

Инвестиционная деятельность

В отчетном году советом директоров ОАО «РЖД» была утверждена инвестиционная программа на 2017 год.

Основные направления инвестиционной программы включают в себя следующие разделы:

- проекты, связанные с выполнением поручений Президента и Правительства Российской Федерации;
- проекты развития железнодорожной инфраструктуры;
- обеспечение безопасности и технологической устойчивости производственного процесса;
- снятие инфраструктурных ограничений железнодорожной сети;
- обновление подвижного состава;
- проекты, направленные на повышение транспортной доступности для населения страны;
- прочие направления, в том числе развитие ресурсосберегающих технологий, НИОКР и социальное развитие.

Планирование инвестиционной программы осуществляется в несколько этапов:

1. Формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог с использованием межотраслевого баланса и определение общих направлений развития железнодорожного транспорта.

Межрегиональный межотраслевой баланс грузовых перевозок является главным инструментом при определении перспективной грузовой базы и основных направлений движения грузов. Главный принцип его построения заключается в переходе от макроэкономических прогнозов Минэкономразвития России к прогнозам межрегиональных транспортных потоков с учетом программ и стратегий развития отраслей, объектов административно-территориального деления России, а также заявок отдельных предприятий. Важным моментом при построении прогноза является учет планов по развитию смежных видов транспорта, например, морских портов.

Перспективная грузовая база железнодорожного транспорта является основой для определения и обоснования необходимых мероприятий по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта. Она была положена в основу Генеральной схемы развития сети железных дорог на период до 2020 и 2025 годов. Генеральная схема направлена на выявление и преодоление ряда системных ограничений, так называемых «узких мест», возникающих в сфере железнодорожного транспорта и являющихся критическими для дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры. На основе долгосрочных планов развития железнодорожной инфраструктуры, положенных в Генеральную схему, а также темпов роста грузовой базы Компания определяет среднесрочные приоритеты реализации инвестиционных проектов развития и обновления.

2. Определение источников финансирования инвестиционной программы в рамках формирования финансового плана Компании.

В ОАО «РЖД» проведена классификация всего пакета инвестиционных проектов по критерию окупаемости и коммерческой эффективности по трем категориям.

В первую категорию попадают проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10–15 лет и которые Компания готова профинансировать за счет собственного денежного потока, а также заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки.

Во вторую категорию входят проекты, срок окупаемости которых составляет 15–30 лет. Данные проекты не могут быть профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют заемные средства такой срочности. В настоящее время инвестиционные проекты, попадающие в данную категорию, финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

Третью категорию образуют полностью некупаемые для Компании инвестиционные проекты, которые возможно профинансировать только за счет бюджетных источников. В данную категорию попадают в том числе следующие проекты:

- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей;
- развитие и обновление инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна;
- развитие Московского транспортного узла;
- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань;
- усиление железнодорожной инфраструктуры в рамках проекта по созданию Северного железнодорожного широтного хода.

3. Приоритизация в рамках рассмотрения инвестиционных проектов на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам и Инвестиционного комитета, исходя из имеющихся источников финансирования.

После определения направлений развития железнодорожного транспорта на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам ОАО «РЖД» (далее – Экспертный совет) и Инвестиционного комитета ОАО «РЖД» (далее – Инвестиционный комитет) оптимизируются параметры инвестиционных проектов.

Основной задачей Экспертного совета является глубокая технологическая проработка проектов до момента их рассмотрения на Инвестиционном комитете. Совет проводит экспертизу технических и производственных решений и отбор наиболее технологически эффективных и обоснованных вариантов.

На основании решений по приоритетности инвестиционных проектов, принятых на заседании Инвестиционного комитета Компании, формируется трехлетняя инвестици-

онная программа, которая впоследствии рассматривается советом директоров ОАО «РЖД» и Правительством Российской Федерации.

Ключевые итоги реализации инвестиционной программы в 2017 году

Расходы по инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» в 2017 году составили 479,5 млрд руб., в том числе:

- за счет собственных средств Компании – 375,5 млрд руб.;
- за счет средств государственной поддержки – 87,0 млрд руб.;
- за счет привлеченных средств – 2,1 млрд руб.;
- за счет капитализируемых процентов – 14,9 млрд руб.

Оставшаяся в распоряжении Компании после выплаты дивидендов и обязательных отчислений чистая прибыль за 2016 год в размере 1,0 млрд руб. в 2017 году направлена на реализацию проекта «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» в рамках комплексного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна».

Приоритетной задачей в 2017 году в рамках исполнения инвестиционной программы Компании стала реализация проектов, имеющих общегосударственное значение и связанных с выполнением поручений Президента и Правительства Российской Федерации и привлечением средств государственной поддержки:

- развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона;
- развитие Московского транспортного узла;
- реконструкция участка Междуреченск – Тайшет;
- развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна;
- строительство железнодорожной линии Журавка – Миллерово;
- строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань.

В 2017 году начата реализация комплексного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна».

Также в 2017 году продолжалась реализация проектов по развитию пропускной способности, в том числе по развитию участка Тобольск – Сургут – Коротчаево, реконструкции и строительству искусственных сооружений, строительству вторых путей, развитию сортировочных станций.

Был обеспечен ввод в действие основных фондов в размере 400,5 млрд руб., в том числе:

- 131 км новых и вторых железнодорожных путей;
- 170,1 км станционных путей;
- 50,8 км электрификации;
- 2 553,5 км реконструированных железнодорожных путей;
- приобретено 459 локомотивов;
- приобретено 155 ед. моторвагонного подвижного состава.

С участием средств государственной поддержки в 2017 году осуществлялась реализация следующих проектов:

⊙ Модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба

С целью ликвидации «узких мест» на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока для обеспечения к 2020 году дополнительного объема перевозок грузов до 66,8 млн т в год к уровню 2012 года ОАО «РЖД» с 2013 года реализует комплекс первоочередных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.

В 2017 году на объектах Восточного полигона построено и введено в эксплуатацию:

- два перегона (Сакукан – Салликиит, Монгохто – Ландыши) общей протяженностью 30,9 км;
- 56,7 км станционных путей;
- 158 комплектов стрелочных переводов;
- а также обновлено 23,1 км контактной сети и 819,5 км земляного полотна.

⊙ Комплексная реконструкция участка Междуреченск – Тайшет

Данный проект реализуется в целях освоения к 2020 году перспективного грузопотока, в первую очередь для обеспечения перевозок грузов со строящейся железнодорожной линии Кызыл – Курагино в объеме 15 млн т в год, в том числе вывоза угля с Элегестского каменноугольного месторождения в объеме 12 млн т в год в направлении портов Дальнего Востока.

Проектом предусмотрен полный комплекс мероприятий по увеличению пропускной способности участка:

- строительство 115 км дополнительных главных путей, двух разъездов, новой соединительной линии Авда – Громадская;
- реконструкция 2-го Джебского тоннеля;
- развитие станций;
- усиление устройств электроснабжения на участках Абакан – Курагино, Курагино – Саянская и Уяр – Тайшет.

В 2017 году в рамках реализации проекта построены:

- 8,4 км станционных путей;
- 20 комплексов стрелочных переводов с включением в электрическую централизацию;
- обновлено 18,5 км контактной сети, введен в эксплуатацию пост электрической централизации.

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

Реализация данного проекта осуществляется в целях снятия ограничения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, не позволяющего в рассматриваемой перспективе обеспечить вывоз в полном объеме продукции, производимой предприятиями различных секторов национальной экономики.

В 2017 году на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна введено в эксплуатацию:

- 68,6 км второго главного пути на участках Порошинская – 4 км – 17,6 км, Ремонтная – Гашун – 20,1 км, Юровский – Красная Стрела – Старотитаровка – 30,9 км;
- 309,8 км устройств автоблокировки;
- 23,1 км станционных путей;
- уложено 172 комплекта стрелочных переводов с включением в электрическую централизацию;
- обновлено 131,3 км контактной сети.

○ Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла

Проект осуществляется в целях повышения пропускной и провозной способности объектов железнодорожной инфраструктуры в условиях увеличивающихся размеров пассажирского движения на участках Московского железнодорожного узла. В 2017 году были введены в действие:

- 9,9 км устройств автоблокировки;
- 29,8 км станционных путей;
- 148 комплектов стрелочных переводов ЭЦ;
- 22 км обновленной контактной сети;
- 4,5 км дополнительного главного пути на участке Домодедово (Авиационная) – Аэропорт.

○ Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск

Основной целью проекта по строительству железной дороги на участке Журавка – Миллерово протяженностью 136,9 км в обход территории Украины является повышение безопасности перевозки грузов и пассажиров и обеспечение устойчивого, не зависящего от внешних факторов транспортного сообщения в южном направлении.

Работа осуществляется в рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации от 17 апреля 2015 года № 196 «Об обеспечении строительства двухпутной электрифицированной железной дороги на участке Журавка – Миллерово».

В 2017 году завершено строительство двухпутной электрифицированной железной дороги (137,5 км) на участке Журавка – Миллерово. На основании приказа Росжелдора от 6 декабря 2017 года № 472 линия открыта для постоянной эксплуатации:

- построены 6 новых железнодорожных станций (Зайцевка, Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези);
- реконструированы существующие станции Боченково, Журавка;
- построены 3 тяговые подстанции;
- усилены 2 существующие тяговые подстанции.

○ Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань

Для исполнения поручений руководства страны и в соответствии с сетевым планом-графиком реализации проекта строительства ВСМ Москва – Казань, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 января 2016 года № 5-р, в 2017 году осуществлялось завершение проектных работ и проведение государственной экспертизы проектной документации, а также работы по сопровождению проекта.



[Полностью инвестиционную программу ОАО «РЖД» и отчеты о ее реализации смотрите на сайте Компании: \[http://ir.web.rzd/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35\]\(http://ir.web.rzd/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35\)](http://ir.web.rzd/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35)

СХЕМА ВСМ «ЕВРАЗИЯ»

>2,3

ТЫС. КМ

протяженность
магистральной
по территории
Российской Федерации

>9,5

ТЫС. КМ

общая
протяженность
магистральной



— Проект «Евразия»

— Действующие сети ВСМ
в Европе и Китае

>22,3

трлн руб.

совокупный прирост
ВВП РФ в 2018–2041 годах
(в ценах соответствующих лет)

>20,5

млн чел.

пассажиропоток
по ВСМ к 2030 году

>8,5

млн т

грузопоток
по ВСМ к 2030 году

2–3

суток

время в пути
от Пекина до Берлина

на 4,7

трлн руб.

рост доходов
бюджета Российской
Федерации до 2041 года
(в ценах соответствующих лет)

3,4 %

в год

прогнозируемый
рост грузопотока

ИТОГИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ: ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ

Протяженность
трассы**783** кмПассажирские
перевозки**7** регионов
Российской ФедерацииМинимальное время
в пути с остановками**3,17** чБудет построено на трассе
ВСМ от Москвы до Казани**212** мостов**17** эстакад**124** путепровода

ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ: ПИЛОТНЫЙ УЧАСТОК

**16**вокзальных
комплексов**90 %**(1 400 км)
главных путей построено
по технологии
безбалластного пути**360** км/чэксплуатационная
скорость**400** км/чмаксимальная
скорость**89** кмэкологических
переходов
для миграции
животных**1 480** км

защитных экранов