Российские железные дороги

СЕВЕРНЫЙ «БЕЛКОМУР»

СЕГОДНЯ РЕШАЕТСЯ СУДЬБА ГРОМКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОЕКТА, ПЛАНЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОТОРОГО ВОЗНИКЛИ ЕЩЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ВЕТКА «БЕЛКОМУР» ДОЛЖНА СВЯЗАТЬ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УРАЛ И СЕВЕР ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ, ОБЕСПЕЧИТЬ ПРЕДПРИЯТИЯМ ВЫХОД К АРХАНГЕЛЬСКОМУ МОРСКОМУ ПОРТУ, БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50% СНИЗИТЬ ЗАТРАТЫ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ И СПОСОБСТВОВАТЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ. В ДЕТАЛЯХ ПРОЕКТА РАЗОБРАЛСЯ КОРРЕСПОНДЕНТ BG НИКОЛАЙ КИРИЛЛОВ.

ЦЕНА ПРОВАЛА В 2006 году руководство Пермского края решило реанимировать замороженный в 2002-м проект трассы «Белкомур» (Беломорье—Коми—Урал), включив его в комплексную программу инфраструктурного и промышленного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области. Участвуют в этой программе (которая предполагает в том числе модернизацию старых и строительство новых предприятий): ОАО «Березниковский содовый завод», ОАО «Сильвинит», ОАО «Уралкалий», ОАО «Азот», «Ависма», ООО «Сода-хлорат», ОАО «Соликамскбумпром», ОАО «МБП „Сыктывкарский ЛПК“», ЗАО «Северсталь-Ресурс», ОАО «Ярегаруда». Модернизация промышленности в районах прохождения трассы потребует инвестиций в размере 320 млрд руб., из которых 75 млрд пойдут на строительство дороги.

По мнению руководителя пресс-службы компании «Сильвинит» (одного из крупнейших российских производителей калийных удобрений) Антона Субботина, «Белкомур» необходим всему соликамско-березниковскому промышленному узлу хотя бы потому, что район находится под угрозой полной остановки железнодорожного сообщения с Транссибом по федеральной железнодорожной трассе в Березниках. Произошло это из-за воронки, образовавшейся на руднике ОАО «Уралкалий». «Движение по федеральной дороге остановлено (расстояние от провала до ж/д составляет менее 50 метров) и осуществляется по временному обходному 800-метровому участку. Расстояние от провала до временного обхода составляет около 150 метров, то есть обходной путь построен в зоне вероятного обрушения земной поверхности. „Сильвинит“ выступает за продление „Белкомура“ от Соликамска до станции Яйва, поскольку 53-километровый восточный объезд Березников должен пройти по безопасной с точки зрения рисков обрушения территории»,— объясняет господин Субботин.

Также необходимо учитывать, что Соликамск, один из промышленных центров Пермского края, является железнодорожным тупиком. Без продолжения магистрали и превращения Соликамска в транзитную станцию дальнейшее развитие соликамско-березниковского промышленного узла проблематично. Сейчас региональным предприятиям приходится заниматься этим самостоятельно. «С 1990-х годов „Сильвинит“ взял на себя многие проблемы развития соликамского железнодорожного узла. Сегодня в собственности предприятия находится более 3,5 тыс. вагонов, 4 ж/д станции, более 50 км путей, спецтехника и т. д. В компании принята программа развития собственной транспортной инфраструктуры до 2012 года, которая предусматривает более полумиллиарда рублей инвестиций. Планируется реконструировать собственные станции, ввести дополнительные мощности по отдельным видам ремонтов вагонов. Дело в том, что проектная пропускная способность станции Соликамск II, рассчитанная еще в советские годы, составляет 4,3 млн тонн грузов в год, тогда как в 2006 году только „Сильвинит“ отправил по ж/д свыше 5,2 млн тонн грузов. Строительство „Белкомура“ через Соликамск выгодно местным производствам: оно сделает город мощным логистическим центром Верхнекамья»,— отметил господин Субботин.

Согласен с этим и директор по правовым вопросам и корпоративным отношениям компании «Соликамскбумпром» Валерий Писоцкий. «Северные территории Пермского края имеют высокий потенциал переработки и заготовки лесных ресурсов, и развитие транспортной инфраструктуры позволит эффективно его использовать. Строительство будет способствовать созданию новых предприятий и рабочих мест, а значит, поможет решить в регионе проблему безработицы»,— полагает он.

Для реализации проекта в мае 2007 года была создана управляющая компания «Межрегиональная инвестиционная компания „Северо-Запад-Прикамье“». Как объяснил ее генеральный директор Юрий Демочкин, сначала предполагалось, что строительство железной дороги приведет к росту существующей промышленности: «Оно преследовало региональные интересы, тогда как сейчас уместно говорить, что крупные промышленные проекты будут неэффективными без магистрали. „Белкомур“ может быть интересен и для ОАО РЖД, в случае возникновения значительных новых грузопотоков через будущую магистраль. Тогда он не будет вредить интересам самой РЖД.

ТЫСЯЧИ РАБОЧИХ МЕСТ Задачи у нового проекта «Белкомура» масштабные и очень важные. Планируется, что, сократив пробег на выходах из регионов Сибири и Урала к морским портам Архангельска и Мурманска, магистраль перенаправит на них грузопотоки, так что появится возможность организации международного транзита грузов из Северной Европы до стран Дальнего Востока и Азии. Ее строительство поможет решить вопрос повышения конкурентоспособности экспорта продукции предприятий Печорского угольного бассейна и промышленных предприятий Пермского края и Свердловской области. Кроме того, открытие «Белкомура» снизит затраты на железнодорожные перевозки на 40–65% и простимулирует экономическое развитие ныне отрезанных от прямого выхода на внешний рынок регионов — Архангельской области, Республики Коми, Пермского края. «Надо понимать, что строительство железнодорожной магистрали Архангельск—Сыктывкар—Пермь не самоцель. Эта трасса должна прежде всего вписаться в экономические реалии и работать на благо сразу нескольких регионов России.

Вот почему сегодня мы рассматриваем „Белкомур“ как составную часть единого межрегионального инвестиционного проекта развития промышленных узлов Пермского края, Республики Коми и Архангельской области. Помимо строительства железной дороги такой мегапроект включает развитие транспортной инфраструктуры, в том числе создание нового глубоководного района Архангельского морского порта»,— говорит глава администрации Архангельской области Николай Киселев.

Ожидается, что новый глубоководный морской порт сможет принимать суда дедвейтом до 70 тыс. тонн. «Значение нового порта как для нашего региона, так и для страны в целом трудно переоценить,— продолжает господин Киселев.— В перспективе при достижении ежегодного грузооборота порядка 30 млн тонн он сможет играть большую роль в реализации экспортно-транзитного потенциала России и станет одним из наиболее перспективных с точки зрения соблюдения стратегических интересов в обеспечении экономической безопасности государства. К тому же реализация данного проекта даст тысячи новых рабочих мест, обеспечит загрузку множества предприятий и существенный рост налоговых поступлений в бюджеты, а значит, поможет Архангельской области войти в число бездотационных регионов и увеличить ее инвестиционную привлекательность».

ДВЕ ОЧЕРЕДИ Развитие сети железных дорог и формирование «Белкомура» планируется осуществлять в две очереди, в том числе с поэтапным усилением узких мест главного направления. В составе участков строительства первой очереди («северного участка») выделены пусковые комплексы железнодорожной линии Архангельск—Сыктывкар протяженностью 672 км, для создания которой предусмотрено строительство недостающего участка Карпогоры—Вендига. Это позволит при относительно небольших затратах увеличить грузопоток за счет транспортировки природных и минерально-сырьевых ресурсов Республики Коми и Архангельской области, а также создаст новый выход к Архангельскому морскому торговому порту и на Кольский полуостров.

На втором этапе строительство развернется на «южном участке» (Сыктывкар—Гайны—Соликамск), который соединит Сыктывкар с Транссибом (сокращение пробега до 800 км). Это обеспечит поставку Тиманских бокситов и марганцевых руд, энергетических и коксующихся углей Печорского бассейна и других ценных минеральных ресурсов Приполярного Урала на крупные перерабатывающие комплексы Урала, которые сейчас испытывают нехватку сырья.

Маршрутные перевозки по железнодорожной линии «Белкомур» во многих случаях приведут к значительному сокращению проходимых расстояний. Ввод в эксплуатацию «северного участка» магистрали обеспечит сокращение пробега грузов на 160–420 км и даст выход к морским портам Архангельска и Мурманска. Сооружение «южного звена» магистрали сократит пробег грузов на 390–800 км, что создаст кратчайший выход из Республики Коми на Урал и обеспечит прямой выход грузов с Урала на Архангельск, в Карелию и порты Финляндии. Предполагается, что ежегодная транспортная нагрузка на «Белкомур» будет превышать 30 млн тонн.

КТО ПЛАТИТ Строить «Белкомур» будут за государственный счет и частично за счет частных инвестиций (планируемый объем последних составит 230 млрд руб.). Однако какими бы радужными ни были перспективы проекта, сроки начала его реализации пока не известны. До конца 2007 года можно ожидать подписания меморандума между заинтересованными территориями — Пермским краем, Архангельской областью и Республикой Коми — и ОАО «Российские железные дороги». По словам Юрия Демочкина, в ближайшие два месяца «МИК Северо-Запад-Прикамье» подаст заявку на получение средств инвестиционного фонда, которая затем должна пройти целый ряд инстанций и получить согласование во всех регионах. Однако даже одобрение инвестиционного фонда не является гарантией благополучного исхода дела. «Далее последует рассмотрение проекта в правительственной комиссии, которое потребует времени. Скажем, проект другой железной дороги — „Урал промышленный—Урал полярный“ прошел инвестфонд еще в июне, а решение по нему правительственная комиссия не вынесла до сих пор»,— объясняет господин Демочкин. Если же документ пройдет все инстанции успешно, дорога начнет работать уже через пять лет. ■

ОТКРЫТИЕ «БЕЛКОМУРА» СНИЗИТ ЗАТРАТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА 40–65% И ПРОСТИМУЛИРУЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ НЫНЕ ОТРЕЗАННЫХ ОТ ПРЯМОГО ВЫХОДА НА ВНЕШНИЙ РЫНОК РЕГИОНОВ — АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ, РЕСПУБЛИКИ КОМИ, ПЕРМСКОГО КРАЯ

ИСТОРИЯ «БЕЛКОМУРА»

В XX веке формирование сети железных дорог в России базировалось на широтном признаке (связь запад—восток). По этой причине к настоящему времени в стране недостаточно меридиональных железнодорожных магистралей, что приводит к дефициту удобных коммуникаций между сырьевыми и промышленными регионами страны и формированию тупиковых промышленных узлов. Недостаток коммуникаций ощущался на севере уже давно. Железнодорожные работы в местах предполагаемого прохождения «Белкомура» начались вместе с созданием Северной угольно-металлургической базы в середине 1930-х годов. Печорский угольный бассейн и Череповецкий металлургический комбинат к 1944 году связала железнодорожная линия Котлас—Воркута. Работы по обеспечению Заполярья железнодорожным сообщением продолжились и дальше, но в 1953–1954 годах были прекращены в связи с массовым амнистированием основной рабочей силы — заключенных ГУЛАГа.

Вновь вспомнили о проекте уже в 1990-х годах. «Белкомур» должен был экономически интегрировать северные регионы — Пермскую и Кировскую области, Республику Коми и Коми-Пермяцкий автономный округ. В 1993–1994 годах институты «Ленгипротранс» и «Уралгипротранс» при участии «ГипротрансТЭИ» занялись разработкой проекта, а его непосредственная реализация началась в 1996 году с создания ОАО «Белкомур». Первый этап строительных работ пришелся на 1998 год — тогда было проложено несколько километров путей и вырублена просека на несколько десятков километров на участке трассы Вендига—Карпогоры. Спустя два года финансирование проекта стало постепенно сокращаться, и в 2002 году работы вовсе прекратили.

Одна из причин — негативные оценки «Белкомура» со стороны ОАО РЖД, которое, с одной стороны, видело в нем конкурента уже существующим маршрутам (на тот период к тому же допускалось, что дорога будет частной), а с другой — опасалось, что себестоимость перевозок там будет сильно превышать норму по стране.