

Инвестиционная деятельность

Подходы к формированию инвестиционной программы

При формировании инвестиционной программы применяются следующие основные критерии:

- обеспечение устойчивости перевозочного процесса;
- включение в инвестиционную программу максимально эффективных проектов с точки зрения коммерческой и бюджетной эффективности;
- минимизация нагрузки на федеральный бюджет в части финансирования инвестиционных проектов.

По всем инвестиционным проектам рассчитаны показатели коммерческой и бюджетной эффективности проектов.

Проведено ранжирование проектов по методике «выгоды/затраты» (анализ cost/benefit).

Оценка показателей коммерческой эффективности проектов выполняется на основе расчета чистого денежного потока от инвестиционной и операционной деятельности. Показатели коммерческой эффективности учитывают финансовые последствия для участника, реализующего инвестиционный проект, в предположении, что он производит необходимые для реализации проекта затраты и пользуется всеми его результатами.

В ОАО «РЖД» сформированы единые методические рекомендации по оценке эффективности реализации инвестиционных проектов¹. Сбалансированными критериями эффективности инвестиционных проектов могут считаться срок окупаемости не выше 20 лет и IRR не ниже 10%.

Расчет бюджетной эффективности проектов осуществляется на основе сопоставления притоков денежных средств (налоговых платежей, таможенных и страховых сборов), возникающих в результате развития железнодорожной инфраструктуры, с объемом инвестиционных затрат, финансируемых за счет средств государственной поддержки.



¹ В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 года № 2991-р.

Ключевые результаты инвестиционной деятельности в 2019 году

С учетом корректировки, утвержденной на заседании совета директоров ОАО «РЖД», объем инвестиционной программы Компании на 2019 год составил 688,7 млрд руб.²

Затраты, понесенные в 2019 году в рамках исполнения инвестиционной программы ОАО «РЖД», составили 674,1 млрд руб., в том числе:

- за счет собственных средств ОАО «РЖД» – 590,5 млрд руб.;
- за счет средств государственной поддержки – 83,6 млрд руб.

Кроме того, инвестиционные затраты за счет привлеченных средств сторонних инвесторов, составили 2,1 млрд руб.

ПРОЕКТЫ, ВКЛЮЧЕННЫЕ В КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕРИОД ДО 2024 ГОДА³

Инвестиционные затраты за 2019 год

164,5
млрд руб.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (Восточный полигон)

Инвестиционные затраты за 2019 год – 35,0 млрд руб., в том числе за счет средств Фонда национального благосостояния – 16,9 млрд руб.

Цель проекта – развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры для увеличения провозной способности в 2020 году в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего

Востока на 55–66,8 млн т дополнительно к уровню 2012 года. Это позволит вывозить в 2020 году с основных месторождений полигона 113,2–124,9 млн т каменного угля и различных руд.

Из наиболее значимых реализованных мероприятий 2019 года можно отметить ввод в эксплуатацию пяти железнодорожных мостов (в том числе мостового перехода через р. Зею) и Владивостокского тоннеля. Кроме того, по итогам 2019 года достигнут целевой показатель: объем вывоза грузов с основных месторождений Восточного полигона составил 115,8 млн т.

Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна

Инвестиционные затраты за 2019 год – 14,3 млрд руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 6,2 млрд руб.

В 2019 году открыто движение на обходе Краснодарского узла и обеспечен ввод в эксплуатацию новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии Козырьки – Гречаная протяженностью 128,8 км со строительством ст. Кирпили и насосной станции пожаротушения на ст. Кутейниково.

² Заседание совета директоров ОАО «РЖД» 25 октября 2019 года (протокол № 5).

³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р.



Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна по итогам 2019 года составила 93 млн т (+10,7 % к 2018 году). Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в указанном направлении составил 83,5 млн т (-0,6 % к уровню 2018 года), что обусловлено снижением экспорта зерновых культур и черных металлов.

Развитие Центрального транспортного узла

Инвестиционные затраты за 2019 год – 87,6 млрд руб. в том числе за счет средств федерального бюджета – 12,6 млрд руб., за счет средств г. Москвы – 44,6 млрд руб.

Цель проекта – увеличение пассажиропотока в пригородном железнодорожном сообщении Центрального транспортного узла до 850 млн пассажиров в год к 2024 году.

По итогам 2019 года в рамках реализации проекта осуществлено:

- открытие ст. Карачарово (пересадка с Горьковского направления до МЦК сократилась на 500 м);
- открытие нового остановочного пункта «Инновационный центр» на Смоленском направлении, обеспечивающего транспортную доступность для резидентов технопарка «Сколково»;
- открытие второго выхода на ст. МЦК «Стрешнево», где обеспечена пересадка в сухом контуре на ранее перенесенный остановочный пункт «Ленинградская»;
- завершение работ по строительству четвертого главного пути на участке Карачарово – Железнодорожная;
- открытие остановочного пункта «Северянин», реконструированного в рамках проекта интеграции Ярославского направления, что стало

завершающим мероприятием по интеграции радиальных направлений и МЦК;

- запуск первоочередных диаметральных маршрутов МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-2 Нахабино – Подольск;
- переход на четырехминутный интервал движения поездов на МЦК в час пик;
- завершение основных работ по строительству пятого главного пути от ст. Москва-Пассажирская-Ярославская до ст. Мытищи и запуск движения дополнительных электропоездов.

Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна

Инвестиционные затраты за 2019 год – 13,5 млрд руб.

Цель проекта – обеспечение пропускной способности прогнозируемых объемов грузовых перевозок в размере 146,6 млн т в 2020 году и 192 млн т к 2025 году. Мероприятия в рамках проекта:

- строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово;
- комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская;
- усиление пропускной способности направлений Волховстрой – Мурманск и Дмитров – Сонково – Мга.

По итогам реализации проекта к концу 2019 года Компания достигла целевого показателя 2020 года и перевезла 152,5 млн т грузов против запланированных 138 млн т (+10,5 % к плану).

Первый этап высокоскоростной магистрали Москва – Казань

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,1 млрд руб.

Строительство первого этапа ВСМ Москва – Казань (ВСМ Железнодорожный – Гороховец) с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода – пилотный проект высокоскоростного сообщения в России. Магистраль должна стать первым участком нового транзитного коридора «Евразия». В среднесрочной перспективе предполагается ее продление до Казани и Екатеринбурга, а в более отдаленной – до Пекина на востоке и Берлина на западе.

Усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропускной способности дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию железнодорожного Северного широтного хода

Инвестиционные затраты за 2019 год – 1,5 млрд руб.

Цель проекта – создание железнодорожного широтного направления, соединяющего Северную и Свердловскую железные дороги, как элемента единой Арктической транспортной системы и инфраструктуры.

Реализация проекта должна привести к сокращению протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей и способствовать развитию Арктической зоны Российской Федерации.

Строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский – Курдюм

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,8 млрд руб.

Основной целью реализации данного инвестиционного проекта является развитие железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности на подходах к Саратовскому узлу и обеспечения дополнительного к уровню 2015 года объема грузов в размере не менее 49,2 млн т в увязке с параметрами реализации проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна».

Электрификация участка Ртищево – Кочетовка

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,5 млрд руб.

Цель проекта – сокращение эксплуатационных затрат за счет снижения расходов на топливно-энергетические ресурсы, сокращения времени следования грузовых поездов и ускорения срока доставки грузов, увеличения провозной способности участка Ртищево – Кочетовка с учетом планируемого увеличения объема грузовых поездов, а также сокращение эксплуатационных расходов на техническое обслуживание, ремонт локомотивов, содержание локомотивных бригад и расходов по простоям поездов на станциях при смене тяги. В 2019 году осуществлялась разработка проектной документации.

Восстановление железнодорожного участка Морозовская – Волгодонская Северо-Кавказской железной дороги

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,7 млрд руб.

В 2019 году завершена реконструкция участка Морозовская – Цимлянская. Участок оборудован устройствами

автоматической блокировки и электроснабжения, восстановлены приемо-отправочные пути на ст. Кумшалек, Кутейниковская и Черкасская. По итогам проделанной работы в 2019 году пропускная способность участка Морозовская – Цимлянская увеличена до 25 пар поездов в сутки, что позволяет переключить часть транзитного грузового потока с основного пассажирского направления Лихая – Ростов на направление Лихая – Морозовская – Куберле – Тихорецкая.

Развитие направления Пермь – Соликамск

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,5 млрд руб.

Цель проекта – обеспечение вывоза перспективных объемов грузов из Березниковско-Соликамского промышленного узла за счет организации на направлении Соликамск – Пермь-Сортировочная движения грузовых поездов массой 6 тыс. т и условной длиной 71 вагон.

Развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,3 млрд руб.

Целью реализации проекта являются: вынос железнодорожного движения с участка Пермь II – Левшино, обеспечение безопасной эксплуатации гидротехнических сооружений и защиты населения и территории от чрезвычайных ситуаций, обеспечение перспективных грузоперевозок Березниковско-Соликамского узла.

По итогам реализации 2019 года совместно с администрацией Пермского края выбран окончательный вариант прохождения трассы со строительством железнодорожного мостового перехода через реку Каму, предусматривающий примыкание железнодорожного пути на перегонах Блочная – Кабельная и Балмошная – Левшино.

Технико-экономическое обоснование проекта по электрификации направления Ожерелье – Узловая – Елец в непосредственной увязке с проектом электрификации направления Ртищево – Кочетовка

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,5 млрд руб.

Основные цели проекта: переключение пассажирских поездов с Казанского направления на Павелецкое направление Московской железной дороги, увеличение пропускной способности на участке Узловая – Елец до 65 пар поездов к 2030 году и использование локомотивов двойного питания ЭП20 на участке Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск – Адлер.

Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (второй этап)

Инвестиционные затраты за 2019 год – 4,6 млрд руб.

В 2019 году Компания продолжала проектирование объектов. Актуализирована грузовая база Восточного полигона с определением точек зарождения и погашения грузопотоков, по результатам которой уточнен набор мероприятий проекта.

Увеличение пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет

Инвестиционные затраты за 2019 год – 1,5 млрд руб.

Цель проекта – обеспечение перевозок дополнительного объема угольной продукции с месторождений Кузбасского региона, а также вывоза грузов с железнодорожной линии Кызыл – Курагино после ввода ее в эксплуатацию. В 2019 году продолжалась разработка проектной документации.

Основные технические решения и технико-экономическая оценка эффективности реализации проекта строительства железнодорожной линии Селихин – Ныш с организацией перехода через пролив Невельского с учетом строительства нового порта на о. Сахалин

Инвестиционные затраты за 2019 год – 2,1 млрд руб.

Целью реализации проекта является обеспечение устойчивой транспортной доступности о. Сахалин, развитие железнодорожного транспорта на территории о. Сахалин. Создание постоянного мостового перехода позволит развивать портовые мощности на острове.

Увеличение пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,8 млрд руб.

Цель проекта – увеличение транзитного контейнеропотока в 2024 году в четыре раза к 2018 году. В 2019 году велась разработка проектной документации.

ПРОЧИЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Инвестиционные затраты за 2019 год

7,0
млрд руб.

Создание высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва¹

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,3 млрд руб.

Цель проекта – разработка проектной документации для последующего строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва, составной части высокоскоростной магистрали, соединяющей города федерального значения Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. В 2019 году актуализированы обоснование инвестиций, разработанное в 2009 году, финансовая и организационно-правовая модели проекта, проведены проработка и обследование вариантов.

Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги

Инвестиционные затраты за 2019 год – 4,6 млрд руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 3,3 млрд руб.

Цель проекта – освоение в 2020 году перспективного грузопотока на участке Междуреченск – Тайшет для обеспечения возрастающих перевозок грузов из Кузбасского региона в направлении портов Дальнего Востока.

В 2019 году введены в эксплуатацию вторые пути на перегонах Ирба – Красный Кордон, Журавлево – Разъезд 557 км (первый этап), Джебь – Щетинкино, разъезд на перегоне Агул – Коростелево. Завершение основных работ по проекту предусмотрено в 2020 году.

Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка – Миллерово)

Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,6 млрд руб.

В 2019 году в рамках реализации проекта осуществлялись работы по оборудованию участка Журавка – Боченково устройствами диспетчерской централизации в г. Воронеже и Ростове-на-Дону, дооснащению существующих систем

микропроцессорной централизации управления стрелочными переводами на станциях участка комплексными средствами защиты информации и киберзащищенности, строительству дежурных постов контактной сети (с подъездными путями) на ст. Зайцевка и Кутейниково, строительству модулей обогрева для работников сигнализации, централизации и блокировки на ст. Зайцевка и Сергеевка, устройству снегозащитных сооружений и лесонасаждений, путевому развитию приемо-отправочных путей ст. Сохрановка, Кутейниково и Колодези.

Развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево

Инвестиционные затраты за 2019 год – 1,5 млрд руб.

Цель проекта – обеспечение вывоза прогнозируемого уровня углеводородного сырья из Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов за счет поэтапного увеличения пропускной и провозной способностей участка Тобольск – Сургут до 66 пар поездов в сутки.

В 2019 году введено в эксплуатацию 25,1 км вторых путей на участках Тангинский – Островной – Обский, Тобольск – Сургут, Косулино – Баженово и в рамках реконструкции ст. Сургут. Строительство второго главного пути на всем участке Тобольск – Сургут (293,89 км) завершено. В соответствии с утвержденной проектной документацией пропускная способность участка составила 66 пар поездов в сутки.

¹. В целях исполнения поручения Президента Российской Федерации В. В. Путина от 10 апреля 2019 года № Пр-623.



ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Инвестиционные затраты за 2019 год

139
млрд руб.

В составе данного блока инвестиционных проектов осуществляются работы по обновлению основных фондов производственных хозяйств, в том числе отработавших нормативный срок эксплуатации, а также в целях приведения железнодорожной инфраструктуры к нормативным требованиям. Это мероприятия по реконструкции путевой инфраструктуры, техническому перевооружению контактной сети и обновлению устройств автоматики и телемеханики на перегонах и станциях, по обновлению оборудования и устройств электроснабжения, устройств связи, локомотивного и вагонного хозяйств, основных фондов технологического и коммунального назначения.

Также реализуются мероприятия в целях обеспечения транспортной безопасности, антитеррористической защищенности объектов железнодорожной, предупреждения травматизма граждан на объектах инфраструктуры, по повышению безопасности движения поездов, программа корпоративной информатизации.

СНЯТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Инвестиционные затраты за 2019 год

167,3
млрд руб.

В рамках данного направления инвестиционной программы ОАО «РЖД» осуществляется реализация таких инвестиционных проектов, как строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций, развитие сортировочных станций, строительство и реконструкция искусственных сооружений, обновление железнодорожного пути, модернизация железнодорожной инфраструктуры о. Сахалин, развитие участка Тобольск – Сургут – Коротчаево.

Обновление железнодорожного пути

Инвестиционные затраты за 2019 год – 138,8 млрд руб.

В 2019 году в рамках данного проекта реконструировано 5,98 тыс. км железнодорожного пути. Это позволило:

- снизить протяженность участков пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем на 0,9 тыс. км пути;
- повысить скорость пассажирских поездов на протяжении 1,09 тыс. км пути;
- повысить скорость грузовых поездов на протяжении 1,11 тыс. км пути;

- сократить протяженность постоянно действующих ограничений скорости на протяжении 1,3 тыс. км пути;
- увеличить протяженность бесстыкового пути на 1,6 тыс. км.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры о. Сахалин

Инвестиционные затраты за 2019 год – 7,6 млрд руб.

Цель проекта – повышение эффективности работы железной дороги и транспортного обслуживания о. Сахалин с обеспечением перевозок прогнозируемого грузооборота. В 2019 году выполнена перешивка с колеи 1067 мм на колею 1520 мм на протяжении 114 км пути.

Строительство вторых путей, удлинение станционных путей, железнодорожных узлов и пограничных станций, совершенствование и развитие сортировочных станций

Инвестиционные затраты за 2019 год – 7,8 млрд руб.

В 2019 году завершены работы по развитию ст. Усть-Пера на Забайкальской железной дороге. На Приволжской железной дороге завершены работы по реконструкции железнодорожных путей и сетей сигнализации, централизации и блокировки выставочного парка ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» с реконструкцией инфраструктуры общего пользования ст. Татьяна.



Также завершены работы по строительству двух и удлинению одного железнодорожных путей в Восточном парке ст. Балезино на Горьковской железной дороге.

ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ

Инвестиционные
затраты за 2019 год

10,1
млрд руб.

В рамках данного раздела осуществляется реализация проектов в целях обновления пригородного и дальнего пассажирских хозяйств.

В 2019 году завершена реконструкция пригородных вокзалов Придача и Сбега, подготовлена пригородная пассажирская инфраструктура к XXIX Всемирной зимней универсиаде в г. Красноярске. Завершены работы по строительству пассажирской инфраструктуры на ст. Кутейниково.

Также завершены реконструкция вокзального комплекса в г. Волгограде, модернизация вокзала в г. Екатеринбурге, строительство пассажирского павильона вокзального комплекса Абакан, реконструкция вокзального комплекса в г. Улан-Удэ.

ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Инвестиционные
затраты за 2019 год

141
млрд руб.

Проект нацелен на уменьшение уровня износа техники, повышение производительности и безопасности работы подвижного состава.

В 2019 году закуплено 738 локомотивов:

- 461 локомотив (357 электровозов и 104 тепловоза) для работы в грузовом движении, в том числе для вождения тяжеловесных поездов;
- 223 маневровых тепловоза для вывозной, горочной и маневровой работы;
- 54 пассажирских локомотива (35 электровозов и 19 тепловозов).

Также в 2019 году закуплено 357 вагонов моторвагонного подвижного состава:

- 199 вагонов «Ласточка»;
- 80 вагонов электропоездов;
- 16 вагонов рельсовых автобусов;
- 62 вагона локомотивной тяги.

ПРОЧИЕ ПРОЕКТЫ

Инвестиционные
затраты за 2019 год

45,1
млрд руб.

В данный раздел инвестиционной программы ОАО «РЖД» включены проекты по внедрению ресурсосберегающих технологий, развитию социальной сферы, средства на организацию мероприятий по созданию дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», на выполнение мероприятий НИОКР.

Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте

Инвестиционные затраты за 2019 год составили 2,8 млрд руб.

Цели проекта – сокращение эксплуатационных расходов Компании, повышение производственно-экономической эффективности, обновление основных фондов, повышение безопасности труда, выполнение требований законодательства в части повышения энергоэффективности производственной деятельности.

ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ

Согласно поручению Президента Российской Федерации В. В. Путина от 10 апреля 2019 года № Пр-623, ОАО «РЖД» в 2020 году приступает к проектированию и выполнению изыскательских работ для строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва.

Проект ВСМ Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород состоит из двух частей.

1. ВСМ Москва – Нижний Новгород:

- 301 км – строительство нового пути между ст. Железнодорожная – ст. Гороховец ВСМ;
- 20 км – строительство нового пути (соединительная ветка ст. Гороховец ВСМ – ст. Гороховец Горьк.);

- 100 км – модернизация существующей инфраструктуры;
- общая протяженность составляет 421 км;
- время следования составит 2 ч 5 мин (без остановок).

2. ВСМ Санкт-Петербург – Москва:

- 684 км пути;
- время следования составит 2 ч 15 мин (без остановок).

Проект отвечает интересам государства, общественным и бизнес-интересам, создает новую платформу для долгосрочного экономического роста. Более 90 % материалов и оборудования для создания магистрали будет производиться в Российской Федерации, включая разрабатываемый высокоскоростной подвижной состав для скоростей движения до 400 км/ч. Реализация проекта обеспечит объединение агломераций, в которых проживает более 30 млн человек. Будет создано более 370 тыс. рабочих мест, в том числе для более 48 тыс. человек, занятых в строительстве ВСМ.

Кроме указанного первоочередного проекта, приоритетными являются следующие линии, составляющие потенциальный высокоскоростной грузо-пассажирский железнодорожный коридор «Евразия»:

- Казань – Екатеринбург;
- Екатеринбург – Челябинск;
- Москва – Красное.

Карта ВСМ Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород

- Строительство нового пути ВСМ
- - - Модернизация существующей инфраструктуры
- Перспективное строительство ВСМ

