

УДК 625.1: 338.49

ФИНАНСИРОВАНИЕ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (В ЧАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)

Ю.В. Егоров

канд. экон. наук,

доцент кафедры экономики транспорта

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I» (Санкт-Петербург)

В данной статье показана эволюция финансирования Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в части железнодорожного транспорта в 2019 г. – первой половине 2021 г.; также была произведена оценка результатов осуществления данной части плана в 2019–2020 гг., систематизированы проблемы ее реализации и предложен один из возможных подходов решения этих проблем – комплексное реформирование действующей системы грузовых железнодорожных тарифов на основе концепции цифрового грузового железнодорожного тарифа.

Ключевые слова: Комплексный план, модернизация магистральной инфраструктуры, эволюция, железнодорожный транспорт, финансирование, грузовые железнодорожные тарифы.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (далее – КПМИ)¹ был разработан Правительством РФ в 2018 г. для реализации положений п. 15 майского Указа Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»². КПМИ является одним из 13 национальных проектов и предназначен для решения народнохозяйственной задачи масштабной модернизации россий-

ской транспортной и энергетической инфраструктуры на протяжении 2019–2024 гг. в рамках ряда федеральных проектов, являющихся его составляющими.

Транспортная часть КПМИ изначально включала в себя девять федеральных проектов с общим объемом финансирования в 6,35 трлн руб. Состав, содержание данных федеральных проектов и объемы их финансирования неоднократно пересматривались на протяжении 2019–2021 гг., но до сих пор на федераль-

¹ Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (в ред. от 20 февраля 2021 г.).

² О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента Рос. Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 (в ред. от 21 июля 2020 г.).

ные проекты с участием железнодорожного и автомобильного видов транспорта приходится наибольший объем финансирования транспортной части КПМИ.

С самого начала практическая реализация КПМИ столкнулась с рядом проблем. Первые 2,5 года осуществления КПМИ пришлось большей частью на сложный для общества и экономики России период пандемии. Пандемия обострила проблемы реализации плана 2019 г. и породила новые проблемы.

К настоящему моменту времени масштабность, народнохозяйственная важность, сложные условия реализации КПМИ привлекли к себе внимание ряда исследователей, таких как И. Миронова и Т. Тищенко [1], С. Патракова [2], Д. Мачерет и Р. Титов [3], М. Абрамова, С. Дубов и Б. Рубцов [4], О. Сучкова [5], Е. Пухова [6] и др. Косвенно данную тему затрагивали такие исследователи, как И. Гулый [7], Л. Чеченова [8], Е. Волкова [9].

Признавая глубину и тщательность данных исследований, следует отметить некоторые их ограничения:

1) системно не исследуется развитие (эволюция) КПМИ в части железнодорожного транспорта;

2) оценка промежуточных результатов КПМИ проводится, как правило, на ограниченном временном интервале;

3) проблемы реализации КПМИ рассматриваются, но в основном не систематизированы.

Вышесказанное позволяет сформулировать цель данного исследования: проанализировать эволюцию развития КПМИ в части железнодорожного транспорта на протяжении последних 2,5 лет его осуществления с оценкой промежуточных результатов и систематизацией проблем реализации плана.

Эволюция финансирования КПМИ в части железнодорожного транспорта в 2019 г. – первой половине 2021 г.

По нашему мнению, эволюцию КПМИ (в части железнодорожных перевозок) в 2019 г. – первой половине 2021 г. можно изобразить в виде схемы, представленной на рисунке.

Как следует из рисунка, для эволюции КПМИ (в части железнодорожных перевозок) на протяжении рассматриваемого периода характерны следующие особенности:

1) в 2019 г. наибольший объем федерального финансирования был направлен на федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»³; федеральные проекты «Северный морской путь»⁴ (железнодорожная часть – создание Северного железнодорожного широтного хода) и «Железнодорожный транспорт и транзит»⁵ полу-

чили в десятки раз меньшее федеральное финансирование, а утвержденный 17 апреля 2019 г. федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» вообще не получил запланированных средств из федерального бюджета;

2) в 2020 г. федеральные проекты «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Железнодорожный транспорт и транзит» получили федеральное финансирование, сопоставимое по объемам с 2019 г.; федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» опять не получил запланированных средств из федерального бюджета; создание Северного железнодорожного широтного хода (федеральный проект «Северный морской путь») не отражено на схеме в 2020 г., так как данный инвестиционный проект не включен ОАО «РЖД» в список «Инвестиционные проекты, включенные в КПМИ» в годовом отчете компании за 2020 г.⁶;

3) в первой половине 2021 г. федеральные проекты «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Железнодорожный транспорт и транзит» практически прекратили свое существование: из них были выделены отдельные федеральные проекты «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна», «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» и «Развитие Восточного полигона железных дорог»; наибольшее федеральное финансирование получили проекты «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна», а также федеральный проект «Северный морской путь» (который нами был снова включен в список федеральных проектов схемы на рисунке, согласно оперативному докладу Счетной палаты об исполнении федерального бюджета за I полугодие 2021 г., хотя данный проект по-прежнему не числится в числе федеральных проектов КПМИ по материалам ОАО «РЖД»); финансирование федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» на 2021 г. запланировано не было.

Таким образом, развитие «железнодорожной» части КПМИ в 2019 г. – первой половине 2021 г. шло по пути разукрупнения и конкретизации мероприятий плана по конкретным подпроектам с учетом изменения приоритетов вложений средств в различные федеральные проекты (отдельные мероприятия федеральных проектов КПМИ).

³ Паспорт указанного федерального проекта утвержден протоколом № 1 от 29 января 2019 г. заседания Проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

⁴ Утв. протоколом заседания № 2 от 17 апреля 2019 г. Проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (рабочей группы Правительственной комиссии по транспорту).

⁵ Утв. протоколом заседания № 2 от 17 апреля 2019 г. Проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (рабочей группы Правительственной комиссии по транспорту).

⁶ Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2020 г. URL: <https://company.rzd.ru/api/media/resources/1734835?action=download> (дата обращения: 15.11.2021).

**Федеральные проекты транспортной части КПМИ
в 1-й половине 2021 г. (железнодорожная составляющая)**

1. **Железнодорожный транспорт и транзит** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 0,4 %, или 0,2 млн руб.).
2. **Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 0,2 %, или 13,1 млн руб.).
3. **Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 0 % при плане 9,6 млрд руб. на 2021 г.).
4. **Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 0 % при плане 30,2 млрд руб. на 2021 г.).
5. **Северный морской путь** (создание Северного железнодорожного широтного хода) (бюджетное исполнение федеральных расходов по всему проекту 36,3 %, или 21,3 млрд руб.).
6. **Развитие Восточного полигона железных дорог** (федеральные расходы на 2021 г. не запланированы).
7. **Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей** (федеральные расходы на 2021 г. не запланированы).

**Федеральные проекты транспортной части КПМИ
в 2020 г. (железнодорожная составляющая)**

1. **Железнодорожный транспорт и транзит** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 96,6 %, или 2,1 млрд руб.).
2. **Коммуникации между центрами экономического роста** (развитие Московского железнодорожного узла, строительство вторых путей на участке Багерово–Владиславовка–Джанкой и электрификация на Феодосию с реконструкцией существующего однопутного участка, электрификация направления Ожерелье–Узловая–Елец (бюджетное исполнение федеральных расходов по всему проекту – 99,6 %, или 221 млрд руб.).
3. **Высокоскоростное железнодорожное сообщение** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 0 % при плане 87,9 млн руб.).

**Федеральные проекты транспортной части КПМИ
в 2019 г. (железнодорожная составляющая)**

1. **Железнодорожный транспорт и транзит** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 75,7 %, или 6,8 млрд руб.).
2. **Коммуникации между центрами экономического роста** (развитие Московского железнодорожного узла, строительство вторых путей на участке Багерово–Владиславовка–Джанкой и электрификация на Феодосию с реконструкцией существующего однопутного участка, электрификация направления Ожерелье–Узловая–Елец (бюджетное исполнение федеральных расходов по всему проекту – 97,6 %, или 219 млрд руб.).
3. **Северный морской путь** (создание Северного железнодорожного широтного хода) (бюджетное исполнение федеральных расходов по всему проекту 62 %, или 8,7 млрд руб.).
4. **Высокоскоростное железнодорожное сообщение** (бюджетное исполнение федеральных расходов – 0 % при плане 87,9 млн руб.).

Схема эволюции финансирования КПМИ (в части железнодорожных перевозок)
в 2019 г. – первой половине 2021 г.⁷

⁷ Разработано автором по данным: Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года: Распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (в ред. от 20 февраля 2021 г.); обзор InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру: сколько вложили в Комплексный план и нацпроекты в первой половине 2021-го?», URL: https://infraone.info/sites/default/files/analitika/2021/infraone_research_weekly_12_60_20072021.pdf (дата обращения: 15.11.2021); обзор InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру: как государство финансировало комплексный план и нацпроекты в 2020 году?», URL: https://infraone.info/sites/default/files/analitika/2021/infraone_research_weekly_03_51_16022021.pdf (дата обращения: 15.11.2021); обзор InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру: как государство вкладывало в комплексный план в 2019 году?», URL: https://infraone.info/sites/default/files/analitika/2020/infraone_research_weekly_04_28_25022020.pdf (дата обращения: 15.11.2021); оперативный доклад Счетной палаты об исполнении федерального бюджета за I полугодие 2021 года, URL: <https://ach.gov.ru/audit/6-mon-2021> (дата обращения: 15.11.2021); перечень федеральных проектов КПМИ по данным Единого портала бюджетной системы РФ, URL: http://budget.gov.ru/epbs/faces/oracle/webcenter/portallapp/pagehierarchy/Page586.jspx?_adf.ctrl-state=zqsej0wuy_321®ionId=45 (дата обращения: 15.11.2021).

Оценка промежуточных результатов реализации КПМИ в части железнодорожного транспорта в 2019–2020 гг.

Во-первых, оценим статус исполнения федеральных проектов, включенных в КПМИ, в рамках

инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2019–2020 гг. путем сопоставления плановых и фактических объемов финансовых ресурсов, которые были запланированы / потрачены на мероприятия данных федеральных проектов (табл. 1).

Таблица 1

Статус исполнения финансирования федеральных проектов, включенных в КПМИ, в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2019–2020 гг.⁸

Название мероприятия	2019 г.		2020 г.	
	Факт, млн руб.	Выполнение плана, %	Факт, млн руб.	Выполнение плана, %
<i>Федеральный проект «Северный морской путь»</i>				
Создание Северного железнодорожного широтного хода	1 519,2	52,16	900,0	106,01
<i>Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»</i>				
Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока	771,7	385,85	2 800,0	143,00
Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей	41 197,1	95,85	66 001,0	90,07
Строительство железнодорожной линии Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского	2 136,1	100,00	5 200,0	86,00
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	14 339,5	74,04	15 200,0	101,00
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна	13 484,9	83,79	11 400,0	118,00
Строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский – Курдюм	794,3	98,74	400,0	79,00
Электрификация участка Ртищево – Кочетовка	518,4	92,99	600,0	100,00
Развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода	282,2	100,00	600,0	98,01
Реконструкция участка Морозовская – Волгодонская	693,5	84,49	–	–
Развитие направления Пермь – Соликамск	457,7	99,76	1 500,0	101,00
<i>Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»</i>				
Развитие Центрального транспортного узла	87 614,5	107,31	99 300,0	101,00
Электрификация направления Ожерелье – Узловая – Елец	546,1	89,51	400,0	100,00
<i>Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»</i>				
Создание ВСМ Москва – Казань: ВСМ Железнодорожная – Владимир – Гороховец	108,2	100,19	–	–
Создание ВСМ Санкт-Петербург – Москва	–	–	2 100,0	100,00
<i>По всем федеральным проектам</i>				
<i>Итого</i>	164 463,4	97,33	204 301,0	97,86
в том числе за счет средств ОАО «РЖД», млрд руб.	102 288,9	118,14	94 600,0	н/д
<i>Итого, %</i>	62,2	–	46,3	–

⁸ Рассчитано автором по данным: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2019 г., URL: <https://company.rzd.ru/api/media/resources/1651179?action=download> (дата обращения: 17.11.2021); Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2020 г., URL: <https://company.rzd.ru/api/media/resources/1734835?action=download> (дата обращения: 17.11.2021).

**Оценка целевых показателей реализации КПМИ
(в части железнодорожного транспорта)⁹**

Целевой показатель реализации транспортной части плана	2018 г., факт	2019 г.			2020 г.		
		План	Факт	Выполнение плана, %	План	Факт	Выполнение плана, %
В части железнодорожного транспорта							
Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Европа – Западный Китай» (Красное – Илецк, Озинки, Карталы, Петропавловск), <i>суток</i>	3,2	3,2	2,3	71,88	2,2	2,0	90,91
Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении «Запад – Восток» (Красное, порты и погранпереходы Северо-Запада – Наушки, Забайкальск, порты и погранпереходы Дальнего Востока), <i>суток</i>	8,9	8,9	8,9	100,00	8,0	7,8	97,50
Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока, <i>км/сутки</i>	810,0	931,0	931,0	100,00	998,0	998,0	100,00
Суммарная наличная пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, <i>пар грузовых поездов в сутки</i>	98,0	95,0	95,0	100,00	101,0	101,0	100,00
Средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте, <i>км/сутки</i>	389,7	380,0	394,6	103,84	390,0	439,4	112,67
Суммарная провозная способность магистралей, <i>млн т</i>	123,4	132,0	132,0	100,00	144,0	144,0	100,00
Суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, <i>млн т</i>	84,0	93,0	93,0	100,00	125,1	95,0	75,94
Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, <i>тыс. двадцатифутовых эквивалентов</i>	553,0	615,0	618,0	100,49	750,0	830,9	110,79
В целом по транспортной части КПМИ							
Индекс качества транспортной инфраструктуры к уровню 2017 г., %	100,1	101,7	101,7	100,00	104,0	104,2	100,19

Как следует из таблицы 1, почти половина средств, потраченных в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на федеральные проекты КПМИ в 2019–2020 гг., пришлось на мероприятие «Развитие Центрального транспортного узла» – 87,6 и 99,3 млрд руб. соответственно с перевыполнением плана за оба года. На втором месте по объему фактически потраченных средств (около 25 % в 2019 г. и около 33 % в 2020 г.) – мероприятие «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»; план по данному мероприятию был выполнен в 2019 г. на 95,85 %, а в 2020 г. – на 90,07 %. Третье место пришлось на мероприятие «Развитие и обновление железнодорожной ин-

фраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна», в 2019 г. план по нему был выполнен всего на 74,04 %, но в 2020 г. был немного перевыполнен. На четвертом месте оказалось мероприятие «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна» с выполнением плана 83,79 % в 2019 г. и 118 % в 2020 г. Все остальные мероприятия получили гораздо меньшие объемы финансирования. Общий план по финансированию всех мероприятий был почти выполнен как в 2019 г. (97,33 %) так и в 2020 г. (97,87 %), объем финансирования вырос с 164,5 до 204,3 млрд руб. (или на 24,2 %). При этом 50–60 % финансирования было реализовано за счет средств ОАО «РЖД». Таким образом, запланированное финансирование «же-

⁹ Рассчитано автором по данным: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (в ред. от 20 февраля 2021 г.) «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»; Единая межведомственная информационно-статистическая система, URL: <https://www.fedstat.ru/organizations/?expandId=1834774#fpr1834774> (дата обращения: 19.11.2021); Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2020 г., URL: <https://company.rzd.ru/api/media/resources/1734835?action=download> (дата обращения: 19.11.2021).

лезнодорожной» части КПМИ в 2019–2020 гг. осуществлялось достаточно успешно с абсолютным ростом потраченных финансовых ресурсов и выраженной центральной ролью ОАО «РЖД» в обеспечении финансирования.

Объемы финансовых ресурсов, запланированных и потраченных на реализацию федеральных проектов КПМИ в части железнодорожного транспорта (табл. 1), являются свидетельством работы, уже проведенной в рамках данных проектов. Однако эти финансовые ресурсы сами по себе еще не есть доказательство достижения целей реализации КПМИ. Поэтому теперь оценим промежуточные результаты реализации КПМИ (в части железнодорожного транспорта) в 2019–2020 гг. путем сопоставления плановых значений целевых показателей реализации транспортной части плана с фактическими (табл. 2).

Как следует из таблицы 2, в части железнодорожного транспорта реализация КПМИ в 2019–2020 гг. была успешной: план почти по всем целевым показателям был выполнен или перевыполнен. Исключение составляет только целевой показатель «Суммарная провозная способность участков железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, млн т», в 2020 г. план по данному показателю был выполнен только на 75,94 %, несмотря на перевыполнение плана по финансированию мероприятия «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» на 1 % (табл. 1). Однако план по данному целевому показателю (121,1 млн т) был установлен в КПМИ на одном уровне для 2020–2024 гг., поэтому у ОАО «РЖД» есть еще 3 года чтобы обеспечить выполнение плана и по этому показателю.

Отметим также, что в целом по транспортной части КПМИ (по всем видам транспорта) следует признать реализацию плана в 2019–2020 гг. успешной: план по увеличению показателя «Индекс качества транспортной инфраструктуры к уровню 2017 года» был выполнен в 2019 г. и немного перевыполнен в 2020 г.

Проблемы реализации КПМИ в части железнодорожного транспорта

Несмотря на успешную в целом реализацию «железнодорожной» части КПМИ в 2019–2020 гг., следует отметить ряд проблем, возникших в процессе реализации:

1) нехватка источников инвестиционных ресурсов в 2020–2021 гг. ОАО «РЖД» из-за падения дохо-

дов компании в период пандемии; для компенсации дефицита было принято решение о выпуске бессрочных облигаций ОАО «РЖД» и сокращении инвестиционной программы, в 2022 г. возможна дополнительная эмиссия акций компании, взнос финансовых ресурсов государства в уставный капитал ОАО «РЖД» и продажа зарубежной собственности компании;

2) снижение вероятности заключения крупных концессионных соглашений (для реализации проектов ВСМ и Северного железнодорожного широтного хода) при ограниченных инвестиционных возможностях государства и ОАО «РЖД» в период пандемии;

3) увеличение темпов освоения инвестиционных ресурсов уже сейчас сталкивается с недостаточной способностью подрядчиков реализовать крупные проекты, особенно это характерно для восточного полигона железных дорог; данная проблема будет усугубляться с запланированным ростом темпов освоения инвестиций;

4) к 2024–2025 гг. может появиться проблема недостаточной загрузки развивающейся железнодорожной инфраструктуры в силу изменения рыночной конъюнктуры (падение спроса на уголь на мировом рынке); это потребует усилий в области синхронизации действий по развитию железнодорожной инфраструктуры и развитию добывающих отраслей, поиску возможностей альтернативной загрузки железнодорожной сети;

5) частые пересмотры объемов вложений, соответствующих КПМИ и структуры самого КПМИ, отсутствие официальной актуальной версии КПМИ снижают стабильность реализации инфраструктурных проектов и надежность долгосрочного планирования;

6) недостаточная проработанность критериев и процедуры включения/исключения федеральных проектов и их мероприятий в КПМИ по мере его развития.

По мнению автора настоящей статьи, для успешного завершения реализации КПМИ в части развития магистральной инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях нехватки инвестиционных ресурсов возможно и необходимо комплексное реформирование действующей системы железнодорожных тарифов (особенно это касается грузовых железнодорожных тарифов). Это обусловлено следующими причинами:

– реализация КПМИ в части железнодорожного транспорта существенно зависит от финансовых ресурсов ОАО «РЖД» (табл. 1), при этом подавляющая часть доходов ОАО «РЖД» – это тарифные до-

¹⁰ Варгунин В.Н. Тарифное регулирование контейнерных перевозок / Материалы онлайн-конференции «Контейнеры-2021. Foresight рынка», 2 марта 2021 г. URL: <https://espcnf.ru/#translation> (дата обращения: 19.11.2021); РЖД предлагают трехставочную модель тарификации за контейнерный поезд. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-predlagaet-trehstavochnuyu-model-tarifikatsii-za-konteynernyy-poezd/> (дата обращения: 19.11.2021).

ходы (тарифные поступления формируют более 90 % доходов от обычных видов деятельности ОАО «РЖД»);

– несовершенство действующей тарифной системы на грузовом железнодорожном транспорте РФ признается большинством исследователей и практиков, работающих в сфере железнодорожных тарифов.

Для комплексного реформирования действующей системы грузовых железнодорожных тарифов в РФ в настоящее время предлагается ряд подходов, включая саму позицию по данному вопросу ОАО «РЖД» с переходом на поучастковую себестоимость как базу тарифов и новые тарифные схемы для транспортировки контейнеров¹⁰. На взгляд автора, для решения данной проблемы можно использовать концепцию цифрового грузового железнодорожного тарифа со схемой генерации оптимального грузового железнодорожного тарифа, предложенную в [10].

Заключение

В этой работе мы показали схему эволюции финансирования КПМИ в части железнодорожного транспорта в 2019 г. – первой половине 2021 г., с помощью которой продемонстрировали, что развитие «железнодорожной» части плана шло по пути разукрупнения и конкретизации его мероприятий по конкретным подпроектам с учетом изменения приоритетов вложений средств. Также была произведена оценка результатов реализации КПМИ в части железнодорожного транспорта в 2019–2020 гг., на основе оценки степени выполнения целевых показателей, систематизированы проблемы реализации данной части плана и предложен один из возможных подходов решения этих проблем – комплексное реформирование действующей системы грузовых железнодорожных тарифов на основе концепции цифрового грузового железнодорожного тарифа.

Полученные результаты могут быть использованы для совершенствования методологии модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта (в части источников финансирования), а также для совершенствования тарифной системы на железнодорожном транспорте РФ.

Литература

1. Милонова И., Тищенко Т. Оценка общественной эффективности развития транспортных сетей // Евразийский Союз Ученых. 2021. № 2 (83). С. 19–23.
2. Патракова С. Итоги и ключевые риски реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры // Известия ДВФУ. 2020. № 3. С. 98–110.
3. Мачерет Д., Титов Р. Стратегическое планирование и экономическая оценка развития интермодальной транспортной инфраструктуры // Мир транспорта. 2020. Т. 18, № 6. С. 30–45.
4. Абрамова М.А., Дубова С.Е., Рубцов Б.Б. Финансовые и денежно-кредитные инструменты реализации национальных проектов // Экономика. Право. 2020. № 13 (3). С. 6–16.
5. Сучкова О.В. Перспективы использования инфраструктурных облигаций как инструмента долгового финансирования крупных инфраструктурных проектов в России // Вестник НГИЭИ. 2019. № 10 (101). С. 39–48.
6. Пухова Е.В. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России: задачи, прогнозируемые результаты, источники финансирования проектов транспортной инфраструктуры // Транспортное дело России. 2018. № 6. С. 37–38.
7. Гулый И.М. Подход к экономической оценке инвестиционных проектов развития железнодорожной инфраструктуры // Транспорт Российской Федерации. 2021. № 1-2 (92-93). С. 12–14.
8. Чеченова Л.М. Системный подход к рассмотрению перспективных направлений развития транспортных систем // Бюллетень результатов научных исследований. 2020. № 3. С. 109–121.
9. Волкова Е.М. Факторы, определяющие успех реализации проектов строительства высокоскоростных магистралей // Транспортные системы и технологии. 2020. Т. 6, № 2. С. 5–19.
10. Егоров Ю.В. Совершенствование тарифообразования на грузовом железнодорожном транспорте России в условиях цифровизации // Сибирская финансовая школа. 2020. № 4 (140). С. 19–23.