MATERIAL AND TECHNICAL BASE OF OJSC «RUSSIAN RAILWAYS», IN ORDER TO REDUCE THE DAMAGE FROM ACCIDENTS**

**Selina O.V., Yurin K.S., Ponomareva M.S.**

*FGBOI VPO «Ural State University of Railway Transport»*

**In modern social-economic conditions at the stage of integration and economic space of Russia, in the practical activity of freight railway transport should be introduced for new approaches that facilitate transport policy. Should the resolution of conflicts between the proposed level of freight and requirements of the modern stage of development of the industry. In this search for the objects of transport infrastructure of special attention, as they are a key element and the condition of efficiency of cargo transportation. An important factor in the competitiveness of the railway transport speed and quality of cargo transportation in the conditions of competition between different modes of transport. However, a significant obstacle to implementation of the strategic development program of OJSC «Russian Railways» for the period till 2030 is a high level of wear of the basic production assets.**

Keywords: economic efficiency, railway transport, the damage from accidents, investments, modernisation of the rolling stock, modernization of fixed production assets.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» начало свою деятельность с 1 октября 2003 года. ОАО «РЖД» входит в число компаний, вносящих наибольший вклад в ВВП России, и является лидером рынка в сегментах грузовых железнодорожных перевозок, занимая третье место в мире по грузообороту. Доля в грузообороте транспортной системы России составляет 43,3%, доля в пассажирообороте транспортной системы России – 31,5%. По эксплуатационной длине российских железных дорог – 85,2 тыс. км – Россия занимает второе место в мире после США. По протяженности электрифицированных железнодорожных линий, которая составляет 43,3 тыс. км, Россия находится на первом месте в мире[5].

На фоне роста спроса на услуги железнодорожного транспорта и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в настоящее время сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем:

- не завершены структурные преобразования;
- продолжается старение подвижного состава и инфраструктуры, а обновления идут недостаточными темпами;
- низкий технический и технологический уровень используемой техники и оборудования;
- не полностью реализованы возможности взаимодействия железнодорожного транспорта с отечественным транспортным машиностроением, приборостроением и связью;
- отсутствует необходимая комплексность в координации развития с другими видами транспорта;
- недостаточная осведомленность бизнес-сообщества о стратегических возможностях ОАО «РЖД».

В рамках проводимой реструктуризации железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» приобретает новый статус и становится «инфраструктурной компанией», при этом постепенно сокращая свое присутствие на рынке перевозок. Эксплуатация инфраструктуры железных дорог прежде никогда не выступала в роли самостоятельной сферы бизнеса, а основные доходы компания получала от реализации грузовых транспортных услуг.

Поиск и формирование новых источников доходов является крайне актуальной задачей для железнодорожников. Зарабатывание деньги на инфраструктуре сегодня практически невозможно. Одна из главных причин – высокие издержки и низкая эффективность работы инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта, который нуждается в срочной модернизации.

После выделения из состава ОАО «РЖД» грузовой компании и без того низкая рентабельность работы железнодорожников может упасть еще ниже, что незамедлительно приведет к нехватке собственных средств для реализации инвестиционных программ и развития инфраструктуры. Несмотря на то что проблема развития транспортной инфраструктуры уже достаточно давно привлекает внимание высших чиновников, процессы в этом направлении протекают очень медленно. Основная причина – отсутствие механизмов государственного финансирования инфраструктурных проектов [5].

Однако эффективное функционирование железнодорожной отрасли в Российской Федерации в настоящее время невозможно без существенных инвестиций в обновление всей материально-технической базы. Железнодорожный комплекс исторически имеет

особое стратегическое значение для России, так как непосредственно является связующим звеном единой экономической системы и самым доступным транспортом для многих граждан.

При этом основной проблемой является необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта, так как в результате резкого сокращения объемов инвестиций в период экономического спада степень износа достигла критической величины 64% [1]. Основные фонды ОАО «РЖД» и частных перевозчиков физически и морально сильно устарели, и в настоящее время использование технического ресурса отрасли достигло максимального уровня за все время существования железных дорог в России (рисунок 1).

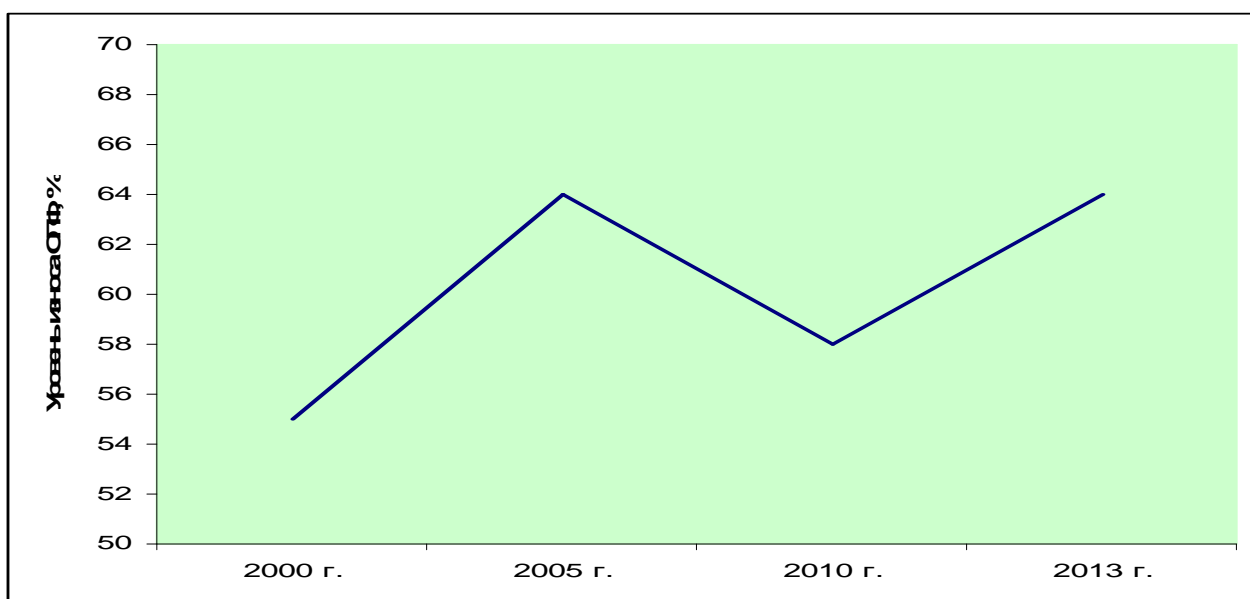


Рисунок 1 – Износ основных фондов РЦКУ Свердловской дороги

Уровень износа материально-технической базы напрямую влияет на величину ущерба от транспортных происшествий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий (рисунок 2).

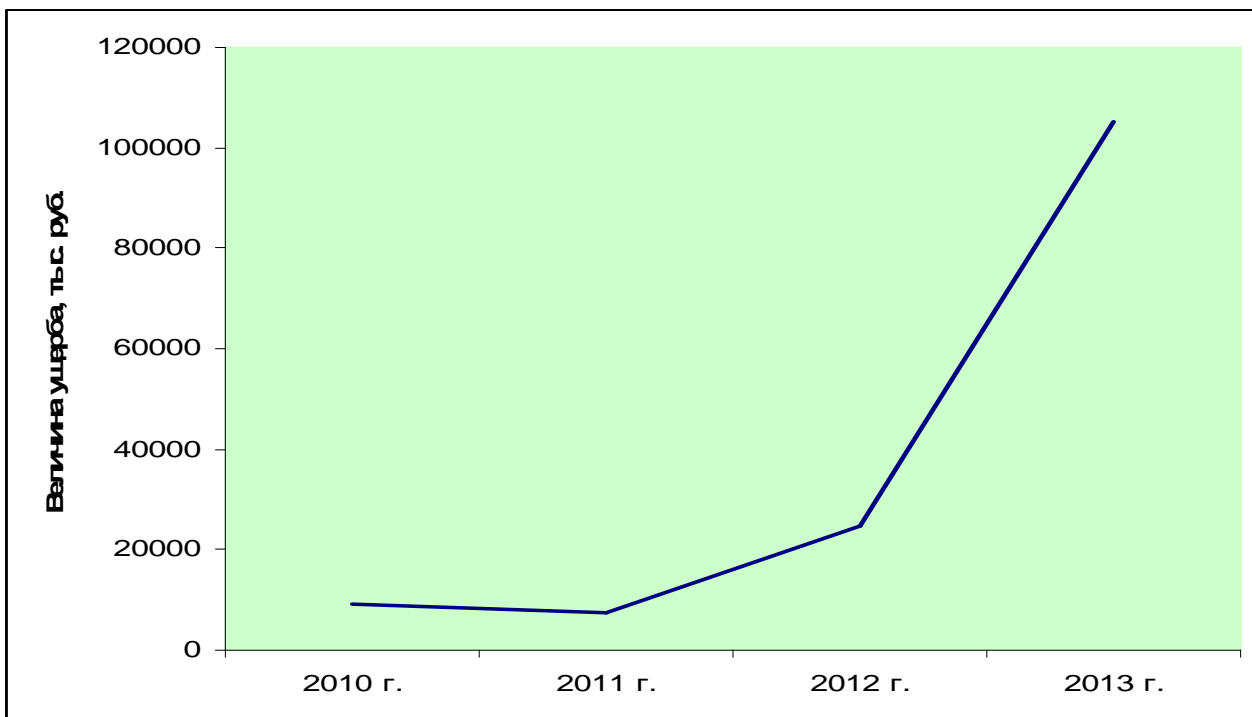


Рисунок 2 – Ущерб от транспортных происшествий, связанных с эксплуатацией железнодорожного транспорта в РЦКУ Свердловской дороги

Анализируя проблемы, которые возникают в железнодорожной отрасли [2], можно сказать, что количество аварий на железнодорожном транспорте и величина ущерба очень сильно зависят от уровня износа подвижного состава и инфраструктуры. При этом особое внимание необходимо обратить на соответствие новой техники предъявляемым требованиям обеспечения уровня безопасности перевозок, что достаточно трудно при финансовых проблемах, существующих в отрасли.

Уровень снижения аварийности на дорогах из-за неисправности систем безопасности подвижного состава должен быть высоким, что накладывает дополнительные ограничения [2] на приобретение нового подвижного состава.

Руководство ОАО «РЖД» отмечает несостоятельность текущих схем разработки нового оборудования. В компании убеждены, что оно должно разрабатываться по техническим заданиям заказчика, и намерены выстраивать отношения с машиностроителями только на этих принципах.

Поэтому важнейшим приоритетом транспортной политики Российской Федерации является формирование современной развитой инфраструктуры, способной обеспечить ускоренное передвижение грузов и пассажиров, качественное транспортное и логистическое обслуживание всех видов пользователей и контрагентов системы товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике, развитие промышленной, аграрной и минерально-

сырьевой базы, повышение конкурентоспособности единого транспортного комплекса, интеграцию и укрепление позиций России на мировых рынках.

В настоящее время инвестиционная привлекательность железнодорожной отрасли достаточно низкая. Повышение уровня инвестиционных ресурсов компании возможно за счет мобилизации внутренних ресурсов или за счет привлечения внешнего финансирования. Одним из вариантов привлечения инвесторов может стать возможность его участия не в реализации Стратегии в целом, а в конкретных проектах, которые являются основной частью развития отрасли и направлены на модернизацию подвижного состава.

Таким образом, высокая экономическая эффективность обновления инфраструктуры ОАО «РЖД», внедрения нового транспортного средства или отдельного устройства, улучшающего работу существующего транспорта, достигается путем закладки в его проект прогрессивных технических решений. Они могут быть выражены системой технических и эксплуатационных показателей, характеризующих данный объект внедрения. Обычно экономические показатели эффективности новой техники немногочисленны и едины для всех отраслей, а технические показатели специфичны для каждой отрасли, и количество их может быть очень велико, с тем чтобы всесторонне характеризовать технические параметры изделий[4]. Технические показатели выявляют в какой мере новый объект внедрения удовлетворяет потребности населения, промышленных предприятий и иных субъектов экономической деятельности в имеющемся объеме выпуска транспортной продукции, а также в какой мере он увязан с другими объектами, которые применяются или проектируются для того же процесса.

Дополнительный эффект, возникающий вследствие ускорения освоения инновации, предлагается сводить к эффекту замены части морально устаревшей техники и применяемых технологий на более совершенные. Причем эффект замены техники относится к инновации только в той мере, в какой он возникает быстрее, чем до создания инновации. Этот эффект достигается за счет внедрения предложенной экономико-математической модели проектирования инновации в ОАО «РЖД», позволяющей перейти на новый уровень применяемых технологий в данной отрасли и принятия оптимальных управленческих решений[3].

### **Список литературы**

1. Обухова О.В., Рачек С.В. Современные методические подходы к определению экономической эффективности инновационно-инвестиционных проектов // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2011. – № 4 (36). – С.49-54.

2. Обухова О.В. Экономическая эффективность модернизации подвижного состава в современных условиях развития транспортной отрасли // Развитие экономической науки на транспорте: НОВЫЕ РЕШЕНИЯ: сб. докладов II Международ. науч.-практич. конф. (СПб., 6-7 июня 2013 г.)/ под общ. ред. Н.А. Журавлевой. – СПб. : Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2013.
3. Рачек С.В., Пикалин Ю.А., Обухова О.В. Разработка математической модели определения экономического эффекта при инновационной модернизации подвижного состава //Казанская наука. – 2012. –№ 3. – С.147-150.
4. Селина О.В. Оценка экономической эффективности внедрения инноваций на железнодорожном транспорте //Современные проблемы науки и образования: электронный научный журнал. - 2014. - № 1 (51). – URL: <http://www.science-education.ru/115-12158>.
5. Состояние основных фондов и инвестиций. – URL: <http://www.raexpert.ru/researches/railway1/part3/>.

**Рецензенты:**

Рачек С.В., д.э.н., профессор, зав. кафедрой «Экономика транспорта», г.Екатеринбург.

Пикалин Ю.А., д.э.н., профессор кафедры «Экономика транспорта», г.Екатеринбург.