

Тува нагрузит Транссиб

административный ресурс

Проект строительства железной дороги Курагино — Кызыл, которая должна соединить угольные месторождения Республики Тува с Транссибом, выходит на стадию практической реализации. Государство и частный инвестор «Енисейская промышленная компания» определились с подрядчиками будущего строительства, которые должны приступить к прокладке рельсов уже в нынешнем году. Но оказалось, что амбициозный проект не учитывает весьма ограниченные возможности Транссиба, не рассчитанного на пропуск дополнительных объемов грузов, которые пойдут из Тувы.

Строительство железной дороги Кызыл — Курагино стартовало в Туве в июне — с отсыпки полотна будущей железнодорожной станции Кызыл-Грузовая. В соответствии с проектом, общая протяженность возводимой ветки составит 402 км. Она должна связать угольные месторождения республики с железнодорожной системой страны. Дорога будет строиться на условиях частно-государственного партнерства. Согласно паспорту проекта, ее стоимость составит 159,5 млрд руб. Основную часть этих расходов берет на себя ЗАО «Енисейская промышленная компания» (ЕПК), входящая в структуру «Русской медной компании» Игоря Алтушкина и Руслана Байсарова, владеющей лицензией на разработку крупнейшего в Туве Элегестского месторождения концентрирующей угля (запасы 1 млрд т). ЕПК инвестирует в проект около 110,3 млрд руб. Еще 49,3 млрд руб. через Инвестфонд РФ в строительство дороги вложит государство. Планируется, что новая железнодорожная ветка Курагино — Кызыл будет запущена до конца 2016 года. Ее пропускная способность составит 15 млн т грузов в год.

И ЕПК, и государство уже нашли подрядчиков строительства своих участков железной дороги Курагино — Кызыл. В апреле нынешнего года ЕПК подписала соглашение с омским ООО НПО «Мостовик» о возведении 255 км железнодорожного пути (от разъезда Малый Тайгитш в Красноярском крае до станции Кызыл-Пассажирский), находящегося в зоне ответственности компании. По проекту, за четыре года строительства предстоит отсыпать более 56 млн куб. м грунта, построить более 60 средних и больших мостов, уложить более 400 водопропускных труб, протянуть сквозь горные хребты шесть тоннелей общей длиной более 6 тыс. пог. м, возвести более 20 галерей и подпорных стен. Кроме того, в задачи подрядной организации входит строительство 200 км автомобильных дорог.

Государство определилось с подрядчиком в декабре прошлого года. Им стало ООО «Стройновация», входящее в московскую группу «Сумма». Но здесь не обошлось без скандала. Определить победите-



Предполагаемая железная дорога должна не только соединить угольные месторождения Тувы с Транссибом, но и открыть доступ российскому бизнесу к освоению минерально-сырьевой базы Западной Монголии. ФОТО ЕВГЕНИЯ КУРСКОВА

ля объявленного Росжелдором конкурса удалось только со второго раза. Первые торги ФАС признала несостоявшимися, поскольку организаторы, по мнению антимонопольной службы, незаконно отстранили от участия в них двух ключевых конкурентов: ОАО «УСК Мост» Владимира Костылева и Евгения Сура и ООО «Транстроймеханизация», подконтрольное ОАО «Мостотрест». В итоге второй конкурс уже провели с их участием, но победителем чиновники вновь признали «Стройновацию». Компания пообещала построить 147 км железной дороги Курагино — Кызыл за 44,3 млрд руб., что более чем на 4 млрд руб. дороже предложения ближайшего конкурента. Этим остался доволен глава ФАС Игорь Артемьев, публично нарекший на коррупционный характер проведенного конкурса. Тем не менее отменять его итоги антимонопольщики не стали. «Стройновация» будет возводить участок Курагино — Малый Тайгитш в Красноярском крае, который должен обеспечить примыкание новой железнодорожной ветки к магистральной линии Новокузнецк — Тайшет, выходящей на БАМ и Транссиб.

Присоединиться к проекту строительства дороги Курагино — Кызыл намерены еще две компании, добывающие уголь в Туве: «Северсталь» (участок Центральный Улуг-Хемского месторождения, 639 млн т) и Evraz Group (участок Восточный Улуг-Хемского месторождения, 569 млн т). По официальным договоренностям, реализация первого этапа строительства осуществляется государством совместно с частным инвестором — ЕПК, — сообщил вице-президент по корпоративным коммуникациям Evraz Group Олег Кузьмин. — Планируется, что в ходе первого этапа пропускная способность нового участка составит 15 млн т. Evraz Group совместно с другими инвесторами рассматривает реализацию второго этапа строительства с увеличением пропускной способности до 27 млн т. Мы активно сотрудничаем с Минтрансом, Росжелдором, РЖД и другими заинтересованными сторонами по подготовке и реализации этого инвестиционного проекта. Сроки под-

ключения компаний к проекту пока ими не уточняются.

Однако в правительстве Тувы считают, что прокладываемая ветка не должна быть тукиковой. В прошлом году глава республики Шолбан Кара-оол вышел в правительство РФ с инициативой продлить дорогу Курагино — Кызыл до Западной Монголии, сделав ее сквозной. Он полагает, что это даст доступ российскому бизнесу к освоению минерально-сырьевой базы Западной Монголии, а в будущем проложит путь к Юго-Восточной Азии. Предложение, как сообщили в пресс-службе тувинского правительства, одобрено федеральными властями, и сейчас рассматриваются детали его реализации. «Кызыл — Курагино — это проект, имеющий принципиальное значение для Тувы. Республика кровно заинтересована в том, чтобы строительство железной ветки началось как можно скорее. Это и рабочие места, и новые социально-экономические перспективы», — отмечает Шолбан Кара-оол.

Между тем участники рынка железнодорожных перевозок серьезно опасаются, что новая тувинская магистральная ветка может привести к коллапсу движения по Транссибу, который на участке присоединения уже загружен сверх нормы. Об этом активно говорилось на слушаниях в Общественной палате РФ, рассматривавшей в мае тему развития железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока и Восточной Сибири. В рекомендациях, опубликованных по итогам обсуждения, отмечается резкий рост объемов перевозок по Транссибу, что, по оценкам экспертов, в ближайшие несколько лет приведет к серьезным проблемам, связанным с нехваткой провозной инфраструктуры. Строительство новых крупных примыкающих веток, таких как Курагино — Кызыл, грозит еще большим ухудшением ситуации с железнодорожными перевозками по Транссибу, указывается в документе. «В связи со строительством дороги Кызыл — Курагино развитие пропускной способности направлений Междуреченск — Тайшет, частью которого и станет в будущем эта новая магистраль, для нас самый актуальный вопрос.

Из 64 перегонов 41 — однопутный. Пропускная способность этого направления исчерпана», — отмечает начальник Красноярской железной дороги (КЖД) Владимир Рейнгардт. По его словам, решить возникшую проблему самостоятельно РЖД не в состоянии в связи с большим объемом требуемых инвестиций на развитие этого участка Транссиба. До 2014 года компания намерена вложить в развитие инфраструктуры данного направления 9,9 млрд руб. Еще около 9,8 млрд руб. предполагается инвестировать в 2015 году. Все это должно повысить к 2016 году пропускную способность участка Междуреченск — Тайшет до 33 пар поездов в сутки. Но, как полагают в КЖД, этого хватит только для покрытия ежегодного роста перевозок (6% в год). По расчетам железнодорожников, присоединение ветки Курагино — Кызыл потребует обеспечить пропуск 37-38 пар поездов в сутки. «Дефицит средств на развитие участка Междуреченск — Тайшет для обеспечения перевозок грузов линии Кызыл — Курагино составляет около 40 млрд руб. (проектные работы — 1,3 млрд руб., строительство — 38,7 млрд руб.)», — указывается в письме КЖД, направленном в правительство Красноярского края.

Господин Рейнгардт уверен, что в одиночку РЖД такие объемы финансирования привлечь не сможет. Помочь компании, по его мнению, должны бизнес и государство. «Сейчас мы обратились в Министрство транспорта Красноярского края с просьбой, чтобы оно включило в общую программу развития транспортной инфраструктуры РФ и финансирование участка Междуреченск — Тайшет. Ведь от господдержки этого проекта зависит возможность вывоза грузов с новой линии Кызыл — Курагино», — рассказал Владимир Рейнгардт. Он уверен, что без масштабной поддержки со стороны государства, в условиях, когда законодательно не определен механизм возврата средств, вложенных частными компаниями в развитие железнодорожной инфраструктуры, освоение потенциальной сырьевой базы Тувы невозможно.

Дмитрий Мальков

Распутать узел

административный ресурс

(Окончание. Начало на стр. 9)

Сданный в 2011 году, на два года ранее запланированного срока, Северный автодорожный обход Новосибирска соединил федеральные дороги М-51 и М-53 и обеспечил формирование международного транспортного коридора Запад — Восток. Теперь, по данным мэрии Новосибирска, 6 тыс. автомобилей в час проезжают, минуя город.

Еще один автодорожный обход — юго-западный — пока только в планах. Но он уже обретает очертания. Первый и, наверное, один из самых главных его элементов — третий, так называемый Оловозаводский, мост через Обь — будет сдан в 2014 году. На реализацию проекта общей стоимостью 14,8 млрд руб. федеральный центр в этом году перечислил городу 2,3 млрд руб. субвенций. Ввод этого уникального для России моста, арочный пролет которого составит 380 м, облегчит выход автомобильного потока, в том числе на федеральную трассу М-52 «Чуйский тракт», ведущую в Барнаул и Горно-Алтайск. Согласно проекту, пропускная способность свестилопосного моста (по три в каждом направлении) составит не менее 135 тыс. автомобилей в сутки.

Однако одним мостом, даже таким крупным, каким станет Оловозаводской, не решить проблему перегруженности автодорог. Президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири (СТЭЛ) Сергей Максимов считает, что развитие новосибирского транспортного узла требует комплексного подхода, предусматривающего взаимную увязку развития всех видов транспорта, складского и терминального хозяйства. «К сожалению, пока отсутствует необходимая интеграция в вопросах развития транспорта и логистики, и эта проблема характерна не только для Новосибирской области, но и России в целом», — отметил господин Максимов. — А ведь концентрация крупных транспортно-логистических центров в пригородной зоне, на входах-выходах в город в районе крупных автодорожных и железнодорожных магистралей, способствовала бы ускорению транспортировки грузов, следующих транзитом через Новосибирск, разгрузке улично-дорожной сети города.

Примером может служить западная транспортно-логистическая зона — на сегодня она наиболее инфраструктурно развита. В нее входят аэропорт Толмачево, промышленно-логистический парк, контейнерный терминал «Клещиха». По мнению членов Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири, аналогичного развития требует и восточная зона. Чиновники уже объявили о готовности начать строительство первой очереди Восточного автодорожного обхода Новосибирска, который соединит трассы «Байкал» и «Чуйский тракт». Это будет самый протяженный обход Новосибирска — около 100 км. «Перспективным видится развитие всей восточной транспортно-логистической зоны», — продолжает Президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири Сергей Максимов. — Рассматривая эту проблему, необходимо ставить задачу комплексного развития территорий в районе Пашинского переезда и Северного автодорожного обхода. Это направление представляет собой

восточный вход в Новосибирск, и здесь востребовано создание крупных логистических комплексов».

Создание транспортно-логистической зоны на востоке потребует соответствующего развития транспортной и инженерной инфраструктуры. Прежде всего это касается станции Иня-Восточная и железнодорожной инфраструктуры компаний, реализующих свои проекты. По мнению участников рынка, восточная зона является привлекательной для инвесторов, но решить данные задачи самостоятельно крайне сложно. «Вложения в развитие прилегающей инфраструктуры сопоставимы с объемами самих инвестпроектов. Поэтому нужно искать механизмы государственно-частного партнерства, которые бы позволили комплексно развивать территорию», — подчеркнул Сергей Максимов.

В этой части города, рядом со станцией Иня-Восточная, несколько компаний уже арендуют земельные участки и реализуют свои проекты. Так, собственный терминал появился у компании «Евросиб», проект по созданию современного логистического комплекса начинает группа компаний «Байт-Транзит».

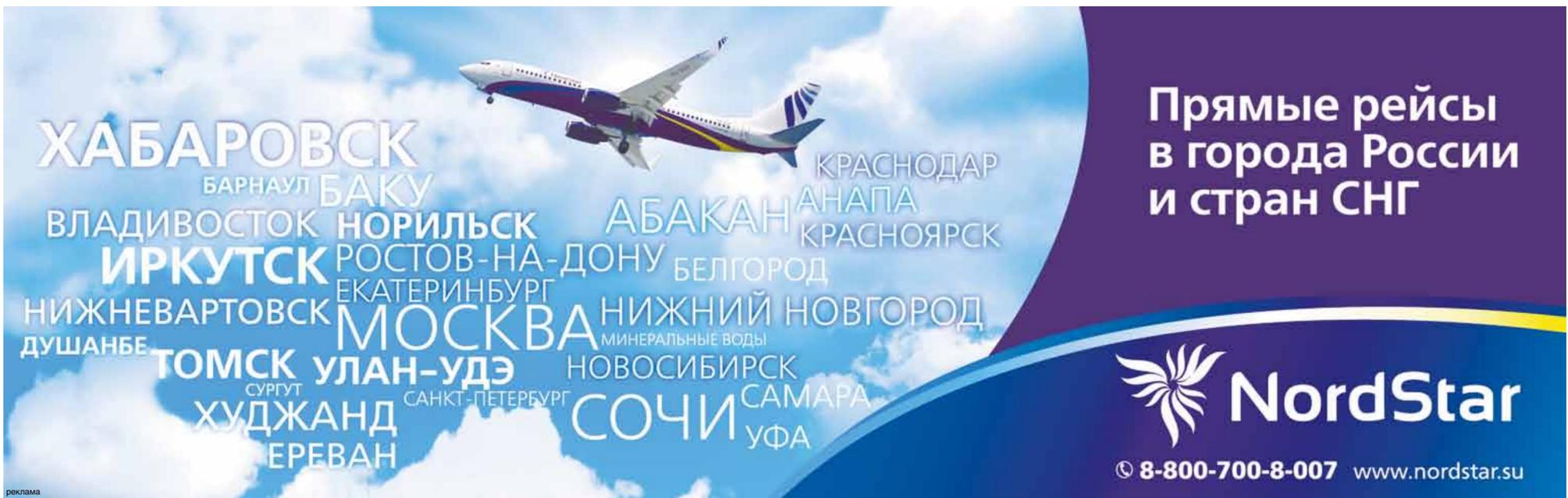
Оценивая перспективы развития современных логистических комплексов, эксперты отмечают их востребованность в среднесрочной перспективе, которая определяется рядом факторов, в том числе потребностями производства, оптовой и розничной торговли. К примеру, в прошлом году объем промышленного производства (без учета сельхозпереработки) составил 296,5 млрд руб., а объем розничной торговли превысил 362 млрд руб. Оптовая торговля достигла объема 452,1 млрд руб. Следовательно, делают вывод аналитики, растет и грузовая база транспортного комплекса области, что потребует увеличения складских услуг и комплексов.

Помимо этого, развитие новосибирского транспортно-логистического узла требует также адекватного развития железнодорожной инфраструктуры. Ожидается, что до 2015 года замедлятся темпы роста грузооборота железнодорожных станций, находящихся в центральной части Новосибирска. Опережающий рост грузооборота будет наблюдаться на станциях, находящихся в пригородной зоне и зонах активного экономического развития (Иня-Восточная, Крахаль, Чемская, Клещиха, Искитим, Барабинск, Чик, Линево, Евсино, Бердск, Тогушич, Изынский и другие). Тогда, как отметил заместитель директора филиала ОАО «Трансконтейнер» Сергей Лебедев, встает вопрос об улучшении автомагистралей, примыкающих к железной дороге. «Если регион не займет совершенствованием железнодорожных станций, являющихся пунктами погрузки и разгрузки товаров, приведением в соответствующее состояние дорожного покрытия федеральных дорог, из-за которого в неисправное состояние приходит автотранспорт, он потеряет лидирующие позиции. Новосибирской области серьезную конкуренцию в транспортировке грузов может составить Кемеровская область», — считает генеральный директор ООО «Магистраль» Александр Гартвич.

Вера Невская

КАК РАЗВИВАЮТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НОВОСИБИРСКА

По словам мэра Владимира Городецкого, в ближайшие два года предстоит построить развязку на улице Петухова, которая сегодня является «узким местом». Помимо этого, на правом берегу Оби, на улице Большевикская, и в левобережье ведется строительство транспортной развязки — подхода к третьему мосту через реку Обь. Через улицу Ватулина сооружаются буронабивные сваи для эстакадной части путепровода. Развязку построит по типу «клеверного листа» с одним направленным съездом. Основной пролет развязки через ул. Ватулина составит 66 м в длину и 43 м в ширину. В текущем году будет завершено строительство Советского шоссе, которое полностью финансируется за счет областного бюджета. Оно идет по территории Новосибирского сельского района, но соединяет две части города. В текущем году ожидается подготовка проекта и технической документации для возведения четвертого моста. Как предполагается, он разместится в районе Южной площади, где сегодня возобновлены работы по строительству транспортной развязки, имеющей большое значение для разгрузки главной магистрали города — Красного проспекта.



Прямые рейсы в города России и стран СНГ

NordStar

8-800-700-8-007 www.nordstar.su