

ЗОНА ОГРАНИЧЕННОЙ ДОСТУПНОСТИ

ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ И БИЗНЕСА ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА — ТРАНСПОРТНАЯ. НЕОБХОДИМА КОРЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И АЭРОПОРТОВ, ТРЕБУЮЩАЯ МНОГОТРИЛЛИОННЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ. БЕЗ ЭТОГО ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА МОЖНО БУДЕТ ПОХОРОНИТЬ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ПАССАЖИРЫ НА ВЫЛЕТ Несмотря на то что множество населенных пунктов, а иной раз и целых субъектов федерации в Сибири и на Дальнем Востоке не имеют круглогодичной транспортной связи с остальной частью страны по железным и автомобильным дорогам и авиация является безальтернативным видом передвижения для жителей этого обширного региона, воздушный транспорт развивается слабо. Большинство региональных аэропортов имеет грунтовые взлетно-посадочные полосы, а аэродромы не оборудованы техникой для принятия современных пассажирских самолетов. Например, только на прошлой неделе был открыт первый регулярный рейс из Москвы в Горно-Алтайск (столица Республики Алтай) на самолетах А320 авиакомпании «Сибирь». Это стало возможным только благодаря реконструкции аэропорта, проведенной его владельцем строительной компанией «Сибмост». А, например, аэропорт столицы Республики Тывы Кызыла, куда железная дорога придет не раньше 2016 года, связан регулярными полетами только с Красноярском и Новосибирском, куда летает лишь авиатакси «Декстер» на восьмиместных самолетах PC-12.

На всей территории за Уралом есть лишь три значимых по пассажиропотоку аэропорта, располагающих современной аэродромной инфраструктурой. Крупнейший из них новосибирский Толмачево контролируется частной группой «Новаяпорт», а в 2011 году обслужил 2,8 млн человек. Вторая взлетно-посадочная полоса (ВПП) в аэропорту была введена в эксплуатацию лишь в ноябре 2010 года. Базовым перевозчиком в Новосибирске является авиакомпания «Сибирь», которая рассчитывает сделать в Толмачево межрегиональный авиационный хаб. Географическое положение аэропорта позволяет надеяться и на международный транзит, поскольку аэропорт находится на полпути между странами АТР и Европой, где пассажиропоток значительно больше российского.

Однако географическое положение позволяет претендовать на роль международного узлового аэропорта и красноярскому аэропорту Емельяново. После банкротства «Красноярских авиалиний» и альянса AirUnion в 2008 году базового магистрального пассажирского перевозчика в аэропорту нет. Все надежды аэропорта связаны с группой грузовых авиакомпаний «Волга-Днепр». Ее подразделение AirBridgeCargo планирует создать там базу для перераспределения грузов между своими международными грузовыми рейсами, а также развивать из Красноярска кросс-полярные перелеты в США. Инфраструктуру грузового терминала в Емельяново строит совместное предприятие «Интерроса» и красноярской группы «Кратос», а ВПП аэродрома уже реконструирована до II категории ICAO.

Еще один авиаузел планируется создать на базе одного из двух дальневосточных аэропортов. Несмотря на то что пассажиропоток в аэропорту Хабаровска больше, рассматривается создание международного хаба во Владивостоке.

ГРУЗ 2020 Единственной наземной в полном смысле транспортной магистралью, соединяющей запад и восток России, был и остается Транссиб, построенный еще

МНОЖЕСТВО НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, А ИНОЙ РАЗ И ЦЕЛЫХ СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ НЕ ИМЕЮТ КРУГЛОГОДИЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ С ОСТАЛЬНОЙ ЧАСТЬЮ СТРАНЫ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

при царе (1916). Век спустя, в 2002 году, он был полностью электрифицирован, а в 2010-м министр транспорта Игорь Левитин констатировал, что его пропускная способность исчерпана. В еще более плачевном состоянии находится Байкало-Амурская магистраль (БАМ), которую СССР начал строить в 1939 году, но довести ее до проектной мощности — 35 млн тонн в год — не удалось до сих пор. Сегодня основной участок БАМа — от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре — имеет провозную способность всего 10 млн тонн. Лишь восточный участок БАМа позволяет перевозить дополнительные объемы грузов с Транссиба в порты Советской Гавани.

Расходы на строительство этой железнодорожной инфраструктуры значительны: счет идет на триллионы рублей. Новая генеральная схема российских железных дорог до 2020 года, разработанная ОАО РЖД, предполагает, что государство потратит на железные дороги около 4,1 трлн руб. Инвестиции только в обновление БАМа должны составить 737 млрд руб., а включая мероприятия по расширению пропускной способности Транссиба — 918 млрд руб. При этом из собственной инвестпрограммы ОАО РЖД может потратить на это лишь 60 млрд руб. в ближайшие три года, тогда как необходимо 268 млрд руб. И даже доходы, которые ОАО РЖД получит в связи с решениями по индексации грузовых тарифов на 11% и введением трехпроцентной инвестсоставляющей, помогут лишь отчасти: они компенсируют лишь 85 млрд руб. дефицита средств из 400 млрд руб.

МОРЕ ЖДЕТ Незрелость железнодорожной инфраструктуры — главный тормоз развития морских портов. Из-за близости к рынкам стран АТР дальневосточные терминалы очень привлекательны для российских экспортеров сырья. Динамика грузооборота портов Тихоокеанского бассейна наглядно это демонстрирует: по данным

Ассоциации морских торговых портов, из 125 млн тонн переваленных через них грузов нефть и уголь составили 96 млн тонн, то есть почти 77%. Около 55% всего российского экспортного угля, по данным Минэнерго, было вывезено через порты Дальнего Востока (42 млн тонн).

Этот объем мог бы увеличиваться: спрос растет, экспортеры готовы добывать больше, а частные владельцы терминалов — наращивать мощности. Но мешает железная дорога, вернее, ее недостаточная пропускная способность. Например, ОАО СУЭК, крупнейший добытчик угля и владелец крупного угольного терминала в бухте Мучка близ Ванино, связывает расширение перевалки в порту лишь с постройкой нового Кузнецовского тоннеля на БАМе. ОАО РЖД уже ведет это строительство, но закончить его сможет лишь в 2016 году. Всего же, по расчетам ОАО РЖД, к 2020 году порты Советской Гавани, к которой географически тяготеет БАМ, будут обрабатывать больше 54 млн тонн экспортных грузов.

Планируют развиваться и порты в заливе Находка, где тоже немало экспортного угля. Терминал «Кузбассразрезугля» в порту Восточный вырос в 2011 году на 12%, до 16,5 млн тонн; до 2015 года в терминал планируется инвестировать 2,7 млрд руб. Находкинский морской торговый порт группы EVRAZ растет почти на 30% в год, к концу года выйдет на перевалку 5 млн тонн угля в год. Порт Посыет «Мечела» планирует увеличить пропускную способность до 7 млн тонн, а если потребует — и до 14 млн тонн.

ПРОЕКТЫ ВЕКА Все эти грузы идут в одном направлении — в морские порты, а в обратном направлении в современной логистике могут идти, по сути, только контейнеры. Сегодня их объем невелик и не достигает 3 млн TEU, однако потенциальный поток транзита грузов между странами АТР и Европой измеряется сотнями

миллионов TEU. Главное препятствие здесь тоже железная дорога, конкурентное преимущество которой перед морским транспортом — скорость перевозки — сводится на нет дороговизны услуги и неритмичностью доставки. Несмотря на бурный рост контейнерных технологий в мире, которому не мешают даже кризисы, до сих пор привлечь международных грузоотправителей к работе с железнодорожным транзитом через Россию не удавалось.

В ОАО РЖД тем не менее рассчитывают на то, что реконструкция БАМа позволит перевести туда все массовые экспортные грузы, а Транссиб освободится под контейнеры и пассажирские поезда. Таким образом, на Транссибе можно будет организовать движение со скоростью до 600 км в сутки, тогда как сегодня она составляет примерно 270 км в сутки. Контейнер, пришедший в российский дальневосточный порт, сможет доехать в Европу за неделю, тогда как морским транспортом он прибудет туда почти через месяц.

Разгрузит Транссиб и другой крупный инфраструктурный проект — нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий океан. После ввода в строй его второй очереди вся нефть из трубопроводной системы, минуя железнодорожное плечо, пойдет в специализированный порт Козьмино, который будет отгружать в перспективе до 30 млн тонн сырой нефти.

Желание покорить зауральские просторы порождает иной раз и идеи, которые вряд ли могут быть реализованы в обозримом будущем. Из их числа — строительство железнодорожного тоннеля под Беринговым проливом на Аляску, о котором буквально в апреле напоминал глава ОАО РЖД Владимир Якунин. До места этого грандиозного строительства нужно было бы провести более 10 тыс. км железнодорожных путей по территории, где, возможно, никогда не ступала нога человека. ■



ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАНССИБА ПОЧТИ ПОЛНОСТЬЮ ИСЧЕРПАНА



СМЕЖНИКИ