

Интернет-журнал «Наукоедение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 9, №1 (2017) <http://naukovedenie.ru/vol9-1.php>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/20EVN117.pdf>

Статья опубликована 20.02.2017

Ссылка для цитирования этой статьи:

Агафонов Д.В. Анализ целесообразности отделения железнодорожной инфраструктуры высокоскоростных магистралей в Российской Федерации // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 9, №1 (2017) <http://naukovedenie.ru/PDF/20EVN117.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

УДК 338.27

Агафонов Дмитрий Валентинович

ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации», Россия, Москва¹

Институт экономики естественных монополий

Заместитель Директора Центра экономических исследований инфраструктурных отраслей

E-mail: dv_agafonov@mail.ru

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_profile.asp?id=708667

Анализ целесообразности отделения железнодорожной инфраструктуры высокоскоростных магистралей в Российской Федерации

Аннотация. Сегодня в России на всем протяжении железнодорожной сети реализуется смешанный тип движения. Современные грузовые и пассажирские поезда, имеющие различные технические характеристики вынуждены оказывать услуги по перевозкам по одним и тем же железнодорожным линиям. На современном этапе необходимо предпринимать меры по разделению пассажирского и грузового движения. Одной из эффективных мер такого разделения является строительство новых линий ВСМ, способных помочь железнодорожному транспорту России успешно выйти на современный уровень технического развития, который соответствует мировым стандартам. Мировой опыт свидетельствует, что для целей снижения издержек по содержанию и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, росту прозрачности механизмов ценообразования на ее услуги, принципиальное разделение грузовой и пассажирской железнодорожной инфраструктуры по принципу «масса-скорость», может являться эффективным и рациональным решением. Реализация инвестиционных проектов по строительству новых линий ВСМ имеет стратегическое значение и будет способствовать росту наиболее значимых социально-экономических показателей развития страны, уровня мобильности населения. Для успешной реализации проекта строительства новых линий ВСМ необходимо более тесное взаимодействие и сотрудничество между всеми участниками перевозочного процесса.

Ключевые слова: высокоскоростные магистрали; железнодорожная инфраструктура; инвестиции; пассажирские железнодорожные перевозки; генеральная схема развития сети железных дорог; сценарные варианты развития; высокоскоростное сообщение по инфраструктуре железных дорог

¹ 119571, г. Москва, проспект Вернадского, 82, стр. 1

На сегодняшний момент на железнодорожной инфраструктуре по территории нашей страны реализуется смешанный вид движения поездов (единое грузовое и пассажирское движение). В эпоху активного строительства железнодорожной инфраструктуры транссибирской (Транссиб), байкало-амурской (БАМ) и других магистралей, в том числе по направлению регионов Крайнего Севера не предусматривалась определенная специализация железнодорожной инфраструктуры, особенно в части магистральных сетей, отдельно для осуществления пассажирских и грузовых перевозок. Планы развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации привязывались к формированию крупных промышленных, деловых и культурных центров, которые одновременно являются грузообразующими и пассажирообразующими районами России. К примеру, крупнейшие морские порты Черного моря расположены в территориальной близости с курортными зонами отдыха населения (доступ к рекреационным ресурсам) соответственно имеют общие основные железнодорожные транспортные подходы [2].

Транспортным холдингом ОАО «РЖД» до 2030 г. предусмотрена реализация мероприятий по формированию тяжеловесного грузового движения с нормами по весу более 9 тыс. тн. с одновременным развитием высокоскоростного пассажирского движения по основным направлениям (до уровня 160-200 км/ч и более). Сложившиеся на современном этапе условия эксплуатации совмещенных объектов инфраструктуры при организации грузовых и пассажирских перевозок, могут привести к дальнейшему росту издержек по содержанию железнодорожных объектов и повышению рисков по реализации существующих программ развития железных дорог.

С разработкой и внедрением новых технологий при оказании услуг железнодорожных перевозок, а также с учетом современных требований транспортного рынка в целом, с каждым годом все более показательны различия в требованиях, предъявляемых к железнодорожной инфраструктуре при оказании услуг пассажирских и грузовых перевозок. В сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте для качественного оказания услуг возрастает роль увеличения разрешенной нагрузки на ось вагона, в то время как для оказания услуг в пассажирских перевозках это, прежде всего, увеличение скорости поездов и комфорт при поездке. С технической точки зрения требования к услугам железнодорожной инфраструктуре здесь не совпадают. При совмещенном виде движения на железнодорожной инфраструктуре увеличивается нагрузка на услуги диспетчеризации движения, в связи с тем, что пассажирские поезда должны по графику движения опережать грузовые. Как отмечают отраслевые эксперты, для организации и проезда по графику одной пары высокоскоростных поездов со скоростью до 160-200 км/ч необходимо пересматривать график шести пар грузовых поездов, что оказывает существенное влияние на пропускную способность железнодорожной сети [3].

На сегодняшний момент наиболее актуальным стратегическим документом, регламентирующим прогнозные развитие железнодорожной отрасли, является Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2030 г. в соответствии с которым предусматривается рост количественных показателей объема предоставления услуг в сфере пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок (таблица 1).²

² Помимо, Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 г., стратегическое развитие отрасли регламентирует Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 г. Однако в настоящее время данный документ находится на стадии пересмотра целевых показателей, поскольку был разработан еще в 2008 г.

Таблица 1

Прогнозные показатели объема предоставления услуг в сфере пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации на период до 2030 г.

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Фактические данные			Консервативный вариант		Инновационный вариант	
			2011	2012	2015	2020	2030	2020	2030
1	Погрузка грузов	млн. тн	1 241,5	1 271,9	1214,5	1 590,0	1 786,2	1 727,2	1999,6
2	Грузооборот	млрд. тн. км	2 127,2	2 222,4	2 304,8	2 670,0	3 050,0	2 910,0	3300
3	Отправление пассажиров	млн. пасс.	993,1	1058,8	1 020,4	1151,9	1250,5	1280,3	2472,9
3.1	дальнее следование	млн. пасс.	114,8	116,6	97,9	128,9	154,0	130,1	202,9
3.2	пригородное следование	млн. пасс.	878,3	942,2	922,5	1023,0	1096,5	1150,2	2270
4	Пассажиروоборот	млрд. пасс. км	139,8	144,6	120,4	160,2	182,2	172,5	261
4.1	дальнее следование	млрд. пасс. км	110,5	113,0	89,5	125,0	142,7	130,0	190,2
4.2	пригородное следование	млрд. пасс. км	29,3	31,6	30,9	35,2	39,5	42,5	70,8

Источник: Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2030 г.

Прогнозные объемы пассажирских перевозок по железнодорожной инфраструктуре были разработаны в прямой зависимости от сценарных вариантов развития транспортного комплекса в Российской Федерации и в себя включают инновационный и консервативный вариант перспективного развития.

На момент согласования и утверждения (2012 г.) в соответствии с инновационным вариантом развития прогнозируется стабильный рост (среднегодовой темп прироста в период до 2020 г. составит порядка 2-3%) показателя общего объема пассажинооборота. В соответствии с данным вариантом общий объём пассажинооборота до 2020 г. должен составить 172,5 млрд. пасс.-км. (что выше уровня 2012 г. в районе 19-20%), в том числе показатели пассажинооборота в дальнем следовании - 130,0 млрд. пасс. км (на 15% выше уровня 2012 г.), пассажинооборот в пригородном сообщении - 42,5 млрд. пасс.-км (на 35% выше уровня 2012 г.).

В соответствии с консервативным вариантом развития значения совокупного объема пассажинооборота к 2020 г. ожидаются на уровне 160,2 млрд. пасс. км, что в среднем на 10-11% выше уровня 2012 г. (со среднегодовым темпом прироста до 2020 г. составит порядка 1,3%). При этом показатели пассажинооборота в дальнем следовании прогнозируются на уровне 125,0 млрд. пасс. км (что выше уровня 2012 г. на 10,6%), показатели пассажинооборота в пригородном сообщении ожидаются на уровне 35,2 млрд. пасс. км (что порядка 11% выше уровня 2012 г.).

Разработанный прогноз также учитывает ожидаемый рост показателей грузовой работы (ожидается увеличение объемов грузопотоков в размере 37%-59% к уровню 2012 г.) при выполнении соответствующего вида перевозок на период 2020-2030 гг.

Вместе с тем, фактические показатели, сформированные по итогам 2015 г. свидетельствуют о снижении количества пассажирских перевозок, что вызвано, как и негативными тенденциями в национальной экономике, так и существующими структурными дисбалансами в сфере доступности услуг по пассажирским железнодорожным перевозкам, в том числе и услуг железнодорожной инфраструктуры (рисунок 1).

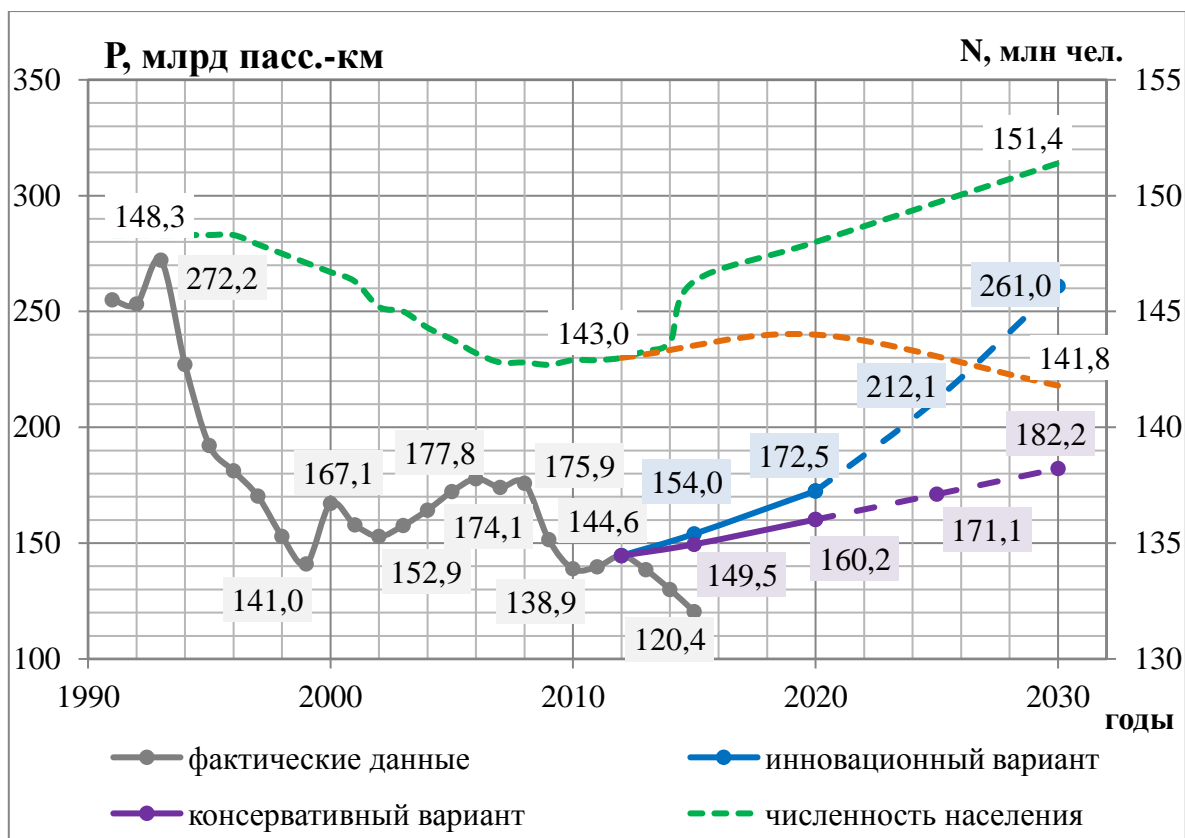


Рисунок 1. Прогнозные показатели пассажирооборота по железнодорожной инфраструктуре на период до 2030 г. (составлено автором)

На сегодняшний момент существуют высокие риски в обеспечении качественного обслуживания пассажирского железнодорожного сообщения с одновременным проведением мероприятий по повышению пропускной способности железнодорожной сети и оптимизации издержек на содержание объектов железнодорожной инфраструктуры.

На первый взгляд смешанный вид движения способствует формированию положительного эффекта масштаба, выраженный в значительном объеме пассажирского и грузового движения на единой железнодорожной инфраструктуре. Однако данный вид движения уже сейчас создает существенные проблемы при выполнении работ по техническому обслуживанию, эксплуатации и ремонту железнодорожной инфраструктуры, в связи с тем, что грузовые и пассажирские поезда, имеющие разные технические характеристики движения (осевая нагрузка, состав поездов, кинематические характеристики) следуют по единым железнодорожным сетям.

Успешный опыт выделения на железнодорожной инфраструктуре специальных высокоскоростных магистралей (ВСМ) для пассажирского движения можно наблюдать в странах Европейского союза и особенно в Китае. В азиатской стране в течение 10 лет происходило активное строительство ВСМ, в результате на сегодняшний момент в стране насчитывается порядка 19-20 тыс. км. такого вида дорог. Наличие такой железнодорожной сети делает Китай мировым лидером по эксплуатации самой крупной сети ВСМ (больше, чем в Японии и странах Европейского союза). В нашей стране высокоскоростные поезда «Сапсан», «Аллегро», «Ласточка» вынуждены оказывать услуги пассажирских перевозок на обычной железнодорожной инфраструктуре, что вынуждает диспетчерские службы перекрывать движение остальных поездов [4].

На сегодняшний момент на территории Российской Федерации протяженность полигона высокоскоростного движения в пассажирском сообщении оценивается на уровне порядка 2,1 тыс. км. В таблице 2 представлены основные направления и технические характеристики высокоскоростных пассажирских перевозок ОАО «РЖД» действующие на современном этапе.

Таблица 2

Основные характеристики по направлениям движения высокоскоростных пассажирских поездов в Российской Федерации

Участки эксплуатации	Длина, км	Эксплуатационная скорость, км/ч	Дата начала эксплуатации	Эксплуатируемый подвижной состав/составность	Время в пути	Средняя маршрутная скорость, км/ч	Размеры движения, пар поездов в сутки
С-Петербург-Хельсинки	442	220	12.12.2010	«Аллегро» 7	3ч 36 м	122,8	4
С-Петербург-Москва	646	250	17.12.2009	«Сапсан» 10/20	3 ч 40 м - 4 ч 15 м	161,2-176,5	8
Москва-Н. Новгород	442	160	20.07.2010	«Сапсан» 10	3 ч 55 м	113	2
Москва-Н. Новгород	442	160	27.01.2015	«Ласточка» 10	4 ч 00 м	110,5	3
Москва-Курск	539	140	01.07.2014	«Ласточка» 5/10	5 ч 50 м	92,4	2
Москва-Смоленск	419	140	01.07.2014	«Ласточка» 5	4 ч 34 м	91,8	2

Источник: ОАО «РЖД»

Высокоскоростное пассажирское сообщение введено в эксплуатацию на территории России с 2009-2010 гг. и представляет собой оказание услуг пассажирских перевозок в современных типах поездов на железнодорожной инфраструктуре, предназначенной для смешанного типа движения. Как видно из таблицы 2, по всем сформированным маршрутам высокоскоростного сообщения средняя фактическая маршрутная скорость оказалась ниже допустимой эксплуатационной скорости движения. Так, при допустимой эксплуатационной скорости движения поездов типа «Сапсан» по маршруту между двумя столицами России в 250 км/ч средняя маршрутная скорость составляет 170 км/ч.

При этом реализация специализированных линий ВСМ пока находятся на стадии разработки и проектирования. Пилотным проектом является маршрут между городами Москва-Казань с продолжением на г. Екатеринбург (для ВСМ требуется построить 1 180 искусственных сооружений, 48 больших и 80 средних мостов), где по итогам 2015 г.:

- начаты работы по проведению инженерных изысканий, межеванию территорий, подготовке проектной документации для нового строительства участка Москва - Казань;
- подписано генеральное соглашение между ОАО «РЖД» и ОАО «Скоростные магистрали» в сфере подготовки и управления инвестиционными проектами строительства новых линий ВСМ [1].

Несмотря на отсутствие в эксплуатации современных линий ВСМ необходимо отметить растущий спрос потребителей на транспортном рынке на услуги пассажирских перевозок высокоскоростным сообщением по железнодорожной инфраструктуре (таблица 3).

Таблица 3

Основные показатели работы высокоскоростного сообщения по инфраструктуре железных дорог за 2010-2015 гг.

№ п/п	Наименование	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Пассажирооборот железнодорожного транспорта, млрд. пасс. км	138,9	139,8	144,6	138,5	128,8	120,4
1.1	дальнее следование, в т.ч.:	110,9	110,5	113	105,8	96,2	89,5
1.1.1	скоростное пассажирское сообщение	1,2	1,6	1,8	1,92	2,0	2,5

№ п/п	Наименование	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.2	пригородное сообщение	28,0	29,3	31,6	32,7	32,6	30,9
2	Отправлено пассажиров, млн. чел.	946,5	993,1	1 058,8	1 079,6	1 070,3	1 020,4
2.1	дальнее следование, в т.ч.:	114,9	114,8	116,6	110,7	103,1	97,9
2.1.1	скоростное пассажирское сообщение	1,9	2,8	3,2	3,8	3,9	4,8
2.2	пригородное сообщение	831,6	878,3	942,2	968,8	967,2	922,5

Источник: ОАО «РЖД»

На фоне общего снижения показателей пассажирооборота при оказании услуг пассажирских перевозок по железнодорожной инфраструктуре в сегменте высокоскоростных перевозок наблюдаются обратные тенденции. За рассматриваемый период объем пассажирооборота при оказании услуг в данном сегменте увеличился в 2 раза, отправление пассажиров увеличилось практически в 3 раза.

Наиболее востребованы среди населения высокоскоростные пассажирские перевозки поездами «Сапсан», по направлениям Москва-Санкт-Петербург и Москва - Нижний Новгород (таблица 4).

Таблица 4

Основные показатели высокоскоростных поездов по типам подвижного состава за 2014 и 2015 гг.

№ п/п	Наименование	Отправление пассажиров, тыс. человек		Пассажирооборот, млн. пасс. км	
		2014	2015	2014	2015
1	Всего по сообщению	3921,52	4792,14	1999,44	2500,56
1.1	Сапсан	3238,82	3764,48	1834,07	2261,52
1.2	Аллегро	213,20	183,30	63,28	58,56
1.3	Ласточка	469,50	844,36	102,09	180,48

Источник: ОАО «РЖД»

За 2014 и 2015 гг. наполняемость поездов «Сапсан» находилась в пределах 80-84%. Снижение объема пассажирских перевозок на поездах «Аллегро» вызвано внешнеэкономическими и политическими факторами.

В российских условиях для успешного разделения и выделения на железнодорожной инфраструктуре специализированных железнодорожных направлений с целью организации эффективных механизмов пропускной способности грузовых и пассажирских поездов возможны следующие решения:

- активное строительство с нулевого цикла полигона специализированных высокоскоростных магистралей для пассажирских перевозок. Перевод части наиболее востребованных пассажирских перевозок (где наблюдается наиболее высокие показатели пассажирооборота и отправления пассажиров) на полигон ВСМ. Последующее перспективное освобождение уже существующей инфраструктурной мощности железнодорожной сети для перевозок в сфере грузового движения (опыт Китая);
- строительство и модернизация дополнительных главных путей на основных железнодорожных сетях, где наблюдается значительное снижение пропускной способности. Дальнейшая их специализация на высокоскоростные пассажирские (формирование движения поездов со скоростью до 160 км/ч) и грузовые перевозки (организация тяжеловесного движения);

- пересмотр и корректировка технических требований, нормативов и регламентов на содержание (эксплуатацию) железнодорожной инфраструктуры с целью специализации конкретных участков действующей на сегодня железнодорожной сети под грузовое или пассажирское движение.

Согласно Генеральной схеме развития железнодорожной сети предусмотрено строительство полигона ВСМ на территории Российской Федерации с перспективой на период до 2030 г. по инновационному варианту предполагается строительство 7 778 км новых железнодорожных линий, в том числе линий ВСМ 4 253 км (таблица 5).

Таблица 5

Основные целевые показатели по реализации Генеральной схемы развития сети железных дорог на период до 2030 г., км

№ п/п	Наименование показателя	Фактические данные 2012 г.	Консервативный вариант		Инновационный вариант	
			2020	2030	2020	2030
1	Эксплуатационная длина сети железных дорог ОАО "РЖД", в том числе протяженность участков:	85166	85295	85333	85333	85918
1.1	на электрической тяге	43198	44679	47528	44717	53469
1.2	на тепловозной тяге	41968	40616	37805	40616	32449
2	Строительство новых ж.д. линий, в том числе:	0	814	2872	3168	7778
2.1	линии, планируемые к строительству по принципу государственно-частного партнерства (ГЧП)	0	685	1243	1539	2773
2.2	технологические линии с принадлежностью ОАО "РЖД"	0	129	167	167	752
2.3	специализированные высокоскоростные магистрали	0	0	1462	1462	4253
3	Протяженность полигона организации скоростного движения	1250	3044	6942	3044	6942

Источник: Генеральная схема развития железнодорожной сети до 2030 г.

Как видно из таблицы к 2030 г. вне зависимости от сценарных вариантов развития планируется существенный рост протяженности полигона организации скоростного движения (в пределах 3 044-6 942 км). Консервативный вариант развития до 2020 г. не предусматривает ввода линий ВСМ, вместе с тем инновационный вариант развития включает в себя основную долю ввода новых линий железнодорожной сети в целом на территории Российской Федерации (что лишний раз подчеркивает важность данного типа линий для развития пассажирского сообщения на железнодорожной инфраструктуре).

По оценкам отраслевых специалистов перспективная реализация строительства новых линий ВСМ помимо улучшения качества обслуживания пассажиров позволит осуществить перевод к 2030 г. современной части пассажирского потока дальнего следования с существующей железнодорожной инфраструктуры на новые магистрали в следующем объеме: до 42 пар поездов в сутки на ВСМ Москва - Санкт-Петербург; до 45 пар поездов в сутки на ВСМ Москва - Екатеринбург; до 38 пар поездов в сутки на ВСМ Москва - Адлер. Снижение напряженности на железнодорожную инфраструктуру по направлениям к морским портам

Черного моря позволит организовать тяжеловесное грузовое движение по маршруту Кузбасс - Порты Юга и освоить ОАО «РЖД» возрастающий грузовой поток [6].

Реализация проектов строительства линий ВСМ позволит решить стратегические задачи развития национальной экономики. Запуск в эксплуатацию принципиально новых линий ВСМ на территории Российской Федерации в перспективе позволит расширить границы городских агломераций, предоставит стимулы к росту деловой активности у населения в городах-спутниках, позволит активно развиваться предприятиям малого и среднего бизнеса. Объединение до 2030 г. за счет железнодорожной сети высокоскоростного движения таких городов как Москва, Казань, Екатеринбург позволит повысить мобильность населения, доступность транспортных услуг, повысить межвидовую конкуренцию, что является одними из основных целей, указанных в Транспортной стратегии Российской Федерации [7].

По результатам строительства линий ВСМ по маршруту между городами Москва-Казань на территории семи субъектов Российской Федерации (город Москва, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республик Татарстан, Чувашии, Марий Эл) с общей численностью населения в районе 30 млн. человек может сформироваться удобная высокоскоростная транспортная связь. Данная линия ВСМ в состоянии удовлетворить растущий спрос на перевозки и существенно сократить время в пути. Учитывая успешный опыт реализации аналогичных проектов в Китае можно с уверенностью сказать, что запуск в эксплуатацию линий ВСМ в конечном итоге может привести к определенной унификации России, распространению общих ценностей и культурному обмену в Обществе (что в многонациональной стране является весьма актуальным) [8].

Тем не менее, на сегодняшнем этапе строительство линий ВСМ не является первоочередными инвестиционными проектами в сфере развития железнодорожного транспорта, о чем свидетельствует реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» (рисунок 2).

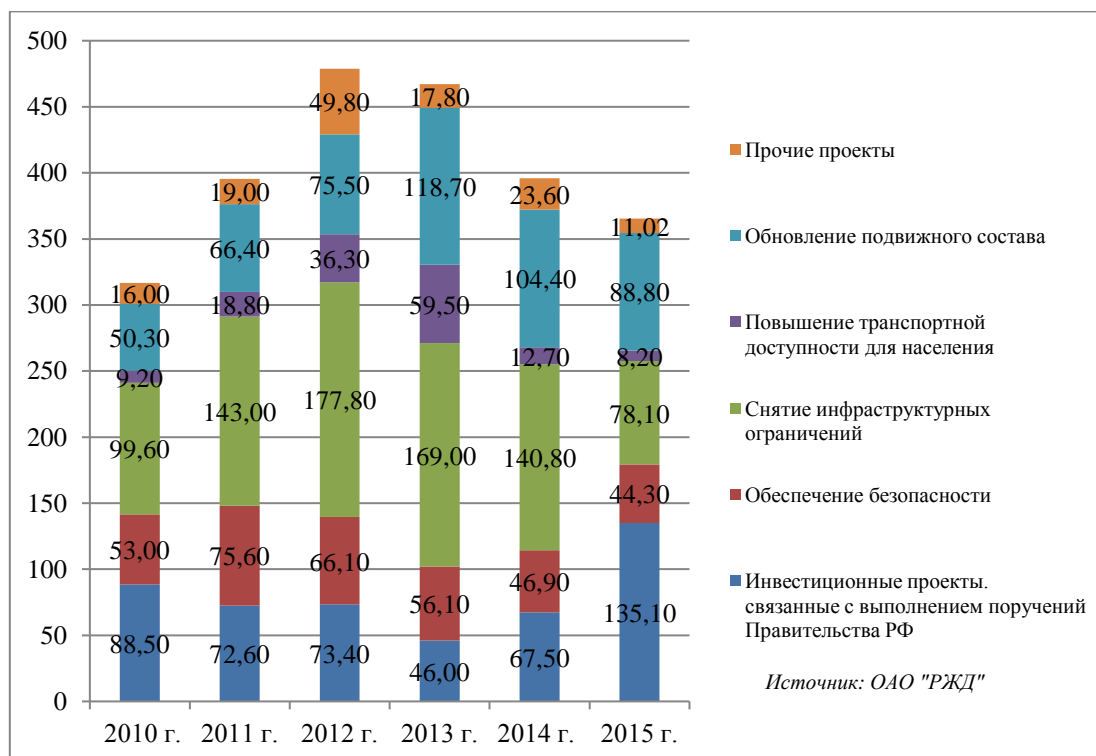


Рисунок 2. Инвестиционная программа ОАО «РЖД» по направлениям за 2010 - 2015 гг., млн. руб. без НДС (источник: ОАО «РЖД»)

Основу инвестиционной программы на сегодня представляют проекты развития грузового движения по железнодорожной сети, которые связаны с выполнением поручений Правительства Российской Федерации. Это прежде всего:

- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (объем фактических инвестиций составляет 64 208,8 млн. руб.);
- развитие Московского транспортного узла, в рамках данного инвестиционного направления реализация работ по комплексному развитию и модернизации объектов инфраструктуры малого и большого колец Московской железной дороги (объем фактических инвестиций составляет 47 750,7 млн. руб.).

На реализацию проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали по маршруту между городами Москва-Казань за 2015 г. было освоено порядка 5 050 млн. руб., что составляет порядка 1,38% общего объема инвестиционной программы ОАО «РЖД». Направление «Повышение транспортной доступности для населения страны» инвестиционной программы ОАО «РЖД» предусматривает реализацию проектов модернизации инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса (объем инвестиций за 2015 г. - 3 130 млн. руб.) и реконструкцию вокзального комплекса дальнего сообщения (объем инвестиций за 2015 г. - 5 054,8 млн. руб.).

Уже сегодня, без строительства линий ВСМ участки инфраструктуры, которые характеризуются наиболее интенсивным смешанным движением, должны быть разделены по типу специализации на грузовые и пассажирские перевозки. Успешное выделение и специализация железнодорожных линий и других объектов железнодорожной инфраструктуры, безусловно, трансформирует облик современного транспортного рынка в сфере пассажирских перевозок. Для успешной реализации проекта строительства новых линий ВСМ необходимо более тесное взаимодействие и сотрудничество между всеми участниками перевозочного процесса (ОАО «РЖД», морские порты, центры логистики, органы государственной власти, население и т.д.) [5].

Строительство новых линий ВСМ позволит:

- перенести значительный пассажирский поток на современное обслуживание и повысить скорость перевозок между крупными городскими агломерациями;
- освободить действующую железнодорожную сеть для грузовых перевозок с возможностью освоения больших объемов перевозок, что для ОАО «РЖД» является первостепенной задачей;
- решить острую проблему по «расширению» узких мест на железнодорожной инфраструктуре без мероприятий по ее модернизации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бенин А.В., Дьяченко Л.К., Смирнов В.Н. Особенности проектирования и строительства мостов высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва - Казань» // Известия Петербургского университета путей сообщения Выпуск №4 (45) / 2015. - С. 15-20.
2. Семенова О.В., Мозговая О.О., Репетюк С.В., Проблемы комплексного анализа грузового железнодорожного транспорта в тарифном регулировании // Российское предпринимательство. - 2015. - Том 16. - №6. - с. 935-946.
3. Семенова О.В., Система тарифов на железнодорожном транспорте и направления ее дальнейшего развития // Журнал «Экономическая политика» - г. Москва, 2014 г.
4. Зуенко И. Дорогой длиной [Электронный ресурс] / Официальный сайт Lenta.Ru (Лента.Ру) - Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2016/03/02/railways/>, свободный - Загл. с экрана.
5. Мозговая О.О., Агафонов Д.В., Направления совершенствования механизмов государственного регулирования в целях привлечения и защиты инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития: сборник материалов X Международной научно-практической конференции / Под общ. ред. С.С. Чернова. - Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015. - с. 145-153.
6. Пехтерев Ф.С. О концепции специализации железнодорожных линий на грузовые и пассажирские перевозки // Бюллетень Объединенного Ученого Совета ОАО «РЖД» - 2013 - №6 - С. 27-37.
7. Муратов Д.Г., Проект высокоскоростной магистрали Москва - Санкт Петербург // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике выпуск №1 (32) / 2011 - с. 13-15.
8. Мишарин А.С. Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике выпуск №3 (34) / 2011 - с. 12-13.

Agafonov Dmitry Valentinovich

The Russian Presidential academy of national economy and public administration, Russia, Moscow
E-mail: em@ranepa.ru

The analyses of relevancy of the high-speed railways separation in Russian Federation

Abstract. At present the Russian railway infrastructure is used both for freight and passenger transportation traffic. The modern freight and passenger railway trains have to use the same railways despite of the different technical characteristics. Nowadays it is necessary to make decisions to separate freight and passenger transportation services railways. The most effective instrument of this separation is the construction of new high-speed railways. It'll help to upgrade the Russian railway transport to the modern world technical standards. The world experience shows that railway infrastructure separation under the 'weight-speed' base can help to reduce railway infrastructure maintains costs and to rise the clarity of infrastructure service pricing. Realization of investment projects on construction of new high-speed rail line has strategic importance and will contribute to the growth of the most significant socio-economic indicators of the country's development and the level of population mobility. Close collaboration and cooperation between all participants of the transportation process are necessary for the successful project implementation of new high-speed rail lines construction.

Keywords: high-speed railways; railway infrastructure; investments; passenger rail transportation; the general railway development plan; development scenarios; high-speed railway transportation