

**АНАЛИТИКИ ГРУППЫ  
О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ**

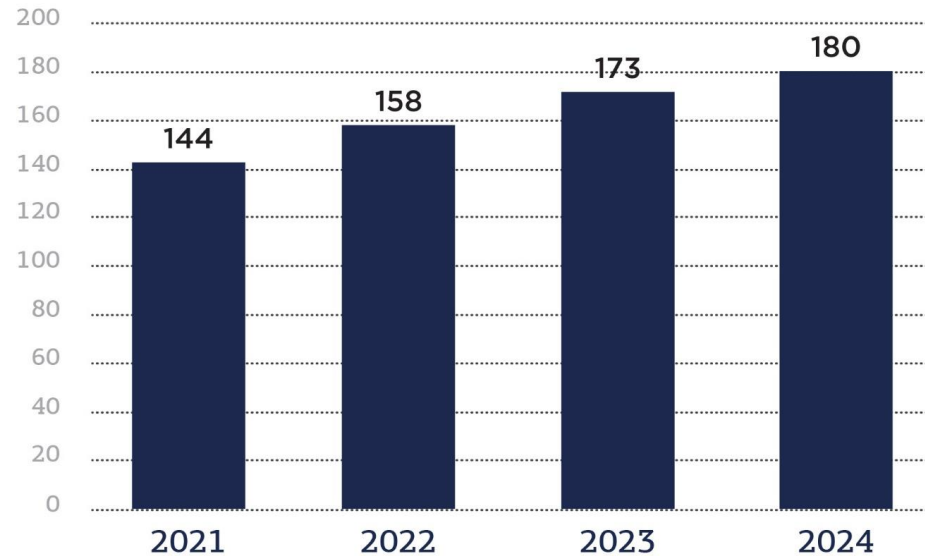
## Развитие железнодорожной инфраструктуры в условиях санкций

К концу 2022 года, согласно прогнозам Минэкономразвития, ожидается уменьшение объема железнодорожных погрузок на **7%**. Стоит отметить, что РЖД обещает не допустить падение больше, чем на **5%**. Но даже при таком сдерживании падения доходы монополии снизятся на 200 млрд рублей. В период обостренной геополитической ситуации и необходимости резкого переориентирования на восток, для которого необходимо создание новой железнодорожной инфраструктуры, дефицит вырученных средств может замедлить и отложить создание новых пограничных пунктов и железнодорожных путей, а поиск подрядчиков и инвесторов также остается проблемой.

В частности, только на поддержание пропускной способности **Транссиба и БАМа** на уровне **158 млн тонн** в 2023 году необходимо финансирование в 131 млрд рублей. Для того чтобы хотя бы частично сократить падение уровня доходов, с **1 июня** этого года отменили льготы на **экспорт каменного угля** железнодорожным путем до сентября, а также повысили тарифы на грузоперевозки на **11%**. Но даже эти меры позволят обеспечить лишь 90 млрд дополнительных доходов.

По итогам текущего года, согласно заявлениям главы Минтранса РФ Виталия Савельева, на Восточном полигоне грузов планируется перевести грузы общим объемом в **158 млн тонн**, что на 14 млн тонн больше, чем в 2021 году. В 2023 году планируют нарастить объемы до 173 млн тонн, а в 2024-м — до 180 млн тонн.

Рис. 1. Объем перевозимых на Восточном полигоне грузов, 2021-2024, млн тонн



Источник: РЖД Партнер

Очевидно, что для поддержания функционирования Транссиба и БАМа на уровне, необходимом для увеличения объемов перевозимых грузов, требуется модернизация и расширение этих магистралей, а также снижение нагрузки на них за счет создания альтернативных путей на этой территории.

**Процесс расширения Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей рассчитан на несколько этапов. Первый из них начался еще в 2013 году, а завершить его планировалось в 2017 году, но сроки выполнения работ сдвинули сначала до 2020 года, потом до 2021-го. По итогу первого этапа, за который должно было быть построено 670 км путей, ожидалось увеличение мощностей Восточного полигона до **124,9 млн тонн** в год.**





Параметры **второго этапа** были утверждены в первой половине 2021 года. Так, к 2024 году должны построить дополнительные **1300 км железнодорожных путей**, пропускная способность **Восточного полигона** должна вырасти до **180 млн тонн** в год, а время транспортировки грузов по направлению «Запад–Восток» уменьшится **до 7 дней**.

В частности, планируется строительство подстанции «Нижнеангарская» (500 Кв) и высоковольтной воздушной линии Нижнеангарская – Усть-Кут (500 кВ) в Северо-Байкальском районе. Работами по их созданию руководит энергетическая компания «Россети ФСК ЕЭС». Дополнительное электроснабжение железнодорожных путей Восточного полигона способствует уменьшению интервалов движения поездов, что увеличивает грузопоток.

В июне этого года «Россети» сообщили об увеличении стоимости электрификации Восточного полигона. Если полтора года назад работы оценивались в 200 млрд рублей, то этим летом — уже на 50 млрд рублей больше (до 250 млрд рублей, что выше на 25%). В частности, связано это и с ростом цен на металл. Как отмечает генеральный директор ПАО «Россети» Андрей Рюмин, компания направляла заявки на получение дополнительного финансирования из Фонда национального благосостояния.

**Третий этап** расширения БАМа и Транссиба имеет три сценария развития:

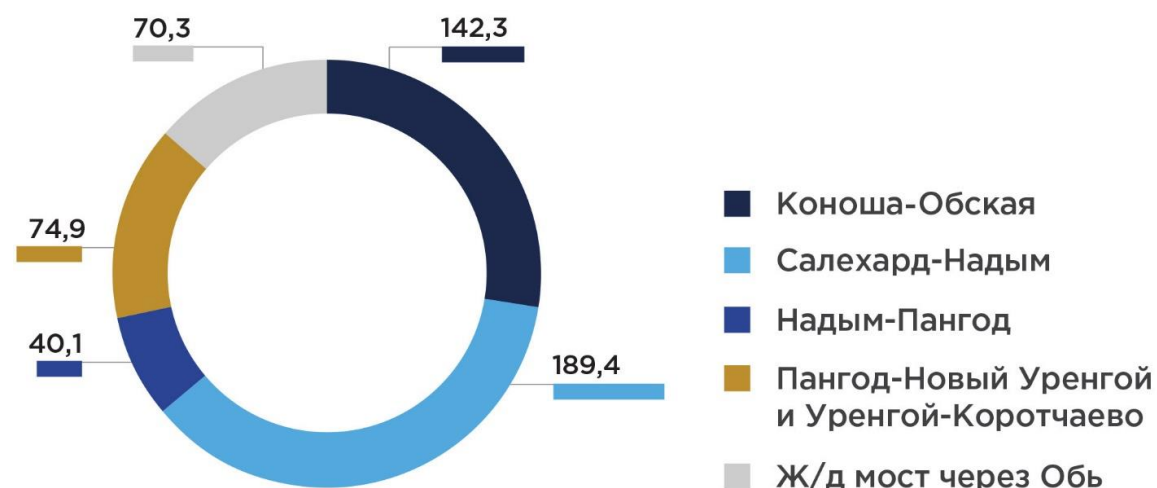
- 1. Прокладка железнодорожных путей протяженностью в 553 км, на которую потребуется 332,6 млрд рублей.** Согласно этому сценарию, будет перестроен участок магистрали Улак-Комсомольск, при этом подходы к портам Ванино-Совгаванского узла ремонтировать не будут. Такое расширение БАМа позволит увеличить вывоз эльгинского угля на 16,6 млн тонн;
- 2. Прокладка 1653 км дорог стоимостью 1,22 трлн рублей:** помимо 553 км «эльгинской» дороги проложат 1100 км вторых главных путей, по которым уголь будет поставляться и в порты Приморья. Таким образом, пропускная способность БАМа может быть увеличена до 210 млн тонн к 2030 году;
- 3. Прокладка 1,45 тысяч км вторых главных путей и 800 км третьих путей,** на что должно уйти 2,89 трлн рублей. Только этот вариант подразумевает работы не только на БАМе, но и на Транссибе. В частности, помимо «эльгинской» дороги планируется строительство второго Кузнецовского тоннеля, моста через Амур и новых путей в обход Хабаровска. При выполнении всех этих работ пропускная способность Восточного полигона должна увеличиться до 240 млн тонн.

В ближайшие пять лет (до 2027 года) **РЖД** из Фонда национального благосостояния **получит 363 миллиарда рублей**, которые пойдут на реализацию трех крупных проектов. Одним из таких проектов как раз является расширение БАМа (его восточной части), что упростит процесс вывоза угля с якутских месторождений на Восток. Прогнозируемый рост грузовой базы — +16,6 млн тонн. На реализацию работ из ФНБ будет выделено 188 млрд рублей.

Средства из ФНБ пойдут и на строительство Северного широтного хода. Новая магистраль, протяженность которой равняется 707 км, позволит связать Ямал с другими регионами России и вывозить с месторождений полуострова природный газ объемом 23,9 млн тонн в порты Баренцева, Балтийского и Карского морей. Новый путь сократит время перевозок на 2-3 дня, так как длина пути уменьшится на 800 км. Пропускная способность магистрали должна составить 24 млн тонн в год. Весной 2022 года Президент РФ поручил начать строительные работы до 15 января 2023 года. Работы по созданию СШХ проходят при поддержке РЖД, «Газпрома», властей Ямало-Ненецкого автономного округа и правительства. Часть СШХ реализуется за счет концессии (ООО «СШХ» и Росжелдор).

**В общем, на проект планируется направить 517 млрд рублей.** Финансирование строительства разделено по секторам (всего их шесть). Средства из Фонда национального благосостояния (70,3 млрд рублей) пойдут на возведение железнодорожного моста через Обь и подходы к нему: длина этого участка составляет 39 км. Средства будут выделяться долями на протяжении четырех лет (с 2023 года по 2027).

Рис. 2. Объем финансирования работ на участках СШХ, млрд рублей



Источник: «Известия»

**Реконструкция функционирующего участка Северной железной дороги (участок от станции Коноша в Архангельской области до станции Обская в Ямало-Ненецком автономном округе) будет произведена за счет средств РЖД, уже заложенных в инвестпрограмму. На модернизацию этого участка Северного широтного хода потребуется 142,3 млрд рублей.**

Возведением нового участка пути **Салехард-Надым** будет заниматься ООО «СШХ». Для работ потребуется **финансирование в 189,4 млрд рублей**, которое «СШХ» нужно будет получить путем привлечения частных инвесторов и через капитальный грант и корпоративные займы. Другим участком — дорогой **Надым-Пангод** — будет заниматься «Газпром», который выделит на работы по реконструкции **40,1 млрд рублей**. Протяженность этого отрезка Свердловской железной дороги составляет 104 км. Последние два участка Северного широтного хода — пути Пангод-Новый Уренгой и Уренгой-Коротчаево, которые также являются частью Свердловской дороги. Средства на работы планировали выделять частями до 2028 года из инвестпрограммы РЖД,

При этом сейчас рассматривается поэтапный вариант финансирования. На первом этапе предполагается вложить 290 млрд рублей (до 2028 года). Таким образом, по окончании первого этапа работ будет достигнута **пропускная мощность в 14 млн тонн** в год. И при необходимости мощность будет увеличена до изначально запланированных 24 млн тонн в год. Согласно данным презентации Минэка, на которую ссылаются «Ведомости», с 2017 по 2021 год стоимость строительства СШХ выросла в два раза (с 236,7 до 517 млрд рублей). По прогнозам InfraOne Research, из-за санкционного давления и падения курса рубля стоимость строительства СШХ может вырасти еще на 10-15% в ближайшее время.

Рис. 3. Финансирование инфраструктурных проектов РЖД из ФНБ



Источник: Известия

И **третий проект**, который будет финансироваться из ФНБ, направлен на создание новых веток **Московских центральных диаметров**. В период с 2022 по 2024 год на расширение инфраструктуры Центрального транспортного узла из ФНБ будет выделено **105 миллиардов рублей** (выкупом привилегированных акций РЖД). Планируется создать пассажирские пути общей протяженностью в 300 км.

На данный момент функционируют две ветки: маршруты **«Белорусско-Савеловский»** и **«Курско-Рижский»**. Их протяженность составляет 132 км. В 2021 году сообщалось, что к 2025-2026 году будут введены в эксплуатацию еще три диаметра: маршруты «Ленинградско-Казанский», «Киевско-Горьковский» и «Ярославско-Павелецкий». При чем первые две новые ветки планируется открыть уже в 2023 году. По оценке Минэкономразвития, стоимость проекта составляет **622 миллиарда рублей**: средства на реализацию масштабного проекта поступят и из федерального бюджета (около 47 млрд рублей), бюджета Москвы (150 млрд рублей), а также вложится и РЖД, выделив почти 320 млрд рублей из собственной инвестпрограммы.

Также рассматривается возможность профинансировать из ФНБ проект высокоскоростной **магистральной Москва–Санкт-Петербург** в объеме **468 млрд рублей**. Общая стоимость проекта — 1,4–1,7 трлн рублей. Выделение средств из Фонда национального благосостояния планировалось на 2023 год, но с учетом нынешних реалий и приоритетов заложенные средства на проект могут быть перераспределены между другими, более важными для поддержания российской экономики — те проекты, которые способствуют увеличению объемов экспорта в страны Азии. К тому же таким проектам может понадобиться дополнительное финансирование в связи с подорожанием стройматериалов и самих строительных работ.

## Производство комплектующих и импортозамещение

«Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ) опубликовало информацию по производству комплектующих, необходимых для развития железнодорожной инфраструктуры. По их данным, за **январь-июль 2022 года** было **выпущено 592,2 тысячи тонн** железнодорожных рельс, что на **63,8%** больше, чем за аналогичный период 2021 года, 17,7 тысяч единиц стрелочной продукции (динамика составила +1%), 43,2 тысячи тонн металлических элементов рельсовых скреплений (на 7,2% меньше, чем в январе-июле 2021) и 18,9 миллионов прокладок рельсовых скреплений (на 8% меньше).

Интересно, что весной этого года две железные дороги РЖД — Горьковская и Западно-Сибирская — получили опытную партию «зеленых» рельсов, произведенных холдингом «ЕВРАЗ», общим объемом в 5 тысяч тонн. При создании такой продукции использовались металллом и возобновляемые источники энергии: выброс CO2 в 4 раза меньше. После установки «зеленых» рельсов планируется на протяжении нескольких лет сравнивать их характеристики при эксплуатации с характеристиками рельсов, изготовленных традиционным способом.



Рис. 4. Доля отечественной продукции в железнодорожном машиностроении и доля импорта, %



Источник: Вести, РЖД



В **2022 году** доля отечественной продукции в железнодорожном машиностроении составляет около **92%**, то есть на импорт приходится только **8%**. И согласно заявлениям представителей отрасли, в ближайшие два года (к 2024 году) возможно полностью перейти на российское производство. На данный момент идет поиск альтернативных локомотивов и деталей для них. Аналогами локомотивов с высокой долей импортных деталей могут стать локомотивы 2ЭС9, 2ТЭ35А, 3ТЭ28.

Согласно словам начальника технической службы Дирекции тяги ОАО «РЖД» Дмитрия Хомченко, импортозамещение проводят с компаниями «Трансмашхолдинг» и «Синара – Транспортные машины», а также с организациями, специализирующимися на ремонте и обслуживании локомотивов. В мае текущего года было подсчитано, что ТМХ имеет около 1 тысячи позиций, по которым нужно найти отечественный аналог. При этом к 15% из них аналог найден и утвержден, к 55% — найден, но продумывается логистика, а к 30% — ищется. У СТМ позиций, требуемых импортозамещения, в пять раз меньше — 200 позиций. Но только для 20% пока найдена отечественная альтернатива. В сервисных компаниях нашли замену по 1400 позициям, что составляет 70% (из 2 тысяч).

Ожидается, что текущем году РЖД получит порядка 500 локомотивов, то есть инвестпрограмма по обновлению локомотивного парка существенно не изменится (в 2021 году монополии было поставлено 535 локомотивов). Осенью достаточно остро может встать проблема с дефицитом железнодорожных контейнеров, который скажется и на объеме поставок. Так, иностранная компания Maersk покинула российский рынок и объявила о намерении эвакуировать 50 тысяч контейнеров. Чтобы не допустить сокращения уровня перевозок грузов в России стране необходимо порядка **700 тысяч контейнеров** (на данный момент, **40%** из них **европейского** производства, а **31%** — **китайского**). В ближайшее время из России также исчезнет 80% линейных контейнеров. В июле дефицит контейнеров уже составил 100-200 тысяч TEU, как сообщает «Трансконтейнер». Собственных мощностей в России не достаточно: за год производится только 6 тысяч контейнеров. И их выкупают сразу же. В краткосрочной перспективе России нужно будет нарастить объемы закупок контейнеров у Китая.



## Строительство дорог на Восток

По данным «Ведомостей» (со ссылкой на документы Минтранса РФ), до конца текущего десятилетия Россия может выделить около 31 млрд долларов на развитие железнодорожной инфраструктуры не только в самой России, но и в соседних странах: КНР, Казахстане и Монголии.

Предположительно на эти деньги может быть реализовано семь крупных проектов. В частности, могут появиться три новых погранпункта на границе России, а общая протяженность новых железных дорог на территории России может составить 369 км, на территории Китая, Монголии, Казахстана — 3000 км.

## Пограничные переходы:

- **Погранпункт Джалинда – Мохэ (Китай).** Располагается в Амурской области, работал с 1993 года до начала 2000-х: закрылся из-за невысокого грузопотока. Если функционирование этого перехода будет возобновлено, то удастся уменьшить расстояние транспортировки грузов между Россией и КНР на 1000 км, что может существенно сократить сроки перевозок.
- **Второй ж/д-переход между Россией и Китаем может появиться у села Староцурхайтуй в Забайкальском крае.** Заинтересованность как со стороны России, так и со стороны КНР в строительстве дополнительного пункта существует более 10 лет. На данный момент в той области работает автомобильный переход, но его мощностей не хватает: за сутки, в среднем, границу пересекают только 23 машины.
- **Пограничный переход Соловьевск – Эрэнцав (Монголия) в Забайкалье.** Пункт существует, но почти не используется: нет соединения ни с Китаем, ни с основной магистралью. Поэтому переход требуется модернизировать. В частности, планируется продлить линию Соловьевск – Баян-Тумэн до границы с Китаем.



## Железнодорожные пути:

- **Международный транспортный коридор Россия – Монголия – Китай.** Это самый крупный проект, которые планируется реализовать. На территории России дорога будет проходить через Элегест – Кызыл – Курагино (Элегест — крупное месторождение коксующегося угля в Республике Тыва) и далее выходить к границе с Монголией, по железнодорожным путям которой груз будет идти в Китай. Договор о строительстве пути от Элегеста до Курагино (протяженностью 400 км) был подписан РЖД с Тувинской энергетической промышленной корпорацией, которая и должна была заниматься реализацией проекта, еще в апреле 2019 года. Но весной 2021 года проект приостановили на пять лет. Весной же нынешнего года сообщалось о том, что власти Тувы, Хакасии и Краснодарского края готовят обращение с целью возобновить работу по реализации проекта, но, например, летом на Петербургском международном экономическом форуме глава Тувы представил проект дороги, но уже без участка до Элегестского месторождения угля. Согласно данным «РЖД-Инвест», финансовые затраты на строительство МКТ из России до Китая составят около 1 триллиона рублей, а также, что дорога может выдержать нагрузку до 73 миллионов тонн ежегодно. В связи с чем нагрузка на Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали уменьшится на 20%.
- **Железнодорожный путь по территории Монголии до границы с Китаем,** строительство которого началось в марте текущего года, пройдет от станции Зуунбаян, которая является частью Улан-Баторской железной дороги, до погранпункта Ханги – Мандал (монголо-китайский переход). Общая протяженность этого пути составит 226 километров. Согласно расчетам, на 318 км (с 1722 до 1404 км) сократится расстояние, требуемое на транспортировку от Ероо (станция в Монголии, на которой проходит погрузка на Россию) до Баотоу (китайская станция).
- **Железнодорожный путь Лесозаводск – Хулинь в Приморском крае.** История проекта дороги между Россией и Китаем начинается с 2005 года: путь планировалось строить одновременно с двух сторон до моста через Уссури. Несмотря на то, что протяженность дороги составляет 56 км, до сих пор реализовать проект не удалось.
- **Транзитная ветка между Казахстаном и КНР. Линия Аягоз – Бахты,** протяженность которой составляет 270 км, должна будет соединить Россию, Казахстан и Северо-Восток Китая. Опять-таки обсуждение проекта идет не первый год, но именно сейчас в связи с осложнением геополитической ситуации и переориентацией на Восток может начаться строительство пути.



Рис. 5. Перспективные железнодорожные проекты на востоке России и в Казахстане и Монголии

Источник: «Ведомости»

Несмотря на ускоренную переориентацию на Восток, очевидно, что на создание новых путей и пропускных пунктов потребуется время. По оценке управляющего директора рейтинговой службы НРА Сергея Гришунина, на возведение погранпереходов может потребоваться около двух лет, а на продление новых железнодорожных путей — до семи лет (от пяти до семи лет на отрезок

пути Кзыл – Курагино и 3-7 лет на железные дороги на территории Монголии). Реализация задуманных проектов поспособствует увеличению объема поставок в Китай и частично снизит нагрузку на БАМ и Транссибирскую магистраль. В ближайшие четыре года в восточном направлении будет наблюдаться дефицит пропускной способности.

# Свяжитесь с нами

## По вопросам проведения аналитических исследований



### АЛЕКСАНДРА ШНИПОВА

Заместитель руководителя практики  
Управленческого консалтинга

☎ +7 (495) 740-16-01

✉ [contact@delprof.ru](mailto:contact@delprof.ru)

🌐 [www.delprof.ru](http://www.delprof.ru)

## По вопросам подготовки экспертных комментариев и статей



### АЛЕКСАНДРА ПАШКЕВИЧ

Ведущий маркетолог  
Департамента маркетинга и PR

☎ +7 (495) 740-16-01 (доб. 1048)

✉ [pashkevich@delprof.ru](mailto:pashkevich@delprof.ru)

🌐 [www.delprof.ru](http://www.delprof.ru)

Представленные в документе мнения учитывают ситуацию на дату публикации материала и могут быть неактуальными на момент прочтения. Документ носит исключительно ознакомительный характер и не может служить основанием для вынесения профессионального суждения. Группа «ДЕЛОВОЙ ПРОФИЛЬ» не несет ответственности за действия, совершенные на основе изложенной в документе информации. По всем конкретным вопросам следует обращаться к специалисту по соответствующему направлению.

