

АНАЛИЗ ВЫЗОВОВ И УГРОЗ ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ПОЗИЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Большая часть показателей оценки состояния экономической безопасности из 40 ключевых зависит от результатов деятельности и эффективности управления транспортным комплексом Российской Федерации. В то же время транспорт испытывает существенные трудности из-за прямой зависимости от состояния экономики и возможностей ее развития, а также структурных отраслевых проблем. Среди особо значимых угроз устойчивому развитию транспортного комплекса (опасность которых подтверждается положениями Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) следует выделить следующие [1].

1 Недостаточное финансирование, дефицит и климатическую уязвимость транспортной инфраструктуры. В настоящее время сохраняется хроническое отставание в уровне обеспеченности транспортной сетью территорий развитых стран. Уровень покрытия территории Российской Федерации сетью автомобильных дорог с учетом географических особенностей в 2–4 раза ниже нормы.

2 Проблемы развития пассажирских перевозок. Транспортная подвижность населения продолжает отставать в 2–4 раза от уровня развитых стран, что также не способствует развитию внутреннего туризма. Также наблюдается высокая неоднородность транспортной подвижности в дальнем сообщении, так как более 70 % всех поездок приходится на 30 % населения, проживающих в 20 крупнейших агломерациях, а за их пределами транспортная подвижность на 40 % ниже, крайне низкая транспортная подвижность жителей Дальнего Востока. В данном случае неравномерное развитие территорий страны также негативно влияет на неоднородность развития транспортной инфраструктуры, а также на неоднородность доступности транспорта для населения.

3 Проблемы развития грузовых перевозок. Низкая скорость, надежность и полнота услуг при транспортировке сырьевых грузов обуславливают значительные избыточные совокупные издержки, которые составляют около 750 млрд рублей в год дополнительных затрат на перевозку (включая транспортный риск и вредные выбросы) из-за недостаточного развития мультимодальных перевозок и несбалансированности структуры перевозок по видам транспорта. Недостаточный уровень контейнеризации перевозок в

стране также отражает недостатки развития логистических систем и взаимодействия различных видов транспорта [1].

4 Проблемы и ключевые инфраструктурные вызовы в части железнодорожного транспорта:

4.1 Недостаточный уровень развития железнодорожной инфраструктуры. Протяженность сети железных дорог сегодня, как и 30 лет назад, составляет 87 тыс. км. Конечно, сеть за эти годы качественно менялась: была создана современная система связи, проводилась электрификация отдельных участков. Имела место ликвидация малодеятельных линий, достраивались отдельные критически важные небольшие участки и искусственные сооружения. Десятилетиями ждут реализации крупные проекты строительства новых железнодорожных линий (Севсиб, Белкомур, ВСМ-1, ВСМ-2). Сложно назвать полностью проработанным и механизм возврата вложенных средств.

4.2 Неурегулированность взаимодействия участников перевозочного процесса. В настоящее время грузовую перевозку осуществляет владелец инфраструктуры, перевозчик (как правило, эти функции совмещены в ОАО «РЖД»), операторская компания, предоставляющая вагоны. Сюда могут добавляться экспедиторы и другие экономические субъекты.

Первым элементом дисбаланса их взаимодействия является цена перевозки. ОАО «РЖД» работает по тарифам, устанавливаемыми государством и индексируемых, как правило, раз в год. Другие участники рынка устанавливают цену на рыночной основе. При этом бывают ситуации разнонаправленной динамики цен, когда РЖД в целях стимулирования спроса не индексирует тарифы, и операторы сразу же повышают свои ставки, сводя результативность этой меры к нулю, или РЖД индексирует тарифы в условиях рецессии и снижения ставок операторов.

Другой проблемой является недостаточная юридическая проработанность вопросов взаимодействия участников перевозочного процесса. В частности, в действующем Уставе лишь трижды упоминается такой субъект рынка, как оператор подвижного состава (дано определение, отмечена обязательность выполнения устава и предоставления вагонов для нужд Вооруженных сил).

4.3 Низкий уровень качества предоставляемых транспортных услуг. По данным общероссийского проекта «Индекс качества», в IV квартале 2022 г. уровень качества составил 56 баллов из 100 возможных. Результатом является значительный объем непроизводительной работы транспортных организаций, повышенный расход всех видов ресурсов, снижение эффективности товародвижения в национальной экономике.

Таким образом, наличие множества вызовов, угроз транспортному комплексу, нерешенных проблем может создавать препятствия развитию отдельных отраслей и экономики в целом, что подтверждает и актуализирует задачу более активного и эффективного развития транспортного комплекса страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства Российской Федерации 27 нояб. 2021 г., № 3363-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mintrans.gov.ru/file/473193>. – Дата доступа : 07.04.2023.

Yu. SOKOLOV, O. KORISHEVA
Russian University of Transport (MIIT), Moscow

ANALYSIS OF CHALLENGES AND THREATS TO THE TRANSPORT COMPLEX OF THE RUSSIAN FEDERATION FROM THE PERSPECTIVE OF ECONOMIC SECURITY

УДК 336:656.2

C. M. СУЛТАНОВА
Ташкентский государственный транспортный университет, Узбекистан

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ УЗБЕКИСТАНА

Государственно-частное партнерство в железнодорожной отрасли весьма развито за рубежом в таких странах, как США, Испания, Италия, Мексика, Бразилия, и показало свою эффективность.

Проведенные исследования показали, что многие предприятия с государственной собственностью в различных отраслях и сфере услуг не всегда эффективно используют имеющиеся ресурсы [1].

Железнодорожная компания АО «Узбекские железные дороги» более 30 лет функционирует на рынке предоставления услуг по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, постоянно реализует весьма значительные по финансовой стоимости и содержанию инвестиционные программы в основном в виде долгосрочных капитальных вложений [2].

Сдерживающими факторами инвестиционной привлекательности железнодорожной отрасли Узбекистана являются в настоящее время: длительный срок окупаемости инвестиционных проектов, высокая материалоемкость, значительные риски капитальных вложений. Исходя из актуальности этих задач, перед железнодорожной компанией в рамках Государственно-частного партнерства поставлены задачи повышения его конкурентоспособности, привлечения иностранных инвесторов, повышения гибкости в регулировании железнодорожных тарифов и повышения прозрачности всего перевозочного процесса. На рисунке 1 представлена структура финансовых средств АО «Уз-