



Республика
Саха (Якутия)



Магаданская
область



Амурская
область



Железные
дороги Якутии

СЕВЕРО- ВОСТОЧНЫЙ КОРИДОР

Проект создания международного транспортного коридора
на основе погранперехода «Джалинда» с мостом через реку Амур
в районе Мохэ (КНР) и железнодорожной инфраструктуры
Рейново – Сквородино – Нижний Бестях – Магадан

Международный транспортный Северо-Восточный коридор

Международный транспортный Северо-Восточный коридор — это масштабный проект на основе железнодорожной магистрали Нижний Бестях (Якутск) – Сковородино, восстановления неиспользуемой ветки Сковородино – Рейново (Джалинда), возрождения пограничного перехода Джалинда – Мохэ (КНР) с мостом через реку Амур и возможностью дальнейшего развития в направлении Нижний Бестях – Магадан.

СВК связывает по кратчайшему маршруту обширные территории Якутии и Северо-Востока России с Китаем и странами Азии. Обеспечивает новые выходы к Тихому и Северному Ледовитому океанам, что повышает транзитные возможности и геополитическую защищённость России.

Северо-Восточный транспортный коридор решает вопрос транспортного обеспечения Республики Саха (Якутия), а также оказывает положительное влияние на укрепление экономического благополучия Амурской и Магаданской областей.

Прогнозируемые объёмы грузопотоков, согласно заявкам российских и китайских предприятий, по мере поэтапного создания и развития Северо-Восточного транспортного коридора к 2028 году составят до 8 млн тонн дополнительного объёма грузов через международный пункт пропуска «Джалинда», а при продвижении железнодорожной линии в сторону Магадана — более 20 млн тонн в год на 10-й год эксплуатации.



Железнодорожная магистраль Джалинда – Нижний Бестях – Магадан



Создание СВК состоит из двух равноценных по значимости для Акционерной компании «Железные дороги Якутии» проектов:

1. Возобновление работы смешанного автомобильно-водного пограничного перехода Джалинда – Мохэ и железнодорожной инфраструктуры на участке Рейново – Сковородино.

Второй этап реализации предусматривает строительство международного смешанного железнодорожно-автомобильного мостового перехода с железнодорожным пунктом пропуска и развитием железнодорожной инфраструктуры участка Сковородино – Рейново под возрастающие объёмы.

2. Строительство железнодорожной линии Нижний Бестях – Магадан (порт).

Осуществление перевозок по СВК предполагает использование сети железных дорог общего пользования протяжённостью 1307 км:

- 68 км Рейново – Сковородино (ЗабЖД),
- 33 км Сковородино – Бамовская (ЗабЖД),
- 406 км Бамовская – Нерюнгри (ДВЖД),
- 799 км Нерюнгри – Нижний Бестях (ЖДЯ),

с возможностью дальнейшего развития в направлениях:

- Магадан (порт) – 1629 км;
- Камчатка, Хатанга, Дудинка.



Процесс поэтапной реализации проекта международного транспортного перехода Джалинда – Мохэ

Возрастающая перегруженность Восточного полигона ОАО «Российские железные дороги» (БАМ, Транссиб) является существенным сдерживающим фактором развития промышленного потенциала Республики Саха (Якутия).

Запланированное увеличение пропускной способности железнодорожных линий БАМа и Транссиба не обеспечивает перспективное развитие и рост объёмов производства горнодобывающих республиканских компаний.

В 2024 г. потенциал экспорта угольной продукции из Республики Саха (Якутия) превысил 34 млн тонн, в то время как согласованный гарантированный план вывоза по железным дорогам составлял только 26 млн тонн, что значительно сократило возможности экспорта продукции, востребованной на внешних рынках Азиатско-Тихоокеанского региона.

Решением сложившейся ситуации должно стать скорейшее начало реализации первого этапа проекта использования пограничного перехода Джалинда – Мохэ для обеспечения вывоза экспортных грузов Республики Саха (Якутия) без их выхода на Восточный полигон ОАО «РЖД».



Пункты структуры реализуемого проекта

ЗАДАЧА:

Расшивка узких мест транспортной системы за счёт создания нового перспективного логистического направления через СмПП «Джалинда».

ЭФФЕКТ:

- Сокращение нагрузки на существующую сеть железных дорог Восточного полигона южнее станций Тынды, Сковородино;
- Создание предпосылок для организации нового международного мультимодального маршрута в направлении Северного морского пути;
- Снижение инфраструктурных ограничений для развития предприятий по освоению минерально-сырьевой базы Северо-Востока России.

ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ:

I этап.

Возобновление работы в 2027 году по восстановлению смешанного автомобильно-водного пункта пропуска с понтонным мостом и реконструкция железнодорожного участка Сковородино – Рейново.

Предполагаемый объём перевозок грузов до 3 млн тонн.

II этап.

Реконструкция станции Рейново и участка до станции Сковородино, проектирование и строительство совмещённого моста через реку Амур с восстановлением пограничного пункта пропуска.

Предполагаемый объём перевозок грузов до 5,7 млн тонн.



Пограничный переход Джалинда – Мохэ



Начальный этап реализации проекта предполагает организацию круглогодичного движения по наплавной (понтонной) переправе автомобильным транспортом с перевозкой угольной продукции, железорудного сырья в контейнерах типа Open Top, а также сжиженного природного газа в криогенных танк-контейнерах, поступающих железнодорожными маршрутами из Якутии.

ЗАО «Граница» осуществляет реконструкцию пункта пропуска «Джалинда» на государственной границе с КНР, обеспечивает терминальную переработку и перевозку по мультимодальной железнодорожно-автомобильной схеме и далее через реку Амур по круглогодичному понтонному мосту до 5 млн тонн грузов в год.

Со стороны КНР, на правом берегу реки Амур, инфраструктура пограничного пункта пропуска готова к приёму грузов в контейнерах Open Top.

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» заключила договор аренды с ОАО «РЖД» и приступила к восстановлению железнодорожной линии Сквородино – Рейново, предполагаемый объем перевозок грузов из РС(Я) от 2 до 3 млн тонн.



Участок железнодорожной линии Сковородино – Рейново

ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

Финансирование восстановления железнодорожной линии Сковородино – Рейново протяжённостью 68 км включает в себя следующие источники:

- Республика Саха (Якутия) — целевой взнос в уставной капитал Акционерной компании «Железные дороги Якутии»,
- ОАО «Российские железные дороги» — передача железнодорожного участка Сковородино – Рейново в долгосрочную аренду Акционерной компании «Железные дороги Якутии»,
- Акционерная компания «Железные дороги Якутии» — использование собственных средств в рамках инвестиционной программы и средств Республики Саха (Якутия) без применения концессионной схемы.

Не требует федеральных средств.

НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП

Открытие смешанного автомобильно-водного пункта пропуска с понтонным мостом и восстановление железнодорожного участка Сковородино – Рейново в 2025–2027 годах. Перевозки до 3 млн тонн.

УСЛОВИЯ АРЕНДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Акционерная компания «Железные дороги Якутии» восстанавливает участок Сковородино – Рейново, эксплуатирует весь путь следования и содержит железнодорожную линию за счёт эксплуатации и перевозок.



Сравнение маршрутов экспорта угля из Якутии



Текущий статус проекта пограничного перехода Джалинда – Мохэ



- Правительствами Якутии и Амурской области подписан меморандум по реализации проекта.
- Состоялась встреча главы РС(Я) А.С. Николаева и губернатора провинции Хэйлунцзян Лян Хуэйлина, в ходе которой стороны обсудили поэтапную реализацию проекта и подтвердили необходимость скорейшего возобновления работы смешанного пункта пропуска «Джалинда».
- Акционерная компания «Железные дороги Якутии» приступила к выполнению условий договора аренды недвижимого имущества, подписанного с ОАО «РЖД», на участке железнодорожной линии Сковородино – Рейново, завершает выполнение проектных работ и приступила к реконструкции железнодорожной линии Сковородино – Рейново.
- Правительством Амурской области создана рабочая группа с участием Акционерной компании «Железные дороги Якутии» для проведения мероприятий по согласованию технологии передач поездов и параметров железнодорожного мостового перехода с КНР.



Железная дорога Нижний Бестях– Магадан



Железнодорожная магистраль значительно повысит транспортную доступность и экономические возможности Республики Саха (Якутия) и Магаданской области, связав регионы круглогодичным транспортным сообщением между собой и с другими территориями страны.

Продолжение укладки железной дороги в сторону Магадана позволит преодолеть сезонные ограничения северного завоза, активизирует освоение месторождений полезных ископаемых в северо-восточной части Российской Федерации и будет способствовать развитию минерально-сырьевых и промышленных зон.

Приход железной дороги в морской порт Магадан даст возможность организовать крупный логистический хаб с выходом на Северный морской путь и к странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Железная дорога Нижний Бестях – Магадан окажет огромное содействие в решении вопросов снабжения для обслуживания Трансарктического коридора и поможет повысить доступность портов Тикси и Найба.

В зоне тяготения новой железнодорожной линии более 140 месторождений, залежей и рудопроявлений.

Потенциал грузовой базы — более 20 млн тонн в год на 10-й год эксплуатации.



Трасса железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан



Вариант Железных дорог Якутии трассы железнодорожной линии Нижний Бестях (Якутск) – Магадан

I ЭТАП

Участок Нижний Бестях–Хандыга протяжённостью 375 километров.

С учётом реконструкции федеральной автомобильной дороги Р504 «Колыма» в районе посёлка Хандыга предлагается строительство совмещённого автомобильно-железнодорожного моста через реку Алдан.

Возведение этого сооружения является эффективным вариантом комплексного развития магистральной инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта в Республике Саха (Якутия) и позволяет приступить к реализации первого этапа строительства железнодорожной линии Нижний Бестях (Якутск) – Магадан до станции Хандыга.



Текущий статус проекта железной дороги Нижний Бестях – Магадан



- Проект строительства железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан учтён в государственных федеральных и республиканских программах стратегического развития транспортной инфраструктуры.
- Проект одобрен Советом директоров Акционерной компании «Железные дороги Якутии» и является приоритетным для реализации.

Железная дорога Нижний Бестях (Якутск) – Магадан

Завершены работы по проектированию предполагаемой трассы по 1 этапу проекта железнодорожной линии Нижний Бестях – Магадан на отрезке Нижний Бестях – Хандыга.

Правительствами Республики Саха (Якутия) и Магаданской области с участием Железных дорог Якутии создана совместная рабочая группа по строительству линии Нижний Бестях – Магадан.

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ВЕДЁТСЯ РАБОТА:

- по формированию предварительного технико-экономического обоснования строительства участка железнодорожной магистрали от станции Нижний Бестях до посёлка Хандыга.
- по резервированию земельных участков для реализации строительства новой железнодорожной линии Нижний Бестях (Якутск) – Магадан;
- по подготовке к выполнению этапов проектирования и строительства совмещённого автомобильно-железнодорожного моста через реку Алдан в районе посёлка Хандыга.





скачать буклет



www.rw-y.ru