



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

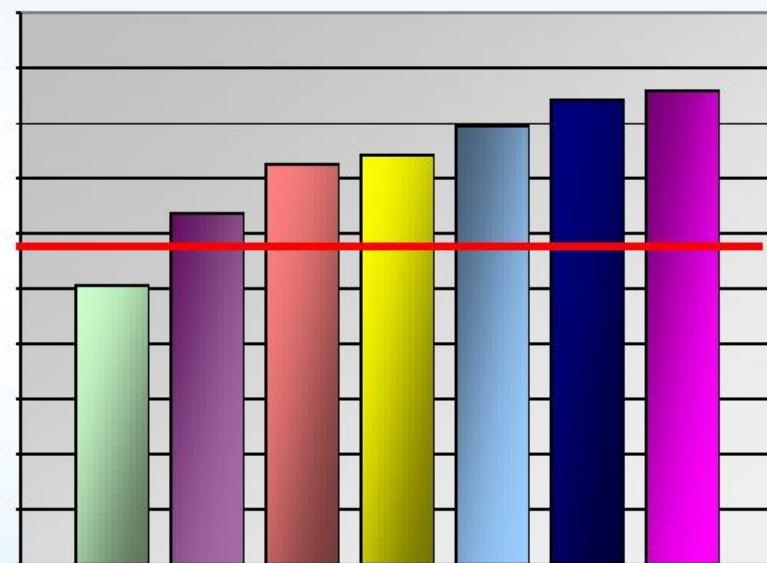
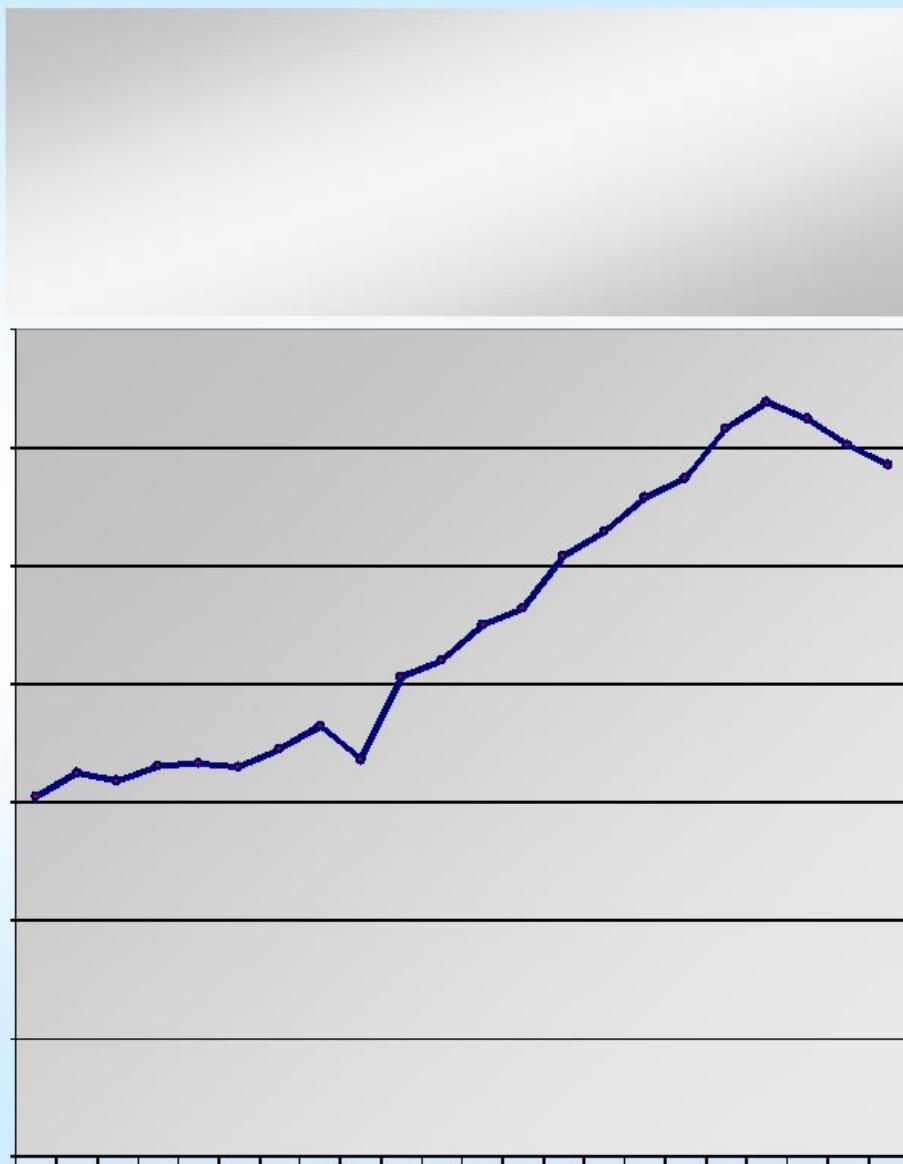
1 Накопившееся отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира

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 км²)

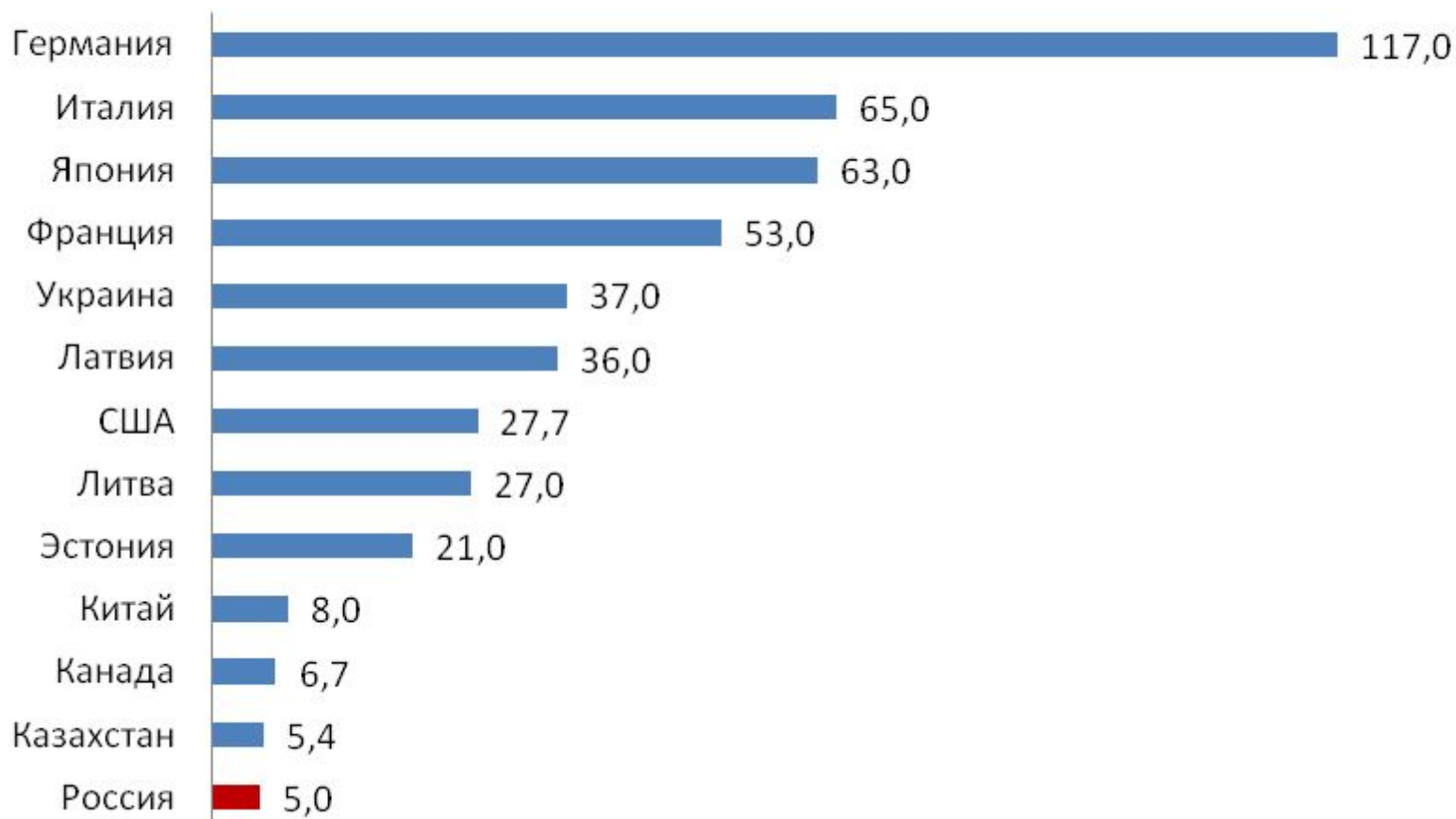
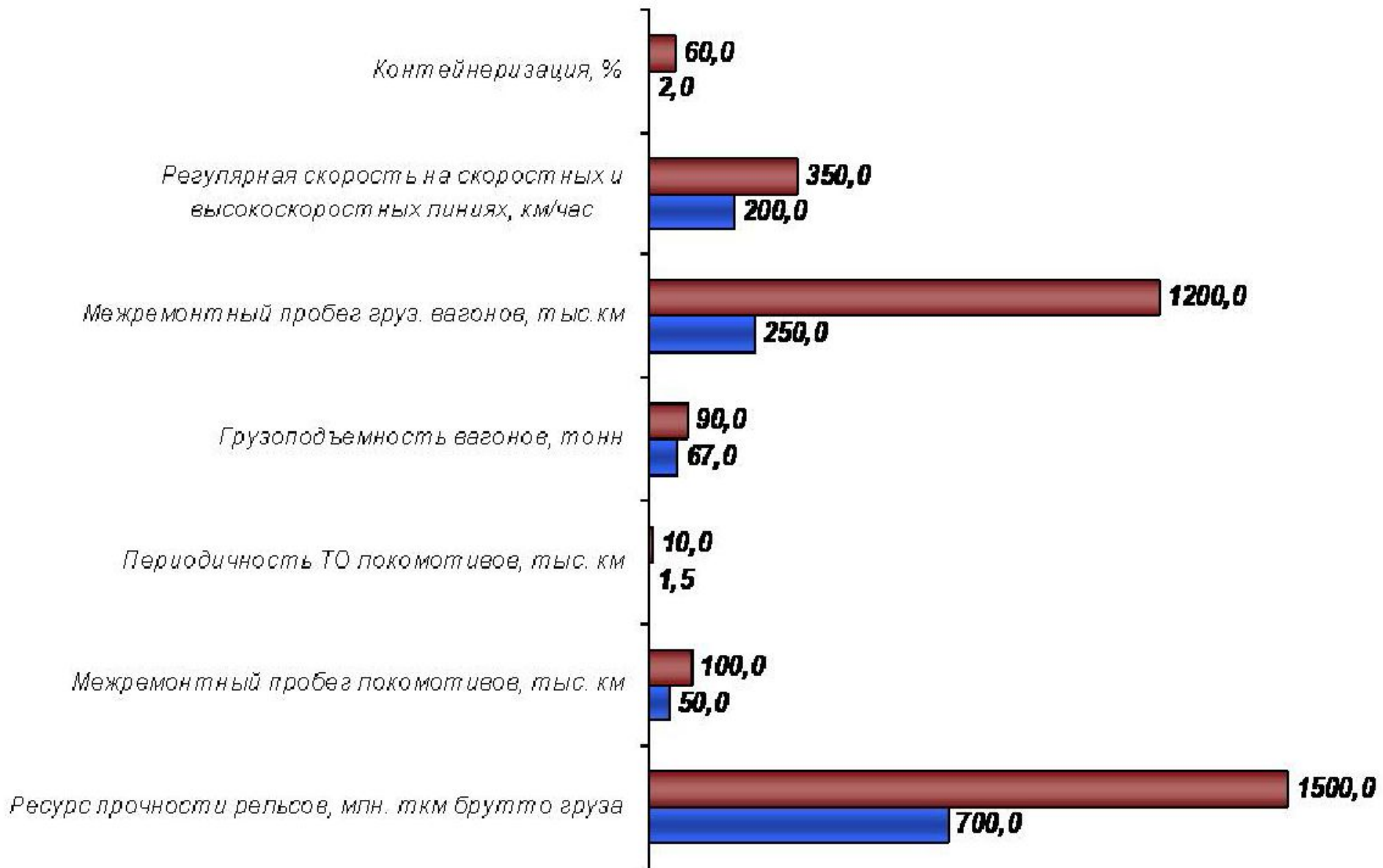


Рис. 1.2. Сравнение технических показателей железных дорог

■ 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 подот...
повыше...
угроз,

Э...
тр...

Созда...

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

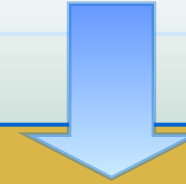
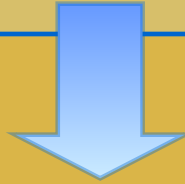
Обеспечение права граждан России на благоприятную окружающую среду

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 истекшим сроком службы
- 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.



- Строительство новых железнодорожных линий до 2030 г.**
- стратегические
 - технологические
 - грузообразующие
 - ВСМ
 - социально значимые
- Строительство новых железнодорожных линий после 2030 г.**
- - - стратегические
 - - - грузообразующие
 - - - Полигон скоростного движения на перспективу



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.

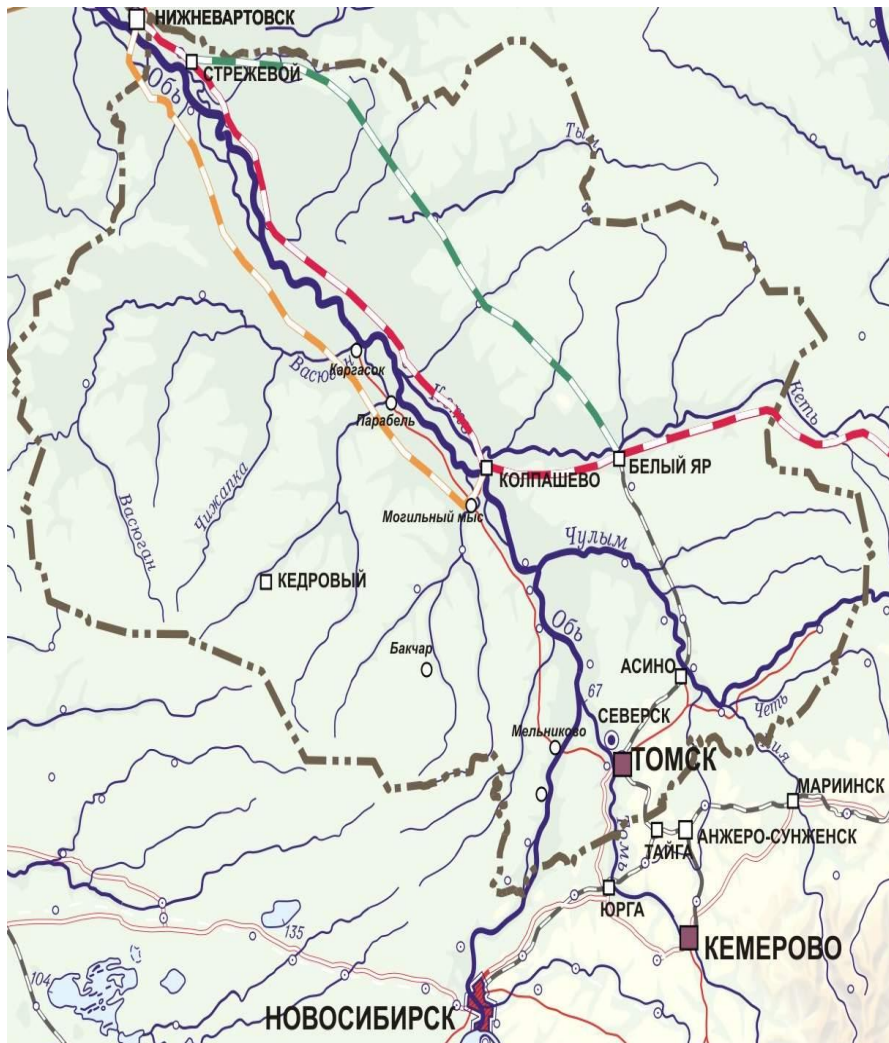
Ж/д Селихин – Ныш с переходом на о. Сахалин и модернизацией железнодорожной сети о. Сахалин
 Протяженность: 582 км
 Стоимость строительства: 337 млрд. руб.

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)
 - Меридиональный 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

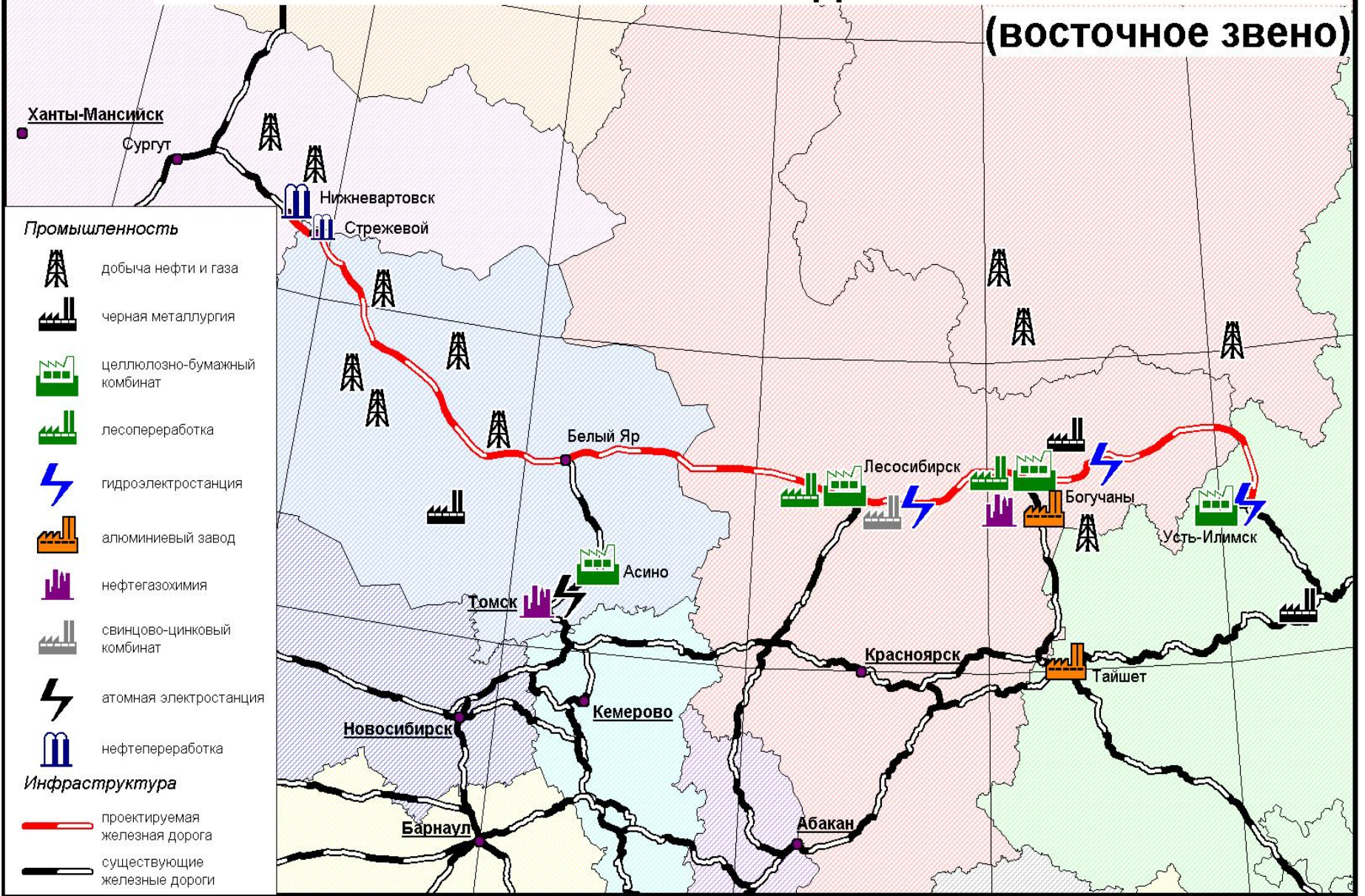
Срок строительства:

2015-2025 годы

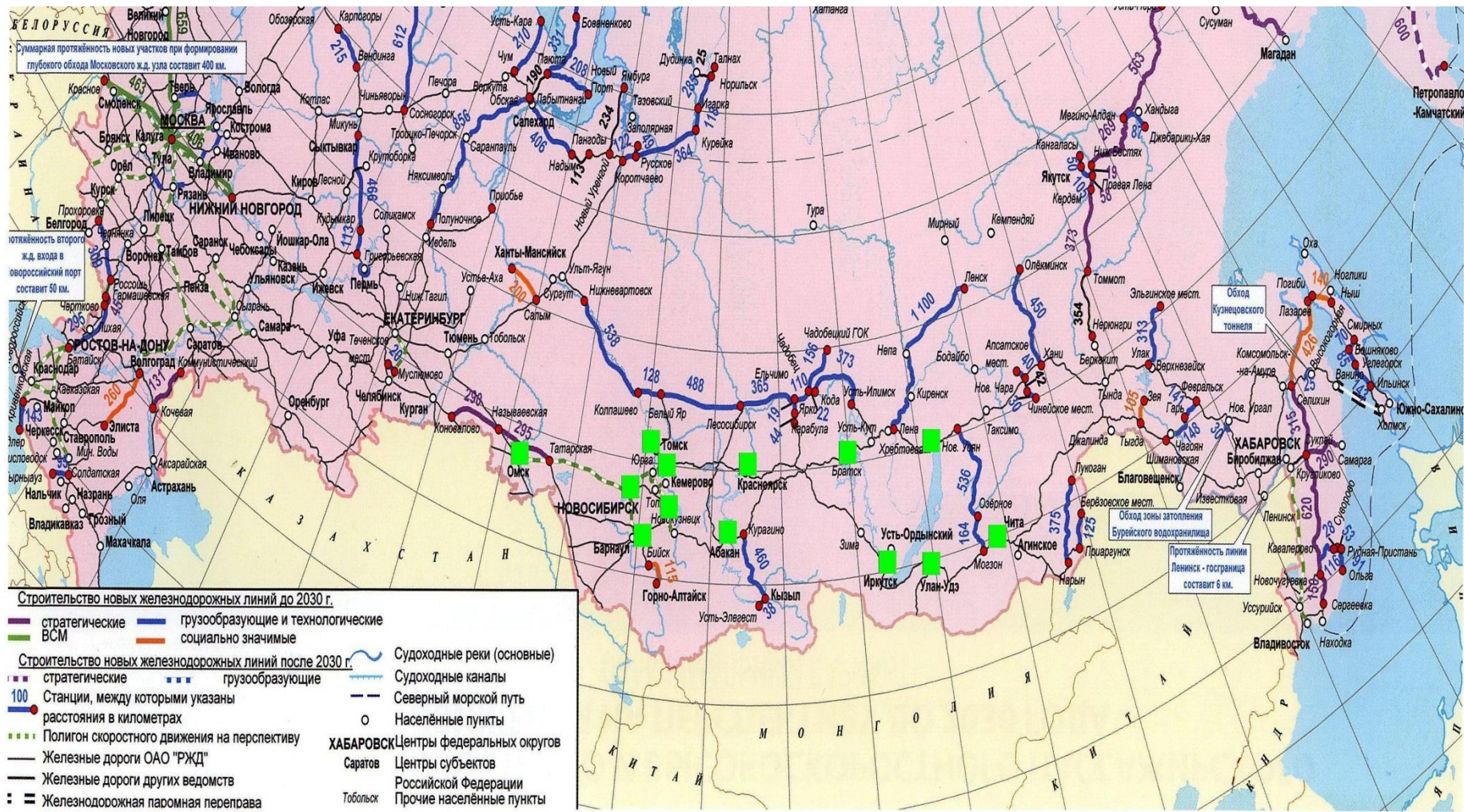
Объем инвестиций:

230 млрд. рублей (в ценах 2007 года)

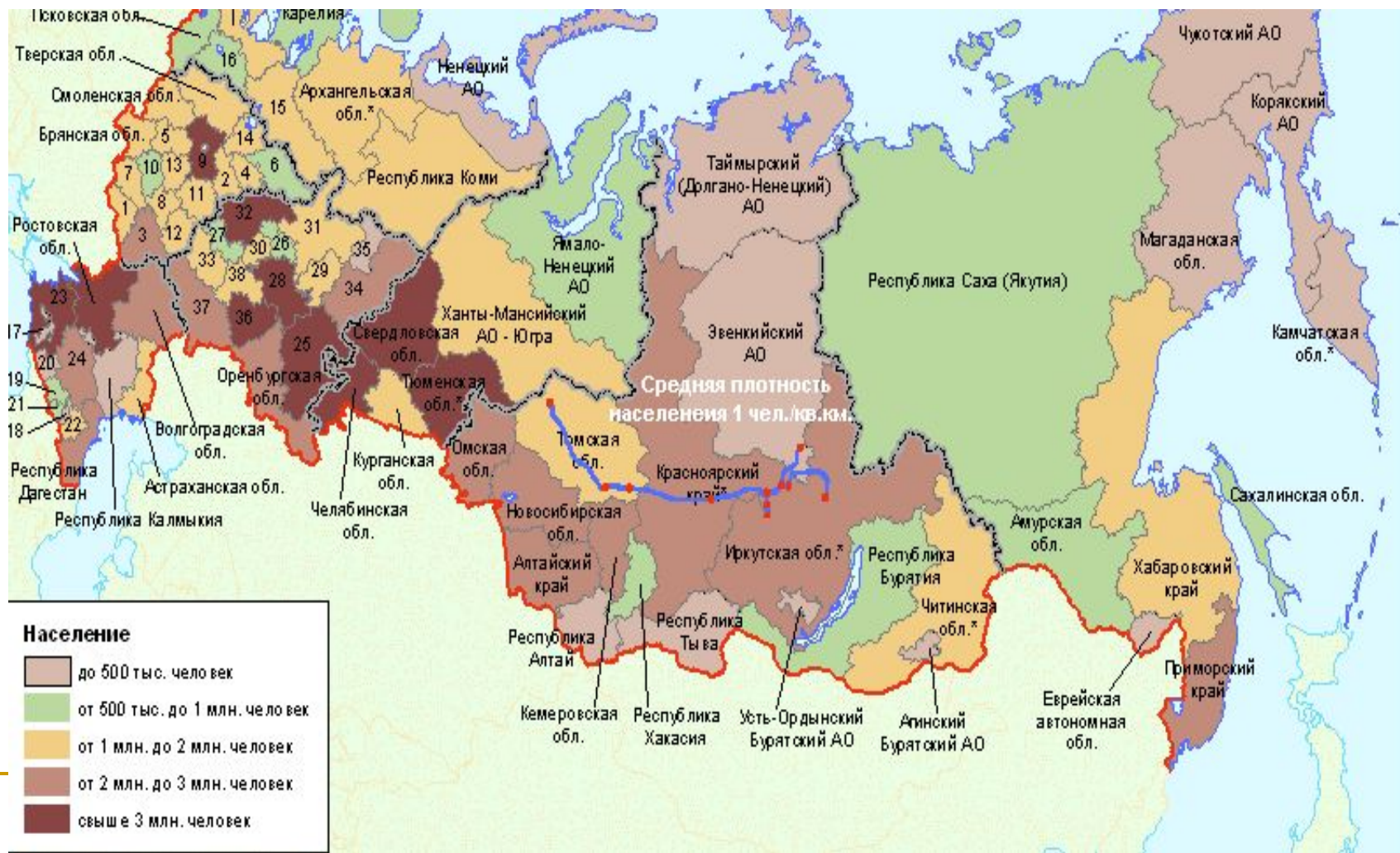
ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТЕРРИТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (восточное звено)



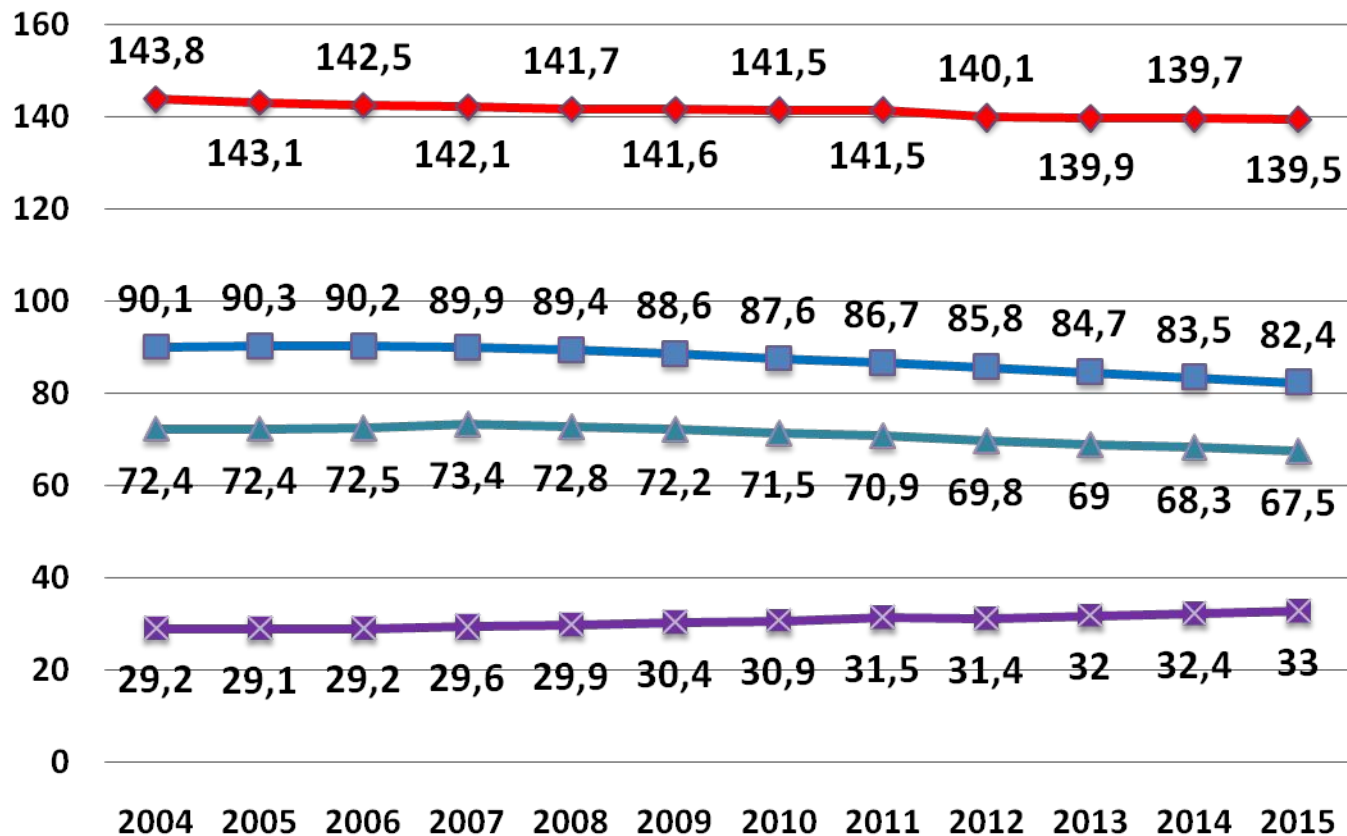
Сеть отраслевых учебных заведений Сибирского федерального округа



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.

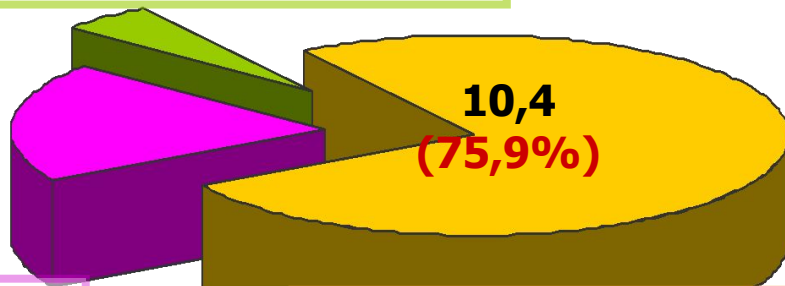
ИНВЕСТИЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ РАСШИРЕНИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

| 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 |
| ВСЕГО | 20550 км | |

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)