

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Российское правительство в начале года в целом одобрило проект Программы развития угольной промышленности России до 2035 г. Документ, рассмотренный чиновниками до пандемии коронавируса и заметного снижения мировых финансовых рынков, предполагает заметное увеличение добычи и экспорта твердого топлива. У производителей угля нет уверенности в том, что РЖД сможет полностью обеспечить вывоз их объемов на премиальный азиатский рынок. Но монополия подготовила компромиссный вариант точечного развития Восточного полигона, который позволит повысить его пропускную способность. Всего на развитие инфраструктуры для грузовых перевозок на северо-западе, юге России и Дальнем Востоке РЖД планирует потратить 1,1 трлн руб. до 2025 гг. Однако планы строительства новых портовых терминалов для перевалки угля, металлов, удобрений и зерна в случае их реализации предполагают еще большие темпы роста перевозок и перевалки.

Проект Программы развития угольной промышленности России предполагает увеличение добычи и экспорта твердого топлива на 10,2% и 16,8% по сравнению с показателями 2019 г., согласно консервативному сценарию, и на 51,8% и 78,1% – согласно оптимистичному. Консервативный сценарий предусматривает в 2035 г. добычу и экспорт угля в объеме 485 млн т и 257 млн т (60% от объема добычи) соответственно. По итогам 2019 г. российские компании добыли 440 млн т угля и отправили на экспорт половину этого объема – 220 млн т, сообщил на заседании правительства 27 февраля министр энергетики Александр Новак. Оптимистичный сценарий, в свою очередь, предполагает добычу и экспорт по итогам последнего года действия программы на уровне 668 млн т и 392 млн т (66,7%) соответственно.

Железная дорога стала риском для угольщиков

Цена на уголь в середине марта составила \$65,58/т (fob Восточный), \$47,83/т (fob порты Балтии) и \$53,17/т

Восточный полигон РЖД



Сухим грузам предписаны новые рельсы

(fob черноморские порты). На фоне текущей конъюнктуры рынка угольные компании стремятся отправить продукцию через дальневосточные порты, однако здесь они сталкиваются с проблемами, связанными с недостатком инфраструктурных мощностей. Разработчики программы особо отмечают, что «возможность наращивания российских экспортных поставок угольной продукции, особенно на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона, всецело зависит от устранения инфраструктурных ограничений в части развития портовых мощностей, повышения пропускной способности железнодорожной сети и станций примыкания, увеличения эффективности использования подвижного состава».

В числе факторов, сдерживающих реализацию плана, в программе упоминаются недостаточное развитие Восточного полигона (Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская и Дальневосточная железные дороги) сети железных дорог, а также «узкие места» участка Между-реченск – Тайшет и железнодорожных подходов к портам северо-запада и юга.

РЖД тем не менее отчиталась о росте перевозок угля из Кузбасса в восточном направлении. В частности, по итогам 2019 г. госкомпания обеспечила вывоз на экспорт 147,3 млн т угля из Кузбасса, что на 0,8% больше, чем годом ранее. «В том числе в восточном направлении

Модернизация БАМа (западная часть) до 2024 г.						
Линии инфраструктуры	Провозные способности		Пропускные способности (только грузовые поезда)		Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
	2018 г., млн т	Цель, млн т	2018 г., пар поездов/сут.	Цель, пар поездов/сут.		
Тайшет – Лена-Восточная	84,8	104,8 (+20)	82	96 (+14)	2020–2024	640
Лена – Киренга	29,8	64,56 (+34,76)	29	49 (+20)	2018–2024	5 973
Киренга – Северобайкальск	32,4	45,9 (+13,5)	27	35 (+8)	2018–2024	11 948
Северобайкальск – Таксимо	24,7	45,7 (+21)	20	35 (+15)	2018–2024	20 115
Таксимо – Новая Чара	33,2	45,5 (+12,3)	27	35 (+8)	2018–2023	3 855
Новая Чара – Хани	33,6	47,6 (+14)	27	36 (+9)	2018–2023	3 471
Хани – Тында	31,7	51,58 (+19,88)	26	39 (+13)	2018–2024	26 133
Тында – Бамовская	34,2	45,35 (+11,15)	26	36 (+10)	2018–2024	12 425
Итого						84 560

– предварительные расчеты РЖД в ценах 2019 г., направленные в Аналитический центр при правительстве РФ, по данным участников рынка

Модернизация БАМа (восточная часть) до 2024 г.						
Линии инфраструктуры	Провозные способности		Пропускные способности (только грузовые поезда)		Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
	2018 г., млн т	Цель, млн т	2018 г., пар поездов/сут.	Цель, пар поездов/сут.		
Нерюнгри – Бестужево	27,2	32,7 (+5,5)	20	24 (+4)	2018–2023	7 707
Бестужево – Улак	24,6	34,6 (+10)	21	25 (+4)	2019–2024	4 909
Улак – Февральск	25,6	46,8 (+21,2)	19	33 (+14)	2019–2024	25 133
Февральск – Новый Ургал	26,1	58 (+31,9)	19	41 (+22)	2018–2024	43 026
Новый Ургал – Постышево	32,1	48,8 (+16,7)	24	32 (+8)	2019–2024	21 094
Постышево – Комсомольск	23,2	50 (+26,8)	17	34 (+17)	2018–2024	9 378
Комсомольск-Сорт. – Ванино	43,3	79,4 (+36,1)	29	53 (+24)	2018–2024	70 187
Волочаевка II – Комсомольск-Сорт.*	26,2	30 (+3,8)	24	24 (+0)	2018–2024	35 145
Комсомольск-Сорт. – Ванино*	43,3	79,4 (+36,1)	29	53 (+24)	2018–2024	44 745
Новый Ургал – Известковая**	9,6	18,7 (+9,1)	8	14 (+6)	2018–2024	3 720
Итого						265 044

* – электрификация; ** – автоблокировка

– предварительные расчеты РЖД в ценах 2019 г., направленные в Аналитический центр при правительстве РФ, по данным участников рынка

Сухим грузам предписаны новые рельсы

[включая порты и погранпереходы Дальнего Востока] РЖД перевезла 52,8 млн т, рост к 2018 г. составил 3,5%», – говорится в сообщении монополии.

РЖД предложила компромисс

Грузовладельцев из Кузбасса такие результаты все равно не удовлетворяют, заявил собеседник в одной из угольных компаний. РЖД, по его словам, не согласовывает множество заявок на перевозку твердого топлива на Дальний Восток компаниям из Кемеровской области, одновременно разрешая транспортировку предприятиям, расположенным ближе к дальневосточным портам, к примеру – в Красноярском крае, Якутии и Забайкалье. В монополии эту ситуацию не комментируют, но заместитель генерального директора РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило сетовал на непостоянство планов угольных компаний на встрече с журналистами в январе.

«Распределение инвестиций на первом этапе развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей подразумевало более активное развитие инфраструктуры на

Дальнем Востоке, непосредственно ближе к портам, так как угольные компании декларировали быстрые темпы развития местных месторождений. Однако этого не произошло, и угольщики сосредоточили усилия на развитии добывающих мощностей в Кузбассе», – говорил Шило.

В результате, по его словам, произошел «перекокс»: инфраструктура на Дальнем Востоке позволяет перевезти чуть больше грузов, но до нее еще надо добратся. Поэтому на втором этапе развития БАМа и Транссиба РЖД обещает сконцентрировать внимание в том числе на развитии выходов из Кузбасса. На выполнение этих работ продолжают выделяться средства госбюджета: 16 декабря 2019 г. тогдашний глава правительства Дмитрий Медведев подписал постановление, согласно которому в уставный капитал монополии вносится 8,23 млрд руб. на финансирование проекта развития участка Междуреченск (Кемеровская обл.) – Тайшет (Иркутская обл.).

В январе этого года РЖД задокументировала стремление сосредоточить усилия на наиболее загруженных участках Восточного полигона. Компания подготовила «Перечень

Модернизация Транссиба до 2024 г.						
Линии инфраструктуры	Провозные способности		Пропускные способности (только грузовые поезда)		Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
	2018 г., млн т	Цель, млн т	2018 г., пар поездов/сут.	Цель, пар поездов/сут.		
Тайшет – Слюдянка	98,5	115,6 (+17,1)	76	107 (+31)	2018–2023	3 600
Чита-1 – Чернышевск	110,0	129 (+19)	81	90 (+9)	2019–2023	836
Чернышевск – Бамовская	119,8	133,3 (+13,5)	86	93 (+7)	2018–2022	2 060
Бамовская – Белогорск	124,7	158,3 (+33,6)	86	115 (+29)	2018–2023	2 560
Белогорск – Хабаровск II	125,7	147 (+21,3)	88	105 (+17)	2018–2024	6 680
Хабаровск – Уссурийск	120,0	152,6 (+32,6)	88	109 (+21)	2020–2023	3 930
Уссурийск – Смоляниново	101,1	121,1 (+20)	77	83 (+6)	2018–2024	12 174
Смоляниново – Находка	78,0	90 (+12)	60	70 (+10)	2019–2022	1 800
Барановский – Хасан	16,1	21,6 (+5,5)	13	18 (+5)	2018–2024	7 154
Итого						40 794

– предварительные расчеты РЖД в ценах 2019 г., направленные в Аналитический центр при правительстве РФ, по данным участников рынка

Модернизация выходов с Кузбасса до 2024 г.						
Линии инфраструктуры	Провозные способности		Пропускные способности (только грузовые поезда)		Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
	2018 г., млн т	Цель, млн т	2018 г., пар поездов/сут.	Цель, пар поездов/сут.		
Артышта – Междуреченск	50,8	62,17 (+11,37)	38	45 (+7)	2018–2024	6 564
Междуреченск – Абакан – Курагино	44,3	75,5 (+31,2)	31	51 (+20)	2018–2024	25 239
Курагино – Саянская	63,0	83,1 (+20,1)	42	57 (+15)	2018–2024	14 007
Саянская – Тайшет	42,3	144,16 (+101,86)	29	106 (+77)	2018–2024	20 915
Итого						66 725

– предварительные расчеты РЖД в ценах 2019 г., направленные в Аналитический центр при правительстве РФ, по данным участников рынка

Сухим грузам предписаны новые рельсы

приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона», включающий в себя 212 различных позиций (см. табл. на стр. 10–17). Объем инвестиций в перечне не уточнен, однако согласно текущим редакциям детальных планов мероприятий по реализации ключевых инвестпроектов («БАМ-1», «БАМ-2» и «Транссиб за 7 суток»), обновленных с учетом последней редакции финансового плана РЖД на 2020–2022 гг., в соответствии с первоначальными расчетами РЖД в ценах 2019 г. общая стоимость вложений может составить 523,5 млрд руб. При этом только в 2020 г. предполагается потратить 100,8 млрд руб. в рамках работ на 46 различных объектах. Сейчас перечень находится на рассмотрении в Минтрансе. Однако строительный блок госкомпании может не справиться с такой задачей, отмечают участники рынка, и сейчас ведутся переговоры о возвращении к первоначальным срокам строительства объектов.

Ранее представители угольных компаний выражали сомнения относительно возможностей РЖД оперативно освоить крупные суммы на проекты развития Восточного полигона. В частности, заместитель генерального директора Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) Денис Илатовский отмечал в ноябре на форуме «Инфраструктурные инициативы бизнеса», что самым «мощным» в плане освоения инвестиций в инфраструктурные проекты Восточного полигона остается 2016 г.: тогда монополии удалось произвести работы на 88 млрд руб. В другие годы стоимость выполненных работ не превышала 70 млрд руб. Впрочем, министр Новак настроен оптимистично. По его словам, Минэнерго «тесно взаимодействовало с РЖД при согласовании прогнозов». «Экспортные поставки российского угля полностью синхронизированы с провозными возможностями железнодорожной инфраструктуры, и темпы развития угольных терминалов в портах также позволяют, даже с некоторым резервом, обеспечить планируемые объемы перевалки экспортируемого угля, прежде всего в дальневосточных портах», — заявил он.

Показатели перевалки ключевых стивидорных компаний в Дальневосточном регионе продолжают расти, кроме того, они увеличивают свои мощности. Восточный порт «Кузбассразрезугля» (Приморский край) в сентябре 2019 г. ввел в эксплуатацию третью очередь терминала, общая проектная мощность которого составляет теперь 50–55 млн т/год по сравнению с 25 млн т/год — ранее. Общая сумма инвестиций в строительство третьей очереди

порта, по заявлениям компании, превысила 40 млрд руб., из которых 5 млрд руб. стивидор вложил в модернизацию подходов к порту — железнодорожных путей общего пользования.

Планы СУЭК предполагают расширение мощности терминала в Ванино (Хабаровский край) до 40 млн т/год с нынешних 24 млн т/год. Для этого на комплексе планируется построить дополнительную закрытую линию выгрузки вагонов с тройным вагонопрокидывателем, а также установить складское автоматизированное оборудование. Общий размер инвестиций оценивается в 12 млрд руб.

«Ванинотрансуголь», дочерняя структура угледобывающей компании «Колмар» Геннадия Тимченко и Анны Цивилевой, завершает строительство транспортно-перегрузочного комплекса для перевалки угля в Ванино. Терминал (мощность первой очереди — 12 млн т/год) планирует произвести первую морскую отгрузку объемом 30–35 тыс. т 10 апреля. Ввод в эксплуатацию второй очереди позволит увеличить максимальный объем погрузки до 24 млн т/год — на такие показатели компания рассчитывает выйти в 2023 г. Общая стоимость нового комплекса, по оценке участников рынка, составит 35 млрд руб.

Чтобы вселить в угольщиков определенную уверенность в завтрашнем дне, генеральный директор РЖД Олег Белозеров и губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев 18 марта в Кемерове договорились о перевозке минимум 53 млн т угля из региона на экспорт в восточном направлении и до 3,55 млн т — во внутреннем сообщении. Такие параметры стороны закрепили в дополнении к подписанному в 2019 г. на Петербургском международном экономическом форуме соглашению о взаимодействии по обеспечению перевозки железнодорожным транспортом продукции, производимой на территории Кемеровской области на период 2019–2035 гг. Как говорится в сообщении РЖД, в новом документе закреплено помесечное распределение объемов перевозок на восток, исходя из необходимости проведения ремонтных и строительных работ на объектах инфраструктуры.

«Также в документ внесены положения о необходимости выработки оптимальной логистики для соразмерной загрузки инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в западном и восточном направлениях...», — говорится в сообщении монополии.

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Загруженным участкам БАМа и Транссиба добавят «полос»

Развитие Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей (Транссиб) потребует затрат в размере 876,7 млрд руб. до 2025 г., включая расходы 2019 г. Эти инвестиции должны обеспечить рост провозной способности Восточного полигона до 180 млн т/год к 2024 г. и до 210 млн т/год – к концу 2025 г. со 132 млн т/год – по итогам 2019 г. Соответствующие работы – строительство вторых главных путей, двухпутных вставок и дополнительных разъездов на перегонах – учтены как в Долгосрочной программе развития (ДПР) РЖД до 2025 г., так и в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. (Магистральный план). В 2020 г. монополия рассчитывает увеличить пропускную способность Восточного полигона до 144 млн т/год. РЖД готовится к реализации II этапа развития Восточного полигона. «Проект детального плана мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры направления Кузбасс – Дальний Восток на период до 2024 г. (включительно)» предполагает условное разделение БАМа на западную часть (линия Тайшет, Иркутская обл. – Тында, Амурская обл. – Бамовская, Амурская обл.) и восточную (линии Тында – Комсомольск-на-Амуре, Хабаровский край – Ванино, Хабаровский край и Волочаевка, Еврейская автономная обл. – Комсомольск-Сортировочный, Хабаровский край). Первая подразделяется на восемь участков, на каждом из которых в ходе модернизации Восточного полигона планируется достичь определенных параметров и целей. На большинстве отрезков предполагается строительство вторых главных путей, двухпутных вставок и дополнительных разъездов на отдельно взятых перегонах (см. табл.). Основные пункты западной части БАМа: Тайшет – Лена (Иркутская обл.) – Киренга (Иркутская обл.) – Северобайкальск (Бурятия) – Таксимо [Бурятия, в пределах участка Северобайкальск – Таксимо расположен Северомуйский тоннель] – Новая Чара (Забайкальский край) – Хани (Амурская обл.) – Тында – Бамовская.

Восточную часть БАМа составители документа разделили на участки Нерюнгри (Якутия) – Бестужево (Амурская обл.) – Улак (Амурская обл.) – Февральск (Амурская обл.) – Новый Ургал – Постышево – Комсомольск – Ванино (четыре последние в Хабаровском крае). Кроме того, проект предполагает электрификацию линии Волочаевка-2 (Еврейская автономная обл.) – Комсомольск-Сортировочный – Ванино и установку автоблокировки на участке Новый Ургал – Известковая (Еврейская автономная обл.).

В свою очередь, вторую «артерию» Восточного полигона, Транссиб (см. табл.), документ разделяет на участки Тайшет – Слюдянка (Иркутская обл.) – Чита-1 (Забайкальский край) – Чернышевск (Забайкальский край) – Бамовская – Белогорск (Амурская обл.) – Хабаровск – Уссурийск (Приморский край) – Смоляниново (Приморский край) – Находка (Приморский край), включая ответвление Барановский (Приморский край) – Хасан (Приморский край) (см. табл.). Помимо БАМа и Транссиба, документ учитывает еще одну важную (особенно для представителей угольной отрасли) линию Артышта (Кемеровская обл.) – Междуреченск (Кемеровская обл.) – Абакан (Хакасия) – Курагино (Красноярский край) – Саянская (Красноярский край) – Тайшет (Иркутская обл.), обеспечивающую выход из Кузбасса на основные магистрали полигона. Работы на линии предполагается завершить в 2024 г. (см. табл.).

Портовые мощности на Северо-Западе растут быстрее железнодорожных

РЖД намерена потратить в 2019–2024 гг. 184,7 млрд руб. на расширение узких мест железнодорожной инфраструктуры на подходах к Северо-Западным портам России в рамках Магистрального плана, синхронизированного с ДПР РЖД. Эти инвестиции, как предполагается, позволят увеличить провозные способности железной дороги на подходах до обновленного целевого показателя 179,9 млн т/год в 2024 г. со 138 млн т/год в 2019 г.

Участок железной дороги Волховстрой – Лодейное Поле – Свирь



Сухим грузам предписаны новые рельсы

Это меньше текущей мощности по перевалке всех грузовых номенклатур с железнодорожного на морской транспорт или в обратном направлении, составляющей на Северо-Западе, по данным РЖД, 213 млн т/год. С учетом всех запланированных проектов, включая терминалы

«Ультрамар» и LugaPort в Усть-Луге (Ленинградская обл.), к сроку завершения действия ДПР РЖД в 2025 г. этот показатель может вырасти до 288 млн т/год. Это означает, что в будущем грузоотправителям предстоит борьба за провозные мощности, считают участники рынка.

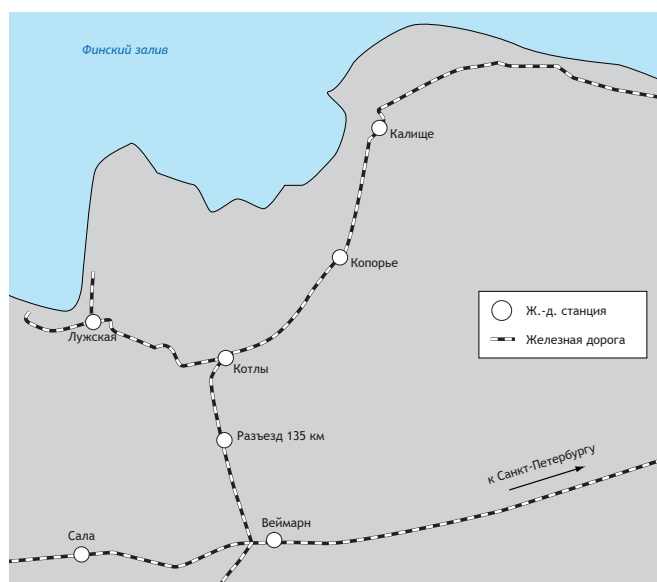
Развитие и обновление ж.-д. инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна		
Линии инфраструктуры	Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
Октябрьская железная дорога		
Мурманск – Оленегорск	2018–2023	24 581,47
Оленегорск – Апатиты	2018–2025	18 908,65
Пинозеро – Кандакша	2018–2022	4 571,25
Ручьи Карельские – Лоухи	2018–2020	366,10
Кемь – Беломорск	2018–2022	2 264,96
Беломорск – Кочкома	2018–2025	9 882,00
Кочкома – Сегежа	2019–2021	239,00
Сегежа – Медвежья Гора	2019–2022	4 111,89
Медвежья Гора – Петрозаводск	2019–2025	1 411,71
Свирь – Лодейное Поле	2019–2025	1 313,10
Лодейное Поле – Волховстрой	2019–2022	663,90
Мга – Кириши	2016–2025	20 327,96
Кириши – Будогощь	2020–2025	6 514,53
Будогощь – Неболчи	2016–2025	8 966,58
Неболчи – Кабожа	2016–2025	12 123,58
Кабожа – Пестово	2016–2020	1 423,71
Пестово – Овинище	2016–2025	2 932,49
Овинище – Сонково	2016–2025	13 368,88
Сонково – Калязин пост	2016–2025	2 391,01
Калязин пост – Савелово	2016–2025	4 622,12
Лигово – Бронка	2020–2023	6 237,30
Мга – Волховстрой	2018–2020	557,22
Тихвин – Волховстрой	2015–2023	4 065,19
Пикалево – Тихвин	2021–2024	603,60
Бабаево – Кошта	2015–2020	419,59
Беломорск – Маленьга	2018–2023	4 009,30
Мга – Гатчина	2015–2023	5 042,52
Гатчина – Веймарн	2015–2023	4 253,40
Веймарн – Лужская (Котлы 2)	2015–2025	39 843,80
Калище – Котлы	2016–2024	10 420,73
Лосево – Каменногорск	2015–2019	2 913,05
Московская железная дорога		
Савелово – Вербилки	2017–2024	2 561,92
Вербилки – Дмитров	2017–2024	7 558,51
Иванцево – Дмитров	2021–2024	842,50
Струнино – Бельково	2021–2022	146,60
Северная железная дорога		
Александров – Ярославль	2018–2020	301,01
Свеча – Шарья	2017–2022	1 410,16
Шарья – Галич	2020–2023	780,00
Буй – Вологда (Паприха)	2017–2023	2 271,03
Вологда – Череповец	2015–2025	29 961,63
Маленьга – Малошуйка	2018–2021	1 883,94
Малошуйка – Вонгуда	2018–2022	1 539,73
Вонгуда – Обозерская	2016–2022	3 138,07
Обозерская – Няндомы – Коноша	2019–2023	1 110,10
Итого		272 855,79

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Кроме того, расчеты РЖД, скорее всего, не учитывают планы бизнесменов Ильи Трабера, Рамиса Дебердеева и их партнеров по строительству Приморского универсально-перегрузочного комплекса в порту Приморск (Ленинградская обл.), не обслуживающего в настоящее время «колесные» грузы. В феврале 2019 г. инициаторы проекта подписали с правительством Ленинградской области соглашение о создании глубоководного портового комплекса. Проектная мощность объекта, состоящего из нескольких терминалов, – 70 млн т/год, включая 25 млн т/год угля, до 7 млн т/год минеральных удобрений, 2 млн т/год генеральных грузов, до 7 млн т/год зерна, а также контейнерный терминал мощностью до 3 млн контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU) в год. Ввод объекта в эксплуатацию планируется в 2022 г.

Впрочем, несмотря на возможные ограничения провозных способностей, инвесторы в портовую инфраструктуру не спешат отказываться от своих планов или же как-то их секвестировать. В их число, помимо «Ультрамара» и «Новотранса», реализующего проект Lugaport, входит еще и «СДС-Уголь» Михаила Федяева, планирующий в 2021 г. ввести в эксплуатацию угольный терминал «Лавна» в Мурманске мощностью 18 млн т/год. Кроме того, «Еврохим» Андрея Мельниченко готовит строительство терминала для перевалки удобрений в Усть-Луге мощностью не менее 5 млн т/год.

Железнодорожные подходы к станции Лужская



Уголь с зерном поборются за инфраструктуру на юге

РЖД планирует потратить на увеличение провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) около 40,7 млрд руб. до 2025 г. Ожидается, что по итогам этих работ суммарные провозные мощности инфраструктуры РЖД на подходах к портам составят не менее 131,1 млн т различных грузов к 2025 г. по сравнению с 93 млн т – а в 2019 г. Основные «сухие» грузовые номенклатуры, стремящиеся в порты бассейна, – каменный уголь и зерновые грузы.

Все необходимые работы описаны в подготовленном госкомпанией инвестиционном проекте «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам АЧБ», синхронизированном как с Магистральным планом, так и с ДПР. Как и в случае с развитием Восточного полигона, львиную долю запланированных мероприятий составляет строительство вторых путей на ряде участков, а также реконструкция действующих станций.

Общий грузооборот морских портов АЧБ в 2019 г. составил 258,1 млн т, снизившись на 5,2% по сравнению с предыдущим годом. В частности, объем перевалки сухих грузов упал на 19,4%, до 96,1 млн т, из которых 42,67 млн т – зерновые грузы. Сухие грузы поступают в южные порты не только по железной дороге, но и автотранспортом. Более четверти общего объема сухих грузов составили в прошлом году партии зерновых с поставкой на экспорт через морские порты Новороссийск, Кавказ, Ейск, Тамань, Темрюк и Туапсе (все – в Краснодарском крае): 25,88 млн т, или на 33% меньше, чем годом ранее. Еще 8,14 млн т зерновых было перевалено через порт Ростов-на-Дону в устье Дона – на 25,3% меньше, чем годом ранее. В других портах Ростовской области – Азове и Таганроге – перевалка зерновых снизилась по сравнению с 2018 г. на 32% и 12% до 5,82 млн т и 2,83 млн т соответственно.

В ближайшее время конкуренцию зерну с поставкой в южном направлении может составить уголь. Объединенная транспортно-экспедиторская компания («Отэко») Мишеля Литвака готовит к запуску на полную мощность Таманский терминал навалочных грузов (ТТНГ) мощностью 25 млн т/год.

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Уголь из Кузбасса в Тамань перевозится со станций Ерунаково и Линево (Западно-Сибирская железная дорога) на станцию Вышестеблиевскую (Северо-Кавказская железная дорога). Протяженность маршрутов составляет 4 583 км и 4 252 км соответственно. Участник угольного рынка сообщил, что на сегодняшний день мощностей для таких перевозок хватает.

Между тем инвестпроект, в рамках которого планируется модернизация подходов к портам АЧБ, предполагает строительство более 100 км дополнительных путей на подходах к Тамани (см. схемы). Представитель «Отэко» считает, что благодаря реализации планов РЖД поставки грузов в Тамань будут перспективными: помимо угольного терминала мощностью 25 млн т/год, уже строится

Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна						
Линии инфраструктуры	Провозные способности		Пропускные способности (только грузовые поезда)		Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
	2018 г., млн т	Цель, млн т	2018 г., пар поездов/сут.	Цель, пар поездов/сут.		
Приволжская железная дорога						
Сенная – Саратов	41,1	151,8 (+110,7)	44	112 (+68)	2015–2022	2 522,4
Саратов – ст. им. М.Горького	47,0	120,5 (+73,5)	32	94 (+62)	2014–2020	4 462,4
Аксарайская – Волгоград	14,6	32 (+17,4)	15	27 (+12)	2014–2023	17 973,6
Ст. им. М.Горького – Канальная	34,8	203,8 (+169)	33	152 (+119)	2014–2023	25 298,0
Канальная – Котельниково	28,8	165,2 (+136,4)	21	127 (+106)	2014–2020	7 081,2
Северо-Кавказская железная дорога						
Котельниково – Тихорецкая – Козырьки	27,0	151,4 (+124,4)	22	128 (+106)	2014–2022	48 211,9
Козырьки – Величковка	0,0	195 (+195)	0	148 (+148)	2014–2020	39 112,8
Тимашевская – Разъезд 9 км	26,1	126,4 (+100,3)	24	111 (+87)	2014–2022	20 139,8
Крымская (через Разъезд 9 км) – Юровский	10,3	115,1 (+104,8)	8	91 (+83)	2014–2020	14 899,0
Юровский – Красная Стрела	21,7	154,9 (+133,2)	14	122 (+108)	2014–2020	4 072,8
Красная Стрела – Вышестеблиевская	42,0	162,3 (+120,3)	33	122 (+89)	2014–2020	4 424,8
Крымская – Новороссийск	45,6	88,6 (+43)	38	79 (+41)	2015–2020	1 328,3
Краснодар – Энем	6,9	16,9 (+10)	8	19 (+11)	2014–2022	45,0
Армавир-Туапсинский – Курганная	10,3	19,1 (+8,8)	14	21 (+7)	2021–2023	1 400,0
Черкасская – Волгодонская	17,6	26,4 (+8,8)	16	22 (+6)	2021–2022	30,0
Юго-Восточная железная дорога						
Тоновка – Тамбов 1	36,3	72,3 (+36)	41	84 (+43)	2 015,0	263,5
Итого						191 265,5

– предварительные расчеты РЖД в ценах 2019 г., направленные в Аналитический центр при правительстве РФ, по данным участников рынка

Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна						
Линии инфраструктуры	Провозные способности		Пропускные способности (только грузовые поезда)		Годы работ	Объемы финансирования, млн руб.
	2018 г., млн т	Цель, млн т	2018 г., пар поездов/сут.	Цель, пар поездов/сут.		
Северо-Кавказская железная дорога						
Чертково – Лихая	29,9	24 (-5,9)	25	22 (-3)	2016–2019	308,8
Замчалово – Ростов	55,8	23,9 (-31,9)	46	19 (-27)	2016–2019	484,4
Энем 1 – Крымская	17,3	15,6 (-1,7)	20	16 (-4)	2021–2024	12 166,8
Энем – Кривенковская	6,7	4,6 (-2,1)	8	5 (-3)	2019–2022	4 101,1
Итого						17 061,0

– предварительные расчеты РЖД в ценах 2019 г., направленные в Аналитический центр при правительстве РФ, по данным участников рынка

Сухим грузам предписаны новые рельсы

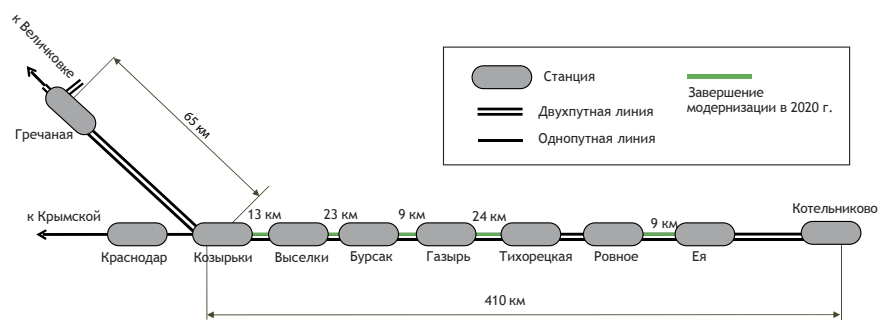
Ж.-д. подходы к порту Тамань



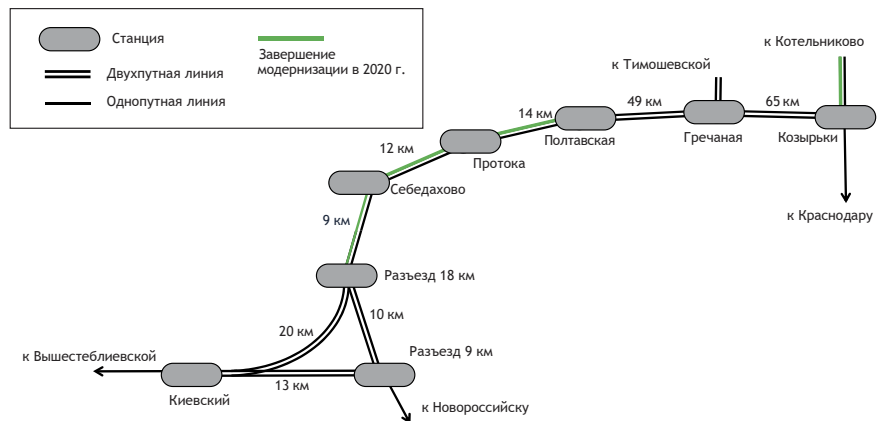
Участок железной дороги Петрозаводск – Мурманск



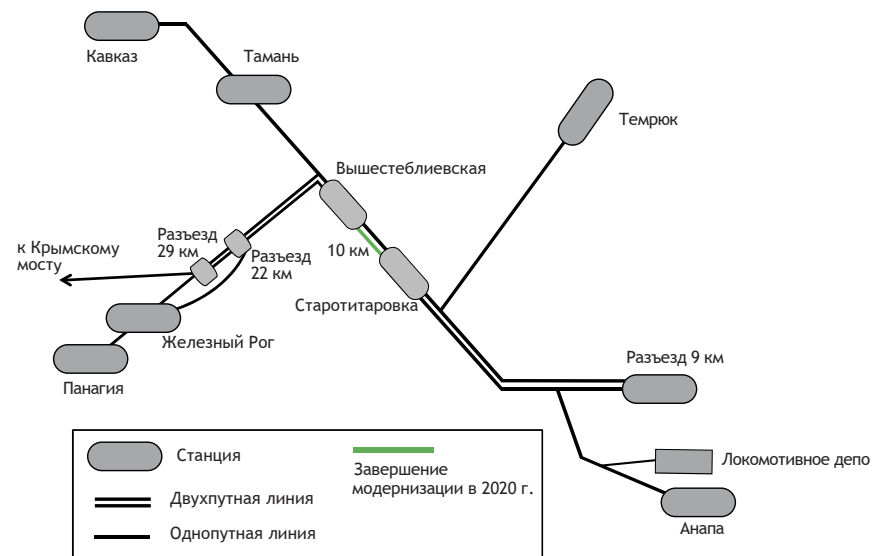
Модернизация линии Котельниково – Козырьки



Модернизация линии Полтавская – Разъезд 18 км



Модернизация линии Старотитаровка – Вышестеблиевская



Сухим грузам предписаны новые рельсы

комплекс для перевалки серы, начато строительство зернового терминала.

В результате реализации инвестпроекта появится новый железнодорожный участок Козырьки – Величковка протяженностью 69 км, который станет частью обхода Краснодарского железнодорожного узла. Линия сможет пропускать 148 пар грузовых поездов в сутки, а ее провозная мощность составит 195 млн т/год.

На нескольких участках провозные возможности вырастут в несколько раз (см. табл.): почти в шесть раз на маршруте ст. им. Максима Горького – Канальная (Волгоградская обл.), до 203,8 млн т/год с 34,8 млн т/год, и Канальная – Котельниково (Волгоградская обл.) – до 165,2 млн т/год с 28,8 млн т/год; более чем в пять раз на линии Котельниково – Тихорецкая – Козырьки (Краснодарский край), до 151,4 млн т/год с 27 млн т/год; более чем в 11 раз на участке Разъезд 9 км – Юровский (Краснодарский край), до 115,1 млн т/год с 10,3 млн т/год. В то же время на ряде участков на подходах к портам АЧБ провозные

мощности, напротив, сократятся – количество грузовых поездов снизится в пользу роста пассажирских перевозок (см. табл.). Это касается, в том числе, линий Энем 1 – Крымская (Краснодарский край) – до 15,6 млн т/год с 17,3 млн т/год и Замчалово – Ростов (Ростовская обл.) – до 23,9 млн т/год с 55,8 млн т/год.

Один из участников рынка грузовых перевозок также отметил, что пока инфраструктурных мощностей в целом хватает. Однако он добавил, что трудности с перевозками могут возникать на юге неожиданно. Осенью были проблемы из-за неритмичности отгрузок зерновых – фермеры ждали, что цены на пшеницу вновь вернуться на уровень \$220–225/т на базисе fob Черное море, а на тот момент рыночные цены даже не доходили до \$200/т. «Производители размещали объемы на хранение и предлагали их, когда срочно нужны были деньги: для выплаты зарплат или обслуживания кредитов», – говорит участник рынка. В результате железнодорожные пути были или свободны, или перегружены. Во втором случае провозных мощностей уже не хватало.

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*

Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**
Мариинск (Кемеровская обл.) – Тайшет (Иркутская обл.)			
Развитие ст. Мариинск	2022	2023	972,00
Междуреченск Кемеровская обл.) – Курагино (Красноярский край)			
Развитие ст. Междуреченск	2021	2023	1512,20
Строительство вторых путей на перегоне Междуреченск – Карай	2020	2021	н. д.
Второй путь на перегоне Карай – Чульжан	2022	2024	1178,62
Второй путь на перегоне Чульжан – Бельсу	2022	2023	1355,62
Второй путь на перегоне Бельсу – Теба	2022	2023	1495,62
Второй путь на перегоне Биркчул – Югачи	2022	2024	2284,80
Второй путь на перегоне Югачи – Казановская	2022	2024	2638,40
Второй путь на перегоне Чартыковский – Камышта	2022	2024	3128,96
Второй путь на перегоне Камышта – Уйтак	2022	2024	1419,07
Двухпутные вставки на перегоне Абакан – Подсиний	2023	2024	1140,00
Двухпутные вставки на перегоне Подсиний – Минусинск	2023	2024	2638,72
Усиление устройств тягового электроснабжения на участке Тырган – Междуреченск – Абакан – Саянская – Тайшет	2023	2024	15123,53

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*				
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**	
Курагино – Саянская (Красноярский край) – Тайшет				
Строительство второго пути Красный Кордон – Кизир (1 этап)	2020	2020	1995,35	
Второй путь на перегоне Красный Кордон – Кизир (Кордонский и Кизирский тоннели) (2 этап)	2023	2024	1995,35	
Второй главный путь Кизир – Журавлево	2022	2024	1800,00	
Второй путь на перегоне Разъезд 557 – Кошурниково	2022	2023	1286,92	
Второй Козинский тоннель с подходами на перегоне Джебь – Щетинкино	2022	2024	4220,30	
Строительство второго пути на перегоне Сисим – Щетинкино	2020	2020	н. д.	
Строительство второго пути на перегоне Сисим – Джетка	2020	2020	н. д.	
Строительство второго пути на перегоне Мана – Хабайдак	2020	2020	н. д.	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Кой – Хабайдак	2020	2020	1244,50	
Строительство второго пути на перегоне Лукашевич – Кой	2020	2021	н. д.	
Строительство вторых путей на перегоне Лукашевич – Кравченко	2020	2020	н. д.	
Второй путь на перегоне Унерчик – Козыла	2022	2024	3192,95	
Второй путь на перегоне Агул – Береж	2022	2024	3233,60	
Второй путь на перегоне Береж – Абакумовка	2022	2024	3052,00	
Второй путь на перегоне Хайрузовка – Кварцит	2023	2024	3694,40	
Второй путь на перегоне Тарбинский – Саранчет	2022	2024	3294,40	
Второй путь на перегоне Запань – Тагул	2023	2024	4230,00	
Строительство второго главного пути на перегоне Тайшет – Тагул	2020	2021	2320,64	
Строительство второго пути на перегоне Кошурниково – пост 570 км	2023	2024	1465,00	
Строительство второго пути на перегоне Козыла – Ирбейская	2022	2024	3658,40	
Строительство второго пути на перегоне Ирбейская – Коростылево	2022	2024	2920,00	
Строительство второго пути на перегоне Саранчет – Туманшет	2022	2024	3883,20	
Строительство второго пути на перегоне Туманшет – Запань	2022	2024	3784,00	
Слюдянка (Иркутская обл.) – Петровский завод (Забайкальский край)				
Техническое перевооружение тяговой подстанции Слюдянка	2020	2021	865,59	
Третий путь на перегоне Слюдянка 1 – Слюдянка 2	2021	2022	н. д.	
Техническое перевооружение контактной сети на станции Слюдянка 1	2020	2021	870,28	
Петровский Завод – Чита 1 (Забайкальский край)				
Трёхпутная вставка на перегоне Яблонная – Лесная	2022	2024	6000,00	
Чита 1 – Чернышевск (Забайкальский край)				
Реконструкция станций Чита I, Чита II – 2 этап	2020	2020	2113,04	
Реконструкция станции Укурей	2020	2020	н. д.	

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*			
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**
Чернышевск – Бамовская (Амурская обл.)			
Реконструкция станции Чернышевск-Забайкальский	2020	2020	813,99
Бамовская – Белогорск (Амурская обл.)			
Реконструкция станции Сковородино	2020	2021	1300,00
Реконструкция станции Ту	2020	2020	429,94
Развитие ст. Шимановская	2022	2024	1300,00
Удлинение приемо–отправочных путей парка "А" станции Белогорск II	2020	2021	2277,02
Реконструкция станции Екатеринославка	2020	2020	413,74
Хабаровск – Уссурийск (Приморский край)			
Строительство тяговой подстанции Шамаковка	2021	2021	1199,25
Развитие ст. Хабаровск-2	2022	2024	2700,00
Развитие ст. Ружино	2023	2024	1262,00
Развитие ст. Известковая	2022	2022	1600,00
Уссурийск – Смоляниново (Приморский край)			
Реконструкция станции Уссурийск	2020	2021	1023,73
Реконструкция станции Уссурийск (2 этап)	2021	2023	3167,49
Реконструкция станции Смоляниново	2020	2020	3912,55
Развитие станции Смоляниново	2021	2023	1800,00
Развитие ст. Барановский	2022	2023	2000,00
Смоляниново – Находка (Приморский край)			
Реконструкция разъезда Красноармейский	2020	2021	316,71
Реконструкция четной горловины станции Новонежино	2020	2020	704,08
Обход участка Шкотово – Смоляниново	2023	2024	10174,90
Тайшет – Находка			
Усиление электроснабжения на участках Транссиба	2023	2024	н. д.
Лена Восточная – Киренга (обе – Иркутская обл.) – Северобайкальск (Бурятия)			
Строительство второго пути на перегоне Лена Восточная – Предленский	2020	2020	1762,47
Строительство разъезда на перегоне Звездная – Ирдыкан	2020	2020	794,14
Строительство второго пути на перегоне Небель – Марикта	2020	2021	2478,76
Строительство двухпутной вставки на перегоне Киренга – Окунайский	2020	2021	1431,16
Строительство двухпутной вставки на перегоне Дельбичинда – Дабан	2020	2021	3102,15
Строительство нового Байкальского тоннеля на перегоне Дельбичинда – Дабан	2020	2021	35900,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Тья – Северобайкальск	2020	2021	1963,89
Развитие ст. Северобайкальск	2022	2023	1000,00
Строительство двухпутной вставки Ирдыкан – Молчан	2023	2024	1240,00

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*			
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**
Строительство двухпутной вставки Молчан – Звездная	2023	2024	1240,00
Строительство двухпутной вставки Ульянов – Окунайский	2023	2024	5289,00
Строительство двухпутной вставки Окунайский – Киренга	2023	2024	1431,16
Строительство двухпутной вставки Умбела – Калакачан	2022	2024	888,00
Строительство двухпутной вставки Северобайкальск – Тья	2023	2024	1963,89
Строительство второго пути на перегоне Ния – Таковка	2023	2024	2425,00
Строительство второго пути на перегоне Таковка – Небель	2022	2024	3549,00
Строительство второго пути на перегоне Бирея – Марикта	2023	2024	2336,00
Строительство второго пути на перегоне Суринья – Кунерма	2022	2024	2423,50
Строительство второго пути на перегоне Кунерма – Дельбичинда	2021	2021	2276,86
Строительство двухпутной вставки на перегоне Дельбичинда – Дабан	2020	2021	3102,15
Строительство второго пути на перегоне Дабан – Гуджекит	2021	2021	3913,08
Строительство второго пути на перегоне Гуджекит – Тья	2022	2024	2624,50
Северобайкальск – Таксимо (Бурятия)			
Строительство разъезда на перегоне Ангоя – Огней	2020	2020	588,37
Строительство двухпутной вставки на перегоне Улан-Макит – Таксимо	2020	2020	1444,29
Строительство двухпутной вставки на перегоне Блокпост 1068 км – Блокпост 1084 км	2022	2024	1480,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Нижнеангарск – Холодный	2023	2024	925,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Огдында – Огней	2023	2024	1295,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Анамакит – Новый Уоян	2023	2024	1184,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Новый Уоян – Баканы	2022	2024	1710,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Янчуй – Чуро	2022	2024	1942,50
Строительство двухпутной вставки на перегоне Кюхельбекерская – Кавокта	2023	2024	1480,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Кавокта – Ангаракан	2022	2024	1369,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Северомуйск – Аркум	2023	2024	1240,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Ульги – Муякан	2022	2024	1665,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Муякан – Улан-Макит	2023	2024	1665,00
Строительство двухпутной вставки на перегоне Улан-Макит – Таксимо	2023	2024	1444,29
Строительство разъезда на перегоне Кичера – Дзелинда	2023	2024	700,00
Строительство разъезда на перегоне Дзелинда – Кирон	2022	2024	700,00
Строительство разъезда на перегоне Кирон – Ангоя	2023	2024	700,00
Строительство разъезда на перегоне Огней – Анамакит	2023	2024	700,00
Строительство разъезда на перегоне Баканы – Янчуй	2022	2024	700,00
Строительство разъезда на перегоне Чуро – Кюхельбекерская	2023	2024	700,00
Строительство разъезда на перегоне Аркум – Ульги	2023	2024	700,00
Строительство разъезда Казанкан	2022	2024	500,00

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*				
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**	
Таксимо – Новая Чара (Забайкальский край) – Хани (Якутия)				
Строительство второго пути на перегоне Балбухта – Сьюлбан	2020	2021	2740,66	
Строительство второго пути на перегоне Сакукан – Саллики участка Таксимо – Новая Чара	2020	2021	2281,62	
Строительство разъезда на перегоне Кемен – Икабья	2023	2024	700,00	
Строительство второго пути на перегоне Сенаторский – Икабьекан	2022	2024	2442,00	
Развитие ст. Новая Чара	2022	2024	950,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Лодья – Аку	2022	2024	1480,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Шиверы – Ушмун	2023	2024	1740,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Таку – Куандинский	2023	2024	1740,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Леприндо – Саллики	2023	2024	1240,00	
Хани – Тында (Амурская обл.)				
Строительство разъезда Иванокит на перегоне Усколь – Вельбеткан	2020	2020	617,86	
Строительство второго пути на перегоне Олекма – Разъезд 1945 км	2020	2021	4726,79	
Строительство разъезда Медвежий на перегоне Имангракан – Тас-Юрях	2020	2020	802,93	
Строительство разъезда Мостовой на перегоне Дюгабуль – Ункур	2020	2021	858,29	
Строительство разъезда Багульный на перегоне Кувикта – Курьян	2020	2021	881,33	
Ремонтное локомотивное депо Тында – Северная (2 этап)	2022	2024	1600,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Марихта – Лопча	2023	2024	1850,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Хани – Усколь	2022	2024	1110,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Усколь – Вельбеткан	2022	2024	4619,86	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Вельбеткан – Олекма	2022	2024	1295,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Разъезд 1945 км – Имангракан	2022	2024	1860,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Имангракан – Тас-Юрях	2023	2024	5417,80	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Тас-Юрях – Юктали	2023	2024	1715,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Талума – Дюгабуль	2023	2024	5364,12	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Дюгабуль – Ункур	2023	2024	4053,29	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Чильчи – Студенческий	2023	2024	925,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Лопча – Эльгакан	2023	2024	1665,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Эльгакан – Заячий	2023	2024	1221,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Ларба – Лумбир	2022	2024	4437,62	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Лумбир – Хорогочи	2023	2024	5030,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Хорогочи – Моховой	2023	2024	1240,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Кувикта – Курьян	2023	2024	4219,33	
Укладка вторых путей на перегоне Курьян – пикет 2342 км	2022	2024	1365,00	
Развитие станции Юктали	2022	2024	1300,00	

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*				
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**	
Тында – Бамовская				
Техническое перевооружение участка Штурм – Тында. Автоблокировка и диспетчерская централизация	2020	2020	1851,68	
Строительство второго пути на перегоне Силип – Заболотное	2020	2021	3575,64	
Строительство разъезда Ефремов на перегоне Заболотное – Беленькая	2020	2021	1001,18	
Строительство второго пути на перегоне Пурикан – Аносовская	2022	2024	3478,50	
Строительство второго пути на перегоне Мохортов – Муртыгит	2023	2024	2175,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Муртыгит – Пурикан	2023	2024	2452,50	
Тында – Нерюнгри (Якутия)				
Разъезд Холодникан на перегоне Золотинка – Аям	2021	2021	1100,00	
Автоблокировка участка Бестужево – Беркакит – Нерюнгри	2021	2023	225,00	
Разъезд Окурдан Дальневосточной железной дороги	2021	2021	910,00	
Разъезд Рихард Зорге Дальневосточной железной дороги	2021	2021	910,00	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Нагорная – Аям	2022	2023	3066,00	
Строительство разъезда Якутский на перегоне Рихард Зорге – Нагорная	2023	2023	255,75	
Строительство разъезда на перегоне Окурдан – Оборчо	2023	2023	800,00	
Тында – Улак (Амурская обл.)				
Двухпутная вставка на перегоне Кудули – Унаха с примыканием к станции Унаха	2023	2024	2709,00	
Улак – Февральск (Амурская обл.)				
Разъезд на перегоне Апетенок – Ижак	2022	2023	700,00	
Двухпутная вставка на перегоне Огорон – Молдавский с примыканием к разъезду Молдавский	2022	2024	3150,00	
Разъезд на перегоне Дугда – Нора	2022	2024	700,00	
Двухпутная вставка на перегоне Нора – Меун с примыканием к разъезду Нора	2022	2024	2500,00	
Разъезд на перегоне Драгошевск – Скалистый	2022	2023	700,00	
Февральск – Новый Ургал (Хабаровский край)				
Двухпутная вставка на перегоне Февральск – Звонкое	2022	2024	н. д.	
Двухпутная вставка на перегоне Звонкое – Демченко с примыканием к разъезду Звонкое	2022	2024	3654,00	
Двухпутная вставка на перегоне Исакан – Иса с примыканием к разъезду Исакан	2022	2024	2646,00	
Двухпутная вставка на перегоне Туюн – Стланик с примыканием к станции Стланик	2022	2024	3630,00	
Новый Ургал – Постышево (Хабаровский край)				
Разъезд Аваха на перегоне Дуссе-Алинь – Сулук	2022	2023	700,00	
Разъезд на перегоне Сулук – Могды	2022	2023	700,00	
Разъезд на перегоне Занга – Амгунь	2022	2023	700,00	
Разъезд на перегоне Эбгунь – Постышево	2022	2023	700,00	

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*				
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**	
Постышево – Комсомольск–Сортировочный				
Двухпутная вставка на перегоне Пиль – Мавринский с примыканием к разъезду Пиль	2022	2023	1100,00	
Строительство второго пути Болен – Мони	2021	2024	4620,00	
Разъезд Апкан на перегоне Мони – Эворон	2023	2023	510,00	
Комсомольск – Высокогорная – Сорт. – Ванино (все – Хабаровский край)				
Реконструкция ремонтного локомотивного депо Амурское	2021	2023	195,89	
Развитие ст. Комсомольск-Сортировочная	2020	2021	1793,71	
Развитие Транзитного парка "Д" ст. Комсомольск-Сортировочная	2022	2024	1500,00	
Строительство вторых путей на перегоне Эльдиган – Тудур	2021	2023	339,32	
Двухпутная вставка на перегоне Новый Мир – Амурский с примыканием к разъезду Новый Мир	2023	2024	1298,00	
Второй главный путь на перегоне Блокпост 9 км – Кумтэ	2022	2023	1783,60	
Второй главный путь на перегоне Кумтэ – Гайтер	2023	2024	1856,40	
Второй главный путь на перегоне Гайтер – Картель	2023	2024	2202,20	
Второй главный путь на перегоне Картель – Селихин	2023	2024	1929,20	
Удлинение путей ст. Селихин	2020	2020	2138,73	
Второй главный путь на перегоне Селихин – Эльдиган	2021	2023	2020,20	
Второй главный путь на перегоне Тудур – Пони	2022	2023	1619,80	
Второй главный путь на перегоне Кун – Хумма	2023	2024	1710,80	
Строительство вторых путей на перегоне Гурское – Почепта	2022	2023	1874,60	
Второй главный путь на перегоне Сагджемю – Уктур	2023	2024	1760,00	
Второй главный путь на перегоне Уктур – Аксака	2023	2024	1848,00	
Второй главный путь на перегоне Аксака – Кенай	2023	2024	3234,00	
Строительство второго пути на перегонах Кенай – Удоми	2022	2023	2056,60	
Строительство второго пути на перегонах Удоми – Оунэ	2022	2023	1656,20	
Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная	2023	2024	4629,61	
Второй главный путь на перегоне Высокогорная – Дакка	2023	2024	1437,80	
Второй главный путь на перегоне Дакка – Датта	2022	2023	2165,78	
Второй главный путь на перегоне Датта – Хокайти	2023	2024	2002,00	
Строительство второго пути на перегоне Хоккайти – Кенада	2022	2024	2111,20	
Строительство второго пути на перегоне Кенада – Джигдаси	2022	2023	1838,20	
Строительство второго пути на перегоне Джигдаси – Кото	2022	2023	1983,80	
Строительство двухпутной вставки на перегоне Кото – Джигдаси (1 этап)	2020	2020	1141,73	
Второй главный путь на перегоне Инау – Тулучи	2023	2024	1892,01	
Второй главный путь на перегоне Тулучи – Акур	2021	2023	2657,20	
Удлинение путей ст. Акур	2020	2020	1230,85	
Второй главный путь на перегоне разъезд 323 км – Людю	2023	2024	1619,80	

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Сухим грузам предписаны новые рельсы

Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона*			
Участок/Мероприятие	Срок реализации (целевой)	Срок реализации (изначально)	Стоимость, млн руб.**
Второй главный путь на перегоне Людо – Тумнин	2023	2024	1510,60
Второй главный путь на перегоне Тумнин – Дайчи	2022	2024	2452,20
Двухпутная вставка Дайчи – Хуту	2022	2023	1628,70
Второй главный путь на перегоне Хуту – Имбо	2021	2024	1958,10
Второй главный путь на перегоне Усть-Орочи – Чепсары	2022	2023	1793,40
Второй главный путь на перегоне Чепсары – Монгохто	2023	2023	1592,10
Второй главный путь на перегоне Ландыши – Дюанка	2022	2023	1720,20
Второй главный путь на перегоне Дюанка – Токи	2021	2023	1958,10
Электрификация линии Волочаевка II – Комсомольск	2023	2024	35145,00
Электрификация ст. Комсомольск-Сортировочный, Пункта технического обслуживания локомотивов и тракционных путей локомотивного депо Комсомольск-на-Амуре	2023	2022	505,00
Электрификация линии Комсомольск-Сортировочный – Ванино	2024	2024	44745,00
Барановский – Хасан (оба – Приморский край)			
Второй путь на перегоне Рязановка – Сухановка	2022	2024	3204,00
Оборудование автоблокировкой участка Барановский – Гвоздево	2022	2024	2700,00

* – на момент публикации обсуждался пересмотр перечня и возврат к изначальным срокам реализации, поскольку строительный блок РЖД может не уложиться в предлагаемые временные рамки, окончательное решение не принято

** – стоимость указана в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестпроектов «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» – Этапы 1 и 2 («БАМ-1» и «БАМ-2»), а также «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» («Транссиб за 7 суток»); цены могли меняться из-за изменения курса валют и других факторов

Argus Логистика сухих грузов

В каждом номере

- Оценки морского и речного фрахта различного сухогрузного тоннажа
- Стоимость аренды подвижного состава
- Стоимость перевалки навалочных грузов в портах России и стран Балтии и инфраструктурные портовые обзоры
- Обзоры тарифных политик железных дорог России, Украины, стран Балтии

- Обзоры текущего состояния и перспектив развития рынков подвижного состава, речных сухогрузов, вагоностроения
- Статистическая информация:
 - железнодорожная статистика перевозок
 - перевалка различных грузов в портах

Освещаемые рынки

- рынки подвижного состава;
- рынок речных сухогрузов;
- рынок вагоностроения.

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

+7 (495) 933-75-71

moscowsales@argusmedia.com

www.argusmedia.com/ru/transportation/dry-bulk-logistic

Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

Транспортировка

Мы освещаем рынки