

ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕХАНИЗМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

Одилов Бахтиёржон Акмалович

Нормуродов Мусурмон Суннатович

*Студенты Ташкентского государственного
транспортного университета*

Аннотация: Железнодорожный транспорт является ключевым элементом национальной транспортной системы и играет стратегическую роль в обеспечении экономической безопасности и устойчивого социально-экономического развития страны. Современное состояние отрасли характеризуется высоким уровнем износа подвижного состава, недостаточной технической оснащённостью и низкой инвестиционной привлекательностью. В условиях перехода к инновационному пути развития особое значение приобретает модернизация транспортного машиностроения, внедрение цифровых технологий, повышение надёжности и экологичности подвижного состава. Решение этих задач требует эффективного механизма привлечения инвестиций, развития государственно-частного партнерства и создания благоприятных условий для инновационного обновления железнодорожного комплекса.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инвестиции, транспортное машиностроение, инновации, цифровизация, экономическая безопасность, государственно-частное партнерство.

Abstract: Railway transport is a key element of the national transport system and plays a strategic role in ensuring economic security and sustainable socio-economic development of the country. The current state of the industry is characterized by a high level of rolling stock wear, insufficient technical equipment, and low investment attractiveness. In the context of transition to an innovative development path, modernization of transport engineering, implementation of digital technologies, improvement of reliability and environmental efficiency of rolling stock become particularly important. Addressing these challenges requires an effective investment mechanism, development of public-private partnerships, and the creation of favorable conditions for innovative renewal of the railway sector.

Keywords: railway transport, investments, transport engineering, innovations, digitalization, economic security, public-private partnership.

Транспортная отрасль является одной из ключевых сфер национальных интересов и играет важнейшую роль в обеспечении устойчивого социально-экономического развития страны. В условиях перехода экономики к инновационному пути развития и роста интеграционных процессов возрастает необходимость комплексной модернизации транспортной инфраструктуры. Особое значение здесь имеет железнодорожный транспорт, на который приходится более 80% грузооборота и значительная часть пассажирских перевозок.

Современное состояние железнодорожного комплекса во многом не отвечает мировым требованиям: высокий уровень износа основных фондов, особенно подвижного состава, недостаточное техническое оснащение, неравномерное развитие региональной транспортной сети и невысокая мобильность населения создают системные ограничения для дальнейшего роста. Доля транспортных издержек в конечной стоимости продукции в России почти вдвое превышает аналогичный показатель развитых стран, что снижает конкурентоспособность национальной экономики.

В то же время именно железнодорожный транспорт является стратегическим фактором обеспечения экономической безопасности государства, роста промышленного производства и укрепления межрегиональных связей. Поэтому в государственных стратегиях развития до 2030 года акцент сделан на модернизацию подвижного состава, внедрение инновационных технологий и повышение уровня безопасности перевозок. Обновление локомотивов и вагонов, использование цифровых решений, развитие транспортного машиностроения и внедрение искусственного интеллекта становятся важнейшими направлениями устойчивого развития железнодорожной отрасли.

В настоящее время технический и технологический уровень значительной части производственного оборудования предприятий транспортного машиностроения и ремонтных предприятий не соответствует перспективным качественным требованиям, предъявляемым потребителями к подвижному составу:

1) в сфере локомотивостроения проблемы заключаются в отсутствии серийного производства магистральных грузовых электровозов постоянного тока, магистральных грузовых тепловозов, двухсистемных локомотивов и локомотивов с асинхронным тяговым приводом;

2) в сфере производства моторвагонного подвижного состава — в отсутствии серийного производства высокоскоростных электропоездов с асинхронным тяговым приводом;

3) в сфере производства пассажирских вагонов — в недостаточных производственных мощностях для удовлетворения спроса, связанного с массовым выбытием вагонов по сроку службы и наличием значительного необеспеченного спроса;

4) в сфере производства грузовых вагонов — в необходимости снижения стоимости жизненного цикла продукции за счет увеличения надежности узлов и совершенствования конструкции вагонов;

5) для производства некоторых современных видов подвижного состава, в т. ч. предназначенного для высокоскоростного движения, в России в настоящее время отсутствует ряд технологий;

6) в сфере городского рельсового транспорта (вагоны метро и трамваи) проблема заключается в необходимости снижения стоимости жизненного цикла продукции, улучшения комфортности и повышения экономической эффективности эксплуатации.

Проекты инвестиционной программы разрабатываются с учетом реализации мероприятий третьего этапа структурной реформы и в соответствии с утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации Планом мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006-2010 годы и Транспортной стратегией. Указанные документы подготовлены в соответствии с Прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на 2010 г., а также параметрами прогноза на период до 2012 г. и предельными уровнями цен (тарифов) на продукцию (услуги) субъектов естественных монополий. Изменение корпоративной структуры в течение 2010 года определялось деятельностью ОАО «РЖД» по созданию дочерних и зависимых обществ, а также продаже их акций в рамках реализации третьего этапа Программы структурной реформы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384. В 2010 году в рамках структурной реформы на железнодорожном транспорте было создано 14 дочерних и зависимых общества, в том числе: в сферах оперирования грузовыми вагонами, пассажирских перевозок, про мышленного производства, контрактной логистики, научно-технической деятельности, терминально-складских услуг и ремонта грузовых вагонов. Всего за время реформирования советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 84 дочерних и зависимых обществ, в том числе 54 на третьем этапе (с 2006 г. по 2010 г.). По данным отчета ОАО «РЖД» за 2010 г., по состоянию на 31 декабря 2010 г. инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывал более 212 тыс. вагонов или 20,7 % от общего российского парка. На 31 декабря 2009 г. доля ОАО «РЖД» составляла 34,1 % (парк ОАО «РЖД» – 337,9 тыс. вагонов). В связи с преобладанием выбытия вагонов ОАО

«РЖД» над их поступлением при увеличении количества частных вагонов изменилась структура парка по видам собственности. Доля парка ДЗО ОАО «РЖД» составила 29,7 %, а независимых частных собственников – 49,5 % в общей структуре парка (против 23,9 % и 41,9 % на 31.12.2009 г.). Увеличен принадлежащий независимым частным компаниям парк полувагонов (+22,3 %), в т.ч. прочих (специализированных) вагонов (+36,0 %), крытых вагонов (+7,9 %), цистерн (+8,9 %) и платформ (-2,5 %).

Исходя из требований потребителей, транспортный комплекс формирует заказ к производителям транспортных средств и оборудования, предусматривающий решение следующих задач: производство транспортных средств с высокой эксплуатационной надежностью, улучшенными скоростными, экономическими, экологическими характеристиками, отвечающими международным требованиям; улучшение дизайна и функциональных характеристик транспортных средств; уменьшение удельного расхода топлива (электроэнергии); снижение массы транспортных средств при обеспечении безопасности; разработка новых технологий, машин, оборудования для улучшения качества транспортных услуг. Для обеспечения спроса на современную железнодорожную технику необходима модернизация отечественного машиностроения с переходом на инновационный путь развития. По мнению Б. М. Лapidуса, «инновации — это система прорывных улучшений в технике и технологиях, направленных на открытие новых возможностей для роста эффективности железных дорог». В Свердловской области транспортное машиностроение играет все большую роль и становится одной из базовых точек развития экономики региона и представлено, главным образом, предприятиями по производству подвижного состава для железных дорог. Основная номенклатура выпускаемой продукции варьируется от сложной железнодорожной техники — электровозов постоянного тока (ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения»), грузовых железнодорожных вагонов и специализированных вагонов-цистерн для перевозки сжиженного природного газа (ОАО «НПК «Уралвагонзавод»), до относительно простой машиностроительной продукции. Такое многообразие видов производимой железнодорожной техники предполагает многопрофильное техническое и инфраструктурное обеспечение с поставкой для потребностей транспорта соответствующих видов продукции и услуг современного уровня и качества, отвечающего требованиям национальных и международных стандартов.

проблем развития железнодорожного транспорта является его низкая инвестиционная привлекательность. Сдерживающими факторами привлечения частного капитала в развитие железнодорожной инфраструктуры являются: Высокая фондоемкость транспортных проектов. Срок окупаемости

инвестиционных проектов, обеспечивающих увеличение объемов перевозок, равен 17 годам, проектов, снижающих эксплуатационные затраты, — 10, в среднем он составит 13 лет. Существующая законодательная база. Основная часть объектов инфраструктуры не подлежит передаче их в аренду или залог, а продажа или другие операции требуют специального распоряжения. Документы ОАО «РЖД» затрагивают лишь отдельные аспекты взаимоотношений частных инвесторов и Компании. Недостаточно четкая методологическая база участия частного капитала в инфраструктурных инвестиционных проектах, а именно в части, касающейся: собственности на объекты инфраструктуры; управления объектами инфраструктуры или их эксплуатации (например, продажи услуг по их пользованию сторонними участниками); тарифообразования — за пользование объектами инфраструктуры — для Компании, ее партнеров по инвестиционному проекту, для сторонних пользователей; механизмов привлечения и возврата инвестиций.

Список литературы

1. Лapidус Б. М. Железнодорожный транспорт России: стратегия развития до 2030 года. – М.: Транспорт, 2010.
2. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Экономика железнодорожного транспорта. – М.: УМЦ ЖДТ, 2015.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. – Министерство транспорта РФ, 2008.
4. Гапанович В. А. Железнодорожное машиностроение: инновационные направления развития. – М.: Интекст, 2012.
5. Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник / Под ред. В.К. Сенчагова. — М.: Дело, 2005.