РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

3537 1. Утвердить прилагаемые:

Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года;

план мероприятий по реализации в 2008—2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

2. Минтрансу России совместно с Минэкономразвития России, Минрегионом России, Минпромторгом России, ФАС России и ФСТ России и с участием иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти обеспечить реализацию Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции при формировании региональных программ развития предусматривать меры по реализации мероприятий, предусмотренных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Председатель Правительства Российской Федерации В. ПУТИН

Москва
17 июня 2008 г.
№ 877-р

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 17 июня 2008 г.
№ 877-р

СТРАТЕГИЯ

развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

I. НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Кроме того, процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения. Эффективная реализация транзитного потенциала страны позволит не только получить экономический эффект от участия в международных перевозках, но и создаст новые инструменты влияния России на мировые экономические процессы (формирование новых зон экономического притяжения, установление долгосрочных экономических связей).

Российские железные дороги являются второй по величине транспортной системой мира, уступая по общей длине эксплуатационных путей лишь США.

gost.e-ecolog.ru

По протяженности электрифицированных магистралей российские железные дороги занимают первое место в мире. Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 20 процентов грузооборота и 10 процентов пассажирооборота всех железных дорог мира.

По своему географическому положению российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. Кроме того, через порты может осуществляться взаимодействие с транспортными системами Северной Америки.

Железные дороги органично интегрированы в единую транспортную систему Российской Федерации. Во взаимодействии с другими видами транспорта они удовлетворяют потребности населения, экономики и государства в перевозках. При этом железнодорожный транспорт является ведущим элементом транспортной системы, его доля в обеспечении пассажирских и грузовых перевозок составляет более 40 процентов от всего транспорта страны.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностью осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Особое значение железных дорог определяется также большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

Реализация мер по реформированию российских железных дорог была начата Правительством Российской Федерации в 1998 году.

Однако, несмотря на успехи структурной реформы железнодорожного транспорта в Российской Федерации, ее мероприятия и результаты оказались недостаточны для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития, позволяющие обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и ее модернизацию, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

Российские железные дороги не всегда оказываются способны адекватно и гибко реагировать на внешние вызовы, в результате чего потенциальные возможности для получения экономической выгоды могут обращаться в источник проблем. В настоящее время протяженность «узких мест»* по пропускной способности составляет 8,3 тыс. км, или около 30 процентов протяженности основных направлений сети железных дорог, обеспечивающих около 80 процентов всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Анализ проблем, возникших в сфере железнодорожного транспорта, позволил выявить следующие ключевые моменты, являющиеся критическими для дальнейшего социально-экономического роста страны:

необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта;

преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;

необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий;

необходимость снятия ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок;

---

*«Узкое место» — элемент, коэффициент использования пропускной способности которого превышает следующие величины:

для однопутных участков — 0,85;

для участков с двухпутными вставками — 0,87;

для двухпутных участков — 0,91;

для приемо-отправочных путей и стрелочных горловин станций — 1.

необходимость повышения безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

недостаточность инвестиционных ресурсов.

Необходимо в период до 2030 года реализовать Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (далее — Стратегия).

Стратегия должна обеспечить решение задачи эффективной реализации уникального географического потенциала страны на базе комплексного развития всех видов транспорта и связи в части, касающейся российских железных дорог.

Необходимость такого долгосрочного планирования при определении путей решения задач развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации определяется:

необходимостью обеспечения опережающего развития сети железных дорог как основы долгосрочного развития отраслей экономики и регионов;

значительной продолжительностью (порядка 20 лет) периода проектирования, строительства, ввода в эксплуатацию, выхода на проектную мощность и начала окупаемости объектов железнодорожной инфраструктуры;

масштабностью работ по коренной модернизации железнодорожного машиностроения, необходимостью выхода российских предприятий на соответствие мировому уровню железнодорожной техники, обеспечивающей эффективность и конкурентоспособность российского железнодорожного транспорта.

Стратегия должна стать основой и одновременно инструментом объединения усилий государства и предпринимательского сообщества для решения перспективных экономических задач и достижения крупных социально значимых результатов.

Реализация Стратегии будет способствовать превращению железнодорожного транспорта Российской Федерации из фактора возможного риска ограничения роста российской экономики в источник ее устойчивого развития.

II. ОСНОВЫ СТРАТЕГИИ

Цель и основные задачи Стратегии

Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.

Стратегия направлена на решение следующих задач:

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;

осуществление мобилизационной подготовки на железнодорожном транспорте, выполнение воинских и специальных железнодорожных перевозок, повышение защищенности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры от воздействия различного рода угроз, в том числе актов диверсионно-террористической деятельности;

реализация транзитного потенциала России на базе интеграции железнодорожного транспорта в международные транспортные системы;

создание условий для углубления экономической интеграции и повышения мобильности трудовых ресурсов;

снижение совокупных транспортных издержек, в том числе за счет повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта;

приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта;

повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

обеспечение права граждан России на благоприятную окружающую среду.

Принципы Стратегии

В основе Стратегии лежат следующие принципы:

железнодорожный транспорт является одной из основ политического, социального, экономического и культурного единства России;

железнодорожный транспорт является важной составляющей поддержания высокого уровня обороноспособности и безопасности государства;

эффективно функционирующий железнодорожный транспорт является обязательным элементом обеспечения конкурентоспособности страны;

на железнодорожном транспорте обеспечивается эффективное сочетание государственного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования;

опережающее развитие и модернизация железнодорожной сети являются инфраструктурной основой социально-экономического роста России;

повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта является важнейшим государственным приоритетом развития и модернизации отрасли, научных исследований и текущей эксплуатационной работы.

Механизмы обеспечения Стратегии

В условиях использования железнодорожного транспорта в Российской Федерации как инструмента снижения транспортных издержек расширение сети железных дорог должно осуществляться за счет средств государства и частного капитала, что соответствует мировому опыту.

Модернизация действующих железнодорожных линий и строительство новых участков должны осуществляться на основе расширения рыночных возможностей железнодорожной отрасли и прежде всего открытого акционерного общества «Российские железные дороги», а также с привлечением средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

На основе анализа определены получатели наиболее существенных эффектов от развития и модернизации сети железных дорог. Выделены 6 категорий строящихся и реконструируемых железнодорожных линий:

стратегические линии, предназначенные для укрепления транспортной целостности Российской Федерации;

социально значимые линии, предназначенные для улучшения транспортного обслуживания населения и регионов;

грузообразующие линии, предназначенные для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон;

технологические линии, предназначенные для оптимизации железнодорожной сети в целях развития хозяйственных и межрегиональных связей;

высокоскоростные линии, предназначенные для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч;

модернизируемые действующие линии, предназначенные для освоения прогнозных объемов перевозок и организации скоростного пассажирского движения.

Участие Российской Федерации в развитии железнодорожного транспорта может реализоваться путем:

предоставления средств федерального бюджета в рамках долгосрочных целевых программ;

предоставления средств федерального бюджета на участие в инвестиционных проектах на условиях частно-государственного партнерства;

введения инвестиционной составляющей в грузовых тарифах открытого акционерного общества «Российские железные дороги» для реализации инфраструктурных проектов;

установления на отдельных участках новых линий тарифов, обеспечивающих возврат вложенных в их строительство средств;

принятия иных форм государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации. При этом для строительства высокоскоростных магистралей возможна разработка специального механизма финансирования на условиях частно-государственного партнерства.

Прибыль открытого акционерного общества «Российские железные дороги» будет в приоритетном порядке направляться на развитие железнодорожного транспорта.

В связи с необходимостью сохранения государственного контроля над инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования необходимо ввести определенные ограничения на передачу в эксплуатацию зарубежным компаниям новых железнодорожных линий. В частности, необходимо определить обременения, связанные с обеспечением обороноспособности государства и мобилизационной готовности.

Отнесение железнодорожной линии к той или иной категории и определение источников финансирования производится на основании технико-экономических расчетов, определяющих основную целевую направленность этих линий и преимущественного получателя эффекта. При этом, если эффект от строительства железнодорожной линии приходится на владельца инфраструктуры и она окупается за счет доходов от перевозки дополнительных объемов грузов, перевозка которых стала возможна за счет строительства этой линии, то она относится к категории грузообразующих линий. Если новая линия не окупается за счет грузовых перевозок и направлена на решение социальных задач, то она относится к категории социально значимых линий. Если новая линия не окупается за счет грузовых перевозок и направлена на обеспечение территориальной целостности и независимости страны, то она относится к категории стратегических линий. Если новая линия не окупается за счет перевозок дополнительно возникающих грузов и направлена на оптимизацию железнодорожной сети, то она относится к категории технологических линий.

Этапы Стратегии

Стратегия включает в себя 2 этапа.

Этап модернизации железнодорожного транспорта (2008—2015 годы) предусматривает обеспечение необходимых пропускных способностей на основных направлениях перевозок, коренную модернизацию существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением парков с истекшим сроком службы, разработку новых технических требований к технике и технологии, начало проектно-изыскательских работ и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных железнодорожных линий.

Этап динамичного расширения железнодорожной сети (2016—2030 годы) предусматривает создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

Варианты развития железнодорожного транспорта

Прогноз развития железнодорожного транспорта до 2030 года разработан в соответствии со следующими сценариями социально-экономического развития России:

сценарий энергосырьевого развития России (далее — энергосырьевой сценарий);

сценарий инновационного развития (далее — инновационный сценарий).

Приняты 2 варианта развития железнодорожного транспорта до 2030 года: минимальный и максимальный.

Варианты развития Стратегии направлены на решение задачи устранения инфраструктурных ограничений роста экономики. Инерционный вариант, предусматривающий сохранение дефицита транспортной инфраструктуры, в Стратегию не включен, так как не отвечает целевым задачам долгосрочного развития страны.

Максимальный вариант ориентирован на достижение инновационного сценария развития Российской Федерации.

Минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики. В рамках данного варианта предусматривается полная модернизация железнодорожной инфраструктуры и развитие необходимых провозных способностей на основных направлениях грузопотоков в соответствии с потребностями экономики и населения в перевозках по энергосырьевому сценарию развития России.

К 2015 году обновляется подвижной состав (закупка, коренная модернизация) с исключением парков с истекшим сроком службы.

Предусматривается улучшение транспортного обеспечения новых точек роста экономики со строительством отдельных грузообразующих и технологических линий.

Строительство высокоскоростной линии будет осуществлено на направлении Санкт-Петербург — Москва.

Данным вариантом предусматривается строительство ряда линий стратегического значения и линий, направленных на улучшение транспортной обеспеченности регионов.

Максимальный вариант основан на инновационном сценарии развития России и характеризуется значительной концентрацией усилий на тех научно-технологических направлениях, которые позволят резко расширить применение отечественных разработок и улучшить позиции России на мировом рынке высокотехнологичной продукции и услуг. Особенностью инновационного сценария развития является изменение структуры валового внутреннего продукта в сторону производства высокотехнологичной продукции.

В данном варианте предусматриваются полная ликвидация ограничений в провозных способностях на железнодорожном транспорте общего пользования и создание соответствующего мировому уровню инфраструктурного базиса для развития новых точек экономического роста в стране, обеспечение современного уровня развития инфраструктуры и транспортное обеспечение разведанных новых месторождений полезных ископаемых.

К 2015 году обновляется подвижной состав (закупка, коренная модернизация) с исключением парков с истекшим сроком службы.

Строительство необходимых стратегических линий будет обеспечивать повышение конкурентоспособности и национальной безопасности страны. По максимальному варианту предусматривается строительство железнодорожной линии до г. Магадана, что создаст условия для освоения Северо-Восточного региона страны и даст возможность для создания устойчивого железнодорожного сообщения с отдаленными территориями страны.

Реализация максимального варианта приведет к кардинальным изменениям в мировых торговых связях Евро-Азиатского, Азиатско-Тихоокеанского и Северо-Американского регионов, качественно усилив транзитную роль железнодорожного транспорта России.

Для обеспечения транспортных связей, создания более привлекательных условий для пассажиров, повышения комфортности и безопасности пассажирских перевозок будут построены высокоскоростные магистрали Санкт-Петербург — Москва, Москва — Нижний Новгород, Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2). Выбор вариантов строительства новых высокоскоростных магистралей Москва — Нижний Новгород и Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2) будет производиться исходя из фактической динамики социально-экономического развития страны и регионов.

Будут предприняты меры по сокращению времени движения поездов на направлении Москва — Адлер до 15 часов за счет частичного строительства новых и модернизации существующих железнодорожных линий.

Прогноз грузо- и пассажиропотоков на железнодорожном транспорте

На основе оценки перспектив развития российской экономики и с учетом развития других видов транспорта спрогнозированы основные объемные показатели работы железнодорожного транспорта — погрузка грузов, грузооборот, пассажирооборот.

По минимальному варианту погрузка в 2030 году прогнозируется в объеме 1970 млн. тонн с ростом (к уровню базового 2007 года) в 1,47 раза.

Грузооборот прогнозируется в объеме 3050 млрд. тонно-км с ростом (к уровню базового 2007 года) в 1,46 раза, пассажирооборот вырастет в 1,16 раза и превысит 202 млрд. пасс.-км.

По максимальному варианту погрузка к 2030 году возрастет в 1,6 раза и достигнет 2150 млн. тонн.

Грузооборот в 2030 году возрастет по сравнению с 2007 годом в 1,58 раза и составит 3300 млрд. тонно-км, пассажирооборот — в 1,33 раза и превысит 231 млрд. пасс.-км.

В перспективе до 2030 года наибольшей загрузкой будут характеризоваться железнодорожные линии на подходах к Санкт-Петербургскому железнодорожному узлу, Северному Кавказу, портам Приморского края, а также железнодорожные линии на подходах к Дальнему Востоку, на выходах из Западной Сибири и Урала, на подходах к Московскому железнодорожному узлу.

Учитывая интенсивное развитие портовых мощностей страны, на подходах к морским портам Северо-Запада к 2030 году можно ожидать рост объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом в 1,5—2 раза, Азово-Черноморского бассейна — 2—2,5 раза, портам Приморского края — до 2 раз по отношению к существующему уровню.

Наибольший рост грузопотоков ожидается на Байкало-Амурской магистрали, особенно на подходах к портам Хабаровского края (Ванино, Советская Гавань), где в настоящее время объемы перевозимых грузов в сторону портов не превышают 7 млн. тонно-км/км, к 2030 году они могут возрасти в 7—10 раз. Такой значительный рост будет связан в основном с разработкой новых месторождений угля и руды в Республике Саха (Якутия) и в других субъектах Российской Федерации Дальневосточного региона, намечаемым строительством терминалов в портах Ванино и Советская Гавань для экспорта грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также со специализацией Транссибирской железнодорожной магистрали на контейнерных и пассажирских перевозках.

Ожидается рост перевозок на выходах из Урала (1,8—2 раза) и подходах к нему (1,5—1,8 раза), чему должно способствовать освоение ресурсной базы Полярного Урала, северной части Ямало-Ненецкого автономного округа.

Сохранение значения Кузбасса как основного поставщика угля вызовет рост перевозок в 1,3—1,6 раза на выходах из Кузбасса на запад и в 1,5—1,8 раза — на восток.

Реализация программы развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог открытого акционерного общества «Российские железные дороги», повышение уровня безопасности и качества обслуживания пассажиров на всех этапах перевозки, рост деловой активности и повышение реальных денежных доходов населения на перспективу приведут к росту количества поездок, а также к увеличению доли транспортных расходов на туристические поездки в семейном бюджете и повышению транспортной подвижности населения.

На перспективу до 2030 года ожидаются высокие темпы роста объемов пассажирских перевозок, в первую очередь на подходах к Московскому и Санкт-Петербургскому железнодорожным узлам.

Интенсивность движения пассажирских поездов на подходе к Московскому узлу прогнозируется с ростом в 1,3—1,4 раза в основном за счет ввода новых поездов в сообщении с крупными городами России и зарубежья, строительства высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург и дополнительно по максимальному варианту высокоскоростной магистрали Москва — Нижний Новгород и Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2), организации движения ускоренных электропоездов повышенной комфортности в межобластном сообщении, назначения ряда дополнительных поездов в период массовых перевозок на курорты Черного моря.

Высокие темпы прироста интенсивности движения пассажирских поездов на подходе к Санкт-Петербургскому узлу (в 1,5—1,6 раза) будут обеспечиваться главным образом за счет организации высокоскоростного движения в сообщении Санкт-Петербург — Москва, скоростных перевозок между г. Санкт-Петербургом и г. Хельсинки, курсирования ускоренных электропоездов в межобластном сообщении и назначения дополнительных поездов в сообщении с крупными городами России и зарубежья.

На подходах к Северному Кавказу также прогнозируются высокие темпы прироста объемов пассажирских перевозок в дальнем следовании — в 1,4—1,6 раза (к уровню 2006 года). В данном направлении будет по-прежнему назначаться большое число летних и дополнительных поездов, а сокращение времени хода поездов за счет их ускорения, сокращения числа технических стоянок, ликвидации угловых заездов и повышение качества обслуживания привлекут дополнительные пассажиропотоки, в том числе и с других видов транспорта.

Увеличение интенсивности движения на подходах к Уралу в 1,3 раза будет реализовано в связи с назначением ряда транзитных поездов в сообщении центральная часть России — Сибирь — Дальний Восток, а также с вводом новых сообщений центральная часть России — курорты Черного моря — крупные города Уральского федерального округа.

Прогнозируется назначение ряда поездов в сообщении центр России — Дальний Восток, но основную долю в темпах прироста интенсивности движения пассажирских поездов в 1,4 раза на подходах к Дальнему Востоку и Приморскому краю будут занимать новые сообщения с Западной и Восточной Сибирью и назначение пассажирских поездов в местном сообщении.

Кроме того, ожидается рост в 1,4—1,5 раза пассажирских поездопотоков по всем основным международным направлениям.

Целевые показатели по вариантам стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года представлены в приложении № 1.

III. ДОЛГОСРОЧНАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Структурное реформирование железнодорожного транспорта

Стратегия разработана в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте и целевой моделью рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы и определяет основные направления структурных преобразований до 2010 года.

Стратегией предусмотрена долгосрочная программа развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (далее — долгосрочная программа), в соответствии с которой целями структурных преобразований в отрасли после 2010 года являются:

создание стимулов для повышения эффективности деятельности всех участников рынка и улучшения качества предоставляемых услуг;

создание условий для повышения инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта, стимулирования привлечения капитальных вложений в развитие инфраструктуры, разработку и внедрение инновационных технологий, снижение ресурсоемкости перевозок и их воздействия на окружающую среду;

повышение безопасности железнодорожных перевозок, совершенствование государственного технического регулирования и надзора;

создание условий для расширения притока частного капитала в конкурентные сегменты рынка и обеспечения достаточного объема государственных капитальных вложений в проекты, имеющие социально-экономическую эффективность;

формирование прозрачной сбалансированной системы экономических отношений между участниками рынка железнодорожных транспортных услуг и их потребителями;

совершенствование системы планирования, финансирования и реализации государственного заказа на перевозки пассажиров по регулируемым тарифам и льготных категорий граждан;

совершенствование форм и методов государственного регулирования, направленных на защиту конкуренции в отрасли, оптимизацию деятельности естественных монополий и равенство доступа к их услугам, обеспечение сбалансированного развития всех элементов транспортного комплекса;

поэтапное сокращение по мере развития конкуренции, количества рыночных сегментов, услуги в которых предоставляются по регулируемым государством ценам;

повышение глобальной конкурентоспособности российских железных дорог, их интеграция в мировой рынок транспортных и логистических услуг.

При этом будут обеспечены условия, исключающие сокращение доли конкурентных сегментов рынка в сфере железнодорожного транспорта. На период сохранения монопольного положения открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» в перевозочной деятельности государством гарантируется право получения услуг железнодорожного транспорта по регулируемым тарифам.

В области развития инфраструктуры железнодорожного транспорта предусматривается улучшение условий для увеличения государственных и частных инвестиций в инфраструктурные проекты, строительство новых железнодорожных линий общего и необщего пользования, собственниками которых будут открытое акционерное общество «Российские железные дороги», государство и частные собственники в различных соотношениях, а также развитие практики строительства и эксплуатации железнодорожных линий на основе концессионных соглашений.

Будут совершенствоваться система организации недискриминационного доступа перевозчиков к железнодорожным линиям общего пользования, механизмы технического и технологического контроля, а также организации перевозок на линиях всех типов. По мере строительства новой железнодорожной инфраструктуры общего и необщего пользования будет формироваться система регулирования тарифов на услуги инфраструктуры, совершенствоваться система взаимодействия между собственниками смежных инфраструктур общего и необщего пользования.

В области грузовых перевозок после формирования в конце третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте организационно-правовых и технологических условий, необходимых для отделения деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры от перевозочной деятельности, следует рассмотреть целесообразность проведения организационного отделения деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры от перевозочной деятельности. Будут реализованы тарифные, организационные и технологические мероприятия, обеспечивающие возможность развития конкуренции между грузовыми перевозчиками. Компании-операторы продолжат увеличивать парк подвижного состава и расширять географию его эксплуатации в странах СНГ. Крупнейшие из созданных на третьем этапе реформирования компаний-операторов будут приобретать активы, достаточные для деятельности в качестве перевозчиков. Для перевозчиков будут созданы равные условия доступа к инфраструктуре общего пользования, сформирована единая система распределения мобилизационных мощностей и заданий на всех участников рынка, а также система требований к перевозчикам, будет введено обязательное страхование рисков перевозчиков.

В целях создания конкурентной среды предусматривается развитие системы государственного тарифного регулирования. Тариф на грузовые перевозки будет дифференцирован в зависимости от качества услуги. Тарифы на перевозки (в том числе в собственном подвижном составе и поездных формированиях) с учетом выделенных тарифных составляющих будут устанавливаться на базе данных раздельного учета по видам деятельности и являться экономически обоснованными, рассчитанными на основе обоснованных издержек и уровня рентабельности, достаточного для расширенного воспроизводства основных фондов.

На рынке пассажирских перевозок созданная на третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта система компенсации за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации потерь в доходах, связанных с перевозками льготных категорий граждан и перевозками по регулируемым тарифам, обеспечит возможность участникам рынка вести хозяйственную деятельность с достаточной нормой рентабельности. При этом государство получит возможность привлекать участников рынка для обеспечения перевозок на конкурсной основе.

С учетом достигнутых результатов реформирования будут созданы условия для развития конкуренции в сфере дальних и пригородных пассажирских перевозок, будет совершенствоваться система дерегулирования тарифов в конкурентных сегментах рынка, регулирования деятельности участников рынка на основе законодательства о защите конкуренции.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров в случае использования перевозчиками новых типов подвижного состава, видов услуг, технологий, обеспечивающих повышение качества обслуживания пассажиров, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации (с учетом структуры платежеспособного спроса населения в пригородных пассажирских перевозках железнодорожным транспортом общего пользования) могут приниматься решения об изменении методов регулирования или прекращении регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на отдельных направлениях перевозок.

На рынке перевозок будут работать региональные перевозчики, в том числе дочерние общества открытого акционерного общества «Российские железные дороги», созданные с участием субъектов Российской Федерации.

Для всех перевозчиков предусматривается обеспечение недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры (в том числе к вокзалам и платформам), равных условий для конкуренции, единых требований к обеспечению безопасности.

На основе растущего спроса будет развиваться сегмент перевозок повышенной комфортности, высокоскоростных и скоростных перевозок.

Сфера ремонта инфраструктуры и подвижного состава на железнодорожном транспорте полностью перейдет на рыночные принципы работы. Будет активно развиваться комплексное сервисное обслуживание подвижного состава и инфраструктуры на всех этапах их жизненного цикла. Перевозчикам и собственникам подвижного состава будут оказываться эффективные комплексные услуги, обеспечивающие оптимизацию капитальных и текущих издержек.

Основные задачи по обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта

Для обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта будут решены следующие основные задачи:

совершенствование основных положений государственной политики и нормативной правовой базы обеспечения безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и их реализация;

разработка комплекса мероприятий по реализации положений государственной политики и приоритетных направлений обеспечения безопасности транспортной системы России в области железнодорожного транспорта;

разработка методологии и практических методов решения задач обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта;

определение состава угроз безопасности объектов железнодорожного транспорта;

проведение категорирования и оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта;

разработка системы требований по обеспечению безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта с учетом категории и уязвимости объекта;

разработка системы обременения хозяйствующих субъектов обязательствами по осуществлению мобилизационной подготовки на железнодорожном транспорте, выполнению воинских и специальных железнодорожных перевозок (включая механизмы финансирования);

разработка и реализация системы мероприятий по повышению комплексной защищенности объектов инфраструктуры, создание перечня объективных критериев для объединения объектов железнодорожного транспорта в группы с целью снижения расходов на обеспечение их безопасности за счет типизации и стандартизации;

разработка и адаптация новейших технологий и программно-аппаратных средств обеспечения безопасности, в том числе пассивных и активных средств защиты критически важных и опасных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

создание автоматизированной системы мониторинга состояния и управления безопасностью критически важных и опасных объектов инфраструктуры;

совершенствование материально-технического, информационно-коммуникационного, научно-технического и кадрового обеспечения безопасности;

подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;

осуществление автоматизированного контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;

создание, модернизация и ведение баз данных по оценке уязвимости категорированных объектов;

разработка и ведение планов обеспечения транспортной безопасности категорированных объектов;

паспортизация категорированных объектов;

мониторинг состояния транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, включая создание и эксплуатацию центра контроля состояния транспортной безопасности;

эксплуатация, техническая поддержка и модернизация единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности в части железнодорожного транспорта;

оснащение (модернизация) объектов железнодорожного транспорта техническими средствами защиты.

Для решения указанных задач будет разработан комплекс нормативных, организационных, экономических и технико-технологических мероприятий.

Также потребуется совершенствование деятельности всех органов управления транспортом, модернизация производственной базы транспорта, переход на новые технологии и виды технических средств, активное использование новейших информационно-коммуникационных технологий и средств их реализации (средств вычислительной техники и связи, сбора и обработки информации).

Необходима реализация мероприятий по обеспечению обороноспособности и национальной безопасности России с учетом реформирования железнодорожного транспорта.

Комплексным результатом реализации таких мероприятий будет создание эффективной системы обеспечения необходимого уровня защищенности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта для устойчивого и безопасного функционирования транспортной системы и защиты от актов незаконного вмешательства, включая:

снижение риска совершения акта противоправного вмешательства на 16—17 процентов;

охват системой мониторинга состояния защищенности 100 процентов критически важных и потенциально опасных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Совершенствование системы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте

Целями совершенствования государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте являются:

развитие транспортных связей между регионами с целью сохранения и укрепления территориального единства, макроэкономической и социально-экономической стабильности государства;

снижение совокупных транспортных затрат;

повышение конкурентоспособности услуг железнодорожного транспорта и российских товаропроизводителей — потребителей услуг железнодорожного транспорта;

обеспечение устойчивого и безопасного функционирования и динамичного развития транспорта на основе обеспечения баланса интересов субъектов естественных монополий в области транспорта и пользователей их услугами;

формирование модели государственного регулирования рынков услуг железнодорожного транспорта, обеспечивающей развитие механизмов саморегулирования, ценовой и технологической конкуренции в потенциально-конкурентных и конкурентных сегментах деятельности железнодорожного

транспорта, повышение эффективности функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, соблюдение баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта;

формирование нормативно-правовой основы государственного регулирования, ориентированной на комплексный подход к регулированию рынков услуг железнодорожного транспорта и рынков услуг других системообразующих инфраструктурных комплексов;

обеспечение инвестиционного развития инфраструктурных секторов экономики для обеспечения высоких темпов экономического развития;

достижение системного макроэкономического эффекта от комплексного регулирования рынков услуг железнодорожного транспорта и рынков услуг других системообразующих инфраструктурных комплексов;

создание дифференцированной системы государственного тарифного регулирования, адаптированной к различным условиям функционирования рынка (естественно-монопольным, переходным (временно-монопольным)).

Задачами совершенствования государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте являются:

ограничение негативного влияния роста тарифов на услуги, оказываемые субъектами естественных монополий в области транспорта на темпы инфляции и социально-экономического развития;

создание условий для обеспечения эффективной деятельности субъектов естественных монополий в области транспорта;

повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

обеспечение прозрачности и обоснованности государственной тарифной политики в области транспорта;

создание экономических стимулов, обеспечивающих снижение себестоимости транспортных услуг, улучшение их качества, расширение рынка транспортных услуг, а также устойчивое функционирование и динамичное развитие транспортной отрасли;

проведение гибкой тарифной политики;

развитие механизмов саморегулирования, ценовой и технологической конкуренции в конкурентных сегментах деятельности железнодорожного транспорта, повышение эффективности функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, соблюдение баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта;

формирование системы государственного тарифного регулирования и методологии построения тарифов, способствующих сокращению транспортных издержек в экономике.

Основными направлениями совершенствования государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте являются:

формирование системы государственного регулирования и методологии ценообразования на железнодорожном транспорте, учитывающей географические и социально-экономические условия функционирования товарных рынков и рынков транспортных услуг;

совершенствование системы построения тарифов исходя из принципа соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий в области железнодорожного транспорта, потребителей их услуг, других участников рынка услуг железнодорожного транспорта;

совершенствование структуры построения тарифов, направленное на повышение инвестиционной привлекательности отдельных сегментов рынка

услуг железнодорожного транспорта, реализация тарифной политики и повышение конкурентоспособности данных рынков;

систематизация законодательства, методологии государственного тарифного регулирования в зависимости от состояния рынков услуг железнодорожного транспорта;

расширение спектра применяемых методов прямого тарифного регулирования в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта;

нормативно-правовое и методологическое обеспечение механизма государственного регулирования на переходный период, в том числе в отношении применения методов поведенческого регулирования в увязке с методами тарифного регулирования, определения и применения методов косвенного регулирования;

создание системы государственного регулирования, включая государственное тарифное регулирование, основанной на среднесрочном и долгосрочном прогнозировании динамики социально-экономических процессов на национальном и мировом рынках, с целью опережающего реагирования на изменяющиеся потребности экономики на макро- и микроуровне;

формирование нормативно-правовой, институциональной и методологической основы государственного регулирования, ориентированной на комплексный подход к регулированию рынков услуг железнодорожного транспорта и рынков услуг системообразующих инфраструктурных комплексов;

внедрение автоматизированных систем имитационного моделирования при прогнозе финансово-экономических результатов деятельности субъектов регулирования и потребителей их услуг в зависимости от принятия тех или иных решений регулятора, при пофакторном анализе результатов деятельности субъектов регулирования в отчетном периоде, при определении параметров мультипликативного финансово-экономического эффекта по вариантам реализации инвестиционных проектов, а также при расчете необходимых инвестиций;

разработка и внедрение системы мониторинга и анализа основных параметров рынков услуг железнодорожного транспорта, характеризующих состояние этих рынков (естественно-монопольное, переходное в условиях несовершенной конкуренции, конкурентное);

совершенствование системы тарифов на грузовые перевозки, соответствующей состоянию рынка в процессе проведения структурной реформы, посредством выделения в тарифах необходимых составляющих на базе данных раздельного учета по видам деятельности;

совершенствование системы тарифов на пассажирские перевозки в целях реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и адаптации тарифной политики к условиям реформирования железнодорожного транспорта.

Основные принципы и механизмы государственного регулирования в естественно-монопольном, временно-монопольном и конкурентном сегментах рынка услуг железнодорожного транспорта

Рынки услуг железнодорожного транспорта могут относиться к естественно-монопольному, переходному (временно-монопольному) и конкурентному типам.

Услуги железнодорожного транспорта могут оказываться в условиях естественно-монопольного, конкурентного и переходного состояния рынков.

Государственное регулирование в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на следующих основных принципах:

минимизация отрицательных последствий на макро- и микроуровне, связанных с функционированием рынка услуг железнодорожного транспорта

в состоянии естественной монополии (экстенсивность развития, технологическая отсталость, рост издержек), при соблюдении баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг;

обеспечение сбалансированности интересов государства, пользователей услуг и предприятий железнодорожного транспорта;

поэтапный переход к системной политике установления тарифов, обеспечивающей опережающее развитие инфраструктуры и перевозочных средств железнодорожного транспорта по отношению к потребностям экономики;

разработка и реализация механизмов участия государства в осуществлении инвестиционных проектов, направленных на инфраструктурное обеспечение потребностей экономики страны и совершенствование тарифов, в комплексе с механизмами государственной поддержки железнодорожного транспорта;

применение взвешенного подхода к сохранению (сокращению, ликвидации) методов перекрестного субсидирования планово-убыточных, но социально значимых видов деятельности за счет общего финансово-экономического результата деятельности субъектов естественных монополий исходя из объективной оценки структуры экономической деятельности субъектов регулирования и возможностей государственного субсидирования;

стимулирование повышения эффективности и сокращения издержек субъектов естественных монополий, в том числе за счет участия регулятора в процедуре планирования инвестиций и повышения оптимальности планирования инвестиций на основе долгосрочного прогнозирования макроэкономических тенденций и оценки мультипликативного эффекта от реализации инвестиционных проектов по различным вариантам технических и технологических решений.

Государственное регулирование в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе поддержания и развития механизмов ценовой и технологической конкуренции, стимулирующих сокращение издержек на оказание услуг при повышении их качества в условиях либерализации.

Государственное регулирование в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов и повышения их заинтересованности в инвестициях в развитие собственной деятельности на этом рынке.

Основными механизмами государственного регулирования в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

установление фиксированных тарифов на основании экономически обоснованных затрат субъектов регулирования и нормативной прибыли с учетом обеспечения нормативной рентабельности собственного (инвестированного) капитала;

установление предельных уровней тарифов;

регулирование недискриминационного доступа;

контроль и надзор;

досудебное урегулирование споров в части применения тарифов;

ведение реестра регулируемых сегментов естественно-монопольных рынков, субъектов естественных монополий, работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии;

определение стандартов раскрытия информации для пользователей;

определение перечня потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию;

раздельное ведение учета доходов и расходов по каждому виду деятельности в регулируемой сфере.

Основными механизмами государственного регулирования в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

регулирование поведенческих условий деятельности субъектов рынка (антимонопольное регулирование);

поддержание и развитие условий для эффективного саморегулирования рынка услуг железнодорожного транспорта в условиях ценовой и технологической конкуренции.

Основными механизмами государственного регулирования в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

установление предельного уровня тарифов;

регулирование нормативной рентабельности;

применение иных косвенных методов регулирования (установление и контроль минимально необходимых объемов оказания услуг, соотношение стандартов услуг, оказываемых по регулируемым и нерегулируемым тарифам);

проведение мониторинга состояния рынков, включая принятие предписаний по вопросам установления тарифов по факту обращения пользователей услуг естественных монополий;

ведение реестра переходных (находящихся в условиях несовершенной конкуренции) сегментов рынка.

Основные направления научных исследований в области железнодорожного транспорта

Направлениями научных исследований в области железнодорожного транспорта, реализация которых помимо прочих источников предусматривает финансирование за счет средств открытого акционерного общества «Российские железные дороги», являются:

разработка комплекса технических регламентов, содержащих требования по обеспечению безопасности и охране окружающей среды к объектам технического регулирования на железнодорожном транспорте;

разработка нормативно-методологической базы для расчетов параметров эксплуатационной готовности, прочности, безопасности и ресурса подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта;

разработка новых технических требований на серийно поставляемую продукцию и нормативной базы для взаимодействия с поставщиками на основе принципов менеджмента качества.

Для обеспечения развития инфраструктуры железнодорожного транспорта предусмотрены:

разработка математической модели развития инфраструктуры железнодорожного транспорта;

создание нормативной базы содержания и эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

разработка комплексных решений реконструкции инфраструктуры железнодорожного транспорта для пропуска поездов с осевыми нагрузками до 30 тонно-сил на полигонах обращения тяжеловесных поездов;

применение малообслуживаемых конструкций инфраструктуры железнодорожного транспорта, оборудования железнодорожной автоматики, связи и системы электроснабжения;

сокращение удельных затрат на обслуживание инфраструктуры железнодорожного транспорта на 25—30 процентов;

увеличение наработки систем инфраструктуры железнодорожного транспорта на 30—40 процентов.

Целевые параметры системы управления движением поездов и обеспечения безопасности предусматривают:

управление движением на основе спутниковых технологий и автоматической идентификации подвижного состава;

создание автоматизированных центров управления и расширение функций диспетчерской централизации (линии скоростного и высокоскоростного движения);

внедрение компьютерных систем управления на станциях в увязке с цифровым радиоканалом;

внедрение систем интервального регулирования движения поездов без светофоров с применением спутниковой навигации и цифрового радиоканала;

внедрение комплексных компьютерных систем на сортировочных станциях, включая автоматическое управление локомотивами;

внедрение комплексных устройств диагностики на границах маршрутов;

создание специальных центров приема и обработки информации со спутников о состоянии инфраструктуры для основных направлений (контроль основных направлений на участках с пассажирским движением);

обеспечение соответствия систем управления и систем обеспечения безопасности международным стандартам.

Для обеспечения высокоскоростного движения предусмотрено создание системы технического обслуживания скоростной и высокоскоростной инфраструктуры и подвижного состава.

Целевые параметры внедрения транспортной логистики предусматривают:

переход от информационных к информационно-управляющим технологиям работы на всех участках основных направлений;

внедрение на пограничных переходах и в морских портах новых технологий обработки перевозочных документов;

внедрение системы автоматического учета эксплуатационной работы;

внедрение оптимизирующих автоматизированных систем управления перевозками на основе процессной производственно-экономической модели эксплуатационной деятельности.

В период до 2030 года будет организовано производство подвижного состава нового поколения. Для этого предусмотрены:

разработка технических требований на новые типы подвижного состава с минимизацией затрат за жизненный цикл эксплуатации;

формирование нормативно-методической и статистической базы для управления жизненным циклом технических средств;

увеличение скоростей движения;

улучшение взаимодействия в системе «колесо-рельс».

Направлениями, реализация которых предусматривает финансирование преимущественно за счет средств инвестиционной программы открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (приобретение), являются:

использование контактной подвески КС-160 для тяжеловесного движения;

внедрение стандарта связи GSM-R;

применение на узловых станциях системы широкополосной цифровой связи;

использование конструкций из композитных материалов и конечных продуктов нанотехнологий.

Целевые параметры системы управления движением поездов и обеспечения безопасности предусматривают:

использование системы мониторинга и телеуправления напольными устройствами железнодорожной автоматики;

внедрение рельсовых цепей тональной частоты с цифровой обработкой информации;

внедрение специальных подвижных средств для автоматизации контроля инфраструктуры;

внедрение цифровых систем связи на линиях первой и второй категории, а также спутниковых систем на малодеятельных линиях.

Для обеспечения высокоскоростного движения предусмотрен ввод в эксплуатацию высокоскоростных электропоездов и инфраструктуры для скоростей движения до 250 км/ч и до 350 км/ч.

Целевые параметры внедрения транспортной логистики предусматривают:

создание сети логистических центров и модернизацию терминальной инфраструктуры, организацию на их базе эффективного взаимодействия с другими видами транспорта;

внедрение технологий дистанционного автоматического контроля несъемных устройств микроэлектронного пломбирования вагонов и контейнеров;

консолидацию вычислительных ресурсов;

внедрение технологий взаимодействия с клиентами через сеть Интернет;

реализацию логистических схем доставки груза с доведением своевременных доставок до 97 процентов;

повышение доли транзитных перевозок грузов за счет качества транспортного обслуживания;

использование современных материалов и конструкций;

модернизацию подвижного состава с продлением эксплуатационного ресурса и улучшением технико-экономических характеристик.

Направлениями, реализация которых предусматривает финансирование преимущественно за счет средств производителей железнодорожной техники (стадия научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ), являются:

разработка новых типов и образцов подвижного состава и элементов инфраструктуры, обеспечивающих повышение надежности и безопасности эксплуатации и соответствующих требованиям международных соглашений, к которым присоединилась Российская Федерация (правила Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и другие);

разработка принципиально новых комплексных систем диагностики и мониторинга объектов инфраструктуры и подвижного состава, использование высокоточных систем моделирования элементов инфраструктуры и подвижного состава.

Для обеспечения развития инфраструктуры железнодорожного транспорта предусмотрены:

разработка рельсовых скреплений для организации высокоскоростного и тяжеловесного движения;

разработка щебнеочистительных машин повышенной производительности;

создание систем комплексной диагностики инфраструктуры на скоростях до 200 км/час;

создание систем автоматизированной диагностики тяговых подстанций;

создание необслуживаемых технических комплексов с автоматической оценкой предотказного состояния;

применение бейнитных сталей в производстве рельсов с ресурсом до 2 млрд. тонно-км брутто;

применение аморфных сталей в конструкции тяговых подстанций и тяговых электродвигателей.

Целевые параметры системы управления движением поездов и обеспечения безопасности предусматривают создание «интеллектуального» поезда со встроенной системой автоведения и самодиагностики.

Целевые параметры внедрения транспортной логистики предусматривают внедрение системы позиционирования и автоматизированного контроля сохранности грузов в пути следования.

В период до 2030 года будет организовано производство подвижного состава нового поколения. Для этого предусмотрены:

увеличение нагрузки на ось;

снижение веса тары грузового вагона;

применение асинхронного тягового привода.

В конструкцию новых локомотивов закладываются следующие целевые параметры:

осевые нагрузки 27—30 тонно-сил;

сокращение удельного расхода топлива и электроэнергии на тягу поездов на 10—15 процентов;

увеличение наработки локомотива на отказ на 30—40 процентов;

система управления распределенной тягой по радиоканалу;

единая блочная система управления и бортовой диагностики;

ресурс бандажей не менее 1 млн. км;

применение асинхронного тягового привода в мультисистемных пассажирских электровозах;

мощность магистральных газотепловозов и газотурбинных локомотивов до 10000 кВт;

применение тяговых электродвигателей на постоянных магнитах;

возможность применения на локомотиве нескольких источников энергии.

Целевые параметры грузовых вагонов включают:

осевые нагрузки 27—30 тонно-сил;

скорости до 140 км/час;

применение платформ с раздвижными колесными парами для контрейлерных перевозок;

снижение тары грузового вагона на 25 процентов;

создание специализированных вагонов для маршрутных поездов с нагрузками 27—30 тонно-сил/ось и 8,5—9,5 т/м;

увеличение наработки грузового вагона на отказ на 30—40 процентов;

создание платформы для скоростной перевозки контейнеров;

ресурс бандажей не менее 600 тыс. км;

использование вагонов с кузовом из алюминиевых сплавов.

Целевые параметры пассажирского подвижного состава включают:

строительство двухэтажных вагонов;

производство кузовов вагонов с использованием композитных материалов;

создание межрегионального электропоезда, рассчитанного на скорость до 160 км/час, с асинхронным тяговым приводом;

применение тележек с раздвижными колесными парами;

производство скоростных и высокоскоростных поездов;

производство транспортных средств со специальным оборудованием и конструктивными особенностями, обеспечивающими их доступность для пассажиров-инвалидов.

Направлениями, реализация которых предусматривает финансирование преимущественно за счет средств федерального бюджета, являются:

создание системы формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию, которые разрабатываются, производятся или импортируются в Российскую Федерацию, а также применение метрической системы мер;

разработка и введение в действие комплекса специальных стандартов (нормативная база систем добровольной сертификации) для объектов транспортной отрасли, не подпадающих под действие основных технических регламентов.

В период до 2030 года будет организовано производство подвижного состава нового поколения. Для этого предусмотрены:

применение альтернативных источников энергии для локомотивов и специального самоходного подвижного состава, стационарной энергетики;

прикладные и фундаментальные исследования в области железнодорожного транспорта.

При внедрении инноваций будут учитываться национальные интересы и необходимость недопущения научно-технической и технологической зависимости страны от внешних источников.

Направления, реализация которых предусматривает смешанное финансирование за счет средств открытого акционерного общества «Российские железные дороги», производителей железнодорожной техники и средств федерального бюджета, включают в себя организацию высокоскоростного движения на выделенных направлениях со скоростью 300—350 км/ч и освоение отечественного производства основных элементов инфраструктуры и подвижного состава.

Целевые параметры внедрения транспортной логистики предусматривают организацию смешанных пригородно-городских пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах.

С учетом ограничений основной деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» работы по созданию нового подвижного состава и инфраструктуры, а также прикладные и фундаментальные исследования в области железнодорожного транспорта должны выполняться преимущественно за счет средств производителей новой техники и средств федерального бюджета.

В долгосрочной перспективе финансирование инновационных разработок для российского железнодорожного транспорта должно осуществляться производителями железнодорожной техники по техническим заданиям и под гарантию долгосрочного заказа со стороны транспортных компаний. При этом затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы должны пропорционально распределяться на серийно выпускаемую продукцию.

Основные мероприятия по модернизации и развитию инфраструктуры для ликвидации ограничений и «узких мест»

Мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры разработаны с целью освоения прогнозируемого роста объемов грузовых и пассажирских перевозок и ликвидации «узких мест» в пропускной способности сети железных дорог.

При прогнозируемом росте объемов перевозок на некоторых направлениях, особенно грузонапряженных, без проведения мер по их развитию и усилению возникнут новые (протяженностью от 4 до 5 тыс. км) «узкие места», что создаст дополнительные осложнения в обеспечении эксплуатационной работы.

В период 2008—2015 годов долгосрочной программой по минимальному и максимальному вариантам предусматривается:

строительство вторых путей протяженностью 2407,9 км, в том числе на основных направлениях — 1478,6 км;

строительство третьих и четвертых путей на основных направлениях протяженностью 348,5 км;

строительство обходов Краснодарского, Омского, Саратовского, Читинского и Ярославского железнодорожных узлов;

электрификация участков протяженностью 3918 км (в том числе участки Сызрань — Сенная, Трубная — Аксарайская, Ртищево — Кочетовка, Юровский — Темрюк — Кавказ — Тамань). Электрификация данных участков позволит увеличить протяженность электрифицированных полигонов с целью обеспечения прогнозируемых объемов грузовых перевозок, в том числе в направлениях Север — Юг, Кузбасс — Азово-Черноморский транспортный узел;

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 1851 км;

развитие станций и узлов.

По минимальному и максимальному вариантам предусмотрена реконструкция Улан-Баторской железной дороги, включая электрификацию главного хода с оборудованием системы автоблокировки, укладкой 100 км вторых путей и другие мероприятия.

В период 2016—2030 годов долгосрочной программой предусматривается:

строительство вторых путей протяженностью по минимальному варианту — 1767,6 км, по максимальному варианту — 3055,6 км;

обходы Иркутского, Пермского и Новосибирского железнодорожных узлов по минимальному и максимальному вариантам;

формирование глубокого обхода Московского узла (третье кольцо);

северный обход Свердловского узла;

электрификация участков протяженностью 3132 км по минимальному варианту, по максимальному варианту — 3580 км (в том числе Кандры — Инза, Ульяновск — Сызрань, Сонково — Дно — Печоры-Псковские и другие). Мероприятия по электрификации указанных участков позволят отклонить часть перспективного грузопотока с основных направлений на параллельные ходы);

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 1085 км по минимальному варианту, по максимальному варианту — 3128 км.

Долгосрочной программой предусмотрены следующие мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры:

усиление и реконструкция железнодорожных линий и участков;

ликвидация ограничений пропускной способности участков сети, вызванных дефектностью больших искусственных сооружений, путем их реконструкции и строительства новых;

замена и модернизация оборудования хозяйства электроснабжения на 50,9 тыс. км развернутой длины контактной сети, на 40,7 тыс. км основных направлений, в том числе модернизация и реконструкция 763 тяговых подстанций на участках Слюдянка — Черемхово, Новосибирск — Тайга, Тайшет — Мариинск, Суховская — Петровский Завод, Исилькуль — Петропавловск — Утяк — Курган, Входная — Войновка, Кунгур — Пермь — Чепца, Новосибирск — Новокузнецк;

модернизация системы автоблокировки протяженностью 1171,4 км, в том числе на участках Тайшет — Хабаровск, Петровский Завод — Челутай, Заудинский — Слюдянка 1, Могзон — Петровский Завод, Кропачево — Самара, Петровский Завод — Карымская, Чернышевск — Шимановская;

оборудование 11515 км двухпутных и многопутных перегонов на основных направлениях постоянно действующими устройствами для организации движения по «неправильному» пути по сигналам локомотивного светофора;

модернизация и увеличение пропускной способности цифровой технологической сети связи на полигоне протяженностью 12600 км;

пополнение и обновление материалов и конструкций для технического прикрытия объектов железнодорожного транспорта, восстановление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике;

организация интермодального сообщения аэропорт Минеральные Воды — Минеральные Воды — Кисловодск с реконструкцией железнодорожных линий;

модернизация участка Уссурийск — Гродеково с укладкой 48 км вторых путей на лимитирующем перегоне.

Для обеспечения перевозок в направлении Улан-Баторской железной дороги предусмотрена модернизация участка Улан-Удэ — Наушки.

Необходимость модернизации (обновления) основных фондов железнодорожного транспорта требуется независимо от предполагаемых вариантов, поэтому инвестиционные затраты на модернизацию основных фондов по максимальному и минимальному вариантам приняты одинаковыми.

Реконструкция и строительство новых искусственных сооружений

Значительные ограничения пропускной способности связаны с ограничениями скорости движения поездов, вызванными дефектностью крупных искусственных сооружений (тоннелей и мостов).

Мосты с металлическими пролетными строениями старых лет постройки (по нормам проектирования до 1907 года), построенные на рубеже XIX—XX веков и

превысившие нормативный срок службы (80 лет) почти в 1,5—2 раза, не обеспечивают пропуск поездов с существующими осевыми нагрузками без ограничения скорости движения. При этом пропуск по ним поездов с осевой нагрузкой 25—30 тонно-сил/ось будет невозможен.

Ввод в эксплуатацию поездов с повышенными осевыми нагрузками вызовет рост уровня напряжений в элементах пролетных строений в 1,5—1,8 раза по сравнению с существующими. Это приведет к резкому росту усталостных повреждений в пролетных строениях, рассчитанных по нормам 1907, 1925 и 1931 годов, и резкому сокращению срока их эксплуатации.

Пропуск подвижного состава с осевыми нагрузками до 30 тонно-сил/ось без ограничения скорости возможен только по находящимся в исправном состоянии пролетным строениям, построенным под нагрузку Н8 и выше.

В связи с этим все пролетные строения классом нагрузки ниже Н8 нуждаются в усилении или замене.

На железных дорогах эксплуатируется около 1800 дефектных водопропускных труб постройки конца XIX — начала XX веков, в основном кирпичной и каменной кладки. При нормативном сроке эксплуатации, составляющем 100 лет, фактически они прослужили 120—140 лет. В настоящее время у значительной части труб кладка интенсивно разрушается и находится в состоянии, когда может произойти внезапное обрушение.

Для безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями необходимо до 2030 года выполнить реконструкцию всех инженерных сооружений, превысивших нормативный срок эксплуатации. В первую очередь это относится к мостам с металлическими пролетными строениями старых лет постройки и к тоннелям. Необходимо провести работы по усилению дефектных искусственных сооружений, не попадающих в указанный диапазон.

Необходимо усилить земляное полотно на участках, где планируется организация грузового движения с увеличенными осевыми нагрузками до 30 тонно-сил/ось.

В 2008—2015 годах независимо от вариантов необходимо выполнить реконструкцию и строительство дополнительных искусственных сооружений, в том числе:

реконструировать тоннель под рекой Амур у г. Хабаровска, находящийся в неудовлетворительном состоянии и требующий реконструкции с закрытием движения не менее чем на 3 года (в связи с этим необходимо завершить реконструкцию второй очереди мостового перехода у г. Хабаровска с укладкой пролетных строений под второй путь);

для освоения возрастающих перевозок из Кузбасса необходимо осуществить строительство второго мостового перехода через реку Обь на участке Рямы — Камень-на-Оби, на участке Саянская — Кошурниково провести реконструкцию 3 тоннелей — Первого Джебского, Крольского и Манского (открытие движения по двум путям с учетом строительства двухпутных подходов и новых тоннелей на новой оси параллельно старым);

провести реконструкцию Кипарисовского, Облучьинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибирской железнодорожной магистрали;

выполнить реконструкцию мостов через реки Зея, Бурея и моста на 125 км участка Угловая — Находка;

для увеличения пропускной способности участка Крымская — Новороссийск провести реконструкцию Большого Новороссийского тоннеля, не позволяющего пропускать по нему одновременно 2 поезда из-за негабаритности, и Малого Новороссийского тоннеля;

выполнить реконструкцию тоннелей на участках Кривенковская — Белореченская и Туапсе — Адлер;

выполнить реконструкцию мостов через реку Волга на участке Аксарайская — Астрахань, через реку Кама в Пермском узле;

на перегоне Мягренка — Кемь направления Санкт-Петербург — Мурманск построить для увеличения пропускной способности участка второй мостовой переход через реку Шуя;

на Бугульминском ходу провести реконструкцию мостового перехода через реку Волга на участке Ульяновск Центральный — Акбаш, а также моста на участке Сызрань — Безенчук в связи с большой загрузкой Кропачевского хода;

осуществить реконструкцию мостового перехода через реку Тура на участке Егоршино — Тавда;

провести реконструкцию мостов через реку Ока на участке Жилево — Ожерелье, через реку Дон на участке Лиски — Россошь и моста на участке Лев Толстой — Елец.

При этом возможно осуществление ряда других мероприятий, реализуемых в установленном порядке.

В 2016—2030 годах независимо от вариантов необходимо выполнить реконструкцию и строительство дополнительных искусственных сооружений, в том числе:

строительство вторых мостовых переходов через р. Волга на участках Ульяновск — Димитровград, Анисовка — Саратов и третьего мостового перехода на участке Кинель — Сызрань;

строительство вторых мостовых переходов через реки Обь, Большой Салым, Демьянка для повышения пропускной способности грузообразующей линии Тобольск — Сургут;

строительство второго мостового перехода у г. Благовещенска на участке Белогорск — Благовещенск.

Расширение сети железных дорог

В соответствии с минимальным вариантом к 2030 году необходимо построить 16017 км новых железнодорожных линий, включая:

стратегические (ориентировочная протяженность — 2246 км);
социально значимые (ориентировочная протяженность — 1262 км);
грузообразующие (ориентировочная протяженность — 4573 км);
технологические (ориентировочная протяженность — 7277 км);
высокоскоростные (ориентировочная протяженность — 659 км).

В соответствии с максимальным вариантом к 2030 году необходимо построить 20730 км новых железнодорожных линий, включая:

стратегические (ориентировочная протяженность — 4112 км);
социально значимые (ориентировочная протяженность — 1262 км);
грузообразующие (ориентировочная протяженность — 4660 км);
технологические (ориентировочная протяженность — 9168 км);
высокоскоростные (ориентировочная протяженность — 1528 км).

Строительство новых и реконструкция действующих железнодорожных линий распределены по этапам исходя из приоритетности введения в эксплуатацию указанных линий.

Высшими приоритетами обладают реконструкция действующих и строительство технологических линий, обеспечивающих растущие потребности экономики в перевозках и не допускающих инфраструктурные ограничения экономического развития Российской Федерации и регионов.

Приоритет в очередности строительства грузообразующих линий определяется сроками промышленного освоения новых месторождений полезных ископаемых и развития промышленных зон.

Приоритетность строительства социально значимых и высокоскоростных линий определяется необходимостью выравнивания уровня развития регио-

нов страны, дифференцированной динамикой транспортной подвижности населения в различных регионах страны и интенсивностью межрегиональных транспортных связей.

Приоритеты строительства стратегических линий определяются государством исходя из геополитических и геоэкономических интересов страны.

Развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения

Развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок обеспечит улучшение транспортных связей, создаст более привлекательные условия для пассажиров, повысит комфортность и безопасность пассажирских перевозок, сократит время в пути, что позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с авиационного и автомобильного транспорта, сократить убыточность пассажирских перевозок и негативное воздействие транспорта на экологию. Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения также обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

К основным задачам по развитию скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения в России относятся:

разработка комплекса технических регламентов и национальных стандартов с учетом мирового опыта проектирования, строительства и эксплуатации скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта;

разработка и реализация системы финансового обеспечения проектов с учетом возможного использования различных источников инвестиций, определение роли и форм участия государства и частных инвесторов в реализации проектов скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей;

разработка и производство технических средств нового поколения для скоростных и высокоскоростных магистралей, включая инфраструктуру и подвижной состав;

подготовка кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения.

Предусматриваются 3 комплекса системных программных мероприятий, направленных на повышение скоростей движения на железнодорожном транспорте:

а) повышение маршрутных скоростей дальних пассажирских поездов, следующих на расстояния более 700 км. Обслуживание будет осуществляться пассажирскими вагонами со спальными местами;

б) организация скоростного железнодорожного движения после реконструкции действующих линий между крупными региональными центрами скоростными поездами с максимальной скоростью до 160—200 км/ч.

Одним из приоритетных направлений организации скоростного движения пассажирских поездов является направление Центр — Юг (Москва — Адлер). Для организации скоростного движения на данном направлении потребуется модернизировать инфраструктуру существующих железнодорожных линий с обеспечением скоростей движения 160—200 км/ч, а также строительство новой линии Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск.

Общая протяженность скоростного полигона железных дорог России составит около 11 тыс. км. При этом на некоторых направлениях скоростного движения предусматривается строительство дополнительных главных путей с их специализацией для обеспечения движения обычных грузовых, пассажирских, пригородных поездов и выделением специализированных путей для пропуска скоростных поездов;

в) строительство следующих высокоскоростных железнодорожных магистралей, на которых обеспечивается движение со скоростями до 350 км/час:

Санкт-Петербург — Москва (время движения около 2 ч. 30 мин.);

Москва — Нижний Новгород (время движения около 1 ч. 40 мин.);

Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2) (время движения до Красного около 2 ч.).

Строительство высокоскоростной магистрали Москва — Нижний Новгород и Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2 с выходом в страны — члены Европейского Союза) предусматривается только в максимальном варианте. Реализация проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2) возможна путем создания международного консорциума.

Необходимые инвестиции в строительство высокоскоростных магистралей оцениваются по максимальному варианту на уровне 1261,6 млрд. рублей, по минимальному варианту — на уровне 564,9 млрд. рублей (в ценах 2007 года, без налога на добавленную стоимость и затрат на отвод земли).

Создание высокоскоростных магистралей требует разработки и принятия новой нормативно-технической и правовой базы. При этом основополагающим должен стать разрабатываемый в настоящее время технический регламент «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».

Учитывая отсутствие в Российской Федерации опыта проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей, целесообразно принять за основу нормативную базу стран — членов Европейского Союза (Франция, Германия) и адаптировать ее для России. Подобное решение значительно сократит время на проведение научно-исследовательских работ и позволит избежать значительных затрат.

Развитие тяжеловесного движения

Повышение весовых норм является одним из приоритетных направлений, позволяющих обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов, повысить эффективность работы железных дорог.

Участки и направления железных дорог, включенные в перспективный полигон обращения поездов повышенного веса и длины, играют важную роль в осуществлении перевозок грузов. В перспективе решающее значение этих направлений для обеспечения перевозок грузов еще более возрастет, что будет связано как с увеличением перевозок экспортных грузов в направлении портов Северо-Западного и Южного регионов, так и с ростом внутренних перевозок, в частности перевозок угля для обеспечения потребностей энергетики Урала и Центрального региона. Ожидается, что доля общего грузооборота рассматриваемых направлений возрастет к 2015 году до 40—45 процентов, а к 2030 году — превысит 50 процентов.

Основными полигонами обращения поездов повышенного веса на перспективу будут являться следующие участки протяженностью 13784 км:

Кузбасс — Санкт-Петербург-Сортировочный, Мурманск;

Череповец — Костомукша, Ковдор, Оленегорск;

Кузбасс — Свердловск — Агрыз — Москва — Смоленск;

Кузбасс — Челябинск — Сызрань — порты Азово-Черноморского бассейна;

Аксарайская — Волгоград;

Стойленская — Чугун;

Заозерная — Красноярск.

В указанных направлениях учтены перевозки угля, нефти, руды и металла.

Кроме того, в перспективе обращение поездов повышенного веса предусматривается на участках направления Тайшет — Тында — Комсо-

мольск — Советская Гавань и на восточной части Транссибирской железнодорожной магистрали.

Для организации тяжеловесного движения предусматривается начиная с 2008 года выполнение работ по подготовке инфраструктуры железнодорожного транспорта (путевого хозяйства, системы электроснабжения, системы центральной блокировки, связи и других) для обеспечения беспрепятственного пропуска грузовых поездов с повышенными осевыми нагрузками до 25—30 тонно-сил/ось в зависимости от рода груза на всем протяжении маршрута.

Подготовку инфраструктуры для обращения поездов повышенного веса предусматривается осуществлять путем поэтапного усиления (комплексной реконструкции) при выполнении работ по капитальному ремонту и обновлению основных фондов, выработавших ресурс.

Принципиально важным для перспективных условий эксплуатации является использование возможностей габарита максимального приближения к объекту при разработке перспективных грузовых вагонов для перевозки, прежде всего угля и руды. При внедрении подвижного состава указанного габарита должна быть реализована осевая нагрузка до 30 тонно-сил/ось. В этом случае на путях длиной 1050 м может быть сформирован состав весом до 8—9 тыс. тонн.

Применение подвижного состава указанного габарита даст ряд преимуществ по сравнению с эксплуатируемым в настоящее время подвижным составом, а именно:

уменьшение количества подвижного состава для перевозки того же объема груза на 20 процентов;

прирост производительности вагона на 9,2 процента;

увеличение провозной способности железных дорог на имеющейся путевой инфраструктуре, развитой под унифицированную длину на 15 процентов;

снижение потребности в локомотивах до 10 процентов и в локомотивных бригадах — до 20 процентов;

сокращение эксплуатационных затрат на транспортировку, в том числе удельного расхода электроэнергии из-за увеличения массы поезда до 5 процентов.

Такое масштабное развитие железнодорожного транспорта требует соответствующего развития комплексов проектирования и транспортного строительства.

Обновление железнодорожного подвижного состава

Реализация Стратегии требует обеспечения железнодорожного транспорта промышленной продукцией, в первую очередь подвижным составом. При решении этой задачи следует исходить из того, что:

существующие мощности по производству подвижного состава не обеспечивают удовлетворение потребности железнодорожного транспорта в обновлении и расширении парка подвижного состава;

технический и технологический уровень значительной части производственного оборудования предприятий транспортного машиностроения не соответствует требованиям, предъявляемым к подвижному составу.

Основные направления развития транспортного машиностроения определяются Стратегией развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007—2010 годах и на период до 2015 года.

Основная проблема выражается:

в сфере локомотивостроения — в отсутствии серийного производства магистральных грузовых электровозов постоянного тока, магистральных грузовых тепловозов, двухсистемных локомотивов и локомотивов с асинхронным тяговым приводом;

в сфере производства моторвагонного подвижного состава — в отсутствии серийного производства высокоскоростных электропоездов с асинхронным тяговым приводом;

в сфере производства пассажирских вагонов — в недостаточных производственных мощностях для удовлетворения спроса, связанного с массовым выбытием вагонов по сроку службы и наличием значительного необеспеченного спроса;

в сфере производства грузовых вагонов — в необходимости снижения стоимости жизненного цикла продукции за счет увеличения надежности узлов и совершенствования конструкции вагонов.

С целью снижения стоимости эксплуатации подвижного состава и повышения надежности функционирования железнодорожного транспорта необходимо до 2015 года улучшить технико-эксплуатационные показатели транспортных средств по следующим показателям:

повышение производительности вагона на 16 процентов;

повышение производительности локомотива на 18,2 процента;

увеличение межремонтного пробега локомотивов в 1,5 раза;

сокращение удельного расхода электроэнергии на 5 процентов;

сокращение удельного расхода топлива на тягу поездов на 6,7 процента;

поэтапное увеличение межремонтного пробега пассажирских вагонов между деповскими ремонтами до 600 тыс. км;

поэтапное увеличение межремонтного пробега грузового вагона до 500 тыс. км (на первом этапе) и до 1 млн. км.

В России в настоящее время фактически отсутствует производство целого ряда комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню, в том числе отсутствует производство:

дизельных двигателей нового поколения, соответствующих перспективным требованиям по эмиссии, расходу топлива, масла и другим эксплуатационным характеристикам;

тяговых преобразователей тока для асинхронных тяговых приводов электроподвижного состава;

современных тормозных систем;

гидродинамических и гидромеханических передач дизельного привода подвижного состава с ресурсом пробега до 1 млн. км;

систем управления и диагностики верхнего уровня для подвижного состава, взаимодействующих как единое целое в общей системе управления движением на рельсовом транспорте.

Решением этой проблемы может стать разработка совместных инвестиционных программ производителей комплектующих и предприятий транспортного машиностроения и федеральных органов исполнительной власти в рамках частно-государственного партнерства.

Для ликвидации технологического отставания отечественного транспортного машиностроения от мирового уровня необходимо проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по изучению следующих технологий:

а) технологии высокоскоростного движения:

производство подвижного состава;

производство компонентов подвижного состава;

формирование подсистемы инфраструктуры высокоскоростного движения (путь, энергоснабжение, управление движением и диспетчеризация);

б) технологии проектирования и производства длинномерных алюминиевых профилей для производства подвижного состава и технологии проектирования подвижного состава с применением длинномерных алюминиевых профилей и композиционных материалов;

в) технологии проектирования и производства двухэтажных пассажирских вагонов.

Потребность железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава при минимальном варианте развития представлена в приложении № 2, при максимальном варианте развития — в приложении № 3.

Синхронизированная реализация Стратегии и Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007—2010 годах и на период до 2015 года позволит преодолеть наиболее значимые составляющие системной проблемы транспортного машиностроения — недостаток производственных мощностей, техническое и технологическое отставание продукции отрасли, недостаточные объемы инвестиций в обновление основных фондов и научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

Реализация мер, направленных на развитие рынка продукции транспортного машиностроения, позволит улучшить финансовое состояние предприятий отрасли, повысит их инвестиционную привлекательность. К этим мерам относятся внедрение практики заключения долгосрочных договоров на поставку продукции вместо заключения долгосрочных соглашений и государственная поддержка лизинга подвижного состава, направленного на замену подвижного состава с истекшим сроком эксплуатации, что обеспечит потребность экономики в грузовых и пассажирских перевозках и повысит безопасность на железнодорожном транспорте.

К мерам, направленным на повышение конкурентоспособности продукции, относится финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в отрасли на основе принципов частно-государственного партнерства.

Государственная поддержка лизинга производственного оборудования в рамках программ технического перевооружения и расширения производства, меры налоговой и таможенной политики будут стимулировать инвестиционные процессы в отрасли. Ожидается более широкое применение норм законодательства Российской Федерации, связанных с предоставлением налоговых каникул и налоговых кредитов для вновь создаваемых производств в соответствии со Стратегией развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007—2010 годах и на период до 2015 года.

Реализация государственной политики по формированию условий привлечения ведущих иностранных производителей к полноценному производству с передачей технологий (а не к крупноузловой сборке) продукции транспортного машиностроения на территории Российской Федерации позволит сократить, а впоследствии и ликвидировать технологическое отставание от ведущих мировых производителей.

Мировой опыт и анализ его возможного применения в России показывает, что в интересах национальной экономики наиболее целесообразно создание совместных предприятий с ведущими мировыми производителями при условии передачи технологий и высокой степени локализации выпускаемой продукции. Такой подход позволит российским производителям в короткие сроки освоить производство высокотехнологичных комплектующих, повысить уровень выпускаемой продукции до мирового и успешно конкурировать с зарубежными производителями не только на внутреннем, но и на мировом рынке. Государство при реализации данного направления формирует условия, обеспечивающие привлекательность российской экономики для иностранных инвестиций. При этом необходимо сохранение государственного контроля над предприятиями, имеющими стратегическое (оборонное) значение для России.

В таких условиях интересам отечественной промышленности будет соответствовать сохранение контроля над активами отрасли, сохранение внутреннего рынка продукции транспортного машиностроения, развитие технического уровня продукции и технологии производства, экспансия на внешние рынки.

Реализация данных положений развития транспортного машиностроения позволит решить системную проблему отрасли и обеспечит потребности железнодорожного транспорта в современном высокоэффективном подвижном составе, динамичное развитие транспортного машиностроения на долгосрочную перспективу.

Основные задачи по развитию промышленного комплекса, поставляющего продукцию для железнодорожного транспорта

Развитие предприятий — производителей железнодорожного подвижного состава будет осуществляться в соответствии со Стратегией развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007—2010 годах и на период до 2015 года.

Основными задачами по развитию промышленного комплекса, поставляющего продукцию для железнодорожного транспорта, являются:

развитие на территории Российской Федерации производства для удовлетворения всего спектра потребностей железнодорожного транспорта в современных технических средствах и технологиях, обеспечивающих устойчивое развитие и конкурентоспособность на отечественном и зарубежном рынках на долгосрочную перспективу;

создание на территории Российской Федерации совместных научно-исследовательских и производственных предприятий для привлечения иностранных технологий, в том числе с использованием специальных таможенных условий и особых экономических зон;

привлечение российских и иностранных инвестиций в транспортное машиностроение, развитие конкуренции в этой сфере, повышение требований к безопасности, готовности, надежности, энерго- и ресурсосбережению, экологичности подвижного состава, предельным затратам в период жизненного цикла техники;

стимулирование создания и внедрения инновационной продукции и технологий в сфере железнодорожного транспорта, формирование венчурных фондов, усиление защиты интеллектуальной собственности российских разработчиков;

активизация научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на прорывных направлениях.

Формирование рынка логистических услуг

Важной составляющей эффективного и комплексного развития железнодорожного транспорта на отечественном и международном рынках транспортных услуг является развитие логистической деятельности. При этом, учитывая более низкий уровень оснащенности транспортно-логистической инфраструктуры в России, а также уровень качества и комплексности транспортных услуг по сравнению с ведущими европейскими странами, задача эффективного развития логистического рынка является определяющей для всей транспортной системы России.

В связи с этим основной целью деятельности в этой области является создание на сети российских железных дорог эффективной логистической системы, элементы которой будут интегрироваться в российскую и международную транспортные системы, и обеспечение выхода отечественных предприятий на новые высокотехнологичные и высокорентабельные рынки логистических услуг.

Достижение этой цели предусматривает решение следующих задач:

формирование и развитие эффективной сбалансированной терминально-складской сети на всей территории России путем создания грузоперерабатывающих терминалов, мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, предоставляющих широкий спектр складских, таможенных и сопровождающих услуг;

внедрение современных логистических технологий управления перевозочным процессом;

повышение качества транспортно-логистических услуг путем интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку

и предоставление клиентам комплексных услуг по перевозке грузов «от двери до двери» по принципу «одного окна»;

привлечение инвестиций в развитие терминально-складского комплекса;

оптимизация использования терминально-складских мощностей;

развитие транспортно-логистической и таможенно-брокерской деятельности (формирование условий для осуществления эффективного взаимодействия видов транспорта через логистические центры, организация комплексного обслуживания на железнодорожном транспорте, развитие таможенно-брокерского обслуживания);

информационное обеспечение логистической системы.

Первоочередным проектом, учитывая сложившийся дефицит современных терминально-складских мощностей в России, является строительство терминально-логистических центров в наиболее крупных транспортных узлах страны.

На первом этапе реализации долгосрочной программы планируется создание опорной сети из 35—40 терминально-логистических центров, что позволит предложить клиентам новый уровень качества логистических терминально-складских услуг. В первую очередь предполагается создание терминально-логистических центров в г. Москве (Кунцево, Курская), в Московской области (Белый Раст), Ленинградской области (Шушары), в гг. Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Иркутске и других городах.

Создание сети терминально-логистических центров в крупных транспортных узлах позволит сформировать единое технологическое и информационное пространство для комплексного удовлетворения требований клиентов. Каждый терминально-логистический центр представляет собой крупный технологический комплекс по переработке, складированию, таможенной очистке грузов и контейнеров, оказывающий полный спектр дополнительных услуг.

Необходимым условием функционирования терминально-логистических центров является возможность участия в процессе формирования единого технологического и информационного пространства всех видов транспорта (морских и автомобильных перевозчиков, портов) и крупных грузовладельцев.

Основные направления международной деятельности и повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта

Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и развитие международной деятельности являются важнейшими стратегическими задачами.

На период до 2030 года предусматривается:

развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России;

транспортное обеспечение внешнеэкономических связей Российской Федерации, в том числе посредством комплексного развития инфраструктуры российских морских портов и подходов к ним;

создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров;

углубление сотрудничества с крупнейшими международными транспортными компаниями, реализация с ними совместных проектов, направленных на развитие различных сегментов транспортного бизнеса (грузовые и пассажирские перевозки, локальные инфраструктурные проекты, управленческая логистика, создание современного подвижного состава и другое);

участие в международных организациях с целью гармонизации транспортного законодательства, совершенствования технологий пассажирских и грузовых перевозок, формирования унифицированного правового пространства в сфере международных сообщений;

развитие партнерства со странами пространства 1520, направленное на выработку совместной стратегии развития железнодорожной сети, снижение транспортной нагрузки на экономику этих стран, развитие преимуществ технологической унификации железнодорожного транспорта, совместной эксплуатации подвижного состава на сети железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм, разработку и внедрение прогрессивных технологий и другое;

участие в инфраструктурных проектах зарубежных стран, включающих железнодорожное строительство, реализацию конкурентоспособных технологий российских железных дорог и продукции отечественного транспортного машиностроения;

приобретение современной зарубежной техники и последующая локализация лицензированных технологий при условии их преимущества перед российскими аналогами;

участие в капиталах зарубежных транспортных компаний в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных услуг на международном транспортном рынке и формирования взаимовыгодных условий для интенсификации сотрудничества с зарубежными партнерами;

расширение международного сотрудничества в сфере подготовки и повышения квалификации персонала, фундаментальных и научных исследований и опытно-конструкторских разработок.

Развитие международных транспортных коридоров. Реализация железнодорожного транзитного потенциала Российской Федерации

Одним из приоритетных направлений транспортной политики Российской Федерации является создание эффективных, безопасных и надежных наземных международных транспортных коридоров, обеспечивающих устойчивый экономический рост и потребности общества в перевозке пассажиров, движении товаров и услуг, повышение конкурентоспособности транспортной системы страны.

Эффективность развития международных транспортных коридоров, в том числе окупаемость капиталовложений, обеспечивается соблюдением следующих принципов:

сбалансированное развитие отдельных участков международных транспортных коридоров, включая совместимость технических стандартов, отсутствие «узких мест» по пропускным способностям (с учетом обеспечения местной перевозочной работы);

проведение согласованной тарифной политики и обоснованное снижение транспортных затрат;

концентрация ресурсов на наиболее эффективных направлениях с устранением по возможности деструктивной конкуренции между отдельными международными транспортными коридорами за одинаковую грузовую базу;

приоритетное использование существующей транспортной инфраструктуры;

повышение уровня транспортного обслуживания за счет развития транспортно-логистической и информационной инфраструктуры перевозок вдоль трассы международных транспортных коридоров.

Для повышения конкурентоспособности российских железных дорог в системе международных транспортных коридоров необходимо развивать следующие направления:

внедрение современных технологий организации интермодальных перевозок, в частности контейнерных блок-поездов;

совершенствование режима транзитных перевозок грузов и пассажиров на основе международных договоров;

внедрение систем и устройств для повышения безопасности движения транспортных средств, совершенствование технологий перевозочного процесса с целью сокращения сроков доставки грузов и обеспечения их сохранности;

увеличение пропускных и провозных способностей магистральных линий российских железных дорог, соответствующих основным направлениям международных перевозок;

устранение «узких мест» на существующей железнодорожной инфраструктуре и внедрение автоматизированных систем управления перевозочным процессом, позволяющих повысить скорость и качество перевозки;

увеличение мощностей и совершенствование технического оснащения таможенных пропускных пунктов;

приведение российских нормативных правовых актов в области транспорта в соответствие с международными законами и актами;

совершенствование технологии и процедур таможенного декларирования, а также создание специальных таможенных режимов для транзитных грузов;

разработка и внедрение в железнодорожных перевозках унифицированных форм товаросопроводительной документации по международным стандартам;

информатизация перевозок по международным транспортным коридорам, включая информационную поддержку грузоотправителей, внедрение электронного документооборота и электронной подписи;

активизация маркетинговой деятельности и развитие агентской сети;

создание сети информационно-логистических центров и развитие инфраструктуры интермодальных перевозок;

совершенствование тарифной политики в области внешнеторговых перевозок в направлении повышения ее гибкости и формирования «сквозных тарифных ставок»;

разработка и внедрение на сети российских железных дорог современного высокопроизводительного подвижного состава, в частности фитинговых платформ повышенной вместимости;

активное сотрудничество с зарубежными железными дорогами и транспортными компаниями по развитию перевозок на направлениях отдельных международных транспортных коридоров, в том числе путем создания совместных предприятий;

участие в работе Организации сотрудничества железных дорог, Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана, Международного союза железных дорог, Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете Евразийского экономического сообщества;

развитие партнерства со странами пространства 1520.

Учитывая ключевую роль железнодорожного транспорта для перевозки грузов по международным транспортным коридорам, целесообразно расширить возможности интеграции и обеспечить сбалансированное развитие отдельных звеньев цепи международной перевозки. Наиболее эффективным решением данных задач является вхождение организаций железнодорожного транспорта в управление крупнейшими морскими портами, паромами, сухопутными терминалами и объектами железнодорожного транспорта на территории других государств, позволяющее обеспечить эффективность и сбалансированность ценовой политики, а также согласованное планирование и диспетчеризацию процесса перевозки.

Для реализации преимуществ международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, будет создана логистико-провайдерская сеть, обеспечивающая «сквозной» сервис по транспортировке грузов на рынке евро-азиатских перевозок, что будет способствовать:

ускорению товародвижения между Европой, Россией, странами СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона в результате применения сквозных логистических технологий;

повышению привлекательности евро-азиатских перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории Российской Федерации;

динамичному развитию интермодальных перевозок и освоению новых географических сегментов рынка;

увеличению рабочих мест в регионах, прилегающих к новым маршрутам, в частности за счет строительства новых терминальных мощностей.

Борьба за привлечение транзитных грузов становится важнейшим фактором международного позиционирования государств, так как транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику.

Объемы транзитных железнодорожных перевозок во многом определяются масштабами евро-азиатской, а в перспективе — межконтинентальной торговли. Применительно к современной международной торговле ключевыми факторами в выборе схемы доставки товара являются следующие:

суммарная величина расходов на транспортировку;

продолжительность времени перевозки груза;

гарантированность сроков доставки;

надежность и безопасность транспортировки товара;

сезонность и зависимость от погодных условий.

Транссибирская железнодорожная магистраль становится ключевым звеном системы российских железных дорог в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией, имеющим большие потенциальные возможности.

Продолжится работа по развитию Транссибирской железнодорожной магистрали. В последние годы на этой магистрали значительно повышены качество транспортного обслуживания и сохранность перевозимых грузов. Упрощены процедуры таможенного оформления грузов, осуществлен ряд других мероприятий, облегчающих процедуру пересечения границы. Введен упрощенный порядок декларирования перевозимых грузов в контейнерах, что позволило сократить простой контейнеров на границе с 3—5 суток до нескольких часов. Применяемые информационные технологии позволяют осуществлять полный контроль за продвижением вагонов и контейнеров в реальном времени.

Ускоренные контейнерные поезда позволяют доставлять груз через всю Россию от Тихого океана до западных границ за 11 дней, то есть со скоростью свыше 1000 километров в сутки. Данная технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов, но и осуществлять доставку фиксированными партиями регулярно и строго по расписанию.

Возможный объем контейнерных грузов евро-азиатской торговли, который можно привлечь с морского маршрута на транспортные коммуникации России, в частности по коридору «Запад — Восток», можно оценить на сегодняшний день в размере 250—450 тыс. ДФЭ*.

Наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по коридору «Запад — Восток» являются объемы торговли Республики Корея, Японии, а также северных и северо-восточных районов Китая со странами Европы.

Плодотворным может стать сотрудничество с Казахстаном для привлечения объемов торговли между западными регионами Китая и европейскими странами, используя ответвление коридора «Восток — Запад» через Карталы — Астана — Достык.

Развитие транзитных перевозок по коридору «Восток — Запад» во многом зависит от реализации проекта восстановления Транскорейской магистрали с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль. Данный проект

*Единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером.

позволит обеспечить прямое железнодорожное сообщение между странами Европы с Республикой Корея и значительно повысить привлекательность железнодорожной перевозки южнокорейских контейнерных грузов за счет исключения «морского плеча» (Пусан — Владивосток).

Несмотря на увеличение объемов транзита, остается ряд системных проблем, требующих скорейшего решения. К ним относятся:

неготовность большинства транспортных компаний предоставить «сквозную» услугу высокого качества и со «сквозным» тарифом;

технологические и таможенные проблемы, связанные с организацией транзитного контейнеропотока;

неготовность грузоотправителей к изменению хорошо отлаженных логистических схем перевозки с участием морского транспорта;

отсутствие эффективной системы государственной поддержки развития транзита;

формирование альтернативных интермодальных маршрутов с применением железнодорожного транспорта других стран, которые могут создать активную конкуренцию российским транзитным маршрутам.

Развитие транзитных перевозок напрямую зависит от уровня внедрения логистических технологий. Логистическое управление международными перевозками грузов и их экспедирование позволяет получить комплексный эффект, обеспечивая взаимодействие пользователей транспортных услуг, перевозчиков и государственных органов.

Естественным продолжением Транссибирской железнодорожной магистрали является Международный транспортный коридор № 2, который связывает Россию со странами Европы. В целях расширения транспортных связей с этими странами, создания более привлекательных условий для пассажиров, повышения комфортности и безопасности пассажирских перевозок и сокращения времени в пути предусматривается создание (по максимальному варианту) в рамках международного транспортного коридора № 2 высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Смоленск — Красное. Реализация проекта возможна путем создания международного консорциума.

Не менее важным представляется развитие международного транспортного коридора «Север — Юг», являющегося альтернативой морскому маршруту, соединяющему Европу и страны Персидского залива и Индийского океана.

Конкурентоспособность международного транспортного коридора «Север — Юг» снижается из-за двойной перевалки грузов на Каспийском море. В связи с этим актуальным вопросом становится создание прямого железнодорожного сообщения по западной ветви коридора.

Реализация преимуществ международного транспортного коридора «Север — Юг» требует осуществления мер экономического, организационного и технического характера, создания крупных международных операторских компаний, способных составить конкуренцию морским перевозчикам, использующим традиционный маршрут транспортировки грузов евро-азиатского обмена через Суэцкий канал.

Развитие западной ветви коридора требует создания прямого железнодорожного маршрута в Иран. Железными дорогами трех стран (России, Азербайджана и Ирана) в мае 2005 г. было подписано Соглашение о реализации проекта строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии Казвин — Решт — Астара (иранская) — Астара (азербайджанская). Со строительством этой линии западная ветвь международного транспортного коридора «Север — Юг» станет кратчайшим железнодорожным маршрутом между портами Балтийского моря и Персидского залива, а в перспективе обеспечит также прямое железнодорожное сообщение с Пакистаном и Индией.

Работа над проектом создания Северного транспортного коридора «Восток — Запад» ведется Международным союзом железных дорог. Этот транспортный коридор должен обеспечить грузовое транспортное сообщение в

направлении северо-восток США и Канады (Бостон, Галифакс) — Норвегия (Нарвик) — Швеция — Финляндия — Россия — Казахстан — Китай с ответвлением по Транссибирской железнодорожной магистрали до российских портов Приморья.

В интересах Российской Федерации реализовывать указанный проект предпочтительнее через российские порты Мурманск и Усть-Луга. Привлекательность этого транспортного коридора для грузовладельцев связана с уменьшением сроков доставки грузов из внутриконтинентальных районов Западного и Центрального Китая в высокоразвитые промышленные районы северовостока США и Канады за счет более короткого маршрута перевозки и преимущества по скорости железнодорожного транспорта по сравнению с морским сообщением («морское плечо» сократится до участка Мурманск — Галифакс/Бостон). Это также позволит организовать перевозки в коридоре без дополнительного пересечения границ и смены железнодорожной колеи на шведско-финской границе, что сократит сроки доставки контейнеров. По данным Международного союза железных дорог, объемы перевозок могут составить 190—240 тыс. ДФЭ в обе стороны.

Повышение эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов

Повышение эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов является одним из важнейших аспектов создания надежной системы защиты и охраны государственной границы, отвечающей национальным интересам Российской Федерации в пограничной сфере. Кроме того, эффективное функционирование железнодорожных пограничных переходов является необходимым условием повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации.

Международными соглашениями о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации в настоящее время установлены 59 железнодорожных пунктов пропуска, из них 45 установлены вновь после распада СССР.

Однако результаты проведения паспортизации пунктов пропуска в 2006 году показали, что ни один из пунктов пропуска не оборудован в соответствии с техническими требованиями, необходимыми для осуществления соответствующими контрольными органами пограничного, таможенного и других видов контроля.

Низкий уровень развития пограничной инфраструктуры, несоответствие систем пропуска через государственную границу предъявляемым требованиям и недостаточность материально-технической оснащенности железнодорожных пограничных переходов приводит к снижению уровня защиты государственной границы и создает препятствия для развития внешнеэкономических связей Российской Федерации.

Железнодорожные пограничные станции, на которых вновь организованы пункты пропуска, не имеют необходимого путевого развития и инфраструктуры. Для эффективного проведения мероприятий по пограничному, таможенному и другим видам досмотра требуется выполнить значительный объем работ по обустройству пограничных переходов, включая строительство зданий и сооружений, путевое развитие, оборудование освещением, ограждением.

Кроме того, необходимо создать резервы пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска для обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспорта в условиях колебаний грузопотоков по направлениям сети, которые могут быть вызваны конъюнктурными изменениями мировых товарных рынков.

Реализовать указанные мероприятия возможно только на основе комплексного программного подхода к обустройству государственной границы с учетом использования как бюджетных, так и внебюджетных источников.

Решение задачи повышения эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов в период до 2030 года должно осуществляться в рамках реализации соответствующих федеральных целевых программ.

В рамках международной деятельности открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» предполагается реализация следующих крупных проектов:

организация прямого железнодорожного сообщения Москва — Братислава — Вена с использованием колеи шириной 1520 мм и созданием логистико-провайдерского центра в районе г. Вены. По предварительной оценке, к нему будет экономически тяготеть обширная территория Южной Германии, Швейцарии, юго-восточной части Франции, Австрии, Словении, Чехии, Венгрии, Словакии, Сербии, севера Хорватии, севера Италии, юго-западного региона Польши. Это страны и регионы с высоким внешнеэкономическим потенциалом, в значительной своей части ориентированным на Россию, страны СНГ, государства Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии;

создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока — для обеспечения торговли России с Японией, Республикой Корея и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также для евро-азиатских связей;

реконструкция участка северокорейской железной дороги Хасан — Раджин (колея шириной 1520 мм) с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль и создание логистического центра в г. Раджин (Корейская Народно-Демократическая Республика).

Развитие человеческих ресурсов в сфере железнодорожного транспорта

Задачи развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года будут решены во многом за счет обеспечения отрасли достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов в области государственного управления и железнодорожного транспорта. Для обеспечения качественного образовательного процесса необходим выход на долгосрочное перспективное планирование подготовки специалистов, в том числе по новым направлениям подготовки в области логистики, межтранспортного взаимодействия, а также по тем направлениям, которые нуждаются в узкой специализации применительно к железнодорожному транспорту (менеджмент, финансы, управление качеством, международные экономические отношения).

Основными мероприятиями в области развития человеческих ресурсов являются:

обеспечение железнодорожного транспорта (на всех уровнях) профессионально подготовленными рабочими массовых профессий, специалистами и руководителями, ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры на железнодорожном транспорте;

подготовка специалистов широкого профиля и развитие у персонала железнодорожного транспорта высокого уровня компетенции для работы в условиях единой транспортной системы, активного взаимодействия видов транспорта, логистических комплексов и единых технологических цепочек, высоких стандартов качества;

содействие созданию корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, повышение его качества, производительности, активное участие в технической модернизации и инновационном развитии железнодорожного транспорта.

Для выполнения указанных мероприятий необходимо:

разработать методику прогнозирования потребностей железнодорожного транспорта в кадрах с учетом уровня требуемого образования, категории и специализации, обеспечивающую планирование и подготовку специалистов, адаптированных к выполнению перспективных задач железнодорожного транспорта, в частности, в сфере развития инфраструктуры и высокоскоростного движения, а также в иных сферах, обеспечивающих инновационное развитие;

обеспечить проработку и реализацию механизмов долгосрочного сотрудничества между Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Федеральным агентством железнодорожного транспорта, компаниями железнодорожного транспорта и образовательными учреждениями в сфере подготовки и повышения квалификации персонала (расширить сферы применения государственного заказа, целевых договоров в формате государственно-частного партнерства, в том числе с использованием новых финансово-кредитных схем), а также в сфере науки (обеспечить техническую и технологическую модернизацию, последующее инновационное развитие железнодорожного транспорта за счет развития фундаментальных, поисковых и прикладных исследований, в первую очередь на базе университетских комплексов путем укрепления их социальной, материально-технической и научно-лабораторной базы, создания научно-производственных, инновационных и внедренческих центров, технопарков, передачи им новейших образцов техники, технологии и программного обеспечения);

стимулировать концентрацию интеллектуальных и материальных ресурсов в составе крупных университетских комплексов федерального и регионального значения, имеющих широкую сеть территориальных филиалов и позволяющих предоставить полный образовательный цикл (начиная с подготовки квалифицированных рабочих и работников со средним профессиональным образованием) и все виды непрерывного обучения;

обеспечить подготовку специалистов по мобилизационной подготовке на железнодорожном транспорте;

разработать правовую базу с целью предоставления рабочих мест студентам образовательных учреждений для прохождения производственной и преддипломной практики и закрепить ее правовые основы для большей адаптации выпускников к реальным условиям труда и требованиям производства;

развивать систему научной стажировки и послевузовского обучения работников, практической стажировки научных сотрудников образовательных учреждений, стимулировать подготовку научно-педагогических кадров, повышение их квалификации;

синхронизировать обучение в образовательных учреждениях с процессом введения новых уровней образования (бакалавриата и магистратуры), но сохранить специализированную подготовку специалистов-железнодорожников, связанных с эксплуатационной деятельностью, а также способствовать введению дистанционных форм обучения на базе современных информационных и телекоммуникационных технологий;

ускорить процесс утверждения государственных образовательных стандартов по новым направлениям подготовки (специальностям) на основе разработанных в отрасли профессиональных (квалификационных) стандартов;

укреплять связи между работодателями и образовательными учреждениями (корпоративные программы и другие формы согласования интересов и требований к отбору студентов, мониторингу заказчиком образовательных услуг учебного процесса, качеству подготовки, заключительному контролю знаний при расширении системы гарантированного трудоустройства успешных выпускников по специальности и заранее определенной должности, а также адаптация выпускников-бакалавров к требованиям работодателей в ходе дополнительного профессионального образования в высших учебных

заведениях в сфере транспорта, совмещение обучения в высших и средних специальных учебных заведениях с практической работой на рабочих должностях);

развивать систему профессиональной подготовки рабочих массовых профессий, техников, мастеров, иных специалистов на основе сохранения и укрепления системы начального и среднего профессионального образования в составе университетских комплексов;

расширять сотрудничество с образовательными учреждениями Министерства образования и науки Российской Федерации и иностранными образовательными учреждениями при подготовке специалистов;

внедрять интегрирующие образовательные технологии (единые информационные сети повышения квалификации в сфере вопросов, относящихся к государственному регулированию) с участием компаний транспортного комплекса и образовательных учреждений;

проводить эффективную молодежную политику, направленную на стимулирование трудоустройства выпускников учебных заведений по специальности и установление с ними длительных стабильных трудовых отношений, а также на мотивацию приобретения знаний и практических навыков, которые позволят сократить период адаптации молодых специалистов к производственным условиям;

использовать в интересах развития кадрового потенциала договоры о социальном партнерстве;

проводить согласованную долгосрочную политику, направленную на повышение престижности железнодорожных профессий;

определить и развивать механизмы мониторинга, анализа и принятия решений, инструменты контроля и целевые ориентиры, позволяющие придать планомерный и более эффективный (в части затрат) характер деятельности по управлению человеческими ресурсами в сфере железнодорожного транспорта.

IV. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И НАПРАВЛЕНИЯ КООРДИНАЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

При реализации логистической технологии доставки грузов необходима эффективная техническая, технологическая и нормативно-правовая координация развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

Координация развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования направлена на:

унификацию требований к железнодорожным путям в части осевой и погонной нагрузки подвижного состава, эксплуатируемого как на путях общего, так и необщего пользования;

согласование вместимости приемо-отправочных, приемо-сдаточных и выставочных путей станций примыкания и промышленных железнодорожных станций;

организацию совместного комплексного технического обслуживания и ремонта подвижного состава;

оптимизацию вагонопотоков и маршрутизацию;

внедрение единых технологических процессов работы станций примыкания и промышленных железнодорожных станций.

Взаимодействие железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования в точках примыкания осуществляется исходя из того, что технические условия на примыкание железнодорожных путей необщего пользования (путей промышленных предприятий, грузовых терминалов, логистических центров и других) к железнодорожным путям общего пользования осуществляются с учетом того, что

развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в районе примыкания железнодорожного пути необщего пользования производится за счет владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а строительство железнодорожных путей необщего пользования, в том числе оборудование точки примыкания (стрелочные переводы, средства сигнализации и связи и другое), — за счет владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Базовым принципом координации развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования является разработка и внедрение логистических технологий с использованием системного подхода, задача которого состоит в обеспечении оптимизации взаимной технологии.

Основы координации стратегического развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования закладываются при определении объемов перевозочной работы. С учетом целевых показателей развития железнодорожного транспорта общего пользования определены целевые показатели работы железнодорожного транспорта необщего пользования, которые приведены в приложении № 4.

Для развития инфраструктуры и парка подвижного состава в 2008—2030 годах требуются инвестиции, связанные главным образом с необходимостью строительства и реконструкции железнодорожных путей на рельсах Р65 для увеличения осевых нагрузок и пополнением парка подвижного состава, обусловленным исключением выработавших ресурс локомотивов и вагонов и увеличением объема перевозок грузов. Общая потребность в обновлении подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования приведена в приложении № 5.

Стоимость строительства, реконструкции и модернизации отдельных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и подвижного состава оценена ориентировочно и подлежит уточнению при формировании конкретных инвестиционных проектов. Общий объем инвестиций по минимальному варианту на период 2008—2030 годов составляет 2798,8 млрд. рублей, а по максимальному варианту — 3119 млрд. рублей.

Объем инвестиций для реализации программы развития железнодорожного транспорта необщего пользования приведен в приложении № 6.

V. ОБЪЕМ НЕОБХОДИМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Объем необходимых инвестиций для реализации Стратегии по инвесторам и вариантам определен в ценах на 1 января 2007 г. без учета стоимости отвода земель под строительство железнодорожных объектов и затрат на уплату налога на добавленную стоимость.

Стоимость строительства, реконструкции и модернизации отдельных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и подвижного состава носит индикативный характер и оценена ориентировочно, поскольку подлежит уточнению при формировании конкретных инвестиционных проектов, федеральных целевых и инвестиционных программ.

Объем инвестиций на развитие железнодорожного транспорта общего и необщего пользования на 2008—2030 годы по минимальному варианту составляет 11447,8 млрд. рублей, в том числе на 2008—2015 годы — 5119,5 млрд. рублей (из них на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования — 954,7 млрд. рублей) и на 2016—2030 годы — 6328,3 млрд. рублей.

Объем инвестиций на развитие железнодорожного транспорта общего и необщего пользования на 2008—2030 годы по максимальному варианту составляет 13812,4 млрд. рублей, в том числе на 2008—2015 годы — 5218,9 млрд. рублей (из них на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования — 1054,1 млрд. рублей) и на 2016—2030 годы — 8593,5 млрд. рублей.

Инвестиции на реализацию стратегического развития железнодорожного транспорта общего пользования в 2008—2015 годах по обоим вариантам будут осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и частных инвесторов, в том числе за счет средств открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Инвестиции на развитие железнодорожного транспорта необщего пользования будут полностью осуществляться за счет средств частных инвесторов.

Оценка необходимых инвестиций и распределение их по источникам финансирования для реализации минимального и максимального вариантов развития приведены в приложениях № 7—10.

Создание опорной транспортной сети приведет к существенному повышению транспортной обеспеченности многих регионов. Это создаст предпосылки к социально-экономическому развитию ряда регионов темпами, превышающими темпы, предусмотренные при формировании долгосрочной программы. Кроме того, в зависимости от динамики регионального развития может возникнуть необходимость строительства дополнительных социально значимых и технологических железнодорожных линий.

В этой связи в Стратегии по результатам мониторинга социально-экономического развития страны, отдельных регионов, отраслей промышленности и промышленных зон предусматривается возможность дополнения перспективной топологии развития сети железных дорог Российской Федерации до 2030 года новыми железнодорожными линиями.

Перечень новых железнодорожных линий, строительство которых предполагается дополнительно в рамках Стратегии, приведен в приложении № 11.

VI. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИЕЙ СТРАТЕГИИ

Основным инструментом реализации Стратегии является реализация долгосрочных целевых программ, предусматривающих мероприятия по развитию железнодорожного транспорта, в отношении которых определены сроки и источники финансирования.

Для реализации Стратегии необходимо осуществление таких мероприятий, как:

обеспечение государственной поддержки развития инфраструктуры железнодорожного транспорта;

формирование специального раздела в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период с учетом расширения сети железных дорог;

совершенствование системы государственного регулирования железнодорожной отрасли и цен (тарифов) на регулируемые виды продукции и услуг, дерегулирование конкурентных секторов с учетом степени развития конкуренции для защиты интересов потребителей транспортных услуг, повышения эффективности отрасли и создания условий для опережающего инвестиционного развития железнодорожного транспорта;

обеспечение правового, информационного и технического взаимодействия железнодорожных систем Российской Федерации и других государств с учетом перспектив присоединения России к Всемирной торговой организации, необходимости интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в систему международных перевозок и максимально эффективного использования в этих целях его транзитного потенциала;

совершенствование правового регулирования в части управления имуществом железнодорожного транспорта, не задействованным в обеспечении обороноспособности и мобилизационной подготовке и предполагаемым к вовлечению в оборот в конкурентных сегментах рынка;

разработка и реализация комплекса мероприятий, направленных на обеспечение требуемого уровня безопасности объектов железнодорожного транспорта Российской Федерации.

В целях обеспечения мобилизационной подготовки и выполнения мероприятий по гражданской обороне потребуется:

определение органа государственной власти, к компетенции которого относятся функции по руководству мобилизационной подготовкой и гражданской обороной на железнодорожном транспорте, возложению обязанностей по осуществлению отдельных перевозок железнодорожным транспортом, а также по использованию подвижного состава для этих целей на конкретных владельцев инфраструктур, перевозчиков и операторов в случае возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях;

разработка механизмов осуществления социально значимых, воинских и специальных перевозок в мирное время и особые периоды, выполнения мобилизационных планов, содержания мобилизационного резерва, проведения мероприятий по мобилизационной подготовке на железнодорожном транспорте и повышению ответственности участников рынка железнодорожных транспортных услуг за выполнение требований мобилизационных и оборонных задач, в том числе за проведение мероприятий по гражданской обороне и предотвращению чрезвычайных ситуаций.

В рамках реализации Стратегии возможна ее корректировка, учитывающая возможные изменения макроэкономических показателей социально-экономического развития Российской Федерации.

Для формирования приоритетов строительства железнодорожных линий и исключения неэффективных решений в рамках подготовки конкретных инвестиционных программ и проектов будет обеспечен их финансово-экономический и социальный анализ.

По результатам мониторинга темпов социально-экономического развития страны, отдельных регионов, отраслей промышленности и промышленных зон возможно внесение изменений в перспективную топологию развития железных дорог Российской Федерации до 2030 года с обеспечением их финансирования в соответствии с принципами, изложенными в подразделе «Механизмы обеспечения Стратегии» раздела II Стратегии.

VII. ПРОГНОЗИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Реализация Стратегии обеспечит решение государственных задач в области железнодорожного транспорта.

Будет сформирована инфраструктурная основа для обеспечения территориальной целостности и обороноспособности страны, снижены территориальные диспропорции в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, созданы условия для ускорения роста российской экономики.

Реформирование отрасли обеспечит оптимизацию ее структуры и приток инвестиций для модернизации и расширения российской сети железных дорог.

Железнодорожный транспорт общего пользования будет обслуживать 80 из 83 субъектов Российской Федерации. Плотность железнодорожной сети к 2030 году будет увеличена на 24 процента при полной ликвидации ограничения пропускной и провозной способности.

Будут обеспечены потребности экономики страны в перевозках с одновременным доведением их качества до мирового уровня. Грузооборот увеличится в 1,6 раза. Скорость доставки грузов в среднем возрастет более чем на 23 процента, при этом по контейнерным отправкам, требующим ускоренной доставки, — в 3,5 раза.

В установленные сроки будет доставляться 97 процентов отправок, что соответствует самым высоким мировым стандартам.

Повышение скорости и надежности доставки грузов будет способствовать снижению потребностей товаропроизводителей в оборотном капитале и, следовательно, удешевлению производства и сбыта товаров, повышению конкурентоспособности российской экономики.

Будет решена задача использования уникального географического положения России в качестве трансконтинентального транспортного моста. Железнодорожный транспорт будет органично интегрирован в мировую транспортную систему. Экспорт транспортных услуг за счет роста транзитных перевозок возрастет более чем в 2,8 раза.

На магистральном полигоне протяженностью 13,8 тыс. км будет организовано тяжеловесное грузовое движение, позволяющее снизить себестоимость перевозок массовых грузов.

В результате реализации Стратегии будут существенно улучшены возможности граждан в передвижении. При росте пассажирооборота на 33 процента будут существенно улучшены качественные показатели пассажирских перевозок. Участковая скорость пассажирских поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км/ч.

Мощный импульс получит развитие скоростного пассажирского сообщения (со скоростью до 160 км/ч и выше), полигон которого будет увеличен в 17 раз (с 650 км до 10917 км).

Планируется создание высокоскоростного пассажирского сообщения (со скоростями до 350 км/ч), полигон которого к 2030 году при выходе на максимальный вариант развития превысит 1,5 тыс. км.

Для решения задач повышения транспортной обеспеченности и улучшения транспортного обслуживания экономики и населения страны по максимальному варианту на 2008—2030 годы в развитие железнодорожного транспорта общего и необщего пользования необходимо инвестировать около 13,8 трлн. рублей, в том числе на 2008—2015 годы — 5,2 трлн. рублей и на 2016—2030 годы — 8,6 трлн. рублей.

Будет обеспечено развитие кадрового потенциала и повышение производительности труда работников железнодорожного транспорта общего пользования, что связано с обеспечением адекватного уровня оплаты труда, который должен в 2030 году достигнуть 170 процентов среднероссийского уровня заработной платы (это соотношение определяется как российским опытом, так и мировой практикой).

Предлагается существенное повышение безопасности, экологичности и экономичности железнодорожного транспорта, а также обеспечение безаварийного движения. Объемы вредных выбросов будут снижены более чем в 3 раза. Удельный расход электроэнергии на тягу поездов (энергоемкость перевозок) будет сокращен на 14,4 процента, а топлива — на 9,1 процента.

На основе повышения эффективности работы модернизированного железнодорожного транспорта при динамичном росте объемов перевозок транспортоемкость внутреннего валового продукта на железнодорожном транспорте будет сокращена в 1,8 раза (с 3,01 до 1,72 коп./рубль), что позволит высвободить к 2030 году финансовые ресурсы в размере 2 трлн. рублей по сравнению с 2006 годом по максимальному варианту и 1 трлн. рублей — по минимальному варианту. За период реализации Стратегии с учетом сроков окупаемости проектов мультипликативный эффект для всей экономики Российской Федерации составит около 40 трлн. рублей.

Планируется обеспечение разработки и детальной регламентации порядка организации и осуществления перевозок для государственных нужд, в том числе воинских и специальных перевозок, в мирное время и особые периоды, а также распределения обязательств по выполнению мобилизационных планов, содержанию мобилизационного резерва, проведению мероприятий по мобилизационной подготовке.

Будет сформирована система обеспечения безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры. Вероятность предотвращения актов незаконного вмешательства в функционирование объектов железнодорожного транспорта возрастет до 92 процентов, риск совершения актов противоправного вмешательства снизится на 16—17 процентов.

Таким образом, в результате реализации Стратегии будут созданы транспортные условия для обеспечения динамичного развития экономики страны, роста внутреннего валового продукта в 4,5 раза и промышленного производства в 3,3 раза, а также для оптимизации структуры экономики и освоения новых промышленных районов.

Стратегические риски развития железнодорожного транспорта

Стратегические риски развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года приведены в приложении № 12.

В целях ранжирования выявленных рисков по степени значимости и выработки механизма реагирования произведена качественная оценка с использованием критериев вероятности возникновения риска и уровня его воздействия на реализацию Стратегии.

Распределение рисков по степени вероятности и уровню воздействия позволяет выявить наиболее критические риски стратегического развития железнодорожного транспорта до 2030 года, требующие первоочередных мер, направленных на их предотвращение. Помимо наиболее критических рисков, указанное приложение отражает риски, характер влияния которых в долгосрочном периоде будет носить значительный характер. Эта группа рисков требует осуществления регулярного мониторинга с целью заблаговременного выявления негативной динамики развития.

В целях своевременного выявления и предотвращения рисковых ситуаций формируется система индикаторов риска, позволяющая оценивать и анализировать причины, приводящие к развитию негативных сценариев. Индикаторами макроэкономических рисков стратегического развития железнодорожного транспорта являются определенные тенденции экономики, способные существенно ослабить позиции железнодорожного транспорта. К основным индикаторам макроэкономических рисков относятся опережающая динамика цен в топливной промышленности, черной металлургии и электроэнергетике, отставание динамики показателей технической модернизации основных предприятий машиностроения от интенсивности развития железнодорожного транспорта, а также снижение запланированного объема государственных инвестиций.

Основным индикатором возникновения социальных рисков является динамика темпов роста и структуры населения, а также динамика трудоспособного населения в регионах Сибири и Дальнего Востока, где планируется реализация крупных инфраструктурных проектов.

Вероятность и степень проявления операционных рисков характеризуется такими индикаторами, как соотношение динамики структуры валового внутреннего продукта и динамики изменений структуры вагонного парка, изменение структуры и объемов перевозок по различным направлениям, динамика показателей износа основных фондов железнодорожного транспорта, соотношение показателей технической оснащенности и уровня развития технологий на железнодорожном транспорте и других видах транспорта, динамика показателей развития трубопроводного транспорта, интенсивность инновационных разработок и уровень их использования при реализации инфраструктурных проектов.

Регулярный мониторинг и анализ индикаторов возникновения рисков обеспечит возможность своевременной и эффективной выработки мер по предотвращению рисков или снижению ущерба от их наступления.

Мероприятия и способы реагирования на рисковые ситуации будут определяться прежде всего в зависимости от характера источников возникновения рисков. В этой связи управление макроэкономическими рисками наиболее целесообразно осуществлять комплексно с использованием инструментов государственной поддержки, направленных на развитие российского машиностроения, совершенствование системы тарифного регулирования железнодорожного транспорта, содействие реализации проектов по развитию портовой и терминальной инфраструктуры, обеспечение запланированного объема государственных инвестиций и развитие системы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов.

Возможность снижения социальных рисков также во многом определяется степенью использования инструментов государственного регулирования, направленных на улучшение демографической ситуации в стране, снижение неравномерности развития регионов и увеличение количества трудоспособного населения в них.

На отраслевом уровне возможность снижения рисков социального характера будет определяться способностью обеспечить престиж профессий железнодорожного транспорта путем повышения конкурентоспособности заработной платы по сравнению с другими отраслями экономики и формирования мотивационных механизмов для закрепления высокопрофессиональных кадров в сфере железнодорожного транспорта.

Приоритетное значение в области снижения операционных рисков будет иметь сокращение диспропорций в структуре вагонного парка для обеспечения растущих объемов перевозок высокотехнологичных грузов, развитие железнодорожных линий на новых интенсивно развивающихся направлениях, максимальное использование новейших научно-технических разработок в области железнодорожного транспорта и внедрение инновационных технологий.

Сущность реагирования на операционные риски будет заключаться в недопущении ситуаций, приводящих к возникновению необеспеченного спроса на железнодорожные перевозки по причине недостаточного оснащения техникой, инфраструктурой, необходимыми технологиями и трудовыми ресурсами.

Характер реагирования на природно-климатические и техногенные риски будет формироваться исходя из результатов долгосрочных изменений природных, метеорологических и сейсмологических условий в регионах деятельности железнодорожного транспорта. Результаты наблюдений за указанными изменениями будут учитываться в качестве обязательных исходных условий при проработке технических параметров реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры. Такой подход обеспечит возможность максимального снижения ущерба в случае наступления указанной группы рисков.

Формируемый механизм управления рисками в долгосрочной перспективе будет одним из эффективных управленческих инструментов, направленных на бесперебойное обеспечение качественных транспортных услуг, повышение конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта и рост доверия со стороны частного капитала и крупнейших международных инвесторов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Целевые показатели по вариантам стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

	Единица измерения	2007 год	2015 год		2030 год		2008—2030 годы	
			минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант
Задача «Формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации конституционных прав граждан, включая право на свободу передвижения»								
Плотность железнодорожной сети	км/тыс. кв. км	5	5,29	5,29	5,93	6,2	—	—
протяженность линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности	км	8300	426	426	426	—	—	—
строительство новых линий[1] — всего	—»—	—	5193	5193	10824	15537	16017	20730
в том числе:								
стратегические		—	450	450	1796	3662	2246	4112
социально значимые		—	115	115	1147	1147	1262	1262
грузообразующие		—	1691	1691	2882	2969	4573	4660
технологические		—	2278	2278	4999	6890	7277	9168
высокоскоростные		—	659	659	—	869	659	1528
Развитие пропускных способностей существующей инфраструктуры[1]	км	144	2756,4	2756,4	1857,6	3145,6	4614	5902
в том числе:								
строительство вторых путей	—»—	144	2407,9	2407,9	1767,6	3055,6	4175,5	5463,5
строительство 3—4 путей	—»—	—	348,5	348,5	90	90	438,5	438,5
электрификация участков[1]	кв. км	11	3918	3918	3132	3580	7050	7498

	Единица измерения	2007 год	2015 год		2030 год		2008—2030 годы	
			минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант
оборудование участков автоблокировкой[1]	км	199	1851	1851	1085	3128	2936	4979
Обновление подвижного состава[3]								
в том числе:								
локомотивы	единиц	571	11675	11675	10078	11722	21753	23397
грузовые вагоны	тыс. вагонов	69,6	485,5	485,5	291,8	510,5	777,3	996
пассажирские вагоны	вагонов	1099	10347	10347	11507	12717	21854	23064
моторвагонный подвижной состав	—»—	836	8710	8710	12792	15740	21502	24450
Протяженность линий железнодорожного транспорта общего пользования, обеспечивающих регулярное движение пассажирских поездов (на конец периода) — всего	км							
в том числе:								
с максимальной скоростью 160 км/ч и выше		650	3174	3174	10898	10917	—	—
с максимальной скоростью до 350 км/ч[2]		—	659	659	659	1528	—	—
Количество субъектов Российской Федерации, обслуживаемых железнодорожным транспортом общего пользования		79	80	80	82	83	—	—
Подвижность населения на железнодорожном транспорте	пасс.-км/чел. в год	1224,1	1344	1344	1745,5	1779,2	—	—
Количество поездок	чел. в год	9	9,6	9,6	13,2	13,4	—	—
Погрузка грузов	млн. тонн	1344,2	1758	1758	1970	2150	—	—
Грузооборот	млрд. тонно-км	2090,3	2677	2677	3050	3300	—	—
Пассажирооборот	млрд. пасс.-км	174,1	188,7	188,7	202,3	231,3	—	—
Задача «Снижение совокупных транспортных хозяйственных издержек (железнодорожный транспорт)»								
Транспортная емкость валового внутреннего продукта (железнодорожный транспорт)	коп./рубль	3,01	2,71	2,71	2,19	1,72	—	—

Задача «Интеграция в мировую транспортную систему»

Объем перевозок в международном сообщении — всего	млн. тонн	514,7	644,5	644,5	667	728	—	—
в том числе:								
объем перевозок транзитных грузов	млн. тонн	27,1	40,3	40,3	62	76	—	—
пассажирооборот в международном сообщении	млрд. пасс.-км	19,8	21,8	21,8	23,2	26,3	—	—

Задача «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»

Участковая скорость движения поездов:	км/ч					
пассажирское движение в дальнем следовании (для скорых поездов) — всего		56,7	60,3	60,3	61	66
в том числе на основных пассажирских направлениях		60,7	66,4	66,4	68,4	72
пассажирское движение в пригородном сообщении		43,1	44,8	44,8	46	48
Скорость доставки грузовых отправок — всего	км/сутки	284	305	305	320	350
в том числе:						
контейнеров[2]		287	550	550	600	1000
из них контейнеров в транзитном сообщении[2]		600	850	850	1000	1200
маршрутных отправок		326	375	375	390	420
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок[2]	процентов	88,8	92	95	95	97
Снижение уровня аварийности[2]	процентов к уровню 2007 года	100	66	66	51	43

	Единица измерения	2007 год	2015 год		2030 год		2008—2030 годы	
			минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант
Задача «Повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта»								
Инвестиции в развитие железнодорожного транспорта общего пользования и промышленного транспорта, включая лизинг — всего	млрд. рублей (без налога на добавленную стоимость, в ценах 2007 года)	261,6	4201	4300,4	5296,5	6660,3	9497,5	10960,7
в том числе за счет средств:								
бюджетов субъектов Российской Федерации		6,1	165,3	165,3	—	—	—	—
частных инвесторов		255,5	4035,7	4135,1	—	—	—	—
в том числе:								
открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (включая амортизацию, прибыль (в том числе от продажи акций дочерних и зависимых обществ) и заемные средства)		255,5 данные отсутствуют	2503,9	2503,9	—	—	—	—
других частных инвесторов в развитие железнодорожного транспорта общего пользования		—	577,1	577,1	—	—	—	—
других частных инвесторов в развитие промышленного железнодорожного транспорта		данные отсутствуют	954,7	1054,1	1844,1	2064,9	2798,8	3119
Соотношение средств, получаемых в результате государственной поддержки, и частных инвестиций	раз	008	0,37	0,37	—	—	—	—
Задача «Обеспечение квалифицированными кадрами, повышение эффективности труда»								
Соотношение уровня оплаты труда работников на железнодорожном транспорте общего пользования с общероссийским (с учетом роста производительности труда и дифференциации по регионам)	раз	1,29	1,5	1,5	1,6	1,7	—	—

Задача «Обеспечение прав граждан Российской Федерации на благоприятную окружающую среду»

Снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте:	процентов к 2007 году							
удельный расход электроэнергии на тягу поездов (поездная работа)		100	93,6	93,6	88,6	85,6	—	—
удельный расход условного топлива на тягу поездов (поездная работа)		100	94,4	94,4	93,4	90,9	—	—
Снижение на железнодорожном транспорте общего пользования:	процентов к 2007 году							
выбросов загрязняющих веществ		100	70	70	50	30	—	—
сброса загрязненных сточных вод								
в том числе:								
недостаточно очищенных		100	65	65	35	30	—	—
без очистки		100	—	—	—	—	—	—

[1]Значение показателя представлено за 2008—2015 годы и за 2016—2030 годы.

[2]Соответствует мировому уровню.

[3]Закупка и модернизация по данным, имеющимся в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги», значение показателя представлено за 2008—2015 годы и за 2016—2030 годы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Потребность железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава при минимальном варианте развития

Вид подвижного состава	Единица измерения	2008—2030 годы — всего	В том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы
Локомотивы — всего	единиц	21753	11675	10078
в том числе модернизация		4171	4171	—
Грузовые вагоны	тыс. вагонов*	777,3	485,5	291,8
Пассажирские вагоны — всего	вагонов	21854	10347	11507
в том числе модернизация		1697	1697	—
Моторвагонный подвижной состав — всего	—»—	21502	8710	12792
в том числе модернизация		460	460	—

*С учетом потребности в подвижном составе в особый период (по 500 универсальных крытых вагонов и 2000 универсальных платформ ежегодно).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Потребность железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава при максимальном варианте развития

Вид подвижного состава	Единица измерения	2008—2030 годы — всего	В том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы
Локомотивы — всего	единиц	23397	11675	11722
в том числе модернизация		4171	4171	—
Грузовые вагоны	тыс. вагонов*	996	485,5	510,5
Пассажирские вагоны — всего	вагонов	23064	10347	12717
в том числе модернизация		1697	1697	—
Моторвагонный подвижной состав — всего	—»—	24450	8710	15740
в том числе модернизация		460	460	—

*С учетом потребности в подвижном составе в особый период (по 500 универсальных крытых вагонов и 2000 универсальных платформ ежегодно).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Целевые показатели работы железнодорожного транспорта необщего пользования

	2006 год	2015 год		2030 год	
		минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант
Объем перевозок, млн. т	3591,2	4570	4700	5240	5710
Грузооборот, млрд. т-км	31,2	41,1	42,3	47,2	51,4

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Общая потребность в обновлении подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования

Подвижной состав	Единица измерения	2008—2015 годы		2016—2030 годы	
		минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант
Локомотивы — всего	единиц	7600	7828	10500	11445
в том числе:					
приобретение новых		1600	1648	3000	3270
модернизация		6000	6180	7500	8175
Вагоны магистральные	тыс. вагонов	64570	66700	69300	75540
Вагоны промышленные	—»—	35557	36730	37175	40520

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Объем инвестиций для реализации программы развития железнодорожного транспорта необщего пользования

(млрд. рублей)

Назначение инвестиций	2008—2015 годы		2016—2030 годы	
	минимальный вариант	максимальный вариант	минимальный вариант	максимальный вариант
Строительство и реконструкция железнодорожных путей промышленного транспорта	316	394,5	867,5	1024,5
Развитие объектов промышленного железнодорожного транспорта — всего	292	302	535	559
в том числе:				
реконструкция транспортно-складских комплексов	230	239	450	470
модернизация систем организации движения поездов и маневровой работы на промышленном транспорте	62	63	85	89
Обновление подвижного состава — всего	346,7	357,6	441,6	481,4
в том числе:				
локомотивы	203	209,1	288,8	314,8
вагоны	143,7	148,5	152,8	166,6

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Оценка необходимых инвестиций для реализации минимального варианта развития (по этапам финансирования)[1]

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Коммунистический — Кочевая	Южный	131	—	131	20	—	20
Коновалово — Называевская	Сибирский	290	—	290	58,1	—	58,1
Томмот — Кердем — Якутск (Нижний Бестях)	Дальневосточный	450	450	—	18,9	18,9	—
Селихин — Сергеевка	Дальневосточный	1085	—	1085	125	—	125
Сукпай — Самарга	Дальневосточный	290	—	290	31	—	31
Волгоград — Элиста	Южный	260	—	260	23	—	23
Ханты-Мансийск — Салым	Уральский	200	—	200	24	—	24
Бийск — Горно-Алтайск	Сибирский	115	115	—	10,4	10,4	—
Тыгда — Зея	Дальневосточный	105	—	105	11	—	11
Селихин — Ныш	Дальневосточный	582	—	582	337,3	4,3	333
Солдатская — Тырныауз	Южный	95	—	95	4	—	4
Русское — Заполярная	Уральский	49	—	49	7	—	7
Полуночное — Обская — Салехард	Уральский	856	856	—	61,2	61,2	—
Муслюмово — Теченское	Уральский	20	—	20	1,6	—	1,6
Кызыл — Курагино	Сибирский	460	460	—	45,6	45,6	—
Чадобец — Чадобецкий горно-обогатительный комбинат	Сибирский	156	—	156	10	—	10
Чадобец — Кода	Сибирский	22	—	22	2,3	—	2,3
Новая Чара — Апсатская	Сибирский	40	—	40	4,8	—	4,8

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Новая Чара — Чина	Сибирский	30	—	30	1,5	—	1,5
Лена — Непа — Ленск	Сибирский, Дальневосточный	1100	—	1100	110	—	110
Приаргунск — Березовское	Сибирский	125	—	125	12,5	—	12,5
Нарын — Лугокан	Сибирский	375	375	—	39,2	39,2	—
Шимановская — Гарь — Февральск	Дальневосточный	289	—	289	23,2	—	23,2
Якутск — Кангалассы	Дальневосточный	50	—	50	2,2	—	2,2
Улак — Эльга	Дальневосточный	313	—	313	32,4	—	32,4
Хани — Олёкминск	Дальневосточный	450	—	450	45	—	45
Ильинск — Углегорск	Дальневосточный	143	—	143	8,7	—	8,7
Петяярви — Каменногорск	Северо-Западный	56	56	—	18,4	18,4	—
Яйва — Соликамск	Приволжский	53	53	—	5,4	5,4	—
Сосногорск — Индига	Северо-Западный	612	—	612	102	—	102
Воркута (Хальмер-Ю) — Усть-Кара	Северо-Западный, Уральский	210	—	210	19,5	—	19,5
Карпогоры — Вендинга	Северо-Западный	215	—	215	18	—	18
Сыктывкар — Пермь (Соликамск)	Северо-Западный, Приволжский	579	—	579	48,6	—	48,6
Мурмаши-2 — Лавна	Северо-Западный	27	27	—	9	9	—
Обход Калининградского узла	Северо-Западный	50	—	50	8	—	8
Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск	Южный	748	748	—	270,1	270,1	—
Обход Ярославского узла	Центральный	27	27	—	3	3	—
Мероприятия по комплексной реконструкции участка станция им. Максима Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла	Южный	60	60	—	37	37	—
Обход Саратовского узла	Приволжский	38	38	—	5,5	5,5	—

Паюта — Бованенково	Уральский	331	331	—	45	45	—
Бованенково — Харасавэй	Уральский	130	—	130	15	—	15
Салехард — Надым	Уральский	406	406	—	43,5	43,5	—
Коротчаево — Русское	Уральский	122	—	122	17	—	17
Русское — Игарка	Уральский, Сибирский	482	—	482	65	—	65
Обход Пермского узла	Приволжский	140	—	140	14	—	14
Обход Омского узла	Уральский, Сибирский	295	295	—	70,4	70,4	—
Северо-Сибирская железнодорожная магистраль (Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск), кроме Ельчимо — Чадобец	Уральский, Сибирский	1892	—	1892	217,9	5,8	212,1
Ельчимо — Чадобец (часть Северо-Сибирской железнодорожной магистрали)	Сибирский	110	—	110	12,6	—	12,6
Обход Новосибирского узла	Сибирский	50	—	50	3	—	3
Карабула — Ельчимо	Сибирский	63	44	19	11,3	3,2	8,1
Обход Иркутского узла	Сибирский	50	—	50	3	—	3
Обход Читинского узла	Сибирский	27	27	—	4,3	4,3	—
Правая Лена — Якутск	Дальневосточный	105	105	—	13,9	13,9,	
Ленинск — Госграница с мостовым переходом и реконструкцией участка Биробиджан — Ленинск	Дальневосточный	6	6	—	2,3	2,3	—
Обход Кузнецовского тоннеля	Дальневосточный	25	25	—	20,3	20,3	—
Новочугуевка — бухта Ольга — Рудная пристань	Дальневосточный	288	—	288	31	—	31
Вынос участка Известковая — Чегдомын	Дальневосточный	30	30	—	0,3	0,3	—
Второй вход в Новороссийский порт	Южный	50	—	50	7	—	7
Мероприятия по комплексной реконструкции участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на Южном берегу Финского залива	Северо-Западный	—	—	—	28,3	28,3	—
Санкт-Петербург — Москва (с учетом разработки специального механизма финансирования)	Северо-Западный, Центральный	659	659	—	564,9	564,9	—
Итого по строительству новых линий		16017	5193	10824	2804,4	1330,2	1474,2

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Повышение пропускной способности, строительство вторых, третьих и четвертых главных путей							
Мурманск — Петрозаводск	Северо-Западный	327	327	—	—	—	—
Выборг-пассажирский — Бусловская	Северо-Западный	18,3	18,3	—	—	—	—
Выборг-товарный — Каменногорск	Северо-Западный	40	40	—	—	—	—
Мга — Сонково — Ярославль	Северо-Западный, Центральный	649	441	—	—	—	—
Вырица — Батецкая	Северо-Западный	63,6	63,6	—	—	—	—
Обозерская — Архангельск	Северо-Западный	45,9	45,9	—	—	—	—
Ярославль — Нерехта	Центральный	39,5	39,5	—	—	—	—
Туапсе — Сочи — Адлер	Южный	60	60	—	—	—	—
Энем — Кривенковская	Южный	24	24	—	—	—	—
Тимашевская — Крымская	Южный	112,8	112,8	—	—	—	—
Энем — Крымская	Южный	23	23	—	—	—	—
Юровский — Гостагаевский	Южный	28	28	—	—	—	—
Крымская — Юровский — Вышестеблиевская	Южный	75,3	75,3	—	—	—	—
Ахтуба — Трубная	Южный	126,9	126,9	—	—	—	—
Чишмы — Ульяновск	Приволжский	202,3	202,3	—	—	—	—
Челябинск — Нижняя — Каменск-Уральский	Уральский	56	56	—	—	—	—
Тобольск — Сургут	Уральский	199	199	—	—	—	—
Богданович — Алапаевск — Смычка	Уральский	210,5	—	210,5	—	—	—
Азиатская — Чусовская — Левшино	Приволжский	247,9	—	247,9	—	—	—
Сургут — Ульт-Ягун	Уральский	34,8	34,8	—	—	—	—
Калино — Левшино	Приволжский	5,4	5,4	—	—	—	—
Томусинская — Ерунаково	Сибирский	13,7	13,7	—	—	—	—
Рямы — Камень-на-Оби	Сибирский	3,2	3,2	—	—	—	—

Карасук — Татарская	Сибирский	208	208	—	—	—	—
Саянская — Кошурниково	Сибирский	35,5	35,5	—	—	—	—
Карымская — Забайкальск	Сибирский	48,7	48,7	—	—	—	—
Участки Байкало-Амурской магистрали	Сибирский, Дальневосточный	1156,2	103	1053,2	—	—	—
Комсомольск — Волочаевка	Дальневосточный	70	70	—	—	—	—
Хабаровск — Волочаевка	Дальневосточный	3	3	—	—	—	—
Уссурийск — Гродеково	Дальневосточный	48	—	48	—	—	—
Строительство третьих путей							
Тосно — Любань	Северо-Западный	29,9	29,9	—	—	—	—
Крюково — Клин	Центральный	50,7	50,7	—	—	—	—
Воскресенск — Рязань	Центральный	90,5	90,5	—	—	—	—
Столбовая — Серпухов	Центральный	35,3	35,3	—	—	—	—
Бекасово — Нара	Центральный	8	8	—	—	—	—
Лянгасово — Котельнич	Приволжский	70,5	70,5	—	—	—	—
Путевка — Богданович	Уральский	90	—	90	—	—	—
Строительство четвертых главных путей							
Москва — Крюково	Центральный	39	39	—	—	—	—
Дема — Чишмы	Приволжский	24,6	24,6	—	—	—	—
Реконструкция Улан-Баторской железной дороги в Монголии		—	—	—	40	40	—
Развитие пропускных способностей — всего		4614	2756,4	1857,6	372,6	251,6	121
Модернизация основных фондов железнодорожного транспорта		—	—	—	2647,9	1055,4	1592,5
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта		—	—	—	2812	1522	1290

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Развитие промышленного железнодорожного транспорта		—	—	—	2798,8	954,7	1844,1
Обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта[4]		—	—	—	12,1	5,6	6,5
ИТОГО		—	—	—	11447,8	5119,5	6328,3

[1]Сроки строительства, сметные стоимости и вводимые мощности уточняются по мере разработки технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации, а также после принятия решений Правительством Российской Федерации.

[2]Оценка стоимости строительства новых линий определена по проектам-аналогам в соответствии с районными коэффициентами и носит индикативный характер.

[3]Строительство новых железнодорожных линий в 2016—2030 годах осуществляется за счет средств Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и средств частных инвесторов.

На период до 2015 года средства Российской Федерации включают в себя средства, полученные за счет включения в железнодорожный тариф инвестиционной составляющей, средства федерального бюджета, предусмотренные на объекты железнодорожной инфраструктуры в федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», средства федерального бюджета, предусмотренные в утвержденных проектах, реализуемых с участием Инвестиционного фонда Российской Федерации, и другие средства государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации.

[4]Сверх указанных затрат могут быть привлечены дополнительные частные инвестиции, объем которых будет определен после проведения категорирования объектов, разработки требований по транспортной безопасности и оценки уязвимости объектов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Распределение инвестиций по источникам финансирования по минимальному варианту развития

(млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Коммунистический — Кочевая	—	—	—	—	20	сохранение целостности сети железных дорог Российской Федерации
Коновалово — Называевская	—	—	—	—	58,1	—»—
Томмот — Кердем — Якутск (Нижний Бестях)	14,3	3,9	0,6	0,1	—	обеспечение стабильного завоза грузов и создание опорной транспортной сети
Селихин — Сергеевка	—	—	—	—	125	обеспечение национальной безопасности (создание параллельного хода Транссибирской железнодорожной магистрали), освоение малообжитых территорий и развитие подходов к новым портовым мощностям
Сукпай — Самарга	—	—	—	—	31	освоение малообжитых территорий и развитие подходов к новым портовым мощностям
Волгоград — Элиста	—	—	—	—	23	создание прямого выхода из центральной части России в Республику Калмыкия
Ханты-Мансийск — Салым	—	—	—	—	24	обеспечение выхода на сеть железных дорог для перевозок грузов и пассажиров в административный центр
Бийск — Горно-Алтайск	10,4	—	—	—	—	—»—
Тыгда — Зея	—	—	—	—	11	обеспечение устойчивого транспортного сообщения с г. Зея и создание инфраструктурных условий социально-экономического развития района

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Селихин — Ныш	4,3	—	—	—	333	создание бесперебойного железнодорожного сообщения между материковой частью России и островом Сахалин
Солдатская — Тырныауз	—	—	—	—	4	освоение месторождения естественных строительных материалов
Русское — Заполярная	—	—	—	—	7	освоение и обустройство Заполярного месторождения нефти и газа
Полуночное — Обская — Салехард	61,2	—	—	—	—	создание прямого железнодорожного выхода с промышленно развитого Урала на осваиваемые месторождения полуострова Ямал и освоение месторождений полезных ископаемых восточного склона Урала
Муслюмово — Теченское	—	—	—	—	1,6	освоение Теченского месторождения магнетитовых руд
Кызыл — Курагино	22,8	—	—	22,8	—	освоение Элегестского месторождения коксующегося угля
Чадобец — Чадобецкий горно-обогатительный комбинат	—	—	—	—	10	освоение Чадобецкого месторождения алюминиевого сырья и редкоземельных металлов
Чадобец — Кода	—	—	—	—	2,3	обеспечение производства алюминия
Новая Чара — Апсатская	—	—	—	—	4,8	освоение Апсатского месторождения коксующегося угля
Новая Чара — Чина	—	—	—	—	1,5	освоение Чинейского месторождения ванадийсодержащих титаномагнетитовых руд
Лена — Непа — Ленск	—	—	—	—	110	создание опорной сети для освоения нефтегазоконденсатных месторождений и лесных ресурсов
Приаргунск — Березовское	—	—	—	—	12,5	освоение Березовского месторождения железной руды
Нарын — Лугокан	27	—	—	12,2	—	освоение Быстринского месторождения полиметаллических руд

Шимановская — Гарь — Февральск	—	—	—	—	23,2	освоение Гаринского железорудного месторождения
Якутск — Кангалассы	—	—	—	—	2,2	освоение Кангаласского месторождения угля
Улак — Эльга	—	—	—	—	32,4	освоение Эльгинского месторождения каменного угля
Хани — Олёкминск	—	—	—	—	45	освоение месторождения железной руды
Ильинск — Углегорск	—	—	—	—	8,7	освоение Солнцевского угольного месторождения
Петяярви — Каменногорск	5,6	—	12,8	—	—	обеспечение выноса грузового движения на параллельный ход из-за организации скоростного пассажирского движения на существующей линии Санкт-Петербург — Выборг — Бусловская — Хельсинки
Яйва — Соликамск	—	—	5,4	—	—	обеспечение технологического обхода зоны интенсивной разработки Верхне-Камского месторождения калийных солей
Сосногорск — Индига	—	—	—	—	102	развитие подходов к новому порту для транспортировки лесных, минеральных и нефтегазовых ресурсов
Воркута (Хальмер-Ю) — Усть-Кара	—	—	—	—	19,5	обеспечение выхода из Воркутинского района к Баренцеву морю
Карпогоры — Вендинга	—	—	—	—	18	создание альтернативного транспортного направления из Урала в порты Белого и Баренцева морей, а также освоение лесных ресурсов севера европейской части России
Сыктывкар — Пермь (Соликамск)	—	—	—	—	48,6	
Мурмаши-2 — Лавна	4,5	—	2,3	2,3	—	создание железнодорожной инфраструктуры для обслуживания новых портовых терминалов на западном берегу Кольского залива
Обход Калининградского узла	—	—	—	—	8	вынос транзитного грузового движения за черту города
Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск	226	—	44,1	—	—	создание специализированного пассажирского направления Центр — Юг
Обход Ярославского узла	3	—	—	—	—	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Мероприятия по комплексной реконструкции участка станция им. Максима Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла	37	—	—	—	—	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Обход Саратовского узла	5,2	—	0,3	—	—	—»—
Паюта — Бованенково	—	—	—	45	—	обеспечение транспортных связей с полуостровом Ямал
Бованенково — Харасавэй	—	—	—	—	15	обеспечение подходов к новым портовым сооружениям Северного морского пути
Салехард — Надым	—	1,9	—	41,7	—	создание альтернативного железнодорожного сообщения Ямало-Ненецкого автономного округа с населенными пунктами Северо-Западного региона, а также транспортное обеспечение, обустройство и эксплуатация нефтегазовых месторождений Ямало-Ненецкого автономного округа
Коротчаево — Русское	—	—	—	—	17	обеспечение подходов к портам Дудинка и Игарка Северного морского пути, освоение и обустройство Русского и Заполярного нефтегазовых месторождений полезных ископаемых, обустройство месторождений Красноярского края
Русское — Игарка	—	—	—	—	65	
Обход Пермского узла	—	—	—	—	14	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Обход Омского узла	70,4	—	—	—	—	—»—

Северо-Сибирская железнодорожная магистраль (Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск), кроме Ельчимо — Чадобец	5,8	—	—	—	212,1	создание альтернативной Северо-Сибирской железнодорожной магистрали для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье
Ельчимо — Чадобец (часть Северо-Сибирской железнодорожной магистрали)	—	—	—	—	12,6	—»—
Обход Новосибирского узла	—	—	—	—	3	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Карабула — Ельчимо	3,2	—	—	—	8,1	создание технологического соединения Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и Транссибирской железнодорожной магистрали, формирование опорной транспортной сети Нижнего Приангарья
Обход Иркутского узла	—	—	—	—	3	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Обход Читинского узла	4,3	—	—	—	—	—»—
Правая Лена — Якутск	12,5	—	1,4	—	—	обеспечение устойчивого северного завоза и связи с г. Якутском, создание опорной транспортной сети
Ленинск — государственная граница с мостовым переходом и реконструкцией участка Биробиджан — Ленинск	—	—	—	2,3	—	создание нового пограничного перехода с Китаем
Обход Кузнецовского тоннеля	7,9	—	12,4	—	—	увеличение пропускных способностей направления Комсомольск — Советская Гавань в связи с ростом грузопотока в порт Ванино
Новочугуевка — бухта Ольга — Рудная пристань	—	—	—	—	31	развитие подходов к новым портовым сооружениям на тихоокеанском побережье и освоение месторождений
Вынос участка Известковая — Чегдомын	0,1	—	0,2	—	—	вынос участка из зоны затопления водохранилищем Бурейской гидроэлектростанции
Второй вход в Новороссийский порт	—	—	—	—	7	усиление железнодорожных подходов к морскому порту Новороссийск

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Мероприятия по комплексной реконструкции участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива	28,3	—	—	—	—	повышение пропускной способности железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива
Высокоскоростная линия Санкт-Петербург — Москва (с учетом разработки специального механизма финансирования)	294,3	107	136,3	27,3	—	организация скоростного пассажирского сообщения Северо-Западного, Центрального, Приволжского федеральных округов и повышение качества обслуживания пассажиров
Итого по строительству новых линий	848,2	112,8	215,6	153,6	1 474,2	
Повышение пропускной способности, строительство вторых, третьих и четвертых главных путей						
Развитие пропускной способности — всего	—	—	211,6	—	121	
Реконструкция Улан-Баторской дороги	—	—	40	—	—	
Модернизация основных фондов железнодорожного транспорта	4,2	—	1 051,2	—	1 592,5	
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта	26,1	52,5	1 019,9	423,5	1 290	

Развитие промышленного железнодорожного транспорта	—	—	—	954,7	1 844,1
Обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта[3]	—	—	5,6	—	6,5
ИТОГО	878,5	165,3	2 543,9	1 531,8	6 328,3

[1]На период до 2015 года средства Российской Федерации включают в себя средства, полученные за счет включения в железнодорожный тариф инвестиционной составляющей, средства федерального бюджета, предусмотренные на объекты железнодорожной инфраструктуры в федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», средства федерального бюджета, предусмотренные в утвержденных проектах, реализуемых с участием Инвестиционного фонда Российской Федерации, и другие средства государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации.

[2]Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, частные инвесторы, в том числе открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

[3]Сверх указанных затрат могут быть дополнительные частные инвестиции, объем которых будет определен после проведения категорирования объектов, разработки требований по транспортной безопасности и оценки уязвимости объектов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Оценка необходимых инвестиций для реализации максимального варианта развития (по этапам финансирования)[1]

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы — всего	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Коммунистический — Кочевая	Южный	131	—	131	20	—	20
Коновалово — Называевская	Сибирский	290	—	290	58,1	—	58,1
Томмот — Кердем — Якутск (Нижний Бестях)	Дальневосточный	450	450	—	19	19	—

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы — всего	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Нижний Бестях — Мома — Магадан	Дальневосточный	1866	—	1866	377,2	—	377,2
Селихин — Сергеевка	Дальневосточный	1085	—	1085	125	—	125
Сукпай — Самарга	Дальневосточный	290	—	290	31	—	31
Волгоград — Элиста	Южный	260	—	260	23	—	23
Ханты-Мансийск — Салым	Уральский	200	—	200	24	—	24
Бийск — Горно-Алтайск	Сибирский	115	115	—	10,4	10,4	—
Тыгда — Зея	Дальневосточный	105	—	105	11	—	11
Селихин — Ныш	Дальневосточный	582	—	582	337,3	4,3	333
Солдатская — Тырныауз	Южный	95	—	95	4	—	4
Русское — Заполярная	Уральский	49	—	49	7	—	7
Полуночное — Обская — Салехард	Уральский	856	856	—	61,2	61,2	—
Муслюмово — Теченское	Уральский	20	—	20	1,6	—	1,6
Кызыл — Курагино	Сибирский	460	460	—	45,6	45,6	—
Чадобец — Чадобецкий горно-обогатительный комбинат	Сибирский	156	—	156	10	—	10
Чадобец — Кода	Сибирский	22	—	22	2,3	—	2,3
Новая Чара — Апсатская	Сибирский	40	—	40	4,8	—	4,8
Новая Чара — Чина	Сибирский	30	—	30	1,5	—	1,5
Лена — Непа — Ленск	Сибирский, Дальневосточный	1100	—	1100	110	—	110
Приаргунск — Березовское	Сибирский	125	—	125	12,5	—	12,5
Нарын — Лугокан	Сибирский	375	375	—	39,3	39,3	—
Шимановская — Гарь — Февральск	Дальневосточный	289	—	289	23,2	—	23,2
Якутск — Кангалассы	Дальневосточный	50	—	50	2,2	—	2,2
Мегино — Алдан — Джебарики — Хая	Дальневосточный	87	—	87	5	—	5
Улак — Эльга	Дальневосточный	313	—	313	32,4	—	32,4

Хани — Олёкминск	Дальневосточный	450	—	450	45	—	45
Петяярви — Каменногорск	Северо-Западный	56	56	—	18,4	18,4	—
Яйва — Соликамск	Приволжский	53	53	—	5,4	5,4	—
Формирование глубокого обхода Московского узла	Центральный	400	—	400	24,1	—	24,1
Сосногорск — Индига	Северо-Западный	612	—	612	102	—	102
Воркута (Хальмер-Ю) — Усть-Кара	Северо-Западный, Уральский	210	—	210	19,5	—	19,5
Карпогоры — Вендинга	Северо-Западный	215	—	215	18	—	18
Сыктывкар — Пермь (Соликамск)	Северо-Западный, Приволжский	579	—	579	48,6	—	48,6
Мурмаши-2 — Лавна	Северо-Западный	27	27	—	9	9	—
Обход Калининградского узла	Северо-Западный	50	—	50	8	—	8
Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск	Южный	748	748	—	270,1	270,1	—
Кривенковская — Адлер	Южный	143	—	143	110,6	—	110,6
Обход Ярославского узла	Центральный	27	27	—	3	3	—
Мероприятия по комплексной реконструкции участка станция им. Максима Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла	Южный	60	60	—	37	37	—
Обход Саратовского узла	Приволжский	38	38	—	5,5	5,5	—
Паюта — Бованенково	Уральский	331	331	—	45	45	—
Бованенково — Харасавэй	Уральский	130	—	130	15	—	15
Паюта — Новый Порт	Уральский	208	—	208	25	—	25
Салехард — Надым	Уральский	406	406	—	43,5	43,5	—
Коротчаево — Русское	Уральский	122	—	122	17	—	17
Русское — Игарка	Уральский, Сибирский	482	—	482	65	—	65
Игарка — Норильск	Сибирский	285	—	285	40	—	40
Обход Пермского узла	Приволжский	140	—	140	14	—	14
Обход Омского узла	Уральский, Сибирский	295	295	—	70,4	70,4	—

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы — всего	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Северо-Сибирская железнодорожная магистраль (Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск), кроме Ельчимо — Чадобец	Уральский, Сибирский	1892	—	1892	217,9	5,8	212,1
Ельчимо — Чадобец (часть Северо-Сибирской железнодорожной магистрали)	Сибирский	110	—	110	12,6	—	12,6
Обход Новосибирского узла	Сибирский	50	—	50	3	—	3
Карабула — Ельчимо	Сибирский	63	44	19	11,3	3,2	8,1
Обход Иркутского узла	Сибирский	50	—	50	3	—	3
Могзон — Новый Уоян	Сибирский	700	—	700	113,1	—	113,1
Обход Читинского узла	Сибирский	27	27	—	4,3	4,3	—
Правая Лена — Якутск	Дальневосточный	105	105	—	13,9	13,9	—
Обход Кузнецовского тоннеля	Дальневосточный	25	25	—	20,3	20,3	—
Новочугуевка — бухта Ольга — Рудная пристань	Дальневосточный	288	—	288	31	—	31
Углегорск — Смирных	Дальневосточный	155	—	155	18,5	—	18,5
Второй вход в Новороссийский порт	Южный	50	—	50	7	—	7
Мероприятия по комплексной реконструкции участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива	Северо-Западный	—	—	—	28,3	28,3	—
Санкт-Петербург — Москва (с учетом разработки специального механизма финансирования)	Центральный, Северо-Западный	659	659	—	564,9	564,9	—
Москва — Нижний Новгород	Центральный, Приволжский	406	—	406	326,8	—	326,8
Москва — Смоленск — Красное (международный транспортный коридор № 2)	Центральный	463	—	463	370	—	370
Итого по строительству новых линий		20730	5193	15537	4214,7	1330,2	2884,5

Повышение пропускной способности, строительство вторых, третьих и четвертых главных путей

Мурманск — Петрозаводск	Северо-Западный	327	327	—	—	—	—
Выборг-пассажирский — Бусловская	Северо-Западный	18,3	18,3	—	—	—	—
Выборг-товарный — Каменногорск	Северо-Западный	40	40	—	—	—	—
Мга — Сонково — Ярославль	Северо-Западный, Центральный	649	441	208	—	—	—
Вырица — Батецкая	Северо-Западный	63,6	63,6	—	—	—	—
Обозерская — Архангельск	Северо-Западный	45,9	45,9	—	—	—	—
Ярославль — Нерехта	Центральный	39,5	39,5	—	—	—	—
Обозерская — Беломорск	Северо-Западный	353	—	353	—	—	—
Рыбное — Узуново	Центральный	53,9	—	53,9	—	—	—
Туапсе — Сочи — Адлер	Южный	60	60	—	—	—	—
Энем — Кривенковская	Южный	24	24	—	—	—	—
Тимашевская — Крымская	Южный	112,8	112,8	—	—	—	—
Энем — Крымская	Южный	23	23	—	—	—	—
Юровский — Гостагаевский	Южный	28	28	—	—	—	—
Крымская — Юровский — Вышестеблиевская	Южный	75,3	75,3	—	—	—	—
Ахтуба — Трубная	Южный	126,9	126,9	—	—	—	—
Чишмы — Ульяновск	Приволжский	202,3	202,3	—	—	—	—
Челябинск — Нижняя — Каменск-Уральский	Уральский	56	56	—	—	—	—
Северный обход Свердловского железнодорожного узла	Уральский	30	—	30	—	—	—
Тобольск — Сургут	Уральский	199	199	—	—	—	—
Богданович — Алапаевск — Смычка	Уральский	210,5	—	210,5	583,4	211,6	371,8
Азиатская — Чусовская — Левшино	Приволжский	247,9	—	247,9	—	—	—
Сургут — Ульт-Ягун	Уральский	34,8	34,8	—	—	—	—
Калино — Левшино	Приволжский	5,4	5,4	—	—	—	—
Томусинская — Ерунаково	Сибирский	13,7	13,7	—	—	—	—
Рямы — Камень-на-Оби	Сибирский	3,2	3,2	—	—	—	—
Карасук — Татарская	Сибирский	208	208	—	—	—	—

Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)			Стоимость строительства[2] (млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)		
		2008—2030 годы — всего	в том числе		2008—2030 годы — всего	в том числе	
			2008—2015 годы	2016—2030 годы		2008—2015 годы	2016—2030 годы[3]
Тайшет — Саянская	Сибирский	212,8	—	212,8	—	—	—
Саянская — Кошурниково	Сибирский	113,1	35,5	77,6	—	—	—
Карымская — Забайкальск	Сибирский	48,7	48,7	—	—	—	—
Участки Байкало-Амурской магистрали	Сибирский, Дальневосточный	1448,5	103	1345,5	—	—	—
Комсомольск — Волочаевка	Дальневосточный	70	70	—	—	—	—
Хабаровск — Волочаевка	Дальневосточный	3	3	—	—	—	—
Уссурийск — Гродеково	Дальневосточный	48	—	48	—	—	—
Чум — Инта — Коноша	Северо-Западный	268,4	—	268,4	—	—	—
Строительство третьих путей							
Тосно — Любань	Северо-Западный	29,9	29,9	—	—	—	—
Крюково — Клин	Центральный	50,7	50,7	—	—	—	—
Воскресенск — Рязань	Центральный	90,5	90,5	—	—	—	—
Столбовая — Серпухов	Центральный	35,3	35,3	—	—	—	—
Бекасово — Нара	Центральный	8	8	—	—	—	—
Лянгасово — Котельнич	Приволжский	70,5	70,5	—	—	—	—
Путевка — Богданович	Уральский	90	—	90	—	—	—
Строительство четвертых путей							
Москва — Крюково	Центральный	39	39	—	—	—	—
Дема — Чишмы	Приволжский	24,6	24,6	—	—	—	—
Развитие пропускных способностей — всего		5902	2756,4	3145,6	583,4	211,6	371,8

Реконструкция Улан-Баторской дороги в Монголии	—	—	—	40	40	—
Развитие пропускных способностей	5902	2756,4	3145,6	623,4	251,6	371,8
Модернизация основных фондов железнодорожного транспорта	—	—	—	2647,9	1055,4	1592,5
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта	—	—	—	3180	1522	1658
Развитие промышленного железнодорожного транспорта	—	—	—	3119	1054,1	2064,9
Обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта[4]	—	—	—	27,4	5,6	21,8
Итого — потребность в инвестициях для реализации максимального варианта Стратегии	—	—	—	13812,4	5218,9	8593,5

[1]Сроки строительства, сметные стоимости и вводимые мощности уточняются по мере разработки технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации, а также после принятия решений Правительством Российской Федерации.

[2]Оценка стоимости строительства новых линий определена по проектам-аналогам в соответствии с районными коэффициентами и носит индикативный характер.

[3]Строительство новых железнодорожных линий в 2016—2030 годах осуществляется за счет средств Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и средств частных инвесторов.

На период до 2015 года средства Российской Федерации включают в себя средства, полученные за счет включения в железнодорожный тариф инвестиционной составляющей, средства федерального бюджета, предусмотренные на объекты железнодорожной инфраструктуры в федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», средства федерального бюджета, предусмотренные в утвержденных проектах, реализуемых с участием Инвестиционного фонда Российской Федерации, и другие средства государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации.

[4]Сверх указанных затрат могут быть дополнительные частные инвестиции, объем которых будет определен после проведения категорирования объектов, разработки требований по транспортной безопасности и оценки уязвимости объектов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Распределение инвестиций по источникам финансирования по максимальному варианту развития

(млрд. рублей, в ценах на 1 января 2007 г.)

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Коммунистический — Кочевая	—	—	—	—	20	сохранение целостности сети железных дорог Российской Федерации
Коновалово — Называевская	—	—	—	—	58,1	—»—
Томмот — Кердем — Якутск (Нижний Бестях)	14,3	3,9	0,6	0,1	—	обеспечение стабильного завоза грузов и создание опорной транспортной сети
Нижний Бестях — Мома — Магадан	—	—	—	—	377,2	создание опорной транспортной сети, обеспечение железнодорожного сообщения с отдаленными регионами страны, а также освоение минеральных и энергетических ресурсов
Селихин — Сергеевка	—	—	—	—	125	обеспечение национальной безопасности (создание параллельного хода Транссибирской железнодорожной магистрали), освоение малообжитых территорий и развитие подходов к новым портовым мощностям
Сукпай — Самарга	—	—	—	—	31	освоение малообжитых территорий и развитие подходов к новым портовым мощностям
Волгоград — Элиста	—	—	—	—	23	создание прямого выхода из центральной части России в Республику Калмыкия
Ханты-Мансийск — Салым	—	—	—	—	24	обеспечение выхода на сеть железных дорог

Бийск — Горно-Алтайск	10,4	—	—	—	—	обеспечение выхода на сеть железных дорог
Тыгда — Зея	—	—	—	—	11	обеспечение устойчивого транспортного сообщения с г. Зея и создание инфраструктурных условий социально-экономического развития района
Селихин — Ныш	4,3	—	—	—	333	создание бесперебойного железнодорожного сообщения между материковой частью России и островом Сахалин
Солдатская — Тырныауз	—	—	—	—	4	освоение месторождения природных строительных материалов
Русское — Заполярная	—	—	—	—	7	освоение и обустройство Заполярного месторождения нефти и газа
Полуночное — Обская — Салехард	61,2	—	—	—	—	создание прямого железнодорожного выхода с промышленно развитого Урала на осваиваемые месторождения полуострова Ямал и освоение месторождений полезных ископаемых восточного склона Урала
Муслюмово — Теченское	—	—	—	—	1,6	освоение Теченского месторождения магнетитовых руд
Кызыл — Курагино	22,8	—	—	22,8	—	освоение Элегестского месторождения коксующегося угля
Чадобец — Чадобецкий горно-обогатительный комбинат	—	—	—	—	10	освоение Чадобецкого месторождения алюминиевого сырья и редкоземельных металлов
Чадобец — Кода	—	—	—	—	2,3	обеспечение производства алюминия
Новая Чара — Апсатская	—	—	—	—	4,8	освоение Апсатского месторождения коксующегося угля
Новая Чара — Чина	—	—	—	—	1,5	освоение Чинейского месторождения ванадийсодержащих титаномагнетитовых руд
Лена — Непа — Ленск	—	—	—	—	110	создание опорной сети для освоения нефтегазоконденсатных месторождений и лесных ресурсов
Приаргунск — Березовское	—	—	—	—	12,5	освоение Березовского месторождения железной руды
Нарын — Лугокан	27	—	—	12,2	—	освоение Быстринского месторождения полиметаллических руд
Шимановская — Гарь — Февральск	—	—	—	—	23,2	освоение Гаринского железорудного месторождения

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Якутск — Кангалассы	—	—	—	—	2,2	освоение Кангаласского месторождения угля
Мегино — Алдан — Джебарики — Хая	—	—	—	—	5	освоение угольного месторождения
Улак — Эльга	—	—	—	—	32,4	освоение Эльгинского месторождения каменного угля
Хани — Олёкминск	—	—	—	—	45	освоение месторождения железной руды
Петяярви — Каменногорск	5,6	—	12,8	—	—	обеспечение выноса грузового движения на параллельный ход из-за организации скоростного пассажирского движения на существующей линии Санкт-Петербург — Выборг — Бусловская — Хельсинки
Яйва — Соликамск	—	—	5,4	—	—	обеспечение технологического обхода зоны интенсивной разработки Верхне-Камского месторождения калийных солей
Формирование глубокого обхода Московского узла	—	—	—	—	24,1	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Сосногорск — Индига	—	—	—	—	102	развитие подходов к новому порту для транспортировки лесных, минеральных и нефтегазовых ресурсов
Воркута (Хальмер-Ю) — Усть-Кара	—	—	—	—	19,5	обеспечение выхода из Воркутинского района к Баренцеву морю
Карпогоры — Вендинга	—	—	—	—	18	создание альтернативного транспортного направления из Урала в порты Белого и Баренцева морей, а также освоение лесных ресурсов севера европейской части России
Сыктывкар — Пермь (Соликамск)	—	—	—	—	48,6	—»—

Мурмаши-2 — Лавна	4,5	—	2,3	2,3	—	создание железнодорожной инфраструктуры для обслуживания новых портовых терминалов на западном берегу Кольского залива
Обход Калининградского узла	—	—	—	—	8	вынос транзитного грузового движения за черту города
Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск	226	—	44,1	—	—	создание специализированного пассажирского направления Центр — Юг
Кривенковская — Адлер	—	—	—	—	110,6	—»—
Обход Ярославского узла	3	—	—	—	—	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Мероприятия по комплексной реконструкции участка станция им. Максима Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла	37	—	—	—	—	—»—
Обход Саратовского узла	5,2	—	0,3	—	—	—»—
Паюта — Бованенково	—	—	—	45	—	обеспечение транспортных связей с полуостровом Ямал
Бованенково — Харасавэй	—	—	—	—	15	обеспечение подходов к новым портам, находящимся вблизи трассы Северного морского пути
Паюта — Новый Порт	—	—	—	—	25	обеспечение подходов к новым портовым сооружениям Северного морского пути и освоение Новопортовского углеводородного месторождения
Салехард — Надым	—	1,9	—	41,7	—	создание альтернативного железнодорожного сообщения из Ямало-Ненецкого автономного округа в Северо-Западный регион, а также транспортное обеспечение, обустройство и эксплуатация нефтегазовых месторождений Ямало-Ненецкого автономного округа и Нижнего Приангарья
Коротчаево — Русское	—	—	—	—	17	обеспечение подходов к портам Дудинка и Игарка Северного морского пути, освоение и обустройство Русского и Заполярного нефтегазовых месторождений
Русское — Игарка	—	—	—	—	65	

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Игарка — Норильск	—	—	—	—	40	создание стабильного транспортного сообщения с г. Норильском
Обход Пермского узла	—	—	—	—	14	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Обход Омского узла	70,4	—	—	—	—	—»—
Северо-Сибирская железнодорожная магистраль (Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск), кроме Ельчимо — Чадобец	5,8	—	—	—	212,1	создание альтернативной Северо-Сибирской железнодорожной магистрали для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье
Ельчимо — Чадобец (часть Северо-Сибирской железнодорожной магистрали)	—	—	—	—	12,6	—»—
Обход Новосибирского узла	—	—	—	—	3	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Карабула — Ельчимо	3,2	—	—	—	8,1	создание технологического соединения Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и Транссибирской железнодорожной магистрали, формирование опорной транспортной сети
Обход Иркутского узла	—	—	—	—	3	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Могзон — Новый Уоян	—	—	—	—	113,1	создание технологического соединения БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали, а также освоение прилегающих месторождений

Обход Читинского узла	4,3	—	—	—	—	усиление пропускной способности и вынос транзитного грузового движения из крупных железнодорожных узлов
Правая Лена — Якутск	12,5	—	1,4	—	—	обеспечение устойчивого северного завоза и связи с г. Якутском, создание опорной транспортной сети
Обход Кузнецовского тоннеля	7,9	—	12,4	—	—	усиление пропускной способности направления Комсомольск — Советская Гавань в связи с ростом грузопотока в порт Ванино
Новочугуевка — бухта Ольга — Рудная пристань	—	—	—	—	31	развитие подходов к новым портовым сооружениям на тихоокеанском побережье и освоение месторождений полезных ископаемых
Углегорск — Смирных	—	—	—	—	18,5	создание дополнительной транспортной связи между восточным и западным побережьем острова Сахалин
Второй вход в Новороссийский порт	—	—	—	—	7	усиление железнодорожных подходов к морскому порту Новороссийск
Мероприятия по комплексной реконструкции участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива	28,3	—	—	—	—	повышение пропускной способности железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива
Высокоскоростная железнодорожная линия Санкт-Петербург — Москва (с учетом разработки специального механизма финансирования)	294,3	107	136,3	27,3	—	организация скоростного пассажирского сообщения Северо-Западного, Центрального, Приволжского федеральных округов и повышение качества обслуживания пассажиров
Высокоскоростная железнодорожная линия Москва — Нижний Новгород	—	—	—	—	326,8	—»—
Высокоскоростная железнодорожная линия Москва — Смоленск — Красное (международный транспортный коридор № 2)	—	—	—	—	370	организация высокоскоростного пассажирского сообщения на направлении Москва — Минск — Берлин
Итого по строительству новых линий	848,2	112,8	215,6	153,6	2 884,5	

Наименование объекта	2008—2015 годы				2016—2030 годы[2]	Цель строительства
	Российская Федерация[1]	субъекты Российской Федерации	частные инвесторы			
			открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	другие частные инвесторы		
Повышение пропускной способности и строительство вторых, третьих и четвертых главных путей	—	—	211,6	—	371,8	
Реконструкция Улан-Баторской дороги		—	40	—	—	
Модернизация основных фондов железнодорожного транспорта	4,2	—	1 051,2	—	1 592,5	
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта	26,1	52,5	1 019,9	423,5	1 658	
Развитие промышленного железнодорожного транспорта	—	—	—	1 054,1	2 064,9	
Обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта[3]	—	—	5,6	—	21,8	
ИТОГО	878,5	165,3	2 543,9	1 631,2	8 593,5	

[1]На период до 2015 года средства Российской Федерации включают в себя средства, полученные за счет включения в железнодорожный тариф инвестиционной составляющей, средства федерального бюджета, предусмотренные на объекты железнодорожной инфраструктуры в федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», средства федерального бюджета, предусмотренные в утвержденных проектах, реализуемых с участием Инвестиционного фонда Российской Федерации, и другие средства государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации.

[2]Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, частные инвесторы, в том числе открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

[3]Сверх указанных затрат могут быть направлены дополнительные частные инвестиции, объем которых будет определен после проведения категорирования объектов, разработки требований по транспортной безопасности и оценки уязвимости объектов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

ПЕРЕЧЕНЬ

новых железнодорожных линий, строительство которых предполагается дополнительно в рамках Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

Категории железнодорожных линий	Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)	Цель строительства
Социально значимые	Буденновск — Нефтекумск — Кизляр	Южный	224	обеспечение устойчивых транспортных связей отдельных населенных пунктов района тяготения
	Кисловодск — Черкесск — Адлер	Южный	определяется при проектировании	соединение курортных зон Черноморского побережья и Северного Кавказа
	Котляревская — Галашки	Южный	135	социально-экономическое развитие Республики Ингушетия
	Лихая — Донецк Ростовской области	Южный	42	социально-экономическое развитие г. Донецка (Ростовская область)
	Ставрополь — Невинномысск	Южный	53	для оптимизации транспортной связи г. Ставрополя с курортной зоной г. Минеральные Воды
	Казань — Альметьевск — Азнакаево — Бугульма	Приволжский	230	создание альтернативного, более короткого маршрута, организация пассажирских перевозок
	Ханты-Мансийск — Приобье (продолжение линии Ханты-Мансийск — Салым)	Уральский	определяется при проектировании	обеспечение социально-экономического развития региона
	Ульт-Ягун — Приобье	Уральский	определяется при проектировании	обеспечение социально-экономического развития региона
	Усть-Кут — Жигало — Иркутск	Сибирский	определяется при проектировании	обеспечение социально-экономического развития региона
	Иркутск — Аэропорт	Сибирский	определяется при проектировании	обеспечение железнодорожного сообщения с авиатранспортным узлом
	Тихоокеанская (г. Находка) — Аэропорт (г. Артем)	Дальневосточный	140	обеспечение железнодорожного сообщения с авиатранспортным узлом

Категории железнодорожных линий	Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)	Цель строительства
Грузообразующие	подъездные пути к промышленной зоне в Костромской области (Цементный завод и целлюлозно-бумажный завод)	Центральный	110	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	подъездные пути к индустриальному парку «Ворсино» (станция Ворсино)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	развитие информационно-логистического центра «Сухиничи» (станция Сухиничи)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	подъездные пути к промышленной зоне «Детчино» (станция Суходрев)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	подъездные пути к цементному заводу «Lafarge» (станция Александровка)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	подъездные пути к индустриальному парку «Lemkon» (станция Воротынск)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	подъездные пути к промышленной зоне в г. Людиново (станция Людиново-1)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	подъездные пути к промышленной зоне в г. Кирове (станция Подписная)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
Грузообразующие (продолжение)	подъездные пути к промышленной зоне в г. Думиничи (станция Воймирово)	Центральный	определяется при проектировании	обеспечение доступа новых производств к железнодорожной инфраструктуре
	Коноша — Медгора	Северо-Западный	370	разработка Пудожгорского месторождения железо-титан-ванадиевых руд и Аганозерского месторождения хромовых руд
	Титан — месторождение Олений ручей	Северо-Западный	18	освоение месторождения Олений ручей
	Архангельск — новый порт	Северо-Западный	55	обслуживание новых районов порта

	Архангельск — Мезенская ПЭС	Северо-Западный	225	строительство Мезенской ПЭС
	строительство грузовых дворов с терминалами в районе Нижнеимеретинской долины	Южный	определяется при проектировании	обеспечение завоза грузов для строительства олимпийских объектов
	Яранск — Котельнич	Приволжский	определяется при проектировании	освоение месторождения известняков в Кировской области
	Томск — Киреевск — Бакчар	Сибирский	205	освоение Западно-Сибирского железорудного бассейна (Бакчарского месторождения)
	Севсиб — Эвенкийская ГЭС	Сибирский	определяется при проектировании	строительство Эвенкийской ГЭС
	Оловянная — Бызга	Сибирский	определяется при проектировании	строительство подъездного пути к цементному заводу
	Томмот — Алексеевск — Заречный	Дальневосточный	53	обеспечение эксплуатации Эльконского горно-металлургического комбината
	БАМ — Мокская ГЭС	Дальневосточный	определяется при проектировании	строительство Мокской ГЭС
	Таежная — Таежный горно-обогатительный комбинат	Дальневосточный	4	освоение Таежного железорудного месторождения
	Косаревский — Селигдар	Дальневосточный	13	подъездной путь к промплощадке Селигдарского горно-химического комплекса
	Чульбасс — Инаглинская	Дальневосточный	11	обеспечение эксплуатации Инаглинского угольного комплекса
	Икабьекан — Тарыннахский горно-обогатительный комбинат	Дальневосточный	197	обслуживание Южно-Якутского металлургического месторождения
	Улак — Алдан	Дальневосточный	определяется при проектировании	строительство Южно-Якутского гидроэнергетического комплекса, освоение железорудных месторождений Южной Якутии
Технологические	Обход г. Беслана	Южный	определяется при проектировании	вынос движения поездов с транзитными опасными грузами за пределы города
	Обход г. Томска	Сибирский	определяется при проектировании	вынос движения поездов с транзитными опасными грузами за пределы города
	Обход г. Санкт-Петербурга	Северо-Западный	определяется при проектировании	вынос движения поездов с транзитными опасными грузами за пределы города

Категории железнодорожных линий	Наименование объекта	Федеральный округ	Протяженность (км)	Цель строительства
Скоростные	Ставрополь — Минеральные Воды — Кисловодск	Южный	определяется при проектировании	
	Кисловодск — Минеральные Воды — аэропорт Минеральные Воды	Южный	определяется при проектировании	
	Барнаул — Бийск	Сибирский	147	
	Челябинск — Магнитогорск	Уральский	417	
	Организация скоростного движения в Челябинском железнодорожном узле	Уральский	определяется при проектировании	

ПРИЛОЖЕНИЕ № 12
к Стратегии развития
железнодорожного транспорта
в Российской Федерации до 2030 года

Стратегические риски развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

	Риск по источникам возникновения	Характер влияния риска	Уровень воздействия	Вероятность возникновения	Совокупное влияние риска
Макроэкономические риски	реализация инерционного варианта социально-экономического развития государства	не обеспечен максимальный вариант развития	средний	средняя	значительное
	нехватка финансовых средств вследствие опережающего роста цен в отраслях экономики, поставляющих продукцию для железнодорожного транспорта	срыв реализации Стратегии	высокий	высокая	критическое
	снижение объемов грузовых перевозок вследствие дефицита (отсутствия) железнодорожной инфраструктуры для освоения природных ресурсов в регионах Сибири и Дальнего Востока	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	низкий	низкая	незначительное

	снижение объемов грузовых перевозок вследствие изменения структуры валового внутреннего продукта, роста доли высокотехнологичных грузов и их оттока на автомобильный транспорт	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
	снижение объемов грузовых перевозок вследствие развития альтернативных железнодорожных маршрутов в обход территории Российской Федерации	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	низкая	незначительное
	недостаток мощностей и низкий технический уровень развития отечественного машиностроения	срыв реализации Стратегии	высокий	средняя	критическое
	недостаток развития инфраструктуры смежных видов транспорта (дефицит портовых мощностей, складских терминалов и т.п.)	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
	недостаток государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линий	срыв реализации Стратегии	высокий	средняя	критическое
	необходимость дополнительных инвестиций в подвижной состав и инфраструктуру железных дорог вследствие ужесточения требований к уровню развития и качеству транспортных услуг	превышение стоимости реализации Стратегии	низкий	средняя	незначительное
	сохранение существующей системы тарифного регулирования, дающей преференции отдельным отраслям экономики	срыв реализации Стратегии	средний	средняя	значительное
Социальные риски	неспрогнозированное ухудшение демографической ситуации, приводящее к снижению спроса на пассажирские перевозки	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	низкий	высокая	значительное
	отток высококвалифицированных кадров в другие отрасли экономики вследствие низкой конкурентоспособности заработной платы на железнодорожном транспорте	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
	дефицит трудовых ресурсов для реализации инфраструктурных проектов в регионах Сибири и Дальнего Востока	превышение стоимости реализации Стратегии	низкий	высокая	значительное
Операционные риски	снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта вследствие технического и технологического отставания от других видов транспорта и от мирового уровня развития транспорта	срыв реализации Стратегии	высокий	средняя	критическое
	несоответствие структуры вагонного парка изменениям структуры грузопотока (рост доли высокотехнологичных грузов, рост контейнерных перевозок, снижение доли перевозок необработанного сырья)	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	высокая	значительное

	Риск по источникам возникновения	Характер влияния риска	Уровень воздействия	Вероятность возникновения	Совокупное влияние риска
	несоответствие уровня развития железнодорожной инфраструктуры, погранпереходов, Транссибирской железнодорожной магистрали и международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, изменениям направлений и интенсивности грузопотоков	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
	неспрогнозированное переключение наиболее мощных грузопотоков нефти и нефтепродуктов на трубопроводы	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
	снижение экологической безопасности железнодорожного транспорта вследствие сохранения высокого уровня физического и морального износа основных фондов	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
	угроза срыва реализации отдельных наиболее сложных железнодорожных проектов вследствие недостатка инновационных разработок и «прорывных» научно-технических решений	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	средняя	значительное
Природно-климатические и техногенные риски	сбои в организации движения вследствие аварий на промышленных объектах, связанных с обеспечением работы железнодорожного транспорта	неполное достижение целей Стратегии	низкий	низкая	незначительное
	сбои в организации движения вследствие техногенных аварий на смежных видах транспорта, в акваториях морских портов, на основных автотрассах, в непосредственной близости от железных дорог	неполное достижение целей Стратегии	средний	низкая	незначительное
	временная приостановка работы железнодорожного транспорта вследствие возникновения пожаров, стихийных климатических бедствий (землетрясений, наводнений, смерчей) в регионах с повышенной сейсмологической опасностью	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	низкая	незначительное
	изменение условий работы железнодорожного транспорта вследствие глобального изменения климата	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	высокий	низкая	незначительное
	снижение экологической безопасности железнодорожного транспорта вследствие возникновения техногенных аварий на промышленных объектах железнодорожного транспорта	не обеспечен выход на целевые параметры Стратегии	средний	низкая	незначительное

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 17 июня 2008 г.
№ 877-р

П Л А Н

мероприятий по реализации в 2008—2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

		Вид документа	Исполнители	Срок выполнения
	I. Инновационное развитие железнодорожного транспорта и смежных отраслей			
1.	Подготовка программы научных исследований и инновационного развития технической базы железнодорожного транспорта	программа научных исследований и инновационного развития технической базы железнодорожного транспорта	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России	IV квартал 2009 г.
2.	Разработка профессиональных (квалификационных) стандартов как основы нового поколения федеральных государственных стандартов начального, среднего и высшего профессионального образования с учетом требований Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года	программа по подготовке специалистов для железнодорожного транспорта	Минтранс России, Минздравсоцразвития России, Минобрнауки России	III квартал 2009 г.
	II. Повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта			
3.	Обеспечение на период 2010—2015 годов финансирования развития железнодорожного транспорта в объеме 1 трлн. рублей за счет средств открытого акционерного общества «Российские железные дороги» путем введения инвестиционной составляющей в тариф на грузовые перевозки, а также иных инструментов финансирования, в том числе выпуска инфраструктурных облигаций, дерегулирования тарифов в отдельных сегментах перевозочной деятельности и направлениях перевозок, а также высвобождающихся средств путем сокращения расходов и повышения эффективности основной деятельности	ежегодные ведомственные нормативные акты	Минэкономразвития России, ФСТ России, Минтранс России	2008—2015 годы

		Вид документа	Исполнители	Срок выполнения
4.	Создание правовых и экономических условий для либерализации рынка железнодорожных транспортных услуг в отдельных конкурентных сегментах	ежегодные ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России, ФАС России	2009—2010 годы
5.	Подготовка предложений по механизму реализации и источникам финансирования инвестиционного проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной линии Москва — Санкт-Петербург на первом этапе реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года	предложения по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург	Минтранс России, Минэкономразвития России	IV квартал 2010 г.
6.	Разработка комплекса мер по поэтапному сокращению межотраслевого субсидирования железнодорожным транспортом отдельных отраслей промышленности и доведению тарифов на перевозки отдельных видов грузов до экономически обоснованного уровня	ежегодный доклад в Правительство Российской Федерации	Минэкономразвития России, Минтранс России, ФСТ России	IV квартал 2009 г.
7.	Разработка методики и переход к установлению тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, обеспечивающих необходимый для инвестиционного развития железнодорожного транспорта уровень рентабельности собственного и инвестированного капитала	ведомственный нормативный акт	ФСТ России, Минэкономразвития России, Минтранс России	II квартал 2009 г.
8.	Разработка механизма установления долгосрочных тарифов на услуги инфраструктуры, позволяющего обеспечить окупаемость вновь вводимых участков железных дорог	ведомственный нормативный акт	ФСТ России, Минэкономразвития России, Минтранс России	II квартал 2009 г.
9.	Разработка комплекса мер по государственной бюджетной и налоговой поддержке инвесторов, направляющих средства на строительство железных дорог и приобретение подвижного состава	ежегодный доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минрегион России, Минпромторг России	II квартал 2009 г.

III. Структурное реформирование железнодорожного транспорта

10.	Принятие решения о целесообразности создания второй грузовой операторской компании — дочернего зависимого общества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» с передачей ей оставшейся в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» части парка грузовых вагонов	ежегодный доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России	2009—2010 годы
11.	Формирование конкурентной среды в сфере ремонта и сервисного обслуживания подвижного состава, оказания логистических, экспедиторских и складских услуг, а также дополнительных услуг, оказываемых пассажирам на вокзалах и в пути следования, развитие конкуренции в сфере предоставления подвижного состава под перевозку, в том числе собственными поездными формированиями	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России, ФАС России	2009—2010 годы
12.	Создание пригородных пассажирских компаний совместно с субъектами Российской Федерации	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России, Минрегион России, ФСТ России	2008—2015 годы
13.	Создание открытого акционерного общества «Федеральная пассажирская компания»	ежегодный доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России	I квартал 2009 г.
14.	Разработка основных направлений структурных преобразований на железнодорожном транспорте после 2010 года	ежегодный доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России, ФАС России	IV квартал 2010 г.

		Вид документа	Исполнители	Срок выполнения
	IV. Повышение транзитного потенциала российского железнодорожного транспорта			
15.	Развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России, ФСТ России	2009—2015 годы
16.	Проведение мероприятий по созданию транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию зарубежных стран	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России	2009—2015 годы
17.	Развитие партнерства со странами стандарта железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России, Минпромторг России, ФСТ России	2009—2015 годы
	V. Формирование и реализация инвестиционных проектов по развитию железнодорожного транспорта			
18.	Утверждение методики оценки социально-экономических эффектов от строительства объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минрегион России	2009—2010 годы
	VI. Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте			
19.	Проведение мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России, ФСБ России, МВД России, ФСТ России	2009—2015 годы

VII. Нормативно-правовое сопровождение реализации Стратегии

20.	Разработка механизма осуществления воинских и специальных перевозок в мирное время и особые периоды, выполнения мобилизационных планов, содержания мобилизационного резерва, проведения мероприятий по мобилизационной подготовке на железнодорожном транспорте и повышению ответственности участников рынка железнодорожных транспортных услуг за выполнение требований мобилизационных и оборонных задач, в том числе проведение мероприятий по гражданской обороне и предотвращению чрезвычайных ситуаций	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минобороны России, ФСБ России, МВД России, Минюст России, МЧС России, ФСТ России, ФАС России	II квартал 2010 г.

VIII. Мониторинг и контроль реализации Стратегии

21.	Проведение оценки фактических результатов реализации Стратегии и достижения целевых параметров	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России	2009—2015 годы
22.	Подготовка предложений о дополнении (по мере необходимости) перспективной топологии развития сети железных дорог Российской Федерации до 2030 года новыми линиями с учетом результатов мониторинга социально-экономического развития регионов	ежегодный доклад на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минрегион России	2009—2015 годы

gost.e-ecolog.ru