

Даниленков Кирилл Сергеевич
магистрант, Иркутский государственный университет путей сообщения,
Полтаруха Евгения Эдуардовна
магистрант, Иркутский государственный университет путей сообщения,
г.Иркутск, Российская Федерация
kiro.satt@yandex.ru

Яковлева Нина Валерьевна
доцент к.э.н., Иркутский государственный университет путей сообщения,
г.Иркутск, Российская Федерация

**РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ОАО "РЖД" В
ЭКОНОМИКЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
THE ROLE OF INFRASTRUCTURE PROJECTS OF JSC RUSSIAN
RAILWAYS IN THE ECONOMY OF THE IRKUTSK REGION**

Аннотация. Статья посвящена оценке влияния развития реализации приоритетных инфраструктурных проектов на примере Иркутской области. Проведен анализ влияния развития инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» на пропускную способность Восточного полигона, а также рассмотрено экономическое влияние реализации ряда инфраструктурных проектов на консолидированный бюджет Иркутской области. По результатам исследования приведен ряд факторов, исследование которых могло бы способствовать ускорению реализации ряда инфраструктурных проектов в регионе.

Ключевые слова: ОАО «РЖД», модернизация инфраструктуры, БАМ, Восточный полигон, пропускная способность, налоговые поступления.

Annotation. The article is devoted to assessing the development impact of the implementation of priority infrastructure projects using the example of the Irkutsk region. An analysis of the impact of the development of infrastructure projects of JSC Russian Railways on the throughput of the Eastern range was carried out, and the economic impact of the implementation of a number of infrastructure projects on the consolidated budget of the Irkutsk region was also considered. Based on the results of the study, a number of factors were voiced, consideration of which could help accelerate the implementation of a number of infrastructure projects in the region.

Key words: JSC Russian Railways, infrastructure modernization, BAM, Eastern training ground, throughput, tax revenues.

Введение

Актуальность данной темы состоит в том, что российская экономика, под влиянием ряда внешних санкционных факторов, нуждается в проработке мер, направленных на стабилизацию внутриэкономической ситуации в стране, а также выстраиванию новых альтернатив, способных частично компенсировать экономический ущерб, от действия санкций. Необходимо понять, с помощью каких мероприятий возможно перестроить экономический уклад страны, для переориентации на другие рынки сбыта, реализация каких проектов может модернизировать отечественную инфраструктуру и позволит нашей стране успешнее справляться с неблагоприятной конъюнктурой.

Основная часть

Для написания статьи была проанализирована «Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года», рассмотрены современные экономические тенденции в России.

Российская экономика в результате введенных против нее экономических ограничений в начале 2022 года, столкнулась с рядом вызовов, а также необходимостью пересмотра устоявшихся бизнес-моделей, преимущественно ориентированных на страны Евросоюза.

Создававшаяся десятилетиями логистика, главной целью которой было укрепление социально-экономических отношений со странами запада, перестала отвечать требованиям современной политической повестки нашей страны.

Санкции и односторонние отказы от выполнения взятых на себя обязательств западных партнеров, создали ситуацию, при которой значительная часть перевозимых грузов, а в частности, железнодорожным транспортом, оказалась не востребована в тех объемах, которые шли ранее по устоявшимся логистическим маршрутам. С другой стороны поставки жизненно необходимых грузов, приходившихся на морские перевозки, в порты Санкт-Петербурга и Мурманска, а также прилегающих портов региона снизились, что в какой-то момент привело к транспортному коллапсу, угрожавшему привычному образу жизни обычных граждан. [1]

Грузопотоки стали разворачиваться и перестраиваться, преимущественно на восток, где оставались доступные рынки сбыта. Сложилась ситуация межотраслевой конкуренции, при которой экспорт, который раньше перевозился на северо-запад, начал конкурировать с углем и иными сырьевыми товарами, за инфраструктуру Восточного полигона ОАО «РЖД» – БАМа и Транссиба. К этой ситуации прибавилась необходимость обслуживания возросших грузоперевозок из портов Дальнего Востока, в которые пошли контейнеры с импортом, поставку которых европейские партнеры приостановили в следствии санкционных ограничений.

Все эти факторы, вызывают необходимость кратчайшего пересмотра структуры перевозимых грузов, тарифного регулирования и ускоренной реализации всех инфраструктурных проектов, которые смогут увеличить пропускную способность российских железных дорог и снять проблему затоваривания грузов.

В Иркутской области, как в одном из самых значимых перевалочных пунктов российских железных дорог, в том числе Восточного полигона, где берет свое начало БАМ и проходит часть Транссибирской железной дороги, переориентация на восток является ключевым фактором не только в жизни самого региона, но и всей страны в целом.

На территории области находится более 100 железнодорожных станций, а эксплуатационная длина железнодорожных путей составляет около 2506 километров, что составляет около 2,9% протяженности российских путей сообщения, или 17,7 % от длины Восточного полигона. [6]

Пропускная способность Восточного полигона и модернизация всей входящий в него инфраструктуры становится приоритетной задачей для нашей страны. В таблице 1 представлена общая динамика изменения пропускной способности.

Таблица1 – Пропускная способность Восточного полигона за 2021-2022 года и плановые значения на 2023-2024 год. [8.11]

Год	2021 (факт)	2022 (факт)	2023 (план)	2024 (план)
Провозная способность в млн. тонн	144	158	173	180
Темп прироста в %	100	109,72	109,49	104,05

Как видно из данных таблицы 1, государство планомерно стремится к расширению пропускной способности Восточного полигона и ведет целенаправленную политику по повышению грузооборота на данном участке железных дорог. Пропускная способность увеличивается не только благодаря количественному увеличению железнодорожных путей, а достигается комплексными мерами, в том числе улучшением всей прилегающей инфраструктуры, автоматизацией процессов, модернизацией парка локомотивов, совершенствования технологий организации движения и уменьшения интервалов следования поездов и т.д.

В общей сложности на модернизацию ВСЖД в 2023 году, часть путей которой приходится и на Иркутскую область было направлено более 43 млрд. рублей. В планах проекты по реконструкции станций, запуску 19 объектов энергоснабжения, строительству новых разъездов и иных объектов, что конечно же не является пределом, ведь намеченные планы в разы глобальнее и требуют существенных дальнейших проработок и финансовых вложений. [9]

На конец 2023 года на этапе завершения находится реконструкция станции Тайшет, которая является стратегическим железнодорожным узлом Восточного полигона, находящаяся на пересечении четырёх направлений Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Станция принимает и отправляет поезда в направлении Красноярска, Абакана, Иркутска и Северобайкальска. Дальнейшие этапы модернизации продлятся до 2025 года и будут включать в себя реконструкцию парков отправления и прибытия, что в будущем ускорит формирование новых составов для дальнейшей отправки до мест назначения. [2]

Также производятся работы по реконструкции станции Большой Луг, что позволит формировать сдвоенные поезда и составы повышенной массы в пределах одной станции и в условиях растущих объёмов грузовых перевозок увеличить пропускную способность одного из самых сложных горно-перевальных участков Транссибирской магистрали, работы на которой продлятся до конца 2024 года. [3]

Приведенные примеры лишь малый перечень того, что планируется осуществлять на территории Иркутской области. Сам же процесс модернизации Восточного полигона и всей инфраструктуры ОАО «РЖД» будет развиваться и в ближайшие годы, что сформулировано в «Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года».

Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.

Отдельное же внимание в стратегии уделяется Сибири. Наибольший рост грузопотоков ожидается на Байкало-Амурской магистрали, особенно на подходах к портам Хабаровского края (Ванино, Советская Гавань), где в настоящее время объемы перевозимых грузов в сторону портов не превышают 7 млн. тонно-км/км, к 2030 году они могут возрасти в 7-10 раз. Такой значительный рост будет связан в основном с разработкой новых месторождений угля и руды в Республике Саха (Якутия) и в других субъектах Российской Федерации Дальневосточного региона, намечаемым строительством терминалов в портах Ванино и Советская Гавань для экспорта грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также со специализацией Транссибирской железнодорожной магистрали на контейнерных и пассажирских перевозках. [7]

Данные стратегии говорят о далеко идущих планах, как для страны в целом, так и для отдельных субъектов федерации, через которые проходит железнодорожное сообщение. Для Иркутской области это означает, что на ее территории в ближайшие годы из других регионов будут привлекаться трудовые ресурсы для осуществления больших строительных проектов, относящихся к модернизации и расширению инфраструктуры, что в свою очередь будет создавать положительный мультипликативный эффект на территории региона. Увеличатся закупки строительных материалов у местных производителей, будет повышаться уровень жизни граждан, путем ускорения доставок грузов, снижением времени пассажироперевозок, увеличится собираемость налогов и сборов в бюджет.

Для оценки влияния деятельности холдинга ОАО «РЖД» на доходы Иркутской области, обратимся к таблице 2.

Таблица 2 – Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджет Иркутской области по годам в млрд. рублей. [5]

Год	2020	2021	2022
Консолидированный бюджет ИО	207,7	253,06	276,6
Поступление налогов и страховых взносов ОАО «РЖД» в бюджет Иркутской области	18,7	19,7	18,4
Доля от доходов бюджета, в %	9	7,78	6,65

Из таблицы 2 видно, как с годами в номинальном выражении увеличивалось поступления от структурных подразделений ОАО «РЖД». За рассматриваемый период доходы в консолидированный бюджет Иркутской области составляли в среднем 7,8 % от всего консолидированного бюджета региона.

Данные свидетельствуют о том, что взаимовыгодное сотрудничество между Правительством Иркутской области и холдингом ОАО «РЖД» ведет к увеличению их общего благосостояния. Иркутская область получает долгосрочный положительный эффект от модернизации инфраструктуры, увеличения занятости граждан и снижение показателей безработицы, увеличение налоговых поступлений в бюджет, в основном от налога на прибыль организации и имущественного налога, и созданию новых рабочих мест, тогда как ОАО «РЖД» получает увеличение своей операционной прибыли, снижение различного рода издержек и в конечном итоге повышением совокупной рентабельности своего холдинга.

Также в обозримом будущем может потребоваться необходимость кооперации правительства региона, министерства финансов и ряда других министерств и ведомств с одной стороны, и ОАО «РЖД» с другой в рамках

возможного рассмотрения проекта Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. По поручению президента Российской Федерации предусматривается рассмотрение этого вопроса до 1 марта 2024 года. В связи с переориентацией на восток, создание новой железнодорожной магистрали поможет разгрузить Транссиб и создаст новые точки роста для регионов, что может дать импульс для ряда смежных проектов и развития территорий реализации проекта, который частично будет проходить через территорию Иркутской области. Подобного рода инициатива будет предусматривать необходимость комплексного взаимодействия всех сторон, разработку программ льготного финансирования, налоговых послаблений, подготовки кадров для реализации будущих проектов. [4]

Заключение

Таким образом в ближайшие годы при эффективном взаимодействии финансовых органов области и холдинга ОАО «РЖД» будут достигаться поставленные цели и реализовываться амбициозные проекты, непосредственно влияющие на региональный бюджет и общее благосостояние взаимодействующих сторон, что в конечном итоге ведет к главной цели – увеличению совокупного благосостояния граждан.

Библиографический список

1. Агентство экономической информации «Прайм». Проблемы РЖД с вывозом контейнеров из ДФО. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: URL: <https://1prime.ru/transport/20221212/839139602.html?ysclid=lmn0n45258774775549>
2. Информационный портал Гудок.ру. «Окно» возможностей Тайшет. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1634297&archive=2023.05.03>
3. Информационный портал Гудок.ру. Реконструкция станции Большой Луг. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.gudok.ru/news/press/?ID=1620276>
4. Информационный портал Гудок.ру. Северо-Сибирская магистраль, коридоры через Монголию в Китай. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.gudok.ru/content/analitika/infrastructure/1649680/>
5. Информационный портал ИркутскМедия.ру. ВСЖД и ее страховые и налоговые отчисления. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://irkutskmedia.ru/news/1444003/>
6. Официальный сайт Иркпедия.ру. Железнодорожный транспорт Иркутской области. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: URL: http://irkipedia.ru/content/zheleznodorozhnyy_transport_irkutskoy_oblasti?ysclid=lmn306pmc518716883

7. Официальный сайт министерства транспорта Российской Федерации. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010?ysclid=lngyurelq0742589317>
8. Официальный сайт министерства финансов Иркутской области. Сведения об исполнении областного, консолидированного бюджета Иркутской области по годам. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: https://openbudget.irkobl.ru/ispolnenie-budgeta/analiticheskie-dannye/section.php?IBLOCK_ID=26&SECTION_ID=8554
9. Официальный сайт ОАО «РЖД». В развитие БАМа в границах ВСЖД в 2023 году вложат более 43 млрд рублей. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=208753&ysclid=lngykm8qnb530270313>
10. Официальный сайт ОАО «РЖД». Восточный полигон – Транссиб и БАМ, общая характеристика. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19716&ysclid=ln6z7ujtta380787838>
11. Официальный сайт ОАО «РЖД». РЖД скорректировала программу модернизации БАМа и Транссиба. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=210583&ysclid=ln71clzokf552630878>