



---

# ЛЕКЦИЯ «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ ДО 2030 ГОДА»

Лектор: заместитель руководителя  
Сибирского территориального управления  
Федерального агентства железнодорожного транспорта,  
к.э.н., доцент, Буровцев Владимир Викторович

## ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ, ТРЕБУЮЩИЕ СИСТЕМНОГО РЕШЕНИЯ

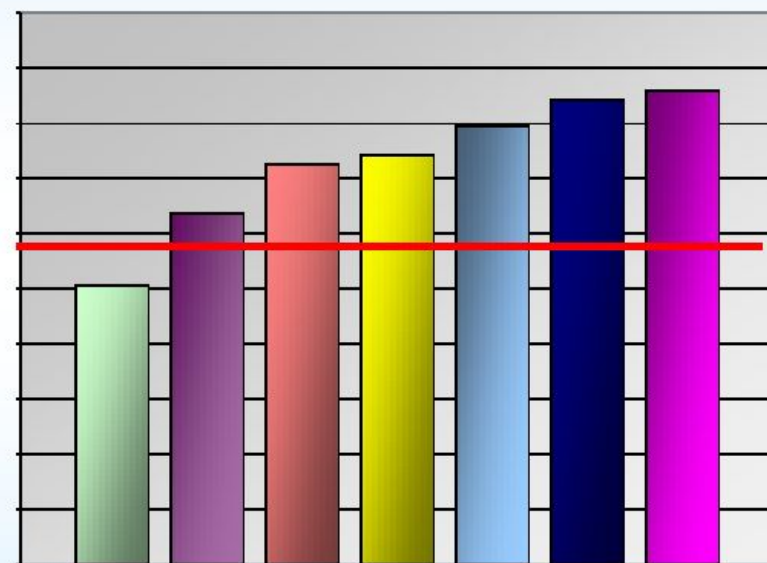
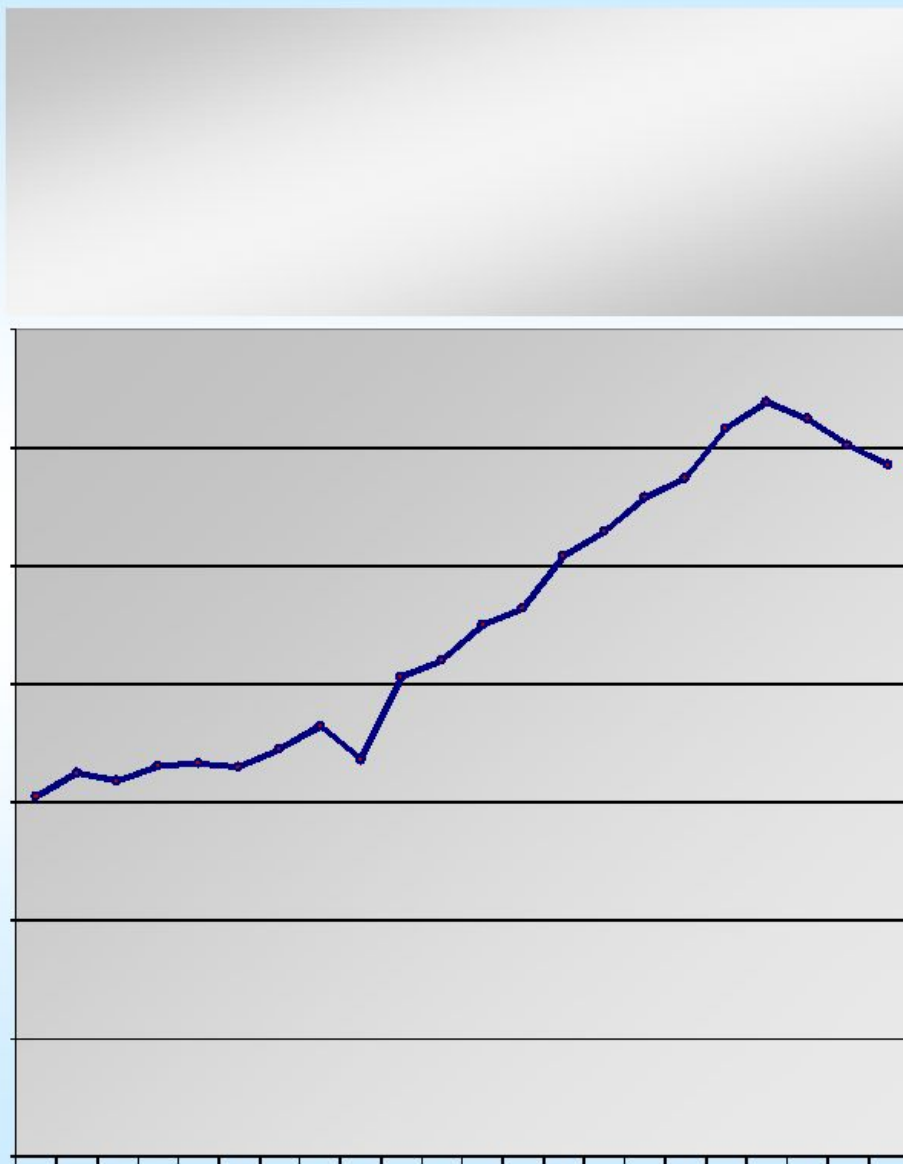
**1** Накопившееся отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира

**2** Критический уровень заполнения пропускных способностей на **8 тыс.км** основных направлений

**3** Крайне низкий уровень транспортного обеспечения ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста

**4** Износ основных фондов магистрального железнодорожного транспорта составляет **59%**, а по тепловозам и грузовым вагонам – свыше **80%**

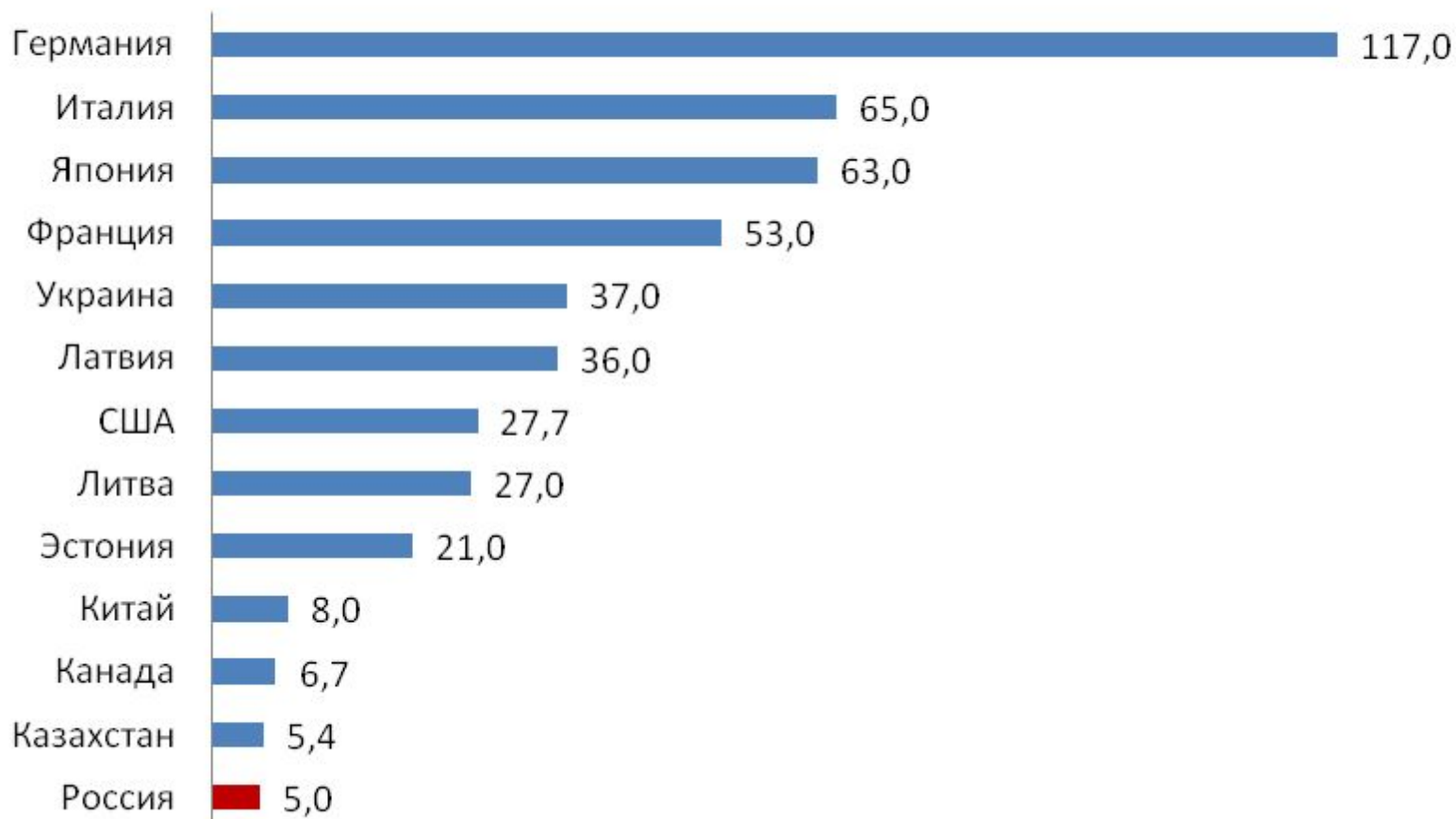
# Износ основных фондов российских железных дорог



- 
- 
- 
- 
- 
- 
-

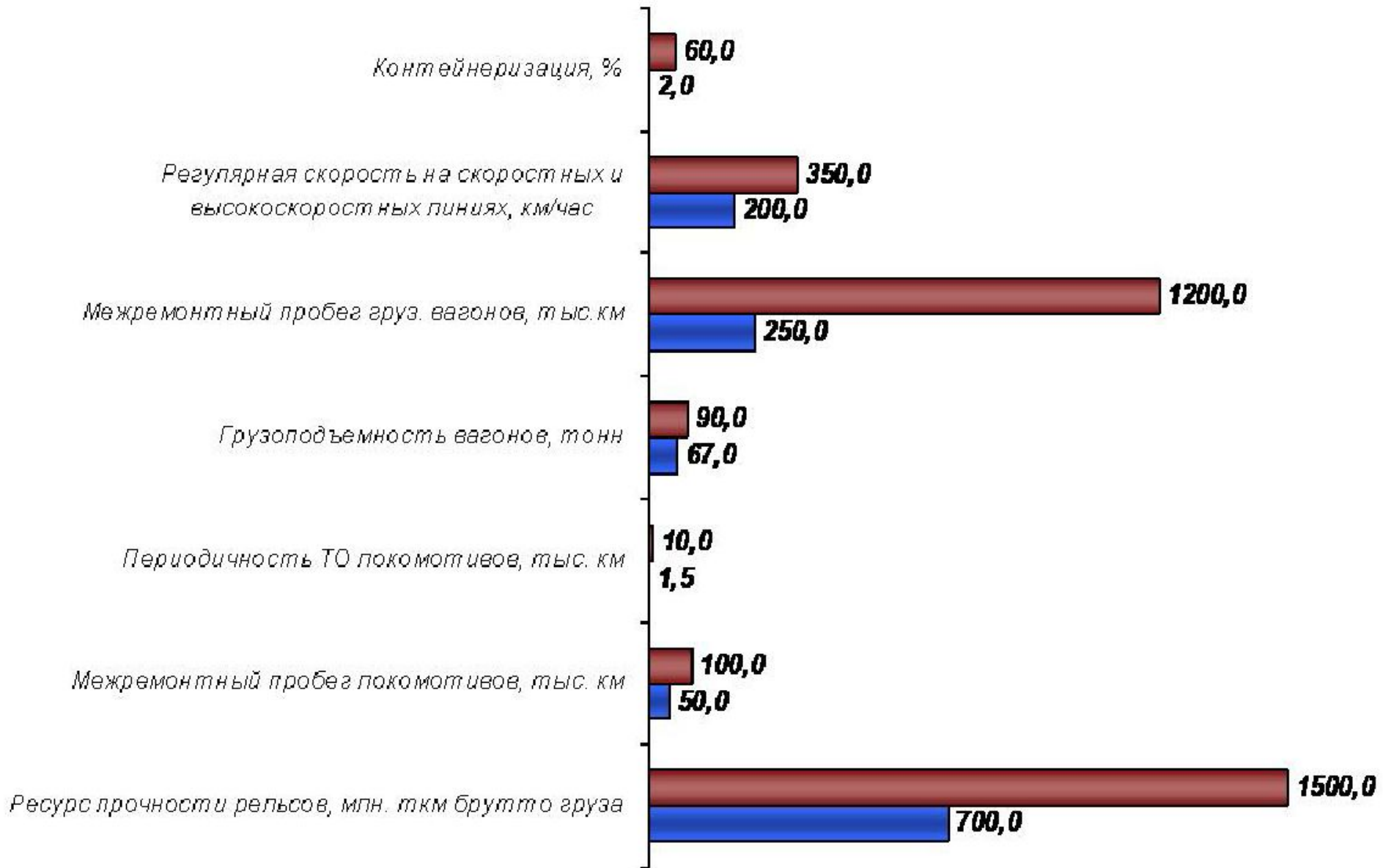
Средняя плотность железных дорог России составляет 5 км на 1000 кв. км площади страны. Зарубежный опыт свидетельствует о необходимости расширения сети железных дорог как инструмента экономического роста страны.

Рис. 1.5. Средняя плотность железных дорог (км/1000 км<sup>2</sup>)



**Рис. 1.2. Сравнение технических показателей железных дорог**

■ Зарубежные страны ■ Россия



# РИСКИ ПРИ СОХРАНЕНИИ ИНЕРЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Мировое экономическое развитие

Отставание российской экономики

**НЕВОЗМОЖНОСТЬ** реализации целевых сценариев развития экономики России

**ЗАМЕДЛЕНИЕ** темпов экономического роста с 6–7% до 3–4%

**СНИЖЕНИЕ** конкурентоспособности экономики страны

**НЕРЕАЛИЗАЦИЯ** транзитного потенциала страны

**НЕОБЕСПЕЧЕНИЕ** потребностей экономики в перевозках

**ОТСУТСТВИЕ** транспортного обеспечения новых точек роста

**ОТСУТСТВИЕ** системного роста качества и безопасности перевозок

**НЕРЕШЕНИЕ** задачи по снижению совокупных транспортных затрат

**ОГРАНИЧЕНИЕ** спроса на подвижной состав и темпов развития машиностроения

**УСУГУБЛЕНИЕ** отставания железнодорожного транспорта России от мирового уровня



## О Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

«...среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной ... – это развитие транспортной инфраструктуры. С учетом масштабов России ... развитие инфраструктуры это больше, чем экономическая задача. Её решение прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но в целом – на обеспечение единства страны.»

*(В.В.Путин)*

# Задачи Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.

Формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, социально-экономического роста

## **Формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации потребностей граждан в перевозках**

Повышение устойчивости к угрозам

Экономический рост

Создание

Снижение совокупных транспортных народно-хозяйственных издержек, в том числе за счет повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта

Интеграция в мировую транспортную систему

Приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического «прорывного» развития железнодорожного транспорта

Повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта

Создание благоприятных условий для участия предпринимательского сообщества, региональных и муниципальных органов власти, организаций гражданского общества в решении социально-значимых задач

Поддержание социальной стабильности на железнодорожном транспорте, совершенствование технологий управления персоналом, повышение качества «человеческих ресурсов» в отрасли

Совершенствование систем менеджмента

Обеспечение права граждан России на благоприятную окружающую среду

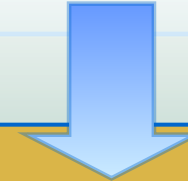


# ЦЕЛЕВЫЕ СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ и железнодорожного транспорта в Российской Федерации

Развитие экономики Российской Федерации

**ЭНЕРГО-СЫРЬЕВОЙ**  
СЦЕНАРИЙ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

**ИННОВАЦИОННЫЙ**  
СЦЕНАРИЙ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ



Развитие железнодорожного транспорта

**МИНИМАЛЬНЫЙ** вариант развития  
железнодорожного транспорта

**МАКСИМАЛЬНЫЙ** вариант развития  
железнодорожного транспорта

# ПАРАМЕТРЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

к **2030** году

 Будет построено **20,5** тыс.км новых линий

 Будет закуплено

и модернизировано:



**23,4** тыс. локомотивов



**996,0** тыс. грузовых вагонов



**29,6** тыс. пассажирских вагонов



**24,5** тыс. вагонов пригородных поездов

# Этапы реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до **2030** года

## I ЭТАП

2008-2015 гг.

### КОРЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

#### ДИНАМИЧНОЕ РАСШИРЕНИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

- Строительство новых железнодорожных линий
- Транспортное обеспечение новых точек экономического роста
- Замена подвижного состава и технических средств с
- Усиление транзитной роли российского

железнодорожного транспорта в торговых связях между Европой, Азией и Северной Америкой

- Развитие скоростного и высокоскоростного пассажирского сообщения
- Ввод в действие новых высокоскоростных магистралей
- Углубление интеграции российских железных дорог в евроазиатскую транспортную систему

## II ЭТАП

2016-2030 гг.

# РАСШИРЕНИЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 г.





**Железнодорожные связи между Европой и Азией по территории Российской Федерации**

- Международные транспортные коридоры предлагаемые к включению на территории России
- Общерегиональный железнодорожный коридор №2
- Общерегиональный железнодорожный коридор №8
- Общерегиональный железнодорожный коридор №1
- коридор Север - Юг (развитие Общерегионального железнодорожного коридора №8 в направлении Новосибирска и Астрахани и далее на Крым)
- коридор Север - Юг на связи Северо-Восточной с Юго-Восточной Азией
- транзитное железнодорожное направление через пограничный переход Евразия - Алашаньку
- Северный морской путь
- - - перспективные маршруты

**Железнодорожные связи между Европой и Азией в обход территории Российской Федерации**

- Новый Великий шелковый путь
- направление коридора ТРАСЕКА (связь Европы с Северной Азией через Кавказ)
- Азиатский морской маршрут из Амальто-Тилевоанского региона в Европу

Т И Х И Й  
О К Е А Н

# ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ



# Транспортные мегапроекты Сибири и Дальнего Востока



**Ж/д Севсиб**  
 Протяженность: 4780 км  
 Стоимость строительства: 648 млрд. руб.

**Ж/д Якутск - Магадан**  
 Протяженность: 1866 км  
 Стоимость строительства: 377 млрд. руб.

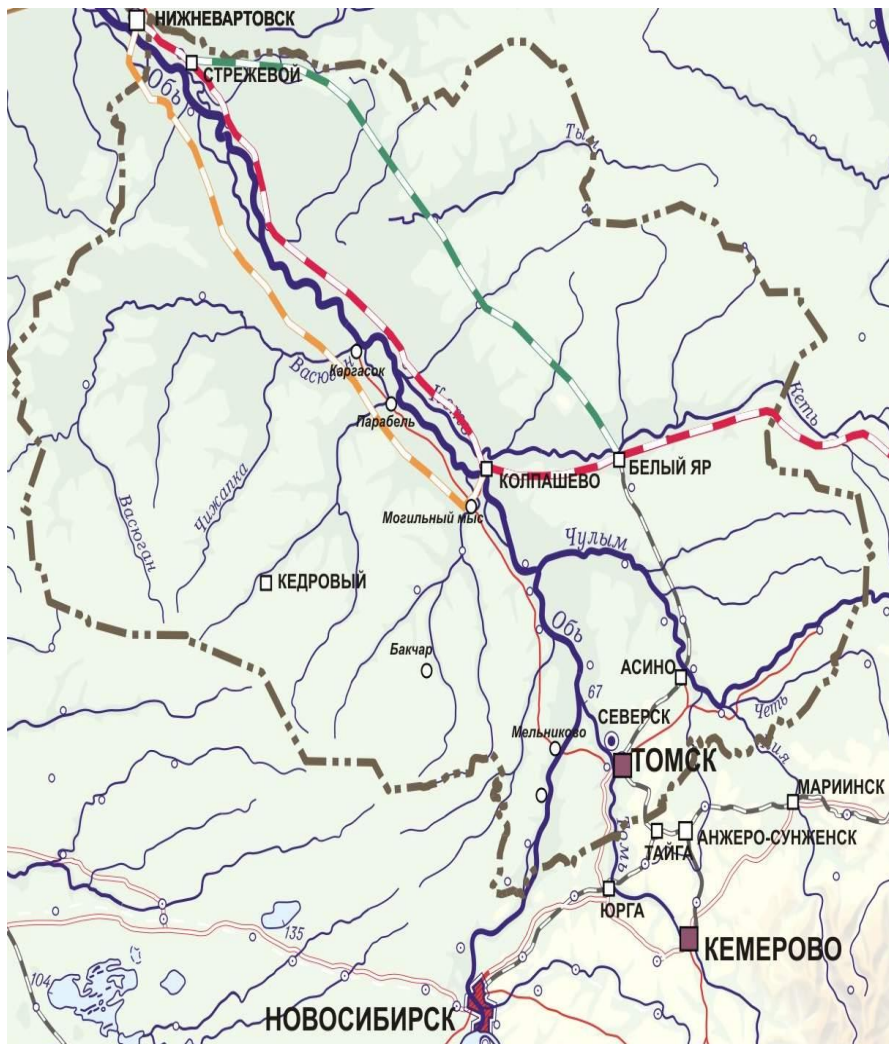
**Ж/д Селихин – Ныш с переходом на о. Сахалин и модернизацией железнодорожной сети о. Сахалин**  
 Протяженность: 582 км  
 Стоимость строительства: 337 млрд. руб.

**Нефтепровод ВСТО**  
 Протяженность: 4800 км  
 Стоимость строительства: не менее 550 млрд. руб.  
 В том числе 1 очередь  
 Протяженность: 2700 км  
 Стоимость строительства 275 млрд. руб.

**Совмещенный авто- и железнодорожный переход через р. Амур**  
 Стоимость строительства: 10 млрд. руб.

- Мегапроекты**
- Широтный коридор Транссиб-БАМ с выходом на Сахалин и Японию
  - БТЯ-ТКМ-Магадан
  - СевСиб (расширенный вариант)
  - Меридианальный коридор СМП-Якутск-Китай
  - ВСТО
  - существующие ж/д
  - новые и реконструируемые ж/д

# СЕВЕРО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ (Нижневартовск – Белый Яр – Лесосибирск – Усть-Илимск)



## Технические параметры:

2002 км, 2-х путная  
электрифицированная 2-ой  
технической категории

## Срок строительства:

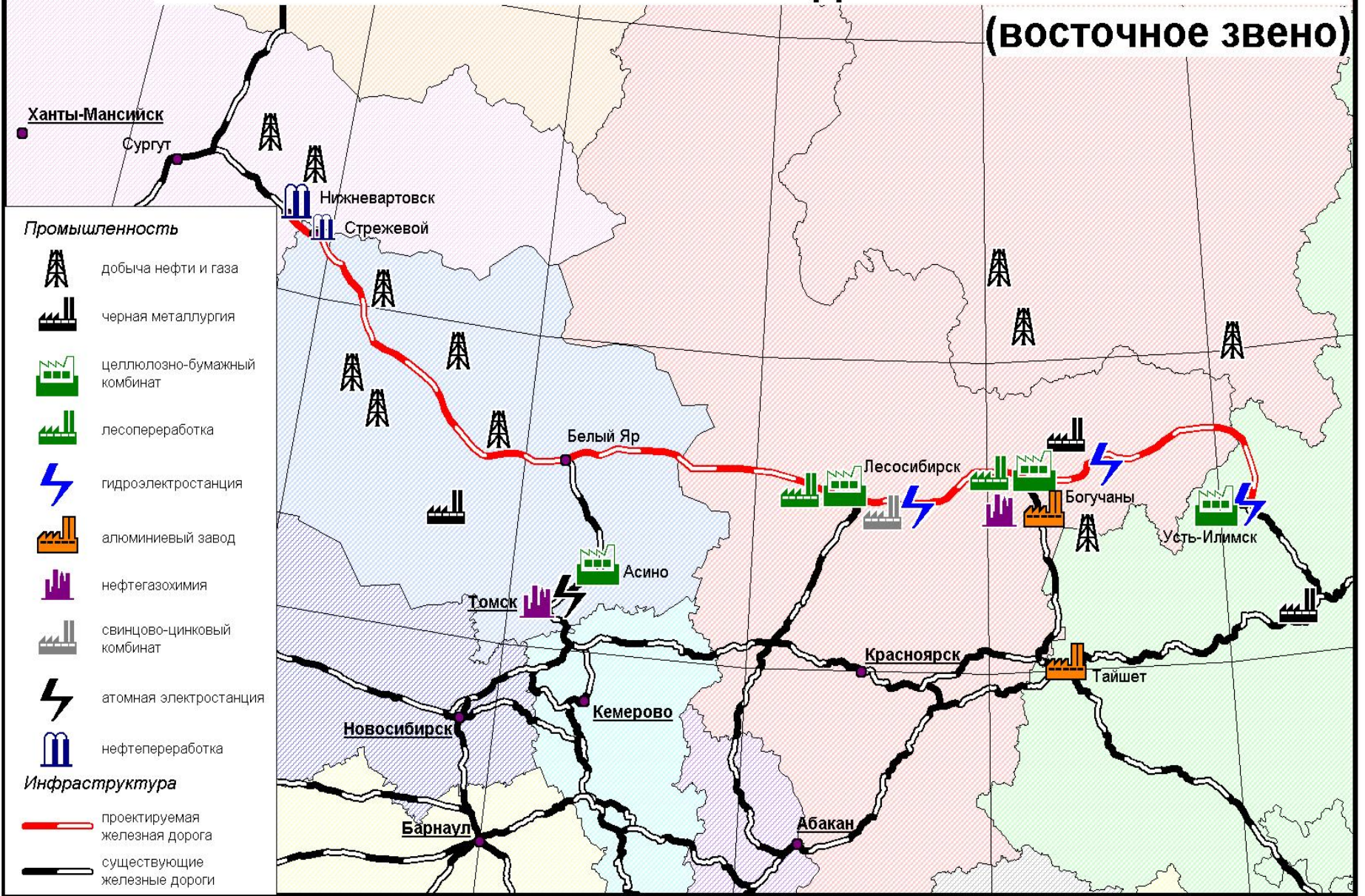
2015-2025 годы

## Объем инвестиций:

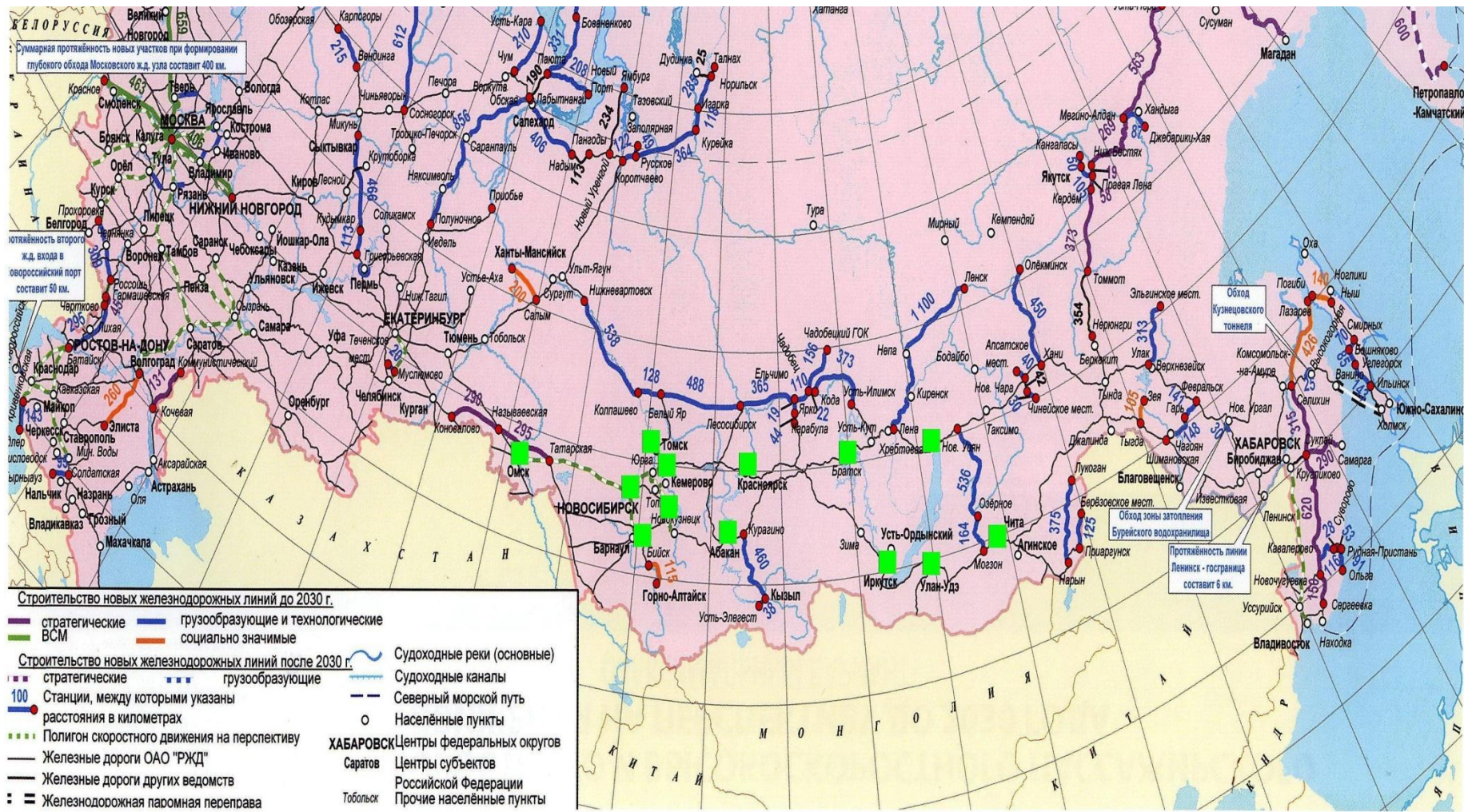
230 млрд. рублей (в ценах 2007 года)



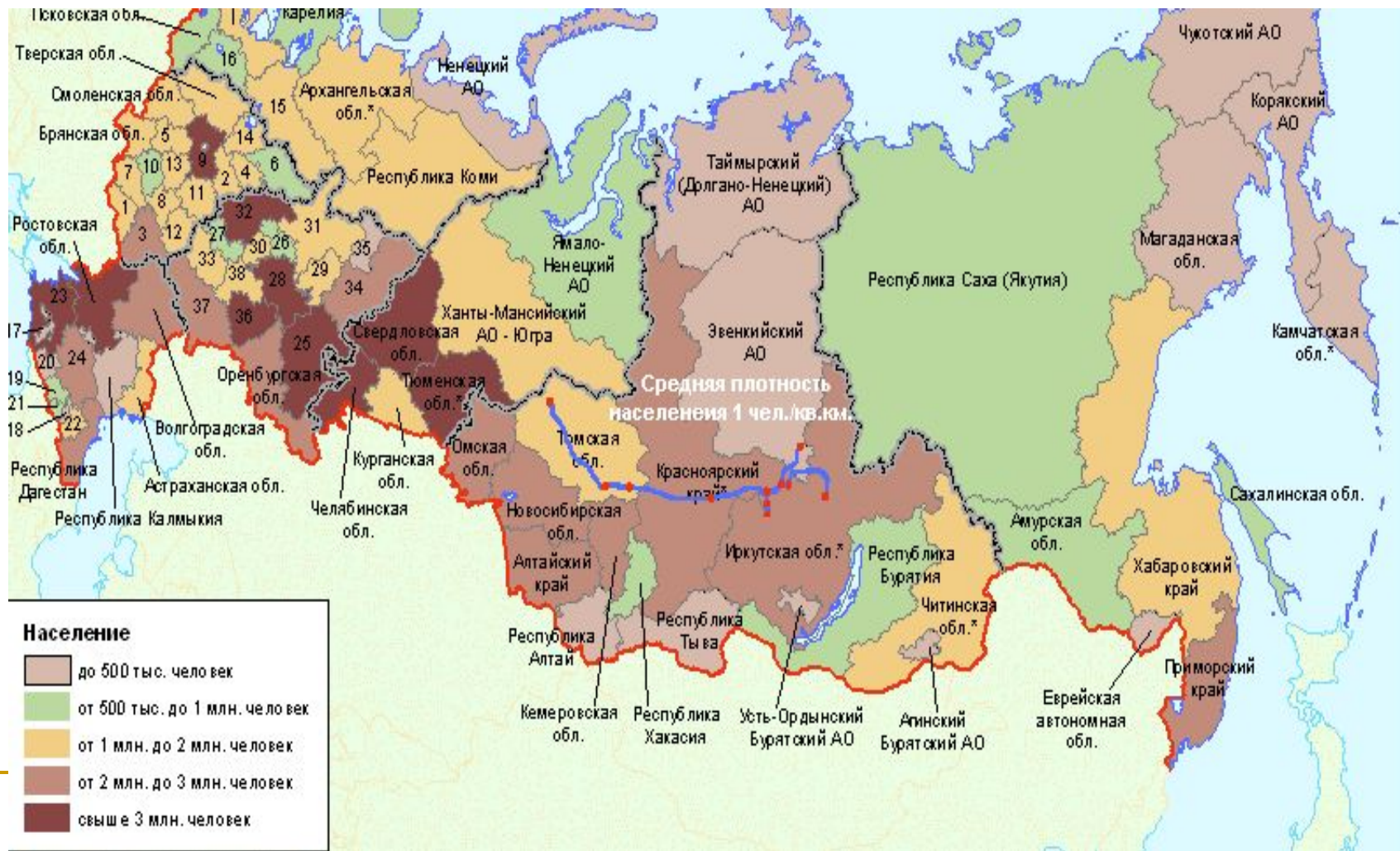
# ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТЕРРИТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (восточное звено)



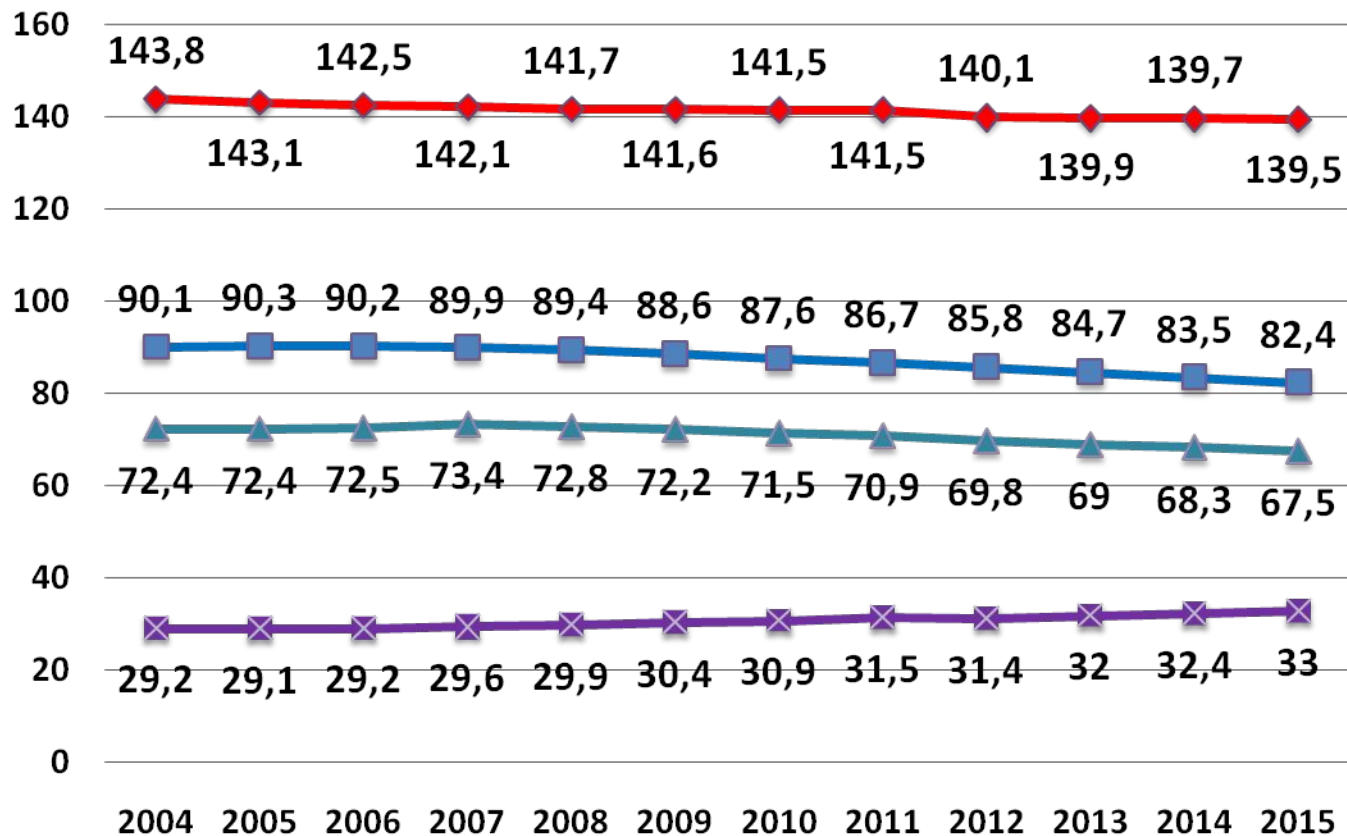
# Сеть отраслевых учебных заведений Сибирского федерального округа



# Обеспеченность проекта Северо-Сибирской железнодорожной магистрали трудовыми ресурсами



# ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД 2004-2015 гг.



- 4,3 млн.чел.,  
3%

- 7,7 млн.чел.,  
8,5%

- 4,9 млн.чел.,  
8,5%

+ 3,8 млн.чел.,  
13%

◆ Численность постоянного населения, млн. чел.

■ Численность населения трудоспособного возраста, млн. чел.

▲ Экономически активное население, млн. чел.

⊠ Численность населения старше трудоспособного возраста, млн. чел.

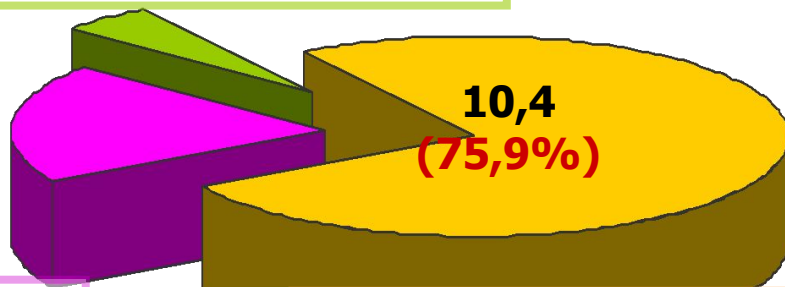
# ИНВЕСТИЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ РАСШИРЕНИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Категории линий	Инвесторы	Протяженность линий по максимальному варианту
СТРАТЕГИЧЕСКИЕ	РФ	4452 км
СОЦИАЛЬНО-ЗНАЧИМЫЕ	РФ + субъекты РФ	1262 км
ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ	РФ + субъекты РФ + частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»	1528 км
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ	РФ + субъекты РФ + частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»	8648 км
ГРУЗООБРАЗУЮЩИЕ	РФ + частные инвесторы, включая холдинг «РЖД»	4660 км
<b>ВСЕГО</b>		<b>20550 км</b>

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ  
НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ до **2030** г. (максимальный вариант), трлн.руб.

**0,6**  
**(4,6%)**

Субъекты  
Российской Федерации



Российская  
Федерация

**2,7 (19,5%)**

Частные инвесторы

Холдинг «РЖД» -  
**5,9 трлн.руб. (43,1%)**

**ИТОГО – 13,7 трлн.руб.**

**МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ ОТ УЧАСТИЯ ГОСУДАРСТВА  
В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ,  
трлн.руб.**

**40**

- Государственные инвестиции
  - Частные инвестиции
  - Дополнительный рост ВВП
- 10,4**

**3,3**

# Инструментарий государственно-частного партнёрства в России



Определения государственно-частного партнёрства присутствуют в законах о ГЧП, принятых в некоторых субъектах федерации, например в Томской области. Общепринятого определения, как и федерального закона о ГЧП, на сегодняшний день не существует. Однако существует закон «О концессиях».

Наиболее современными и перспективными инструментами ГЧП в России на текущий момент являются:

- финансовая аренда (лизинг – использование имущества с рассрочкой платежа);
- государственно-частные предприятия (корпорация ОАО «РЖД», ОАО «Предприятие вагонов-ресторанов»);
- концессионные соглашения (наиболее типичная форма, ведущая свою историю в России с дореволюционных времен);
- Инвестиционный фонд Российской Федерации.



# РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДО **2030** ГОДА

Государство

Регионы

Грузоотправители

Пассажиры

Инвесторы

Производители

Партнеры по транспортному бизнесу

Международные партнеры

Население

Железнодорожники

- **Повышение престижности и привлекательности профессии**
- **Новые возможности для профессионального развития и участия в инновациях**
- **Перспективы карьерного роста и профессионального развития молодых специалистов**
- **Конкурентоспособная заработная плата и социальный пакет**

---

# Благодарю за внимание!

*Мост уже запланирован, теперь планируют реку...*  
(Польский литератор Х. Ягодзинский)