

ЗАПОЛЯРНЫЙ КОСТЫЛЬ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДО НЕФТЕГАЗОКОНДЕНСАТНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ЯМАЛА СТРОИТСЯ ПОЧТИ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА. СРЕДСТВА ЗАТРАЧЕНЫ КОЛОССАЛЬНЫЕ. ФИНИШ БЛИЗОК, ОДНАКО В КОНЦЕ ПУТИ ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЕЕ В ТЕКУЩИХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ НЕВЫГОДНО. МЕЖДУ «ГАЗПРОМОМ» И РЖД ВОЗНИК СПОР, ЧТО ДЕЛАТЬ С УБЫТОЧНЫМ АКТИВОМ.

ЕЛЕНА СОРОКИНА

ДОЛГАЯ ДОРОГА В ТУНДРУ

Прокладка железной дороги от станции Обская в сторону Бованенково стартовала в 1986 году, после того как правительство СССР утвердило комплексную программу освоения Ямала, одним из пунктов которой было строительство дороги. В итоге к лету 1995 года на Ямале было уложено 224 км пути, запущено движение грузовых и пассажирских поездов от станции Обская до промежуточной станции Паюта. На этом строительство дороги прекратилось.

В 2005 году «Газпром» возобновил работы по строительству линии Обская—Бованенково. Генеральным подрядчиком стала компания «Ямалтрансстрой», которая выиграла тендер газовой монополии на реализацию проекта «Новая железнодорожная линия Обская—Бованенково», перед этим, в 2005 году, отремонтировав уже имевшиеся пути.

В 2006 году «Ямалтрансстрой» заключил контракт с ООО «Надымгазпром» («дочка» «Газпрома») на проведение строительно-монтажных работ стоимостью 20 млрд рублей, и с тех пор, вот уже четвертый год, компания эффективно работает и даже ежегодно выплачивает дивиденды своим акционерам и бонусы членам совета директоров.

Между тем эксперты, исследовавшие бизнес-модель «Ямалтрансстрой», считают эту стройку откровенно коррупционной, так как доходы компании напрямую зависят от масштабы списаний убытков, вызванных суровыми погодными условиями и особенностями тундрового слоя.

Фактически эта работа стала семейным подрядом. В советские времена «Ямалтрансстрой», который был отделением Министерства транспортного строительства СССР, возглавлял Владимир Нак. Сейчас он занимает должность председателя совета директоров в компании своего сына Игоря Нака, который после приватизации 1992 года ею руководит. По сути, на протяжении почти 25-летнего периода строительства единственным застройщиком дороги остается компания «Ямалтрансстрой».

В Состав акционеров ОАО «Ямалтрансстрой»: ОАО «Нефтересурсы» — 18%, ОАО «Ямалтрансстрой» — 14%, ОАО «ТИК Ямалтрансстрой» — 35%, ООО КОНА — 11%, 22% — миноритарные акционеры с пакетом менее 5% УК. Во втором квартале 2009 года активы компании составляли 3 млрд рублей, кредиторская задолженность — 6 млрд рублей, дебиторская задолженность — 4,8 млрд рублей («Газпромтранс» должен 984 млн рублей). Выручка — 9 млрд рублей, себестоимость — 8,6 млрд рублей. Средств «Газпрома» с апреля по июнь освоено 2,8 млрд рублей.

ПЕРВЫЙ ПОЕЗД

В июне генподрядчик сдал в постоянную эксплуатацию промежуточный участок дороги Обская—Паюта—Хралов длиной 268 км. Он был передан на баланс «дочки» «Газпрома» ООО «Газпромтранс». К 24 сентября, когда состоялся запуск самого длинного моста за полярным кругом через реку Юрибей (длина 3,9 км), было проложено 472 км железнодорожного полотна из 525 км, предусмотренных на ветке Обская—Бованенково. Оставшийся 53-километровый участок планируется закончить до 1 января 2010 года. 31 декабря из Обской в Бованенково должен пойти первый поезд с грузами.

ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ «ГАЗПРОМ» ПЛАНИРОВАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ДОРОГУ ОБСКАЯ—БОВАНЕНКОВО. «ГАЗПРОМ-ТРАНС» В ПРОШЛОМ ГОДУ ДАЖЕ ПОДПИСАЛ МЕМОРАНДУМ С КАЗАХСТАНСКИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ О НАМЕРЕНИИ ПРИОБРЕСТИ ЛЕТОМ 2010 ГОДА 20 ЛОКОМОТИВОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



24 СЕНТЯБРЯ СОСТОЯЛСЯ ЗАПУСК САМОГО ДЛИННОГО ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ МОСТА (ДЛИНА 3,9 КМ) ЧЕРЕЗ РЕКУ ЮРИБЕЙ. ПРИЧЕМ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД С ГРУЗАМИ ИЗ ОБСКОЙ В БОВАНЕНКОВО ДОЛЖЕН ПОЙТИ 31 ДЕКАБРЯ 2009 ГОДА



Однако на этом строительство дороги не закончится. Железнодорожная линия будет продолжена до станции Карская, которая находится в 47 км от Бованенково. Общая протяженность линии Обская—Карская составит 572 км. Ее планируется закончить к сентябрю 2010 года. Впрочем, и это не последний этап строительства. По планам проектировщиков от станции Карская ветка должна продолжиться до портов Харасавэй и Тамбей (на восточном и западном побережьях Ямала в Карском море).

С 1 января 2010 года, когда «Ямалтрансстрой» сдаст дорогу в эксплуатацию, ее собственником станет «Газпромтранс». И тут возникает вопрос: что будет дальше?

ДАРОМ НЕ НАДО

В сентябре премьер-министр России Владимир Путин во время презентации ямальского проекта для иностранных инвесторов высказал мнение, что дорогу Обская—Бованенково должно выкупить ОАО РЖД, так как для «Газпрома» это непрофильный бизнес. Была названа цена — 130 млрд рублей, во столько она обошлась газовой монополии. Там же, на совещании, глава РЖД Владимир Якунин заявил о неприемлемости сделки для его компании: ямальская дорога РЖД и даром не нужна, а уж тем более за деньги.

По утверждениям специалистов, 130 млрд рублей для 525 км — это слишком дорого. Себестоимость километра ямальской дороги составляет 248 млн рублей (\$8,6 млн), тогда как в мировой практике это \$1–3 млн.

«Балансовая стоимость объекта 130 млрд рублей — это половина инвестиционной программы РЖД, у нас нет таких средств на его приобретение», — говорят в компании.

С другой стороны, «Газпром» не может передать дорогу безвозмездно. Он может передать ее государству, а оно, в свою очередь, внести ее в уставный фонд РЖД. Либо «Газпром» может передать дорогу в уставный фонд третьей компании, например ОАО «Ямальская железнодорожная компания».

Начальник управления транспорта департамента инвестиций и строительства «Газпрома» Виктор Рахманько высказал мнение, что железная дорога Обская—Бованенково будет использоваться для освоения не только Бованенковского, но и других месторождений полуострова — Харасавэйского и Новопортовского. «Потребуется десятки миллионов тонн новых грузов. Кроме того, в связи с предстоящим строительством на Ямале завода по производству сжиженного газа железная дорога нужна для вывоза газового конденсата», — объясняет он. Вести работу там будет не только «Газпром», но и другие мировые энергетические компании.

Действительно, для освоения ресурсов Ямальского региона необходима транспортная инфраструктура. В условиях вечной мерзлоты и отсутствия автомобильных дорог завозить оборудование сложно. Сейчас основной объем грузов на Ямал доставляется морским транспортом во время летней навигации через порт Харасавэй, затем по зимнику до месторождений. Но этого недостаточно. И дорого, и ненадежно. Для скорейшего освоения месторождений подвоз грузов должен быть круглогодичным. Выход один — железная дорога. ■