

Докладчик  
студент группы РОВХ-211  
Малявкин Николай

## АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

В настоящее время железнодорожные предприятия можно разделить на три группы:

1) холдинг ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД», далее – РЖД), который включает 16 железных дорог, 57 филиалов с различным профилем деятельности, 11 иностранных представительств, более 80 дочерних компаний (доля от 50 %, а также по иным основаниям), 50 зависимых компаний (доля от 20 % до 50 %).

Следует отметить, что общества, которые входят в холдинг, оказывают различное влияние на инновационное развитие холдинга;

2) независимые или условно независимые от РЖД операторы: это компании, которые имеют собственную инфраструктуру (подъездные пути, оборудования сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи и др.), а также парк вагонов. Среди крупных компаний можно отметить ОАО «Норильскую горную компанию», ОАО «Ямальскую железнодорожную компанию», ООО «Газпромтранс»;

3) частные (независимые) операторы, которые владеют только подвижным составом и в своей деятельности используют инфраструктуру РЖД (ряд компаний также пользуются услугами локомотивной тяги, предоставляемыми РЖД): «Независимая транспортная компания», «Дальневосточная транспортная группа» (ДВТГ), группа Globaltrans (в состав которой входят «Новая перевозочная компания» и «БалтТрансСервис»). Основным оператором в системе инновационной деятельности на железнодорожном транспорте в России ввиду монополистического характера отрасли является РЖД.

ОАО «РЖД» эксплуатирует подавляющее большинство железнодорожных магистралей в России. На балансе ОАО «РЖД» находятся участки железных дорог общей протяжённостью 85,2 тыс.км со станциями и вокзалами, депо и диспетчерскими системами. По протяжённости электрифицированных магистралей (43 тыс. км) Россия занимает первое место в мире. По состоянию на конец 2019 года компания не присутствует в 5 субъектах России — на Крайнем Севере, в Туве, в Магаданской области, на Чукотке и Камчатке. Всего на сети РЖД 32 крупнейших сортировочных станций.

Грузооборот железнодорожного транспорта в 2018 г. достиг 2493 млрд. т/км, а грузооборот за январь-сентябрь 2019 г. составил 1928,4 млрд т/км. Железнодорожный транспорт продолжает увеличивать свою долю на рынке транспортных услуг: если в 2018 г. эта доля составляла 45,1 %, то по итогам 2019 г. - она выросла до 45,5 %. Доля в общем пассажирообороте транспортной системы России 26,4 %. В 2019 году ОАО «РЖД» перевезло свыше 1 млрд пассажиров и 1,2 млрд тонн грузов. Чистая прибыль РЖД за 2019 год выросла с 10,3 млрд до 139,7 млрд руб., то есть в 14 раз. Причина состоит в росте тарифов и объёмов грузовых и пассажирских перевозок.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социальноэкономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, укрепление единства пространства, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, повышения ресурсной независимости и глобальной конкурентоспособности России.

Среди технологий, необходимых для инновационного развития железнодорожного транспорта, особое место отводится Стратегии развития железнодорожного транспорта в

Российской Федерации до 2030 года. В Стратегии описаны направления инновационного развития предприятий железнодорожного транспорта, которые в основном осуществляет холдинг РЖД. Часть задач, представленных к реализации, выполнена, определенные результаты достигнуты: – существенно сократился за последние годы парк старых вагонов и, соответственно, снизился объем ремонта. Так, средний возраст грузовых вагонов за последние 2 года уменьшился с 14,5 до 12,8 лет. В то же время выросло производство вагонов новой конструкции, включая инновационные; – реализован проект высокоскоростного электропоезда «Сапсан»;

– технические системы последнего поколения, предназначенные для высокоскоростных магистралей, оказываются востребованными и на обычных железнодорожных линиях, повышая их безопасность и конкурентоспособность; – налажено серийное производство российских пассажирских электропоездов серии ЭП2К. Электропоезд способен водить скоростные пассажирские поезда в составе 24 вагонов, что на 10 вагонов больше его предшественника; – начата разработка двухсистемного пассажирского электропоезда ЭП20, который станет базовой моделью унифицированной платформы электропоездов нового поколения. Срок службы электропоезда увеличен до 40 лет, на 7 лет больше, чем все существующие серии локомотивов; – освоено производство нового грузового электропоезда 2ЭС6.

Построены первые в стране два опытных полувагона для перевозки угля с осевой нагрузкой 27 тс и грузоподъемностью 83 тонны; – совместная разработка ОАО «РЖД» и компании «Татравагонка» (Словакия) платформы сочлененного типа. Эксплуатация новых платформ позволит повысить эффективность контейнерных перевозок. Преимущество сочлененной платформы в первую очередь в возможности погрузки двух 45–футовых контейнеров – до сих пор таких платформ ни в России, ни в СНГ не выпускалось. Кроме того, ее применение позволит снизить эксплуатационные расходы: сократится объем технического обслуживания за счет уменьшения количества тележек и автосцепок в поезде.

Также среди достигнутых целей можно отметить: в РЖД создана система инновационного менеджмента, который обеспечивает полный цикл внедрения инновационных проектов, корпоративная система реализации инновационной деятельностью, разработана и действует общая техническая политика.

Несмотря на активную программную инновационную деятельность РЖД, до сих пор существуют факторы, которые сдерживают достижение поставленных целей в области инновационного развития отрасли:

– на данный момент вагоноремонтные предприятия недостаточно укомплектованы оборотным запасом современных узлов и комплектующих для ремонта вагонов новой конструкции, включая инновационные; – также сегодня пока отсутствует широкая сеть сервисных депо, которые могут обслуживать инновационные вагоны; – стоимость инновационных полувагонов с начала прошлого года выросла на 20%, типовых полувагонов — на 25%. Помимо высокой фондоемкости при покупке подвижного состава и длительных сроков его окупаемости, также отмечается значительный рост стоимости его содержания и обслуживания; – несбалансированность тарифной системы приводит к ограничению конкуренции ОАО "РЖД" с другими видами транспорта; – одной из проблем функционирования высокоскоростного движения является пересечение автомобильного и железнодорожного транспорта в одном уровне. Для обеспечения безопасности на переездах используются и шлагбаумы, и сигнализация, и даже устройства заграждения УЗП. Однако наилучшим решением данной проблемы стал бы перевод железнодорожного и автомобильного движения на разные уровни, то есть замена переездов на тоннели и путепроводы; – другой серьезной проблемой являются многочисленные акты вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта на участке высокоскоростного движения. В

результате подобных действий наносится существенный материальный ущерб, подвергаются угрозе жизнь и здоровье пассажиров, работников железнодорожного транспорта; – низкие показатели экологической безопасности компании; – низкая реализация инновационного потенциала на уровне регионов.