ИССЛЕДОВАНИЕ

Макаров И.Н.[1], **Макаров О.А.**[1]

[1]*Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Липецкий филиал)*

Роль и значение железнодорожного транспорта в хозяйственной системе Российской Федерации

АННОТАЦИЯ:
Данная статья посвящена анализу роли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок Российской Федерации. Авторами показано, что, несмотря на растущий уровень конкуренции со стороны автомобильного транспорта, железнодорожный транспорт в лице ОАО «РЖД» остается национальным монополистом в секторах массовых перевозок промышленных грузов, а также в секторе дальних перевозок. При этом межстрановые сравнения свидетельствуют, что данное положение вещей объективно обусловлено географическими и технологическими факторами и характерно для транспортных систем большинства стран, обладающих сравнимыми с Россией территориями (Казахстан, Канада, США). На основании проведенного анализа делается вывод о необходимости стоить транспортную политику страны, ориентированную, главным образом, на развитие путевой инфраструктуры железнодорожного транспорта с целью исключения возможных инфраструктурных ограничений социально-экономическому развитию регионов страны.
*Данная статья написана в рамках выполнения темы НИР «*Анализ и оценка эффективности функционирования системы железнодорожного транспорта и рынка электроэнергетики в России*» госзадания РАНХиГС (приказ Ректора Академии В.А. Мау* № №01-2686 от 22.06.2015 г. «О выполнении НИР»).

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, грузоотправитель, грузооборот, расстояние перевозки, рынок, инфраструктура, экономическое развитие*

JEL: *H54, L92, O18*

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:
Макаров, И.Н., Макаров, О.А. (2015). Роль и значение железнодорожного транспорта в хозяйственной системе Российской Федерации. *Российское предпринимательство, 16*(14), 2271-2284. doi:10.18334/rp.16.14.523

Макаров Иван Николаевич, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и финансов Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Липецкий филиал) (excellenzz@mail.ru)

Макаров Олег Анатольевич, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и финансов Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Липецкий филиал)

ПОСТУПИЛО В РЕДАКЦИЮ: 14.07.2015 / ОПУБЛИКОВАНО: 31.07.2015

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП: http://dx.doi.org/10.18334/rp.16.14.523

(c) Макаров И.Н., Макаров О.А. / Публикация: ООО Издательство "Креативная экономика"

Статья распространяется по лицензии CreativeCommons CC BY-NC-ND (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/)

ЯЗЫК ПУБЛИКАЦИИ: русский

Введение

Железнодорожный транспорт Российской Федерации в связи с экономическими и географическими особенностями страны является важнейшим фактором, обеспечивающим функционирование экономической системы страны, ее безопасность, сохранение территориальной целостности и предоставляющим возможность для регионального развития. Для Российской Федерации это тем более существенно, что из всех стран мира она обладает самой большой территорией, значительным количеством регионов и, соответственно, вопросы транспортного обеспечения стоят для нее наиболее остро.

В настоящее время система железнодорожного транспорта испытывает ряд проблем, связанных, в первую очередь, с низкой эффективностью работы управленческого персонала, старением основных фондов, отсутствием достаточных стимулов для снижения эксплуатационных расходов. Также следует отметить, что в настоящее время идет процесс структурных преобразований в системе железнодорожного транспорта. В связи с этим приобретают актуальность исследования, связанные с изучением экономической природы транспортных систем, как на уровне региона, так и на уровне государства, и в первую очередь железнодорожного транспорта *(Кузнецова, 2010; Макаров, 2006; Макаров, 2008a; Макаров, 2008b; Макаров, 2013a; Макаров, 2013b; Макаров, 2015; Макаров, Колесников, 2012; Макаров, Макаров, 2013; Осадчая, 2002; Рубинштейн, 2007; Рубинштейн, 2008; Рубинштейн, 2010; Рубинштейн, 2011; Harris, Mjøsund, Haugland, 2013; Quaglietta, Corman, Goverde, 2013; Rangarajan, Long, Tobias, Keister, 2013; Schlechte, Borndörfer, Erol, etal., 2011; Smith, Wheat, Smith, 2010; Walras, Holmes, 1980)*.

Исследование роли железнодорожного транспорта в хозяйственной системе Российской Федерации

Приступая к анализу эффективности функционирования необходимо отметить следующие базисные особенности отечественной системы железнодорожного транспорта с точки зрения макроэкономического, системно-хозяйственного и геополитического подхода:

1. Отечественная транспортная система выступает в качестве основной связывающей артерии между восточными и западными регионами нашей страны, обеспечивая ее производственное и

экономической единство, что непосредственно влияет на макроэкономическую динамику и возможность существования страны в качестве единой хозяйственной системы.

Основной задачей государства в сфере экономики в настоящее время официально заявляется обеспечение устойчивых темпов роста и экономического развития посредством модернизации национальной промышленности и реализации программ импортозамещения.

Для реализации данной программы необходимо создание и загрузка новых мощностей отечественной промышленности, что, в свою очередь, несомненно, должно привести к росту объёма грузопотока и грузооборота железнодорожного транспорта.

Следует отметить, что, по мнению большинства экспертов, экономический рост 1998–2005 годов носил восстановительный, а 2005–2007х – преимущественно восстановительный характер, то есть развитие национальной промышленности шло не за счет создания новых основных фондов, а за счет дозагрузки не полностью используемых существующих фондов (в период 2005–2007 года – преимущественно за счет дополнительной загрузки существующих основных фондов).

Таким образом, для обеспечения экономического роста предыдущих периодов было достаточно транспортной инфраструктуры, оставшейся в наследство от СССР.

В настоящее время для обеспечения потребностей инновационного развития экономики необходимо создание новой инфраструктуры в тех регионах, где она отсутствует, и существенная модернизация в большинстве других регионов страны. Основанием для данного вывода является тот исторически подтверждённый факт, что отличительной чертой экономического роста, носящего интенсивный характер, как правило, выступает опережающий рост реального сектора экономики и, в первую очередь, перерабатывающих отраслей промышленности (рис. 1).

Согласно подходу, заявленному руководством страны в лице Президента В.В. Путина и Д.А. Медведева, государственная политика с учетом сложившейся на данный момент в экономике ситуации и необходимости активной политики импортозамещения (в том числе, в сфере промышленности и инфраструктурного обеспечения) должна быть направлена на решение следующих задач:

– На совершенствование путевой инфраструктуры и инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта.

– На переход отечественной промышленности на инновационный путь развития и реализацию программы импортозамещения.

2. По объему выполняемых коммерческих перевозок в Российской Федерации система железнодорожного транспорта находится на втором месте, после автомобильного (рис. 2).



Рисунок 1.Макродинамика реального сектора
Источник: *Макаров, 2010; С. 142.*

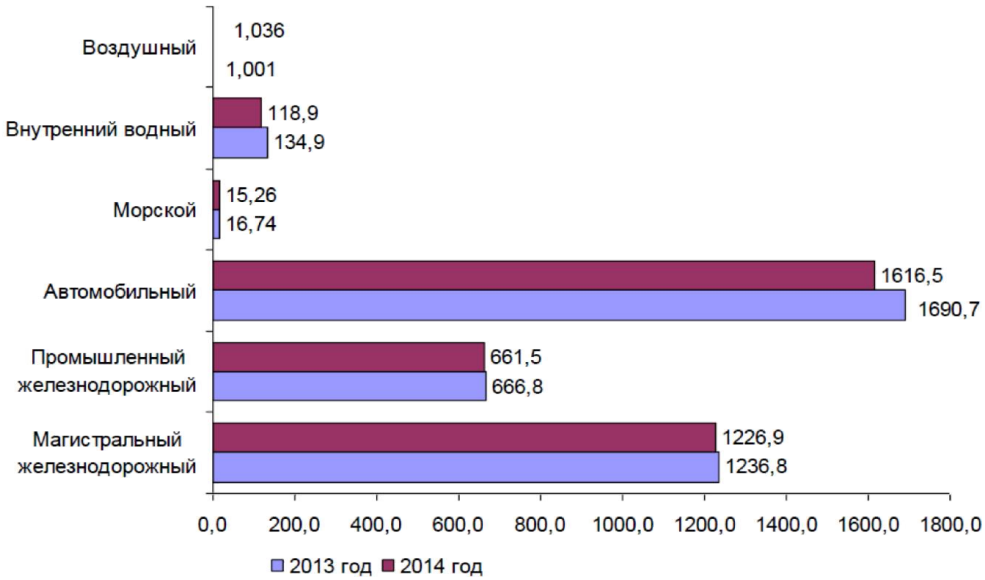


Рисунок 2. Коммерческие перевозки в Российской Федерации по видам транспорта, млн тонн[1]

[1] Министерство транспорта Российской Федерации. (2015). *Транспорт России* (Информационно-статистический бюллетень: январь – декабрь 2014 года; С. 9). Режим доступа: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/576/stat_2014.pdf

Однако, при этом необходимо учитывать, что автомобильный транспорт выступает как совокупность дискретных хозяйствующих агентов, не имеющих существенных связей между собой и технологической зависимости от путевой инфраструктуры (как например, это имеет место быть в системе «поезд – путь – путевая инфраструктура»), в то время как система железнодорожного транспорта выступает в качестве конгломерата взаимодействующих подсистем, в которых даже отдельные от ОАО «РЖД» институциональные единицы имеют технологическую связь с инфраструктурным обеспечением, предоставляем ОАО «РЖД», что позволяет говорить о системе железнодорожного транспорта Российской Федерации как о единой технологически взаимосвязанной системе.

Также необходимо отметить, что железнодорожная система нашей страны относится к одной из наиболее крупных мировых железнодорожных систем по размерам железнодорожной сети.

Для определения значения железнодорожного транспорта в экономике страны также необходимо оценить его долю в общем грузообороте (таблица 1).

Как можно увидеть из данных представленной выше таблицы, доля железнодорожного транспорта в транспортной системе России является одной из самых высоких среди развитых стран, уступая лишь транспортным системам Казахстана, Беларуси и Армении, которые имеют общее прошлое с транспортной системой России и в прошлом веке входили в качестве составляющих частей единой транспортной системы СССР.

Если в качестве элемента сравнения принять наиболее близкую к российской по географическим параметрам транспортную систему США, то можно увидеть, что железнодорожный транспорт занимает долю, составляющую порядка 43% общего грузооборота страны, что лишь немногим меньше его доли в хозяйственной системе России.

Здесь необходимо отметить, что климатические особенности США и несущая способность почв позволяют строить автомобильные дороги, существенно превосходящие по своим транспортным качествам, в частности предельной осевой нагрузке, автомобильные дороги, которые могут быть построены в Российской Федерации и большинстве стран СНГ.

Таблица 1

Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте (без газопроводного)[2]

Страна	*Год*	*Вид транспорта, в процентах*					
		Железнодорожный	Автомобильный	Трубопроводный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
Россия[1)]	2013	43,2	4,9	49,4	0,8	1,6	0,1
Армения	2012	67,8	31,3	-	-	-	0,9
Беларусь	2012	45,4	20,7	33,7	-	0,1	0,03
Германия[3)]	2012	22,4	62,4	3,3	...	11,9	...
Италия[3)]	2012	13,1	80,3	6,5	...	0,1	...
Казахстан	2012	54,6	30,6	14,1	0,7	0,01	0,01
Китай[1)]	2012	16,8	34,3	1,8	30,7	16,3	0,1
Соединенное Королевство (Великобритания)[3)]	2012	11,3	83,4	5,2	...	0,1	...
США3)	2010	42,7	34,1	15,5	...	7,7	...
Франция[3)]	2012	14,2	75,3	6,6	...	3,9	...
Япония[5)]	2011	4,7	54,1	…	41,0	…	0,2

1) С учетом газопроводного транспорта.

2) Без учета трубопроводного транспорта.

3) Без учета морского и воздушного транспорта.

4) Без данных по территории левобережья р. Днестр и г. Бендеры.

5) Грузооборот внутри страны.

Таким образом, необходимо сделать вывод, что функционирование транспортной системы в странах, обладающих территориально-географическими параметрами, сравнимыми с Россией, США и Казахстаном при современном уровне технического и технологического развития средств транспорта не может быть обеспечена без существенного участия железнодорожного транспорта, доля которого в среднем будет составлять до половины общего грузооборота при высоком уровне развития грузовых перевозок автомобильным транспортом.

[2] Министерство транспорта Российской Федерации. (2015). *Транспорт России* (Информационно-статистический бюллетень: январь – декабрь 2014 года; С. 9). Режим доступа: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/576/stat_2014.pdf

В последние годы в нашей стране доля железнодорожного транспорта существенно снизилась, в то время как в США она осталась без существенных изменений. На наш взгляд, это можно объяснить развитием конкуренции со стороны автомобильного транспорта в нашей стране и фактической исчерпанностью роста потенциала конкурентоспособности автомобильного транспорта в США. Вместе с тем, представленная информация свидетельствует о неуклонно растущей величине общего грузооборота как в нашей стране, так и в большинстве других стран, вместе с тем, в нашей стране на рубеже 2013–2014 годов наблюдалось снижение роста грузооборота автомобильного транспорта, при росте грузооборота железнодорожного. Данное явление может быть объяснено как исчерпанием потенциала конкурентоспособности автомобильного транспорта в инфраструктурных условиях нашей страны, так и тарифной политикой, проводимой предприятиями автомобильного и железнодорожного транспорта, что, в свою очередь, требует дополнительного анализа, который будет проведен ниже.

3. Следует отметить, что в настоящее время рядом исследователей поднимается вопрос об угрозе территориальной целостности Российской Федерации и в первую очередь ее азиатской части вследствие экономической и культурной экспансии близлежащих стран. При этом система железнодорожного транспорта выступает в качестве экономического и политического фактора, фактически подтверждающего сюзеренитет Российской Федерации над собственными территориями.

4. Железнодорожная система страны фактически выступает в качестве основной связи по оси «Запад-Восток», в значительной мере позволяя нашей стране реализовать геостратегические преимущества своего пространственного положения.

5. В силу объективных экономических, технико-технологических и географических причин система железнодорожного транспорта остается естественным монополистом в секторе массовых грузов промышленного назначения, например, угля (рис. 3), а также в секторе дальних перевозок (в среднем более 1000 км).

Сложившаяся ситуация имеет исторически обусловленные корни в прошлом железнодорожной системы СССР и Российской Империи, а также в характеристиках почв и климата большинства регионов нашей страны.

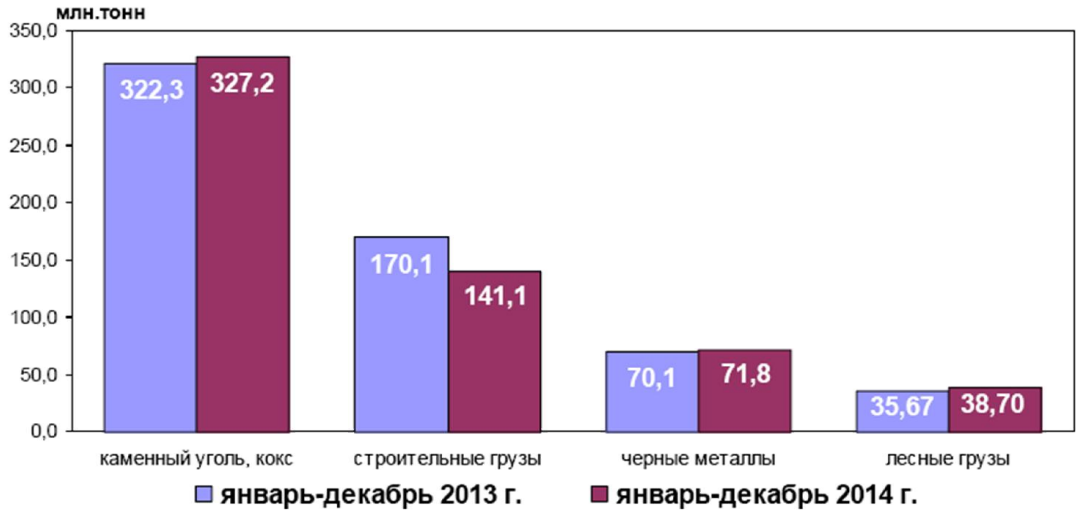


Рисунок 3. Динамика перевозок отдельных видов грузов железнодорожным транспортом в январе – декабре 2013 и 2014 годов[3]

В настоящее же время развитие ряда секторов перевозок в сфере автомобильного транспорта существенно ограничивает совокупность объективных факторов, включающая в себя сложные климатические условия и низкую, по сравнению с почвами западных стран и США, несущую способность грунтов, не позволяющие строить дороги, позволяющие двигаться автотранспортным средствам с высокой осевой нагрузкой, а в ряде случаев вообще стоить долговременные дороги с твердым покрытием.

Данные факторы во многом обусловили, что железнодорожный транспорт в условиях СССР представлял собой основную часть единой транспортной системы. Следует отметить, что, будучи важнейшей интегрирующей составляющей последней, железнодорожный транспорт приобретает роль основного магистрального транспорта, в то время как остальным видам (за исключением трубопроводного) отводится роль вспомогательного. Следствием данного подхода явилось гипертрофированное развитие железнодорожных перевозок на средние расстояния (а в некоторых районах и на короткие) в совокупности с недостаточным развитием дорожной инфраструктуры автомобильного транспорта (в отличие от западных стран). железнодорожного транспорта и автомобильными дорогами, как базисом формирования конкурентоспособности в регионах со стороны грузового автомобильного транспорта (табл. 2).

[3] Министерство транспорта Российской Федерации. (2015). *Транспорт России* (Информационно-статистический бюллетень: январь – декабрь 2014 года; С. 11). Режим доступа: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/576/stat_2014.pdf

Рассмотрим распределение транспортных потоков по регионам России и проведем анализ обеспеченности регионов инфраструктурой

Таблица 2

Уровни развития дорожной инфраструктуры регионов ЦФО по состоянию на 2002-2008 год

№ п/п	Регион	Территория,км^2	Автомобильные дороги			Железные дороги		
			Протяженность,тыс. км	Плотность на 1000 км^2,км	Коэффициент плотности (Энгеля)	Протяженность,тыс. км	Плотность на 1000 км^2,км	Коэффициент плотности (Энгеля)
1	Белгородская область	27100	6,5	241	32,41	0,69	25,6	3,4
2	Брянская область	34900	6,4	184	28,95	1,01	28,9	4,5
3	Владимирская область	29000	5,5	191	25,93	0,94	32,3	4,4
4	Воронежская область	52400	9,2	175	25,78	1,16	22,1	3,3
5	Ивановская область	23900	3,9	163	23,09	0,37	15,6	2,2
6	Калужская область	29900	5,1	172	28,90	0,87	29,2	4,9
7	Костромская область	60100	5,6	93	26,05	0,64	10,6	3,0
8	Курская область	29800	6,1	206	31,37	1,06	35,7	5,4
9	Липецкая область	24100	5,2	216	30,25	0,74	30,9	4,3
10	Москва и Московская область	47000	16,4	349	19,33	2,70	57,4	3,2
11	Орловская область	24700	4,1	168	28,08	0,60	24,1	4,0
12	Рязанская область	39600	6,8	171	30,38	0,97	24,6	4,4
13	Смоленская область	49800	8,9	178	37,91	1,26	25,3	5,4
14	Тамбовская область	34300	5,5	160	26,60	0,74	21,7	3,6
15	Тверская область	84100	15,0	178	41,44	1,81	21,5	5,0
16	Тульская область	25700	5,1	200	24,66	1,09	42,3	5,2
17	Ярославская область	36400	6,3	172	27,87	0,65	17,9	2,9
18	Центральный Федеральный Округ	652800	121,4	186	24,88	17,36	26,6	3,6
19	Россия	17075400	546,4	32	11,02	86,00	5,0	1,7

Источник: *Макаров, 2007, С. 146-147; Макаров, 2009, С. 180-181.*

Часть информации в приведенных статистических таблицах датируется сроком порядка десяти лет, однако вследствие отсутствия более новой подробной информации, а также отсутствия существенно-значимых проектов по развитию транспортной инфраструктуры, которые были бы реализованы в большинстве регионов страны, информацию можно расценивать как актуальную (с поправкой на модернизацию инфраструктуры в Краснодарском крае).

По данным, приведенным в статье, мы можем заключить о крайне высоком уровне неравномерности развития транспортных сетей как автомобильного, так и железнодорожного транспорта в региональном разрезе.

В качестве основной проблемы, связанной с инфраструктурным обеспечением экономического развития в регионах страны, исходя из представленной информации, а также данных, представленных в предыдущих главах, мы можем выделить:

1. Недостаточность существующей путевой инфраструктуры для обеспечения значимого экономического роста, основанного на инновационном промышленном развитии и реализации программ импортозамещения, в регионах центральной части страны транспортными услугами. Это связано с тем, что уровень загруженности сетевой инфраструктуры наилучшим образом характеризуется динамикой грузооборота (пустые вагоны в составе поезда тоже занимают такое же место в пространстве, как и загруженные, соответственно, использовать эту же инфраструктуру – участок пути – для прохода других поездов в это время невозможно), которая приближается к значению 1991 года (99%). Таким образом, существующих железнодорожных путей, построенных в период существования Советского Союза и подвергавшихся частичной модернизации в последующие годы, может «не хватить» для формирования необходимого объема транспортного обеспечения экономического развития в регионах, о чем, в частности, говорится и в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

2. Несоответствие топологии существующей сети железнодорожного транспорта существующему в нашей стране пространственному распределению запасов полезных ископаемых. В настоящее время весьма актуальной становится проблема разработки минеральных месторождений, находящихся в регионах азиатской части нашей страны, а также в районах Крайнего Севера, где инфраструктура

железнодорожного транспорта, которая могла бы выступить в качестве «опорной» транспортной сети регионального промышленного развития, фактически отсутствует.

Заключение

На основании всего вышеизложенного в данной статье мы считаем возможным сформулировать следующие выводы:

1. В настоящее время в Российской Федерации уровни развития региональной инфраструктуры и, в первую очередь, инфраструктуры железнодорожного транспорта, отличается крайне высокой степенью неравномерности.

2. Развитие системы железнодорожного транспорта в регионе вследствие его системообразующей роли в значительной степени обуславливает развитие всей экономической системы региона, и, соответственно, уровень развития системы железнодорожного транспорта в регионе в значительной степени определяет максимально возможный уровень развития промышленных предприятий, и, как следствие, уровень развития всей системы региональной экономики.

3. Развитие инфраструктурной сети железнодорожного транспорта в настоящее время является необходимым условием для экономического и социального развития регионов России и наиболее значимо для регионов азиатской части страны, а также, в среднесрочной перспективе, для сохранения единого экономического и политического пространства и, как следствие, в длительной перспективе территориальной целостности Российской Федерации.

4. Состояние естественной монополии на железнодорожном транспорте Российской Федерации в настоящее время обусловлено не только экономическими причинами, но и в значительной степени технологическими особенностями самой системы железнодорожного транспорта, а также структурой размещения производительных сил на территории страны и географическими спецификой Российской Федерации.

5. В ближайшей перспективе наиболее оптимальным вариантом организации деятельности системы железнодорожного транспорта останется вариант регулируемой частной монополии, имеющей в составе своего капитала значительную долю государственных средств.

ИСТОЧНИКИ:

Кузнецова, А.И. (2010).*Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход*. М.: КомКнига.

Макаров, И.Н. (2008a). «А что скажет княгиня Мария Алексеевна?..». Влияние факторов внешней среды на формирование моделей механизмов государственно-частного партнерства. *Российское предпринимательство, 8-1*, 133-137.

Макаров, И.Н. (2009). *Государственно-частное партнерство: институциональные аспекты и отраслевая специфика*. Воронеж: Издательство «Институт ИТОУР».

Макаров, И.Н. (2006). Государственно-частное партнерство в инфраструктурных отраслях экономики России (на примере железнодорожного транспорта). *Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки, 4*, 308-310.

Макаров, И.Н. (2013a). Государственно-частное партнерство в системе взаимодействия бизнеса и государства: институциональный подход. *Российское предпринимательство, 24*, 18-29.

Макаров, И.Н. (2015).*Государственно-частное партнерство в управлении развитием региона: институты, механизм реализации, анализ эффективности*. Воронеж: Воронежский государственный педагогический университет.

Макаров, И.Н. (2010). *Механизм государственно-частного партнерства в условиях трансформации российской экономики*. Москва: Современная экономика и право.

Макаров, И.Н. (2008b). Развитие механизма государственно-частного партнерства в экономике России. *Вестник Самарского государственного экономического университета, 10*, 80-84.

Макаров, И.Н. (2007). *Структурные реформы и перспективы государственно-частного партнерства в естественно-монопольном секторе экономики России*. Воронеж: Научная книга.

Макаров, И.Н. (2013b). Теоретико-методологические основы оценки эффективности ГЧП в развитии национальной энергетики и промышленности. *Российское предпринимательство, 12*, 68-77.

Макаров, И.Н., Колесников, В.В. (2012). Национальная инфраструктура и государственно-частное партнерство: потребности современной экономики. *Креативная экономика, 5*, 50-54.

Макаров, И.Н., Макаров, О.А. (2013). Модели аукционов в проектах государственно-частного партнерства. *Российское предпринимательство, 4*, 17-24.

Осадчая, И. (2002). Глобализация и государство: новое в регулировании экономики развитых стран. *Мировая экономика и международные отношения, 11*, 3–14.

Рубинштейн, А. (2011). К теории опекаемых благ. неэффективные и эффективные равновесия. *Вопросы экономики, 3*, 65-87.

Рубинштейн, А. (2007). Общественные интересы и теория публичных благ. *Вопросы экономики, 10*, 90-113.

Рубинштейн, А.Я. (2010).*Рождение теории. Разговоры с известными экономистами*. М.: Экономика.

Рубинштейн, А.Я. (2008). *Экономика общественных преференций. Структура и эволюция социального интереса.*СПб: Алетейя.

Harris, N.G., Mjøsund, C.S., Haugland, H. (2013). Improving railway performance in Norway. *Journal of Rail Transport Planning & Management, 3*(4), 172-180. doi: 10.1016/j.jrtpm.2014.02.002

Quaglietta, E., Corman, F., Goverde, R.M. (2013). Stability analysis of railway dispatching plans in a stochastic and dynamic environment. *Journal of Rail Transport Planning & Management, 3*(4), 137-149. doi: 10.1016/j.jrtpm.2013.10.009

Rangarajan, K., Long, S., Tobias, A., Keister, M. (2013). The role of stakeholder engagement in the development of sustainable rail infrastructure systems. *Research in Transportation Business & Management, 7*, 106-113. doi: 10.1016/j.rtbm.2013.03.007

Schlechte, T., Borndörfer, R., Erol, B. et al. (2011). Micro–macro transformation of railway networks. *Journal of Rail Transport Planning & Management, 1*(1), 38-48. doi: 10.1016/j.jrtpm.2011.09.001

Smith, A., Wheat, P., Smith, G. (2010). The role of international benchmarking in developing rail infrastructure efficiency estimates. Utilities Policy, 18(2), 86-93. doi: 10.1016/j.jup.2009.06.003

Walras, L., Holmes, P. (1980). The state and the railways. *Journal of Public Economics, 13*(1), 81-100. doi: 10.1016/0047-2727(80)90023-7

Макаров, И.Н., Макаров, О.А. (2015). Роль и значение железнодорожного транспорта в хозяйственной системе Российской Федерации.*Российское предпринимательство, 16*(14), 2271-2284. doi:10.18334/rp.16.14.523

Ivan N. Makarov, Candidate of Science, Economics; Associate Professor of the Chair of Economics and Finance, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Lipetsk Branch)
Oleg A. Makarov, Candidate of Science, Economics, Associate Professor of the Chair of Economics and Finance, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Lipetsk Branch)

The role and significance of rail transport in the economic system of the Russian Federation

ABSTRACT:
This article is dedicated to the analysis of the role of rail transport in the Russian freight transportation market. The authors demonstrate that despite the increasing level of competition with road transport, rail transport represented by Russian Railways JSC still holds its position of a national monopoly in the sectors of mass industrial goods transportation and long-distance transportation. Moreover, the cross-country analysis shows that this situation is preconditioned by geographical and technological factors and is common to transport systems of most countries comparable to Russia in territory (Kazakhstan, Canada, the USA). Based on the conducted analysis, the authors conclude about the necessity of orienting the country's transport policy towards the development of railway infrastructure to avoid possible infrastructure constraints for the social and economic development of the country's regions.
KEYWORDS: rail transport, road transport, shipper, freight turnover, transportation distance, market, infrastructure, economic development