

Научная статья

Original article

УДК 338.001.36

doi: 10.55186/2413046X_2023_8_12_640

**ОБЗОР ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО РЖД В
РАЗВИТИЕ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
OVERVIEW OF THE INVESTMENT ACTIVITY OF JSC RUSSIAN
RAILWAYS IN THE DEVELOPMENT OF THE GORKY RAILWAY**



Кузнецов Виктор Павлович, д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономики предприятия, ФГБОУ ВО Нижегородский государственный педагогический университет им. Козьмы Минина, E-mail: kuzneczov-vp@mail.ru

Приходько Ирина Анатольевна, аспирантка, ФГБОУ ВО Нижегородский государственный педагогический университет им. Козьмы Минина, E-mail: mallyar_irina@mail.ru

Денисов Евгений Юрьевич, к.э.н., доцент кафедры экономики предприятия, ФГБОУ ВО Нижегородский государственный педагогический университет им. Козьмы Минина, E-mail: eugen188@mail.ru

Цымбалов Сергей Дмитриевич, д.т.н., профессор кафедры экономики предприятия, ФГБОУ ВО Нижегородский государственный педагогический университет им. Козьмы Минина, E-mail: sergey.cymbalov@mail.ru

Kuznetsov Viktor Pavlovich, Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Enterprise Economics, Nizhny Novgorod State Pedagogical University. Kozma Minina, E-mail: kuzneczov-vp@mail.ru

Prikhodko Irina Anatolyevna, postgraduate student of the Nizhny Novgorod State Pedagogical University named after Kozma Minina, E-mail: mallyar_irina@mail.ru

Denisov Evgeny Yurievich, Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of Enterprise Economics, Nizhny Novgorod State Pedagogical University. Kozma Minina, E-mail: alenarom@list.ru

Tsymbalov Sergey Dmitrievich, Doctor of Technical Sciences, Professor of the Department of Enterprise Economics, Nizhny Novgorod State Pedagogical University. Kozma Minina, E-mail: sergey.cymbalov@mail.ru

Аннотация. В статье приведён обзор инвестиционной деятельности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в развитие Горьковской железной дороги (ГЖД). ОАО РЖД, одна из крупнейших транспортных компаний России, активно вкладывает значительные ресурсы в развитие своих железнодорожных магистралей для обеспечения бесперебойной и комфортной перевозки пассажиров и грузов по всей стране. Данный обзор основывается на детальных аналитических данных, предоставленных ОАО РЖД, и включает в себя важные финансовые показатели, достижения и стратегии компании в области инвестиций. Он также освещает роль и вклад ОАО РЖД в развитие ГЖД. Обзор инвестиционной деятельности ОАО РЖД в развитие ГЖД завершается оценкой влияния данных инвестиций на экономику региона и всей страны в целом. Подводятся итоги и делается вывод о том, что инвестиции ОАО РЖД в развитие ГЖД являются важным фактором для стабильного развития транспортной системы России и эффективного обеспечения транспортных потребностей населения и бизнеса.

Abstract. This text is an overview of the investment activities of JSC Russian Railways in the development of the Gorky Railway. JSC Russian Railways, one of the largest transport companies in Russia, is actively investing significant resources in the development of its railways to ensure uninterrupted and comfortable transportation of passengers and cargo throughout the country. This review is based on detailed analytical data provided by Russian Railways, and includes

important financial indicators, achievements and strategies of the company in the field of investments. He also highlights the role and contribution of Russian Railways in the development of the Gorky Railway. The review of the investment activity of JSC Russian Railways in the development of the Gorky Railway concludes with an assessment of the impact of these investments on the economy of the region and the whole country as a whole. The results are summarized and it is concluded that the investments of Russian Railways in the development of the Gorky Railway are an important factor for the stable development of the transport system of Russia and the effective provision of transport needs of the population and business.

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, Горьковская железная дорога (ГЖД), прибыль, финансовый результат, перспективы развития, инвестиционная программа, проекты, долгосрочные перспективы, ОАО «РЖД», грузо-пассажиропоток

Keywords: investment activity, Gorky Railway (GR), profit, financial result, development prospects, investment program, projects, long-term prospects, JSC "Russian Railways", cargo and passenger traffic

Инвестиционная деятельность в отраслевые объекты – это вклад денежных средств и материальных ценностей для получения практически значимых действий, прибыли или социально-выгодных действий. Инвестиции в развитие ГЖД очень важны для развития региона в целом [1, с.152]. С исторически значимых времен ветка ГЖД была очень важна для всего купечества, что развивало Нижегородский регион. Теперь ее значение не претерпело изменений, но научно-технический прогресс позволяет развивать перспективные направления, увеличивать грузо-пассажиропоток, улучшать и модернизировать пропускные системы, электронные системы продажи билетов и т.д. Анализ инвестиционной деятельности позволит оценить вклад в развитие ГЖД, определить перспективные направления для получения экономической выгоды, рассмотреть куда будут направленные

будущие денежные потоки, и понять, какие направления для дальнейших инвестиций более привлекательны. Для проведения анализа использованы статистические и динамические методы.

При написании статьи использованы труды таких авторов, как Габидуллина Г.З. с авторефератом к диссертации «Модельно-методический инструментарий обоснования социально-ориентированных инвестиционных решений на предприятиях энергетики, также учебное пособие Лахметкина Н.И. Инвестиционная стратегия предприятия, также автореферат диссертации Николенко, Е. Б. Организационно-экономический механизм инвестиционного обеспечения НИОКР и другие источники литературы.

Инвестиционная деятельность ОАО РЖД направлена на множество отраслей. Одной из проблем медленных темпов развития ГЖД выступает финансирование не в тех объемах, которые необходимы. Предложить какое-либо решение данной проблемы практически невозможно, но можно провести ретроспективный анализ инвестиционной деятельности за последние несколько лет и предположить, на что в дальнейшем будет направлено финансирование [2, с.11].

С 19.03.2019 года была разработана «Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года», (постановлением Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466-р).

В Долгосрочной программе развития, среди всего остального разработана программа инвестиций РЖД на 2019-2024 гг., которая имеется в 2 вариациях - базовой и оптимистическом [6].

Общий объем инвестиционной программы по базовому варианту составляет 8,7 трлн. руб, (точная сумма - 8 658 149,8 млн руб.). Оптимистический же вариант содержит сумму - 9,8 трлн руб. Ниже приведены цифры и графики по базовому варианту [7].

Основные статьи инвестиционной программы, а также расходы отражены на рисунке 1.

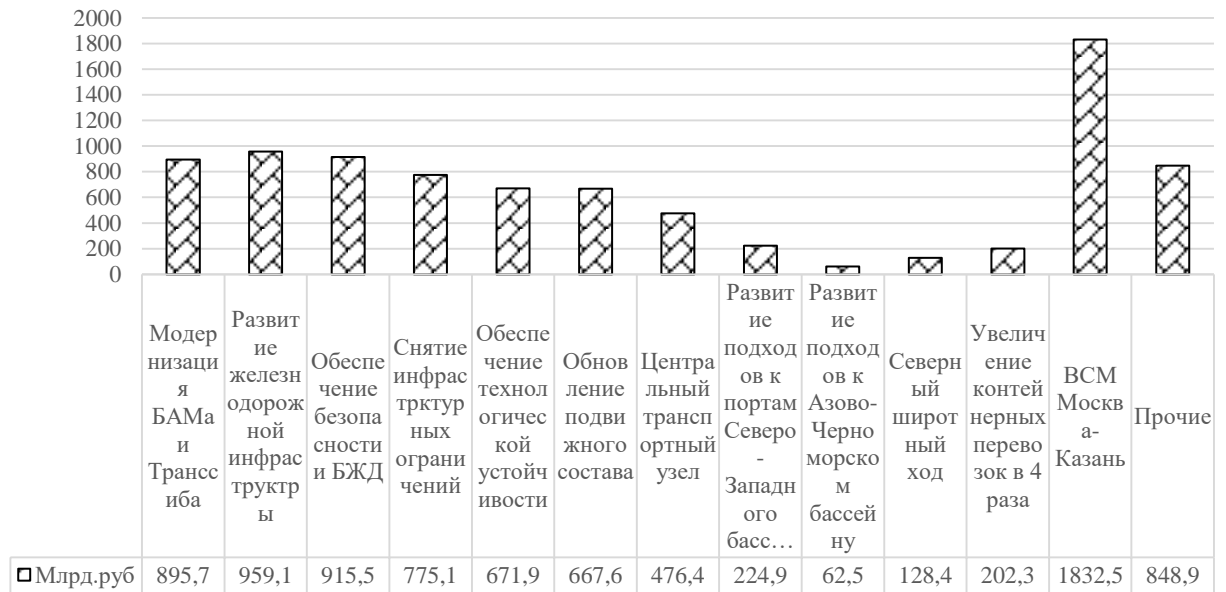


Рисунок 1 - Основные статьи инвестиционной программы

С самой большой статьёй расходов ВСМ Москва-Казань (1832,5 млрд. руб.) пока ничего не известно, эту статью несколько раз отклоняли, но из инвестиционной программы её не убрали, а выделили дополнительные средства. Для большей наглядности на рисунке 2 приведена Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года в процентах.

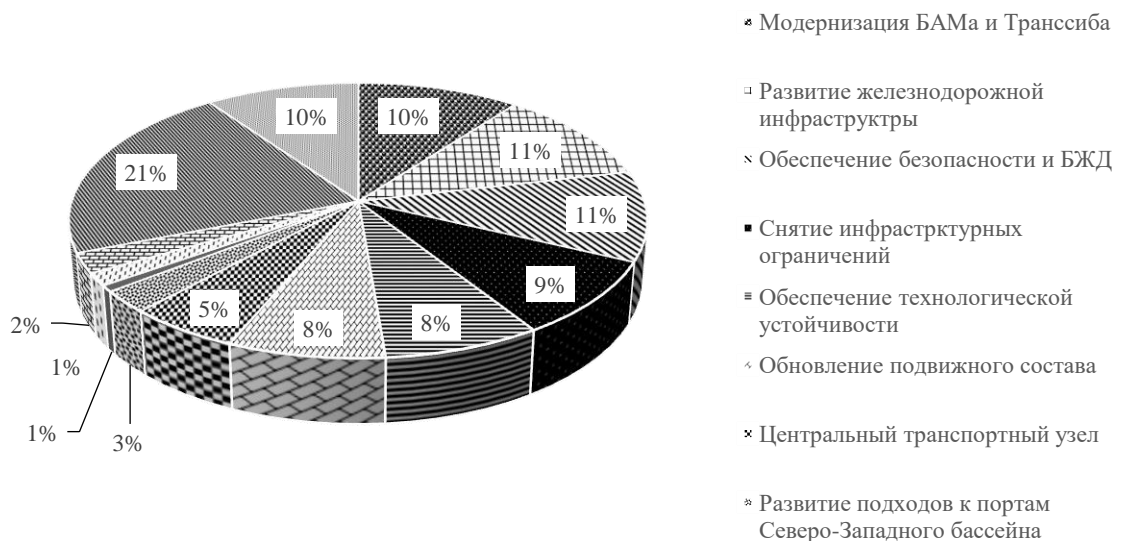


Рисунок 2 - Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года в процентах

Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года можно разделить на три проекта:

I. Проекты РЖД, связанные с выполнением поручений Президента РФ и Правительства РФ.

II. Собственные проекты РЖД.

III. Проекты, реализуемые сторонними инвесторами.

Почти 15% инвестиций относятся на проекты РЖД, связанные с выполнением поручений Президента РФ и Правительства РФ, 38% - на свои проекты РЖД и 46% - на проекты, которые оплачиваются сторонними инвесторами.

Ко второму проекту относится и финансирование ГЖД. Проблемы недофинансирования связаны с первым этапом, поскольку основной поток средств идет на проекты, которые оплачиваются сторонними инвесторами, а проекты ГЖД оплачивает все-таки ОАО РЖД.

Концепция совершенствования ГЖД тесно связана со стратегией функционирования железной дороги в целом по всей Российской Федерации до 2030 года. Предусмотрены два витка концепции совершенствования железнодорожного транспорта: первый виток концепции 2008-2015 годы (инновационный), нацелен основным образом на совершенствование существующих положений (увеличение пропускной способности и проектирование новых путей), полную ротацию устаревшей техники и в основной массе - это подвижной состав. На следующем витке - 2016-2030 годы (периоде динамического разрастания сети), предполагается финансировать возведение будущих и усовершенствование новых железнодорожных линий, а также окончательное изменение элементов подвижного состава [6].

Этапы стратегии развития ГЖД

Стратегическое развитие ГЖД определяется тесной взаимосвязью транспорта и экономики, а также прогнозируемым объемом грузовых и пассажирских потоков на протяжении дороги.

При оптимистичном сценарии, связанном с энерго-сырьевым направлением, необходимо обеспечить годовой рост объемов грузовых перевозок не менее чем на 6%, а также минимальный прирост пассажирооборота на уровне 2%. В рамках гарантированного сценария, предполагающего инерционное развитие, ожидается увеличение грузооборота на 12,3% по сравнению с 2016 годом к 2020 году, а пассажирооборот увеличится на 2,4%. Специфика грузопотока заключается в том, что более 75% будут составлять топливно-энергетические, металлургические и строительные грузы.

На первом этапе с 2017 по 2021 год одновременно планировалось, а в последствии и выполнилось усовершенствование дорожных эксплуатационных показателей, а именно, средний показатель по весу поезда, оборот рабочего вагона, участковая скорость и производительность локомотива. Согласно принципу формирования инвестиционной программы ОАО «РЖД», компания включала в программу развития дороги ряд комплексных проектов, предлагаемых к реализации в период с 2008 по 2015 годы. Один из этих проектов включает организацию скоростного движения на участке Нижний Новгород-Петушки и развитие транспортного коридора «Кузбасс-Северо-Запад», что помогло бы улучшить грузопоток. Также в анализируемый период, на первом этапе получило развитие система технического обслуживания и ремонта подвижного состава и путевой техники, более 2000 вагонов было модернизировано и обновлено, эти же изменения коснулись и железнодорожного полотна [7].

Пригородные вокзалы также получили свою долю модернизации. Начиная от электронных касс и заканчивая внешним видом. Так Московский вокзал в Нижнем Новгороде был отремонтирован на 18 млрд. рублей, что благоприятно отразилось на внешнем виде, пропускной способности и электронных обновлениях. Развитие предприятий по производству материалов верхнего строения пути (МВСП) является одним из ключевых аспектов современной инфраструктуры. В современном мире, где развитие

транспорта играет важную роль в экономике и социальной сфере, необходимо гарантировать надежность и безопасность железнодорожных путей. В этом контексте МВСП становится неотъемлемой частью инфраструктуры, обеспечивающей плавное движение поездов.

Однако, чтобы эффективно развивать предприятия по производству МВСП, необходимо уделить должное внимание снижению затрат на топливно-энергетические ресурсы. В настоящее время, в свете увеличивающихся цен на энергию и постоянного изменения климатических условий, экономия топливно-энергетических ресурсов становится особенно актуальной задачей.

В этой связи, внедрение автоматизированных систем управления топливно-энергетическими ресурсами (АСУ ТЭР) на предприятиях, специализирующихся на производстве МВСП, играет решающую роль. АСУ ТЭР позволяет эффективно контролировать и регулировать расход энергоресурсов на всех этапах производства материалов верхнего строения пути. Это ведет не только к снижению затрат, но и к оптимизации процессов, увеличению производительности и снижению негативного влияния на окружающую среду [8, с.99].

Благодаря внедрению АСУ ТЭР, предприятия по производству МВСП могут значительно повысить свою конкурентоспособность, обеспечивая высокое качество продукции и снижение эксплуатационных расходов. Это в свою очередь содействует развитию железнодорожной отрасли в целом, способствуя улучшению качества транспортной инфраструктуры и повышению безопасности перевозок.

Таким образом, развитие предприятий по производству материалов верхнего строения пути и экономия топливно-энергетических ресурсов через внедрение АСУ ТЭР имеют важное значение для обеспечения эффективной и устойчивой инфраструктуры транспорта. Эти меры способствуют совершенствованию системы железнодорожных путей и создают условия для устойчивого развития экономики и общества в целом.

Второй этап развития ГЖД, запланированный на период с 2016 по 2030 год, предусматривает реализацию комплексных проектов. Помимо описанных ранее задач, на ГЖД планируется модернизация технических средств и технологических процессов железнодорожного транспорта, а также строительство высокоскоростных, технологических, социально значимых и грузообразующих линий [9, с.123].

Таким образом, можно сделать вывод, что динамика прогноза роста инвестиций в рамках среднесрочной инвестиционной программы на период до 2030 года показывает, что дальнейшее развитие ГЖД требует активного вложения финансовых средств. Основной упор сделан на обновление технических средств и их поддержание в исправном состоянии.

Для привлечения инвестиций на ГЖД необходимо подготовить технико-экономические обоснования проектов. В 2007 году ГЖД направила предложения в ОАО "РЖД" с целью включения своих проектов в разработанный ведущим отраслевым научно-исследовательским институтом "Гипротранстэи" проект "Основных направлений развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года". В рамках этого предложения планируется дополнение Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта на перспективу до 2015 и 2030 годов, а также перечня железнодорожных линий и потребных инвестиций на строительство и развитие инфраструктуры с 2008 по 2030 годы.

Среди предложенных проектов включены строительство дополнительных вторых и третьих главных путей на участках Лянгасово–Чепца (протяженностью 260 км), Горький–Арзамас (протяженностью 120 км) и Киров–Котлас (протяженностью 377 км), а также строительство развязок железнодорожных путей на станциях Канаш, Свияжск, Арзамас и Агрыз различных уровней для основных и рокадных направлений. Строительство железнодорожной линии на участках: Тумская–Рязань (100 км) как часть третьего кольца вокруг Москвы и

Ильино–Балахна–Линда (85 км) как объездной линии вокруг Нижнего Новгорода [6].

В рамках стратегической программы развития ГЖД на период до 2030 года, предусматривается электрификация следующих участков: Красный Узел–Арзамас (110 км), Пибаньшур–Ижевск (145 км), Свияжск–Цильна (160 км), Канаш–Красный Узел (240 км), Лянгасово–Сусоловка (325 км) и Агрыз–Биклянь (150 км). В основном, это направлено на развитие существующей инфраструктуры для повышения пропускной способности, перевозок и перерабатывающих возможностей.

Также, в рамках этой программы, привлекается внимание к следующим задачам: удлинение путей до 71 условной единицы на отдельных пунктах участков Чепца–Свеча и Красный Узел–Арзамас; модернизация ЖАТ (железнодорожная автоматика и телемеханика) на участке Котельнич–Свеча; реконструкция (удлинение путей парков) решающих сортировочных станций Лянгасово, Горький–Сортировочный, Юдино и Агрыз.

Главная задача в интенсификации перевозочного процесса будет решаться путем увеличения среднего веса поездов и организации регулярного движения поездов повышенного веса и длины. Оптимальными параметрами грузовых поездов повышенного веса и длины для главных ходов ГЖД являются поезда весом до 8000 тонн и длиной до 100 условных вагонов с электровозами серий ВЛ-80-с на 1,5-кратной тяге. Такие поезда должны составлять 20-25% графика грузовых поездов. Вместе с этим, для дальнейшего развития инфраструктуры Северного и Южного ходов дороги, потребуется увеличение длины приемо-отправочных путей станций в нечетном направлении до 1250 метров и в четном направлении до 1500 метров, а также снижение интервалов попутного следования. В этом случае, понадобятся более мощные локомотивы, а также внедрение устройств автоблокировки и микропроцессорной централизации на станциях. Необходимо также усиление инфраструктуры хозяйства электрификации и электроснабжения на межподстанционных зонах [7].

Инвестиции в ГЖД остаются важным элементом в программе финансирования ОАО «РЖД», поскольку данное направление является одним из наиважнейшим как для региона, так и для страны в целом.

Список источников

1. Аскинадзи, В.М. Инвестиции: учебник для бакалавров: для высших учебных заведений / В. М. Аскинадзи, В. Ф. Максимова. – Москва: Юрайт, 2016. – 422 с.
2. Габидуллина, Гульнара Зуфаровна - Модельно-методический инструментарий обоснования социально-ориентированных инвестиционных решений на предприятиях энергетики: автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.13 / Габидуллина Гульнара Зуфаровна; [Место защиты: Уфим. гос. авиац.-техн. ун-т]. - Уфа, 2013. - 23 с.
3. Коршунов В. В. Экономика организации. Учебник и практикуме. — М.: Юрайт. 2020. - 348 с.
4. Лахметкина Н.И. Инвестиционная стратегия предприятия: учебное пособие / Н.И. Лахметкина. - М.: КНОРУС, 2006. - 184 с.
5. Николенко Евгений Борисович - Организационно-экономический механизм инвестиционного обеспечения НИОКР : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Николенко Евгений Борисович; [Место защиты: Башкир. акад. гос. службы и упр. при Президенте Республики Башкортостан]. - Уфа, 2012. - 26 с.
6. Официальный сайт «ЖелДорАкадемия» [электронный ресурс]. – режим доступа. – <https://rzda.ru/info/articles/gorkovskaya-zheleznaya-doroga/>
7. Официальный сайт Горьковской ЖД [электронный ресурс]. – режим доступа. – <https://gzd.rzd.ru/>
8. Терехова, Е. В. Правовое регулирование прямых и портфельных инвестиций: учебно-методическое пособие / Е. В. Терехова. - Москва: Русайнс, 2022. - 228 с.
9. Чараева, М.В. Реальные инвестиции: учебное пособие / М. В. Чараева. – Москва: Инфра-М, 2018. – 263 с.

10. Шапкин, А. С. Управление портфелем инвестиций ценных бумаг / А. С. Шапкин, В. А. Шапкин. – 6-е изд. – Москва: Дашков и К°, 2021. – 510 с.

References

1. Askinadzi, V.M. Investicii: uchebnik dlya bakalavrov: dlya vy`sshix uchebny`x zavedenij / V. M. Askinadzi, V. F. Maksimova. – Moskva: Yurajt, 2016. – 422 s.
2. Gabidullina, Gul`nara Zufarovna - Model`no-metodicheskij instrumentarij obosnovaniya social`no-orientirovanny`x investicionny`x reshenij na predpriyatiyax e`nergetiki: avtoreferat dis. ... kandidata e`konomicheskix nauk : 08.00.13 / Gabidullina Gul`nara Zufarovna; [Mesto zashhity`: Ufim. gos. aviacz.-texn. un-t]. - Ufa, 2013. - 23 s.
3. Korshunov V. V. E`konomika organizacii. Uchebnik i praktikume. — M.: Yurajt. 2020. - 348 s.
4. Laxmetkina N.I. Investicionnaya strategiya predpriyatiya: uchebnoe posobie / N.I. Laxmetkina. - M.: KNORUS, 2006. - 184 s.
5. Nikolenko Evgenij Borisovich - Organizacionno-e`konomicheskij mexanizm investicionnogo obespecheniya NIOKR : avtoreferat dis. ... kandidata e`konomicheskix nauk : 08.00.05 / Nikolenko Evgenij Borisovich; [Mesto zashhity`: Bashkir. akad. gos. sluzhby` i upr. pri Prezidente Respubliki Bashkortostan]. - Ufa, 2012. - 26 s.
6. Oficial`ny`j sajt «ZhelDorAkademiya» [e`lektronny`j resurs]. – rezhim dostupa. – <https://rzda.ru/info/articles/gorkovskaya-zheleznaya-doroga/>
7. Oficial`ny`j sajt Gor`kovskoj ZhD [e`lektronny`j resurs]. – rezhim dostupa. – <https://gzd.rzd.ru/>
8. Terexova, E. V. Pravovoe regulirovanie pryamy`x i portfel`ny`x investicij: uchebno-metodicheskoe posobie / E. V. Terexova. - Moskva: Rusajns, 2022. - 228 s.
9. Charaeva, M.V. Real`ny`e investicii: uchebnoe posobie / M. V. Charaeva. – Moskva: Infra-M, 2018. – 263 s.
10. Shapkin, A. S. Upravlenie portfelem investicij cenny`x bumag / A. S. Shapkin, V. A. Shapkin. – 6-е изд. – Москва: Dashkov i K°, 2021. – 510 s.

Московский экономический журнал. № 12. 2023

Moscow economic journal. № 12. 2023

Для цитирования: Кузнецов В.П., Приходько И.А., Денисов Е.Ю., Цымбалов С.Д. Обзор инвестиционной деятельности ОАО РЖД в развитие горьковской железной дороги // Московский экономический журнал. 2023. № 12. URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-12-2023-38/>

© Кузнецов В.П., Приходько И.А., Денисов Е.Ю., Цымбалов С.Д., 2023.

Московский экономический журнал, 2023, № 12.