



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА»
(ОАО «ИЭРТ»)

**Выступление
заместителя генерального директора
Федорова Юрия Николаевича**

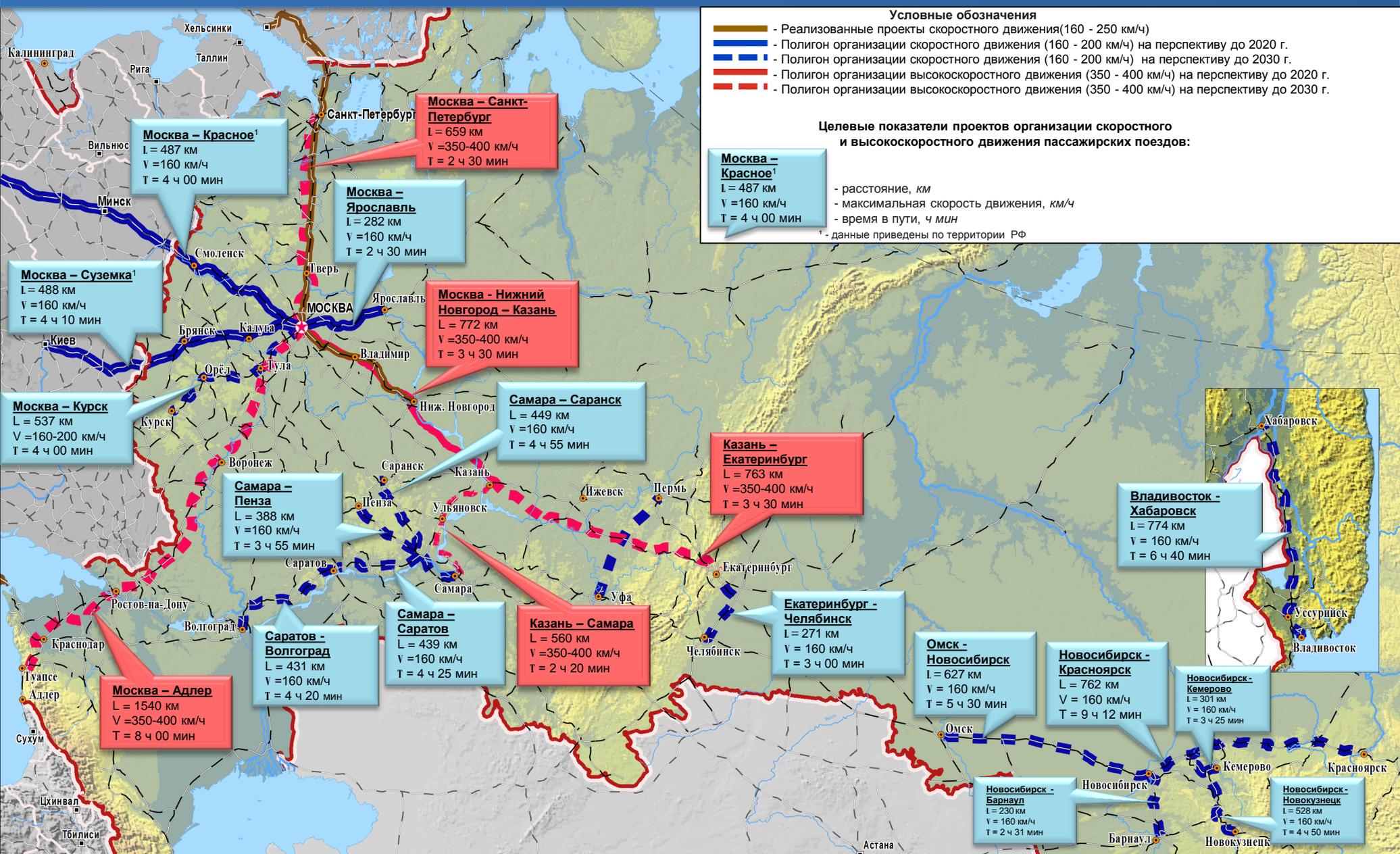
**на Круглом столе «Создание интегрированной сети скоростного
и высокоскоростного железнодорожного сообщения
в Российской Федерации**

по вопросу:

**Влияние создания сети скоростного и высокоскоростного движения
в РФ на развитие инфраструктуры железных дорог ОАО «РЖД»**

Москва – 17 марта 2014 г.

Полигон организации скоростного и высокоскоростного движения на сети ОАО «РЖД» на перспективу до 2030 года



Основные результаты реализации Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на сети ОАО «РЖД» к 2030 году

Протяженность скоростных и высокоскоростных линий – **11,8 тыс. км**,
в том числе:

- протяженность **скоростных линий** – более **7,5 тыс. км**,
- протяженность **высокоскоростных линий** – порядка **4,3 тыс. км**.

Пассажиропоток скоростными и высокоскоростными поездами – **69,1 млн чел.**,
в том числе:

- пассажиропоток **скоростными поездами** – **13,5 млн чел.**,
- пассажиропоток **высокоскоростными поездами** – **55,6 млн чел.**

Размеры движения скоростных и высокоскоростных поездов –
261 пара поездов в сутки, в том числе:

- размеры движения **скоростных поездов** – **47 пар поездов в сутки**,
- размеры движения **высокоскоростных поездов** – **214 пар поездов в сутки**,

Потребный объем инвестиций в инфраструктуру для организации скоростного и
высокоскоростного движения – **7045,9 млрд руб.**
(или в среднем – **414,5 млрд руб. в год**), в том числе:

- потребный объем инвестиций в инфраструктуру для организации **скоростного движения** – **1810,6 млрд руб.** (или в среднем – **106,5 млрд руб. в год**),
- потребный объем инвестиций в инфраструктуру для организации **высокоскоростного движения** – **5235,2 млрд руб.** (или в среднем – **308,0 млрд руб. в год**).

Экономическая эффективность реализации проектов скоростного движения

► Расходы по операционной деятельности по проектам организации скоростного движения превышают доходы от операционной деятельности.

► Формируемая прибыль не позволяет окупить первоначальные инвестиции ОАО «РЖД», потребные для реализации проектов, в течение 15 лет в полном объеме.

► Учитывая ограниченность собственных инвестиционных ресурсов ОАО «РЖД» и отсутствие коммерческой эффективности проектов, для их реализации необходима государственная поддержка.

► Совокупный социально-экономический эффект позволяет окупить первоначальные инвестиции, оказывая положительное влияние на экономику регионов прохождения скоростных линий и Российской Федерации в целом.

Первоначальные инвестиции в реализацию проектов скоростного движения

3,4 трлн руб.

Совокупный дисконтированный социально-экономический эффект от реализации проектов

4,6 трлн руб.

Коэффициент мультипликативного социально-экономического эффекта от реализации мероприятий

1,4

“Узкие места” по участкам сети железных дорог ОАО “РЖД”

Протяженность “узких мест”
по участкам сети железных дорог, тыс. км

Ограничивающий элемент	на 01.01.2013	прогноз на 2020 г. (инновационный вариант)
Перегоны	5,0	14,0
Электроснабжение	0,8	4,7
Станции	5,5	2,3
Всего	10,2*	21,0

* пропускная способность некоторых участков ограничивается по нескольким элементам одновременно



Схема основных направлений пассажирского и грузового движения поездов на 2025 год (Европа и Западная Сибирь)



Условные обозначения

- - преимущественно грузовое направление
- - преимущественно пассажирское направление
- - направление с интенсивным пассажирским и грузовым движением, предполагаемое для повышения их маршрутных скоростей
- - полигон для организации тяжеловесного движения
- - международные пассажирские направления
- - полигон высокоскоростного движения
- 61/30 - размеры движения грузовых/пассажирских пар поездов в сутки на 2025 г.

Сокращение в потребности на развитие существующей инфраструктуры для освоения объемов пассажирских и грузовых перевозок в полигоне Москва – Санкт-Петербург, Москва – Адлер и Москва – Екатеринбург на период до 2030 года

ВСМ Москва – Санкт-Петербург

– 20,4 млрд руб.

в т.ч.:

- 4,2 млрд руб.

строительство третьих главных путей;

- 16,2 млрд руб.

строительство четвертых главных путей.

ВСМ Москва – Адлер

– 142,5 млрд руб.

в т.ч.:

- 124,1 млрд руб.

строительство третьих главных путей;

- 18,4 млрд руб.

строительство четвертых главных путей.

ВСЕГО – 305,9 млрд руб.

ВСМ Москва – Екатеринбург

– 143,1 млрд руб.

в т.ч.:

- 65,5 млрд руб.

строительство третьих главных путей, в т.ч. мостовых переходов;

- 14,7 млрд руб.

строительство четвертых главных путей, в т.ч. мостовых переходов;

- 62,9 млрд руб.

строительство обходов крупных железнодорожных узлов.

В т.ч. на первом этапе **ВСМ Москва–Казань**

– 25,2 млрд руб.

в т.ч.:

- 10,5 млрд руб.

строительство третьих главных путей, в т.ч. мостовых переходов;

- 14,7 млрд руб.

строительство четвертых главных путей, в т.ч. мостовых переходов.



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА»
(ОАО «ИЭРТ»)

Спасибо за внимание!