

An aerial photograph of a large freight rail yard. The yard is filled with numerous tracks, many of which are occupied by long trains of freight cars. The cars are of various colors and types, including boxcars, tank cars, and flatcars. Some tracks have locomotives at the front. The yard is surrounded by trees and some industrial buildings in the background. A large green banner is overlaid on the top half of the image, containing the title in white text.

Железнодорожный транспорт в системе национальной экономике

*Арефьев А.Д. , Перкин Д.А. ,
Котлублатов Т.М.*

Транспорт и рынок неотделимы друг от друга, взаимосвязаны. Их взаимодействие ускоряет развитие каждого из них и тем самым всей экономики. Появление рынков невозможно без транспорта. Развитие последнего благоприятствует росту товарности экономики, вовлечению новых территорий и товаропроизводителей в обменный процесс, вызывает рост емкости внутреннего рынка. Отсюда можно заключить, что степень развития транспорта определяет и степень развития рынка, его возможностей. Транспорт, является важнейшей составляющей производственных сил общества, воздействует на их развитие через свой спрос на транспортные средства, необходимые для них приборы, материалы, комплектующие изделия. Инвестиции в транспортный потенциал страны увеличивают не только производственный, но и потребительский спрос. Мультипликативный эффект от транспортных инвестиций становится затем ускорителем потребительского и всего совокупного спроса, выражаемого в росте ВВП.

В экономических отношениях особое место занимает транспорт с его различными видами, взаимосвязанными, взаимозаменяемыми и находящимися между собой в конкурентных отношениях. Транспорт - одна из важнейших сфер материального производства.

Транспорт является материальным носителем связей между районами, отраслями, предприятиями. Продукцией транспорта (транспортной работой) является перемещение грузов и людей, измеряемое соответственно в тонно-километрах (грузооборот) и пассажиро-километрах (пассажирооборот) полные транспортные издержки народного хозяйства в сфере производства и обращения составляют около 10% ВВП страны.

Развитие транспортной системы Российской Федерации нацелено на более полное обеспечение потребностей хозяйства и населения страны транспортными услугами.

Железнодорожный транспорт является основной транспортной системы Российской Федерации. Без его участия нельзя воспроизвести ни один ресурс, ни один фактор производства.

железнодорожный транспорт груз грузопоток



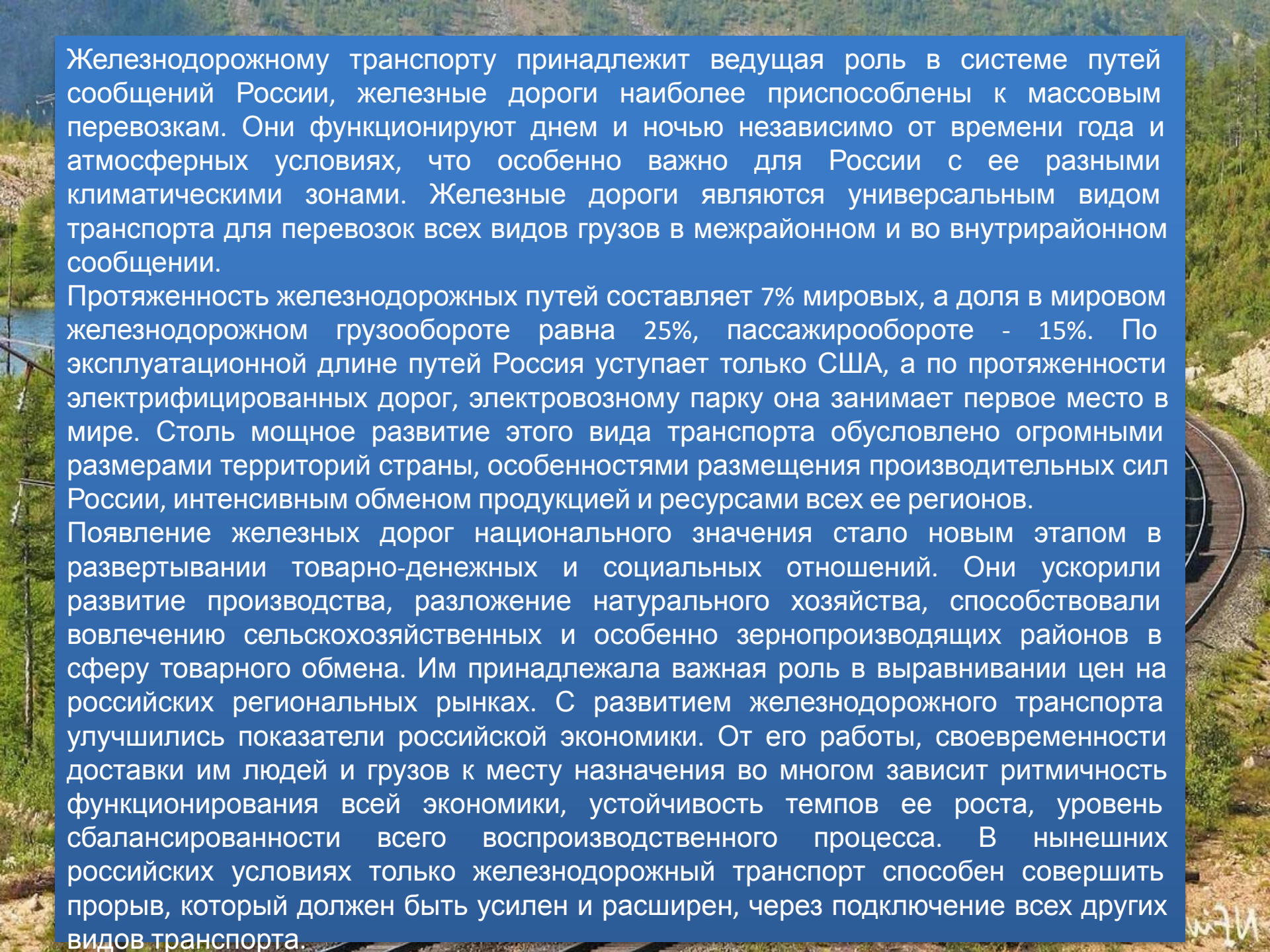
1. Значение, роль железнодорожного транспорта в экономике страны

Основной вид транспорта в Российской Федерации - железнодорожный. На его долю приходится более 80 и около 40% всего объема соответственно грузовых и пассажирских перевозок, выполняемых транспортом общего пользования. Железные дороги, будучи основной транспортной системы Российской Федерации, имеют чрезвычайно важное государственное, экономическое, социальное и оборонное значение. От них требуется своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей населения, грузоотправителей и грузополучателей в перевозках.

Железнодорожный транспорт разделяется на:

- транспорт общего пользования - транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров, кем бы они ни были предъявлены.
- магистральный, или внешний транспорт осуществляет экономические перевозки между производителями и потребителями продукции и перевозит пассажиров.
- ведомственный транспорт - транспорт, выполняющий перевозки своего ведомств или предприятия.
- внутрихозяйственный транспорт удовлетворяет в основном технологические нужды производства в пределах отдельных предприятий.

Железнодорожному транспорту принадлежит первостепенная роль в осуществлении перевозок. Железные дороги связывают все области и районы нашей огромной страны, имеющей территорию площадью 17,8 млн. км, и в условиях недостаточности хороших автомобильных дорог обеспечивают потребности населения в перевозках и нормальное обращение продукции



Железнодорожному транспорту принадлежит ведущая роль в системе путей сообщений России, железные дороги наиболее приспособлены к массовым перевозкам. Они функционируют днем и ночью независимо от времени года и атмосферных условиях, что особенно важно для России с ее разными климатическими зонами. Железные дороги являются универсальным видом транспорта для перевозок всех видов грузов в межрайонном и во внутрирайонном сообщении.

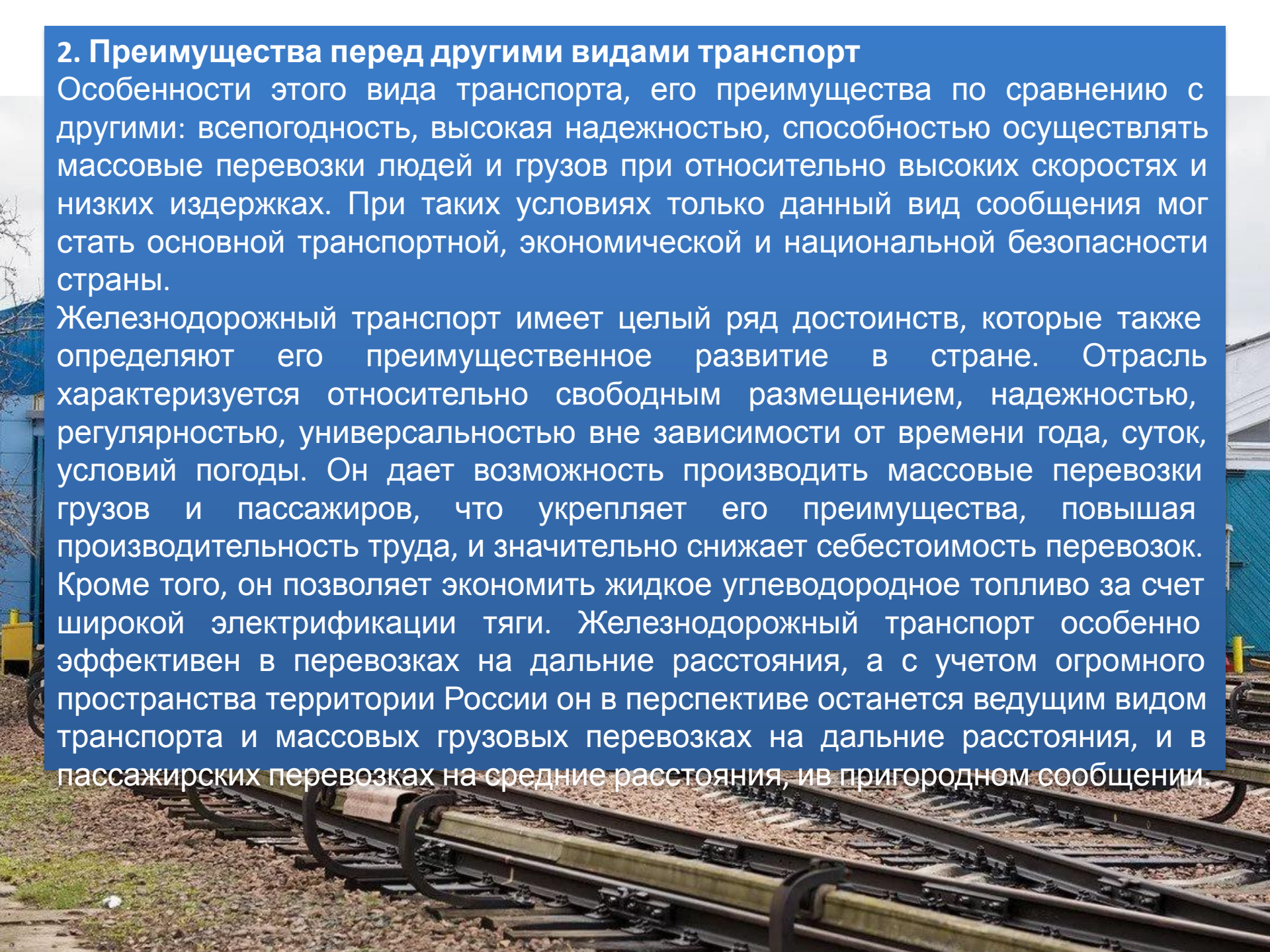
Протяженность железнодорожных путей составляет 7% мировых, а доля в мировом железнодорожном грузообороте равна 25%, пассажирообороту - 15%. По эксплуатационной длине путей Россия уступает только США, а по протяженности электрифицированных дорог, электровозному парку она занимает первое место в мире. Столь мощное развитие этого вида транспорта обусловлено огромными размерами территорий страны, особенностями размещения производительных сил России, интенсивным обменом продукцией и ресурсами всех ее регионов.

Появление железных дорог национального значения стало новым этапом в развертывании товарно-денежных и социальных отношений. Они ускорили развитие производства, разложение натурального хозяйства, способствовали вовлечению сельскохозяйственных и особенно зернопроизводящих районов в сферу товарного обмена. Им принадлежала важная роль в выравнивании цен на российских региональных рынках. С развитием железнодорожного транспорта улучшились показатели российской экономики. От его работы, своевременности доставки им людей и грузов к месту назначения во многом зависит ритмичность функционирования всей экономики, устойчивость темпов ее роста, уровень сбалансированности всего воспроизводственного процесса. В нынешних российских условиях только железнодорожный транспорт способен совершить прорыв, который должен быть усилен и расширен, через подключение всех других видов транспорта.

2. Преимущества перед другими видами транспорт

Особенности этого вида транспорта, его преимущества по сравнению с другими: всепогодность, высокая надежность, способностью осуществлять массовые перевозки людей и грузов при относительно высоких скоростях и низких издержках. При таких условиях только данный вид сообщения мог стать основной транспортной, экономической и национальной безопасности страны.

Железнодорожный транспорт имеет целый ряд достоинств, которые также определяют его преимущественное развитие в стране. Отрасль характеризуется относительно свободным размещением, надежностью, регулярностью, универсальностью вне зависимости от времени года, суток, условий погоды. Он дает возможность производить массовые перевозки грузов и пассажиров, что укрепляет его преимущества, повышая производительность труда, и значительно снижает себестоимость перевозок. Кроме того, он позволяет экономить жидкое углеводородное топливо за счет широкой электрификации тяги. Железнодорожный транспорт особенно эффективен в перевозках на дальние расстояния, а с учетом огромного пространства территории России он в перспективе останется ведущим видом транспорта и массовых грузовых перевозках на дальние расстояния, и в пассажирских перевозках на средние расстояния, и в пригородном сообщении.



Железные дороги, по сравнению с другими видами транспорта в меньшей степени воздействуют на окружающую среду и имеют меньшую энергоёмкость перевозочной работы. Общеизвестными преимуществами железных дорог перед другими видами транспорта являются экономичность (сравнительно низкая стоимость перевозок), ресурсосберегаемость, экологическая предпочтительность (с точки зрения шума и сохранности окружающей среды), безопасность движения.

Технико-экономические особенности и преимущества железнодорожного транспорта заключаются в следующем:

- возможность сооружения на любой сухопутной территории, с помощью мостов, тоннелей и паромов - осуществления железнодорожной связи и с разделёнными, в том числе островными, территориями (как, например, между материком и островом Сахалин);
- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- универсальность использования для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов и пассажиров с большой скоростью;
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погоды;
- по сравнению с водным транспортом, как правило, более короткий путь перевозки грузов;
- сравнительно невысокая себестоимость перевозок по сравнению с другими видами транспорта, кроме трубопроводного.

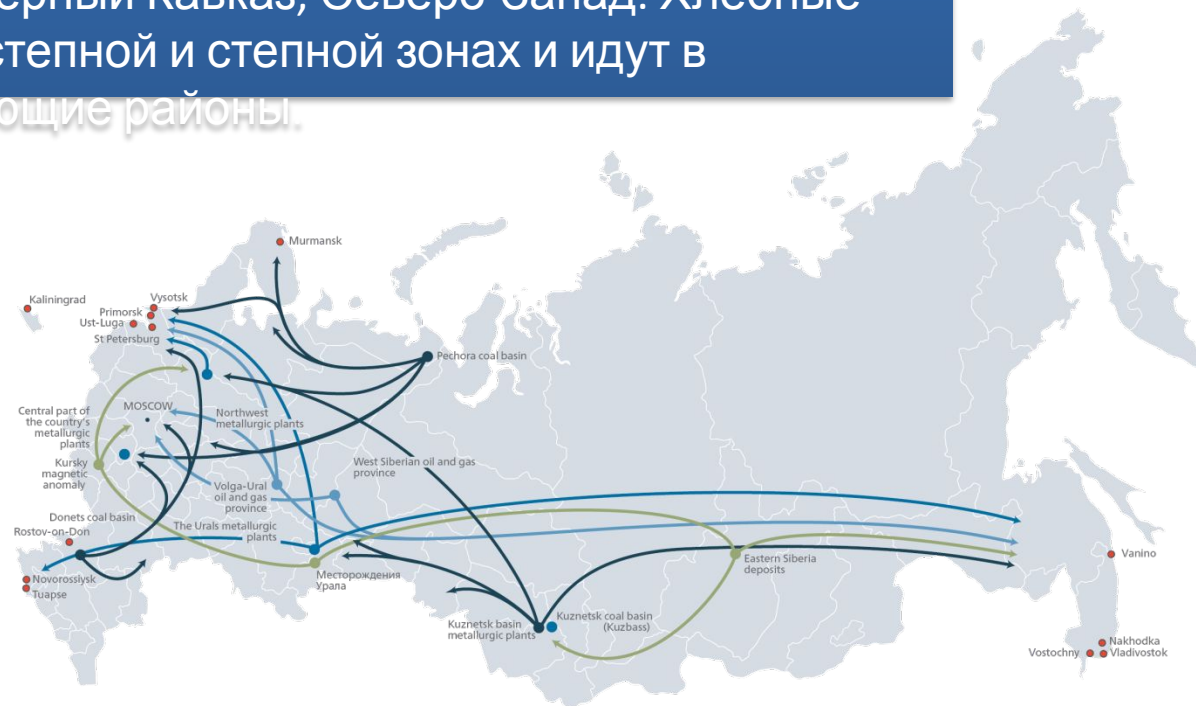
2.1 Основные грузы

Основными грузами железнодорожного транспорта является каменный уголь (23%), строительные грузы (16,2), нефть и нефтепродукты (15), руда железная и марганцевая (8,6), черные металлы (6), лесные грузы (4,5), а также химические и минеральные удобрения, цемент, зерно и комбикорма, руды цветных металлов, лом черных металлов, кокс, продукция машиностроения и др.



2.2 Основные грузопотоки

Основные грузопотоки угля формируются в Кузнецком бассейне, также значительные перевозки осуществляются из Украины (Донбасс) и из Казахстана (Караганда). Уголь доставляется на Урал, в центральные районы, в Поволжье. Основные грузопотоки нефтяных грузов идут из Западной Сибири, Урала, Поволжья, Северного Кавказа. Основная масса лесных грузов идет с европейского Севера и из Сибири. Основные грузопотоки черных металлов определяются обменом продукцией между металлургическими базами Центральной, Сибирской и Южной (в Украине) и тесными связями с потребителями: Центр, Северный Кавказ, Северо-Запад. Хлебные грузы формируются в лесостепной и степной зонах и идут в густонаселенные потребляющие районы.



3. Характеристика размещения железнодорожного транспорта

Хозяйственный профиль района, его специализация, степень взаимосвязанности производств обычно очень сильно влияют на начертание и структуру транспортной сети, ее размеры и техническое оснащение, объем и структуру перевозочной работы. На характере транспорта в районе влияют и другие факторы, например, природные условия территории, достигнутый районом уровень хозяйственного развития. Однако влияние экономико-географических условий оказывается для транспорта решающим.

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, Баку, Казани, Самары, Саратова, Волгограда, Ташкента, Минска, Риги, С-Петербурга, Архангельска и других городов.

В восточной части страны железнодорожная сеть имеет ярко выраженное широтное направление с малой разветвленностью. Основной магистралью, связывающей центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком и имеющей протяженность 9332 км, является Трансконтинентальная железная дорога: Москва-Рязань-Рузаевка-Сызрань-Самара-Уфа-Челябинск-Иркутск-Чита-Хабаровск-Владивосток.

Построена Байкало-Амурская магистраль: Усть-Кут-Комсомольск-на-Амуре

Важное значение для России имеют Южно-Сибирская, Средне-Сибирская и Туркестано-Сибирская железнодорожные магистрали, проходящие через территорию Казахстана. В меридиальном направлении действует участок Тюмень-Сургут-Уренгой.

Преобладающее направление в пассажирских перевозках имеют два направления: южное (от Москвы по направлению на Крым, Кавказ) и восточное (от Москвы через Поволжье, Урал, Сибирь на Дальний Восток). Плотность железнодорожной сети в РФ достаточно низкая - 5 км на 1000 квадратных километров, поэтому очень высока грузонапряженность железных дорог. Наиболее грузонапряженные линии железных дорог находятся на важных направлениях: Центр-Север-Запад; Центр-Урал; Центр-Кавказ; Центр-Юго-Запад; Поволжье-Урал; Урал-Сибирь; Сибирь-Дальний Восток. Основными мощными потоками являются потоки угля. В последние годы железнодорожное строительство в России практически не ведется. В стадии реализации находятся только две достаточно крупных проекта: на севере продолжается строительство Арктической магистрали (Лабытнанги-Бованенковская) для обеспечения освоения газовых месторождений Ямала, а на востоке - Амуро-Якутской магистрали (Беркакит-Томмот-Якутск) для обеспечения горнодобывающих центров Якутии.

На современном этапе для развития железнодорожного транспорта невозможно обойтись без внедрения научно-технических достижений: электрификации железных дорог, создания высокоскоростных магистралей.

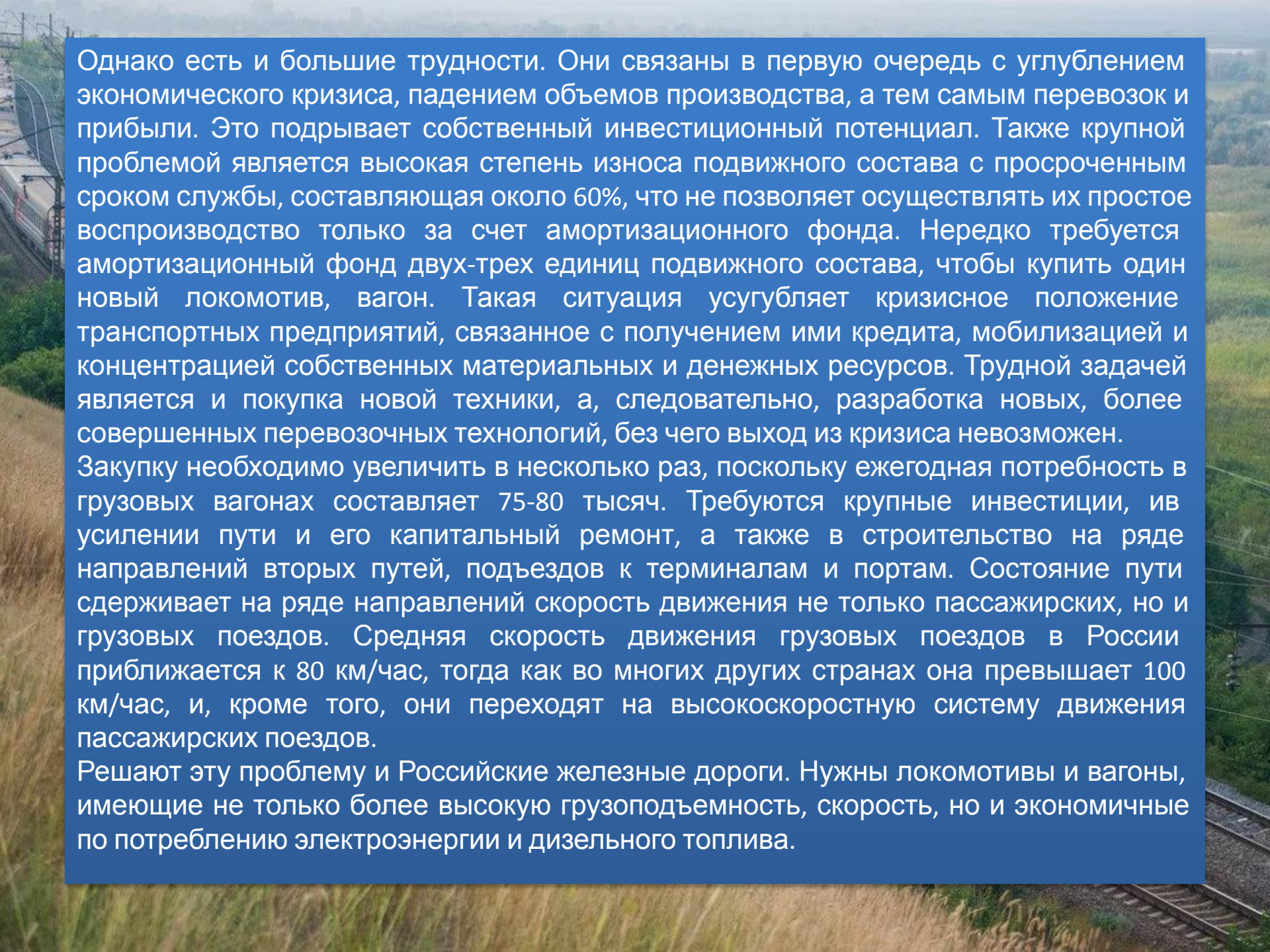
4. Проблемы развития железнодорожного транспорта РФ в условиях рыночной экономики

К недостаткам следует отнести, прежде всего, капиталоемкость сооружения железных дорог и относительно медленную отдачу авансируемого капитала (6-8 лет, а иногда и больше). Железные дороги являются крупными потребителями металла. Кроме того, железнодорожный транспорт является весьма трудоемкой отраслью, производительность труда в которой ниже, чем на трубопроводном, морском и воздушном транспорте (но выше, чем на автомобильном). В среднем на 1 км эксплуатационной длины железных дорог России приходится почти 14 человек, занятых на перевозках, а в США - 1,5 чел. при примерно близких по размерам объемах транспортной работы.

К недостаткам российских железных дорог следует отнести также пока невысокий уровень качества транспортных услуг, предоставляемых клиентам. Вместе с тем хорошая техническая оснащенность и прогрессивные технологии железных дорог России позволяют оставаться им вполне конкурентоспособным видом транспорта. Одна из острых проблем в отрасли - бартер. Железнодорожный транспорт более, чем кто-либо, получает вместо денег за услуги разнообразные товарные ценности. При этом не хватает средств на уплату налогов, на инвестирование производства, на расчеты с поставщиками и т.д.

Железнодорожный транспорт имеет сложную систему перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых (пассажирские перевозки убыточны), одних грузов за счет других. Это подрывает экономику отрасли.

Многие проблемы связаны с распадом СССР и разрывом транспортно-экономических связей. Актуальна и проблема нерациональных перевозок на железнодорожном транспорте, она тесно связана с недостатками в размещении и развитии производства во многих отраслях хозяйства страны.



Однако есть и большие трудности. Они связаны в первую очередь с углублением экономического кризиса, падением объемов производства, а тем самым перевозок и прибыли. Это подрывает собственный инвестиционный потенциал. Также крупной проблемой является высокая степень износа подвижного состава с просроченным сроком службы, составляющая около 60%, что не позволяет осуществлять их простое воспроизводство только за счет амортизационного фонда. Нередко требуется амортизационный фонд двух-трех единиц подвижного состава, чтобы купить один новый локомотив, вагон. Такая ситуация усугубляет кризисное положение транспортных предприятий, связанное с получением ими кредита, мобилизацией и концентрацией собственных материальных и денежных ресурсов. Трудной задачей является и покупка новой техники, а, следовательно, разработка новых, более совершенных перевозочных технологий, без чего выход из кризиса невозможен.

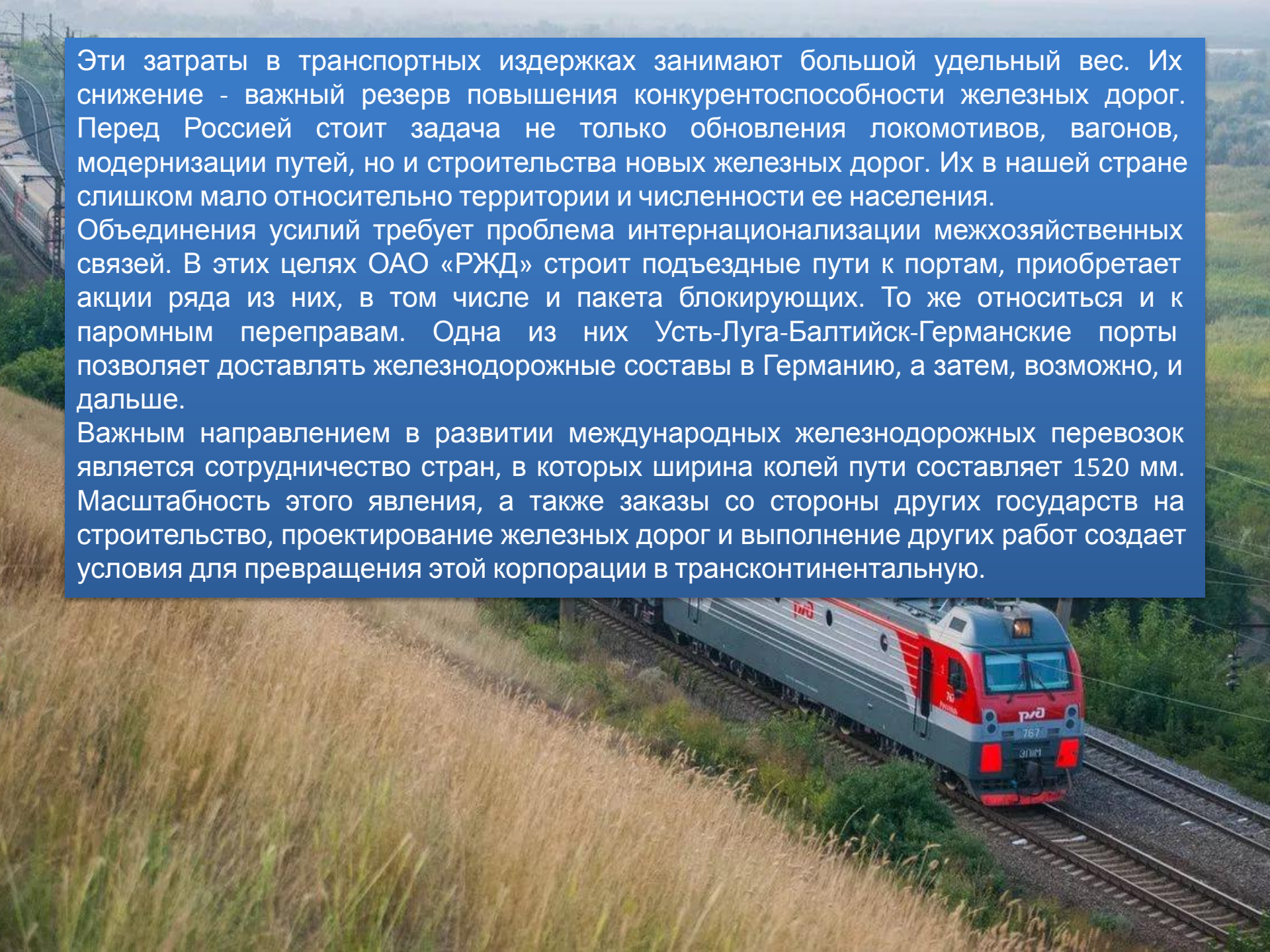
Закупку необходимо увеличить в несколько раз, поскольку ежегодная потребность в грузовых вагонах составляет 75-80 тысяч. Требуются крупные инвестиции, ив усилении пути и его капитальный ремонт, а также в строительство на ряде направлений вторых путей, подъездов к терминалам и портам. Состояние пути сдерживает на ряде направлений скорость движения не только пассажирских, но и грузовых поездов. Средняя скорость движения грузовых поездов в России приближается к 80 км/час, тогда как во многих других странах она превышает 100 км/час, и, кроме того, они переходят на высокоскоростную систему движения пассажирских поездов.

Решают эту проблему и Российские железные дороги. Нужны локомотивы и вагоны, имеющие не только более высокую грузоподъемность, скорость, но и экономичные по потреблению электроэнергии и дизельного топлива.

Эти затраты в транспортных издержках занимают большой удельный вес. Их снижение - важный резерв повышения конкурентоспособности железных дорог. Перед Россией стоит задача не только обновления локомотивов, вагонов, модернизации путей, но и строительства новых железных дорог. Их в нашей стране слишком мало относительно территории и численности ее населения.

Объединения усилий требует проблема интернационализации межхозяйственных связей. В этих целях ОАО «РЖД» строит подъездные пути к портам, приобретает акции ряда из них, в том числе и пакета блокирующих. То же относится и к паромным переправам. Одна из них Усть-Луга-Балтийск-Германские порты позволяет доставлять железнодорожные составы в Германию, а затем, возможно, и дальше.

Важным направлением в развитии международных железнодорожных перевозок является сотрудничество стран, в которых ширина колеи пути составляет 1520 мм. Масштабность этого явления, а также заказы со стороны других государств на строительство, проектирование железных дорог и выполнение других работ создает условия для превращения этой корпорации в трансконтинентальную.





Спасибо за внимание