

ко один — в Нерюнгринском угольном бассейне. С тех пор ситуация если и улучшилась, то не сильно. Большинство крупнейших месторождений, которые могли бы обеспечить БАМу дополнительную загрузку, до сих пор не разрабатываются.

По магистрали перевозится 8–10 млн тонн грузов в год (при проектной мощности в XXX), и при таких небольших объемах магистраль продолжает оставаться нерентабельной, принося ОАО «Российские железные дороги» несколько миллиардов рублей убытков в год. Пассажирские перевозки на БАМе еще менее интенсивны. Сегодня БАМ перевозит около 12 млн человек в год — немногим более 1% пассажирских перевозок по стране. Интенсивность движения пассажирских поездов по магистрали незначительна — одна-две пары поездов в сутки, как в дальнейшем, так и в пригородном сообщении на участке Комсомольск—Северобайкальск, и 9–16 пар на западном участке.

Надежда на то, что ситуация сдвинется с мертвой точки, появилась в последние несколько лет, когда активизировалась работа по освоению месторождений в зоне магистрали. В 2003 году холдинг «Базовый элемент» купил у группы «Евросиб» крупнейшее в России Чинейское месторождение ванадийсодержащих и медно-сульфидных руд с драгоценными металлами. В 2007 году был найден инвестор для освоения Эльгинского месторождения, лицензию на которое вместе с компанией «Якутуголь» купила металлургическая компания «Мечел». В 2008 году прошел конкурс по продаже лицензии на освоение Удокана, владельцем лицензии стал «Металлоинвест», кото-

рый договорился разрабатывать его совместно с госкорпорацией «Ростехнологии». Группа Aricom начала разработку месторождений титаномагнетитовых руд Куранах и Большой Сейим.

Но самым значительным аргументом в пользу дальнейшего развития БАМа стало то, что рост объемов железнодорожных перевозок в стране в 1998–2007 годах позволял предположить, что объем перевозок грузов по Транссибирской магистрали может достичь пределов ее пропускной способности и новые объемы перевозок будет брать на себя уже дублирующая трасса.

Учитывая эти факторы, в 2007 году ОАО РЖД разработало стратегическую программу развития БАМа до 2020 года. Программа, конечно, была рассчитана без учета будущего экономического кризиса. Было просчитано два варианта — пессимистичный, предполагающий рост объема перевозок грузов в порты Ванино и Советская Гавань (до 30 млн тонн в год), и оптимистичный — с расчетом на рост перевозок до 53 млн тонн в год. Грузопотоки в основном планировалось увеличить за счет новых разрабатываемых месторождений в зоне магистрали, но рассчитывали и на новые транзитные грузы.

Президент ОАО РЖД Владимир Якунин не раз говорил, что в идеале в долгосрочной перспективе грузовые перевозки в регионе должны уйти на БАМ, а Трансбм должен специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках. Программа также предусматривала усиленное развитие конечной точки БАМа — Ванино—Совгаваньского транспортного узла со строительством новых тер-

миналов по перевалке угля (СУЭК и «Саха транспортная компания», принадлежащая «Мечелу»), лесных и металлоломных грузов (Evraz Group), глинозема, алюминия и лесных грузов («Базовый элемент») и руды (Гаринское железорудное месторождение, Aricom). Предполагалось, что расти, хотя и не так быстро, будет и пассажирооборот — с нынешних 2,4 млрд пассажирокилометров до 2,8 млрд в 2020 году.

При первом варианте программы на развитие магистрали до 2020 года планировалось потратить 247,3 млрд руб., во втором — 317,2 млрд руб. в ценах 2006 года. За счет этих инвестиций (на первых этапах планировалось, что 70% вложений обеспечит ОАО РЖД, а остальные 30% — инвестфонд) предполагалось удлинить и построить дополнительные приемно-отправительные пути на станциях, восстановить разобранные в 1990-е годы, построить 1 313 км вторых главных путей, модернизировать инфраструктуру магистрали.

В теоретическом долгосрочном плане программа, как и в 1970-е годы, предусматривает продолжение БАМа на север в сторону Магадана, Камчатки и Чукотки. Эти проекты зафиксированы и в стратегическом плане развития российских железных дорог до 2030 года. Строится железнодорожная линия Томмот—Якутск, которая свяжет БАМ с районами Якутии, ранее доступными только с помощью водного транспорта.

Но мировой экономический кризис поставил эти планы под вопрос. Падение перевозок с началом кризиса, по крайней мере в краткосрочной перспективе, сняло вопрос о перегрузке Трансбма.

Почти все проекты по освоению зоны БАМа, как и большинство новых проектов в стране, оказались заморожены.

«Базэл» до сих пор разрабатывает ТЭО Чинейского месторождения, а с учетом долговых проблем компании реализация этого проекта, скорее всего, будет отложена на неопределенный срок. Ближе всего к реализации был Эльгинский проект, но и тут возникли проблемы: в апреле из-за долгов «Мечела» перед подрядчиками было остановлено строительство железнодорожной ветки к месторождению, необходимой для его ввода в строй. Подготовка к освоению Удокана тоже идет неспешно: «Металлоинвест», несмотря на требования Роснедр, до сих пор даже не оплатил выигранную прошлым летом лицензию.

Нефтегазовые месторождения региона тоже не стали источником грузов для БАМа: транспортировку нефти по железнодорожной части трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ОАО РЖД и Минтранс предлагали задействовать в этом проекте БАМ, министр Игорь Левитин рассчитывал, что это покроет хотя бы часть убытков от его содержания) было решено полностью осуществлять по Транссибу.

В институте «Гипротрансэи», разрабатывавшем программу строительства БАМа, констатируют, что реализация проекта будет зависеть от того, как быстро закончится экономический спад и «как быстро сработают инвесторы». Впрочем, в долгосрочной перспективе перевозки по Транссибу все равно будут расти, а месторождения будут осваиваться, уверены в институте. Так что программа развития БАМа пока не пересматривается. ■

