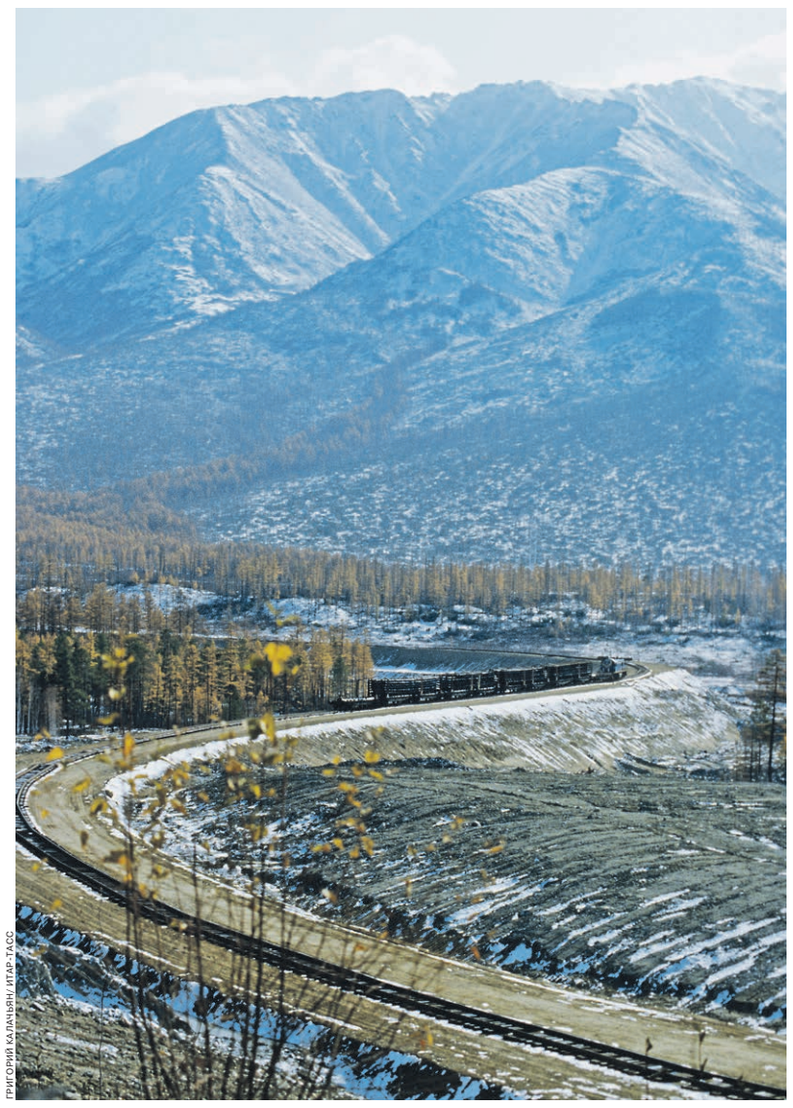
Review форум «транспорт россии»

Двух магистралей мало

После крупного проекта по организации железнодорожного сообщения в Сочи к Олимпиаде ОАО РЖД в следующем году приступает к еще более масштабному строительству — увеличению пропускной способности Восточного полигона. Модернизация БАМа и Транссиба, оцениваемая в 560 млрд руб., к 2018 году должна увеличить провозные мощности этих двух магистралей на 55 млн тонн. Правда, прогнозы грузовой базы говорят, что и этого окажется недостаточно.

— инвестиции —



ГРИГОРИЙ КАЛЧЬЯН/ИТАР-ТАСС

РЖД на свои средства точно не потянет модернизацию БАМа, а другого механизма финансирования ждали слишком долго

Заявки на спрос

Всего за десять лет в России существенно изменилась география перевозок грузов по железной дороге. Значительно возросло количество экспортных и импортных контрактов со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. На востоке страны развивалось несколько морских портов. Как следствие, на Восточном полигоне нагрузка на сеть ОАО РЖД увеличилась почти в два раза (с 340 млрд до 570 млрд тонно-километров в год). И продолжает расти, несмотря на общее падение перевозок в этом году. Неразвитая железнодорожная инфраструктура, в свою очередь, сдерживает загрузку дальневосточных портов, в которые вложили серьезные средства крупные сырьевые компании.

В июне президент Владимир Путин принял решение о выделении из Фонда национального благосостояния (ФНБ) 450 млрд руб. на развитие транспортной инфраструктуры. В том числе 260 млрд руб. (110 млрд руб. прямо из бюджета, 150 млрд руб. из ФНБ) должны были пойти на Восточный полигон РЖД. Решению предшествовали долгие споры. Ситуация на БАМе и Транссибе стала заметно осложняться еще в 2007–2008 годах. Уже тогда стало понятно, что вскоре придется пойти на значительные инвестиции. Обсуждались предложения проложить сплошные вторые пути на БАМе. Проект оценивался почти в 1 трлн руб. и позволял увеличить пропускную способность магистрали до 80 млн тонн вместо нынешних 12 млн тонн. Однако Минэкономики предложило самый осторожный вариант.

Конъюнктура рынка угля и железной руды в странах АТР очень неустойчивая, и там нет недостатка в этих ресурсах, поскольку относительно дешевое сырье добывают и возят из Австралии и Индонезии, пояснили в Минэкономики. В том же Китае добывают большое количество собственного угля, однако местная железнодорожная сеть загружена и не может провести его в северные провинции. К тому же российское топливо более качественное. Именно поэтому между Россией и Китаем в 2010 году был подписан меморандум о намерениях, в котором говорится о поставках 20 млн тонн угля в северные провинции из России.

Это стало основой решения о расширении провозной способности уже построенной инфраструктуры. Акцент делается на строительстве двухпутных вставок, удлинении приемных путей на станциях, реконструкции искусственных сооружений, создании новых технологических систем.

«В рамках проекта будет выполнено расширение восточной части БАМа — участки Тында—Комсомольск-на-Амуре и Волочаевка—Комсомольск, завершение комплексного проекта по развитию участка Комсомольск—Совгавань, строительство нового Кузнецовского тоннеля, электрификация участка Борзя—Забайкальск, развитие линии Барановская—Хасан,— перечисляет генеральный директор Института экономики и транспорта ОАО РЖД Федор Пехтерев.— Будет построено 500 км новых главных и дополнительных путей, 47 разъездов, Тобанский тоннель (6,6 км), усилены 92 станции. Реализация проекта создаст на этапе строительства, а затем и эксплуатации порядка 40 тыс. новых рабочих мест».

Каждая из железных дорог полигона представила свои предложения по ускорению движения. Так, Красноярская сделала инвестиционную заявку на 15 мероприятий общей стоимостью 43 млрд руб. Основное — возведение второго пролета железнодорожного моста через Енисей, поскольку только тогда появится возможность пропускать по нему 75 пар поездов в сутки. Именно столько нужно для расчетного грузопотока к 2018 году.

РЖД несколько раз опрашивали 47 крупнейших грузовладельцев, рассчитывали объем перевозок по возрожденному методу транспортного баланса. Анализ показал, что 55 млн тонн дополнительных грузов гарантированы в любом случае. Перспективные заявки достигают 100 млн тонн. На том же БАМе объем заявленных перевозок оценивался в 54,2 млн тонн. Однако для обеспечения таких перевозок требовалось 1,1 трлн руб. в ценах 2011 года и 1,6 трлн руб. в прогнозных ценах 2017 года. Учитывая ограниченность бюджетных ресурсов, пришлось планировать рост пропускных способностей магистрали только до 32 млн тонн.

«Мы сейчас на Элегестском месторождении добываем не более 3 млн тонн угля, остальное нет возможности вывезти,— говорит генеральный директор ООО „Тувинская энергетическая промышленная корпорация“ Руслан Байсаров.— Как только в 2018 году появится возможность транспортировать 15 млн тонн, мы сейчас же выйдем на эти объемы». Его компания предполагает инвестировать в строительство железной дороги Кызыл—Курагино (выходит на Транссиб), в ГОК, в порт и сопутствующую инфраструктуру 217 млрд руб. Корпорация в октябре первая подписала с РЖД соглашение о гарантированном вывозе заявленного объема груза. Уже в феврале следующего года по плану-графику проекта, разработанному правительством и РЖД, железнодорожники планируют подписать подобные соглашения с другими крупными грузоотправителями. В том числе с «Мечелом», который построил железную дорогу Улак—Эльга для вывоза 12 млн тонн угля к порту.

«Возможный объем контейнерных грузов евроазиатской торговли, который можно привлечь на транспортные коммуникации России, в частности по коридору Запад—Восток, на 2020 год оценивается в размере до 1 млн ДФЭ,— говорит генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов.— Но для того чтобы освоить эти объемы, необходима хорошо развитая инфраструктура».

За что платит бюджет

План модернизации Восточного полигона в перспективе ставит задачу разделить функции БАМа и Транссиба. По БАМу в основном будут перевозиться сырьевые грузы, а по Транссибу те, что требуют большей скорости,— контейнеры, рефсекции, сельхозпродукция, а также пассажиры. Без такого разделения полноценного транзитного коридора из Азии в Европу может не получиться.

В зоне тяготения БАМа и Транссиба реализуется несколько крупных сырьевых проектов. Помимо разработки Эльгинского и Элегестского угольных месторождений стартуют проекты комплексного развития Южной Якутии, Нижнего Приангарья, начинается строительство энергетических мощностей. Уже реализуется Восточная газовая программа «Газпрома», в Приморье собираются создать новый нефтехимический кластер, в Амурской области — строить космодром. Есть перспективы увеличения грузопотока через порт Раджин в Северной Корее, для чего нужно расширить линию Барановский—Хасан.

По словам Федора Пехтерева, в 2013 году протяженность участков с лимитированной провозной способностью на Восточном полигоне составляет 3,2 тыс. км. Если ничего не инвестировать, то к 2018 году будет уже 8,1 тыс. км — 75% от всей сети полигона.

Утвержденный проект модернизации двух магистралей позволит увеличить средний вес поезда и сохранить участковую скорость.

Первый этап начнется с модернизации восточного участка БАМа для вывоза эльгинского угля. Этот этап будет реализован на средства самого ОАО РЖД, поскольку он окупаем, а значит, есть возможность взять кредитные средства. Западную часть, сложную в геологическом отношении, придется обустраивать на бюджетные деньги.

Для привлечения финансирования принято решение, что ФНБ выкупит 5% привилегированных акций РЖД за 150 млрд руб., их доходность определена в 2–3% начиная с шестого года, то есть когда строительство будет закончено и технологии перевозок отлажены. В целом окупаемость проекта модернизации Восточного полигона лишь немного превышает 30 лет, а накопленные средства в бюджетах различных уровней к этому сроку превысят 680 млрд руб.

Согласно постановлению правительства, крупные инвестиционные проекты должны проходить технологический аудит и общественные слушания на Открытом правительстве.

«Весь проект разбит на три больших пула, и РЖД планируют сделать три больших консорциума,— говорит старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов.— В каждом должны быть специалисты из „большой четверки“ аудиторских компаний, из инвестиционных банков и эксперты-технологи, а также другие необходимые специалисты. К сожалению, мы сталкиваемся с тем, что компетенций по таким крупным проектам в стране немного».

По плану-графику правительства в декабре на конкурсной основе должен быть выбран независимый финансовый консультант для разработки бизнес-плана и финансовой модели, в январе 2014 года создан график проектно-изыскательских работ. В этом же месяце предстоит провести независимый ценовой и технологический аудит.

Сергей Плетнев

Причал для газа

REUTERS

Добравшись до северных месторождений, газовики готовы вкладываться и в переработку сырья, и в новые виды транспортировки

— грузовая база —

С17

По словам Натальи Жихаревой, решением президента РФ летом подрядчиками работ по строительству основных объектов морского порта назначены те же компании.

Суммарный объем дноуглубительных работ с начала работ в 2012 году составил почти 10,9 млн куб. м изъятого грунта, что составляет 14% от общего объема работ, запланированных проектом на период с 2012 по 2016 год. На технологическом канале достигнута отметка дна –12,4 м. Кроме того, в настоящее время закончено строительство причальной стенки общей протяженностью 975 м и оборудованы первые два причала. Строительство подходного четырехкилометрового канала к вспомогательным причалам завершено, как и планировалось, этой осенью, а в следующем году планируют провести все работы по морскому каналу.

На работах сказываются климатические условия арктической зоны: высокая скорость ветра, частая непогода и низкие температуры. Кроме того, на побережье пока отсутствует какая-либо инфраструктура, а период навигации, который позволяет доставлять тяжеловесные грузы, очень короткий — с июля по сентябрь. На конференции «Нефть и газ Сахалина 2013» заместитель генерального директора ОАО МРТС Линар Гатаулин отметил, что, несмотря на сложные условия реализации, компании удалось оптимизировать первоначальные проектные решения по порту, а отставания по срокам сдачи объектов нет.

Первый зимний сезон

Распоряжением капитана порта Сабетта с ноября официально открыта зимняя навигация в ледовых условиях. И в следующем году порт начнет принимать строительные материалы. В рамках первого зимнего сезона планируется завезти около 100 тонн грузов для целого ряда инфраструктурных объектов. Прежде всего завода по сжижению газа непосредственно на Южно-Тамбейском газовом месторождении.

«Завод представляет интегрированный технологический комплекс по подготовке и сжижению газа. Производство конденсата также интегрировано в этот процесс. Продолжается строительство инфраструктуры: поселок строителей, грузовой порт, аэропорт, комплекс объектов жизнеобеспечения, инженерные изыскания, дороги, энергоцентр»,— рассказал источник в «Ямал СПГ».

Больше функций

Изначально порт Сабетта предназначался для отправки по Северному морскому пути сжиженного природного газа, произведенного на том самом заводе «Ямал СПГ», который планируется построить. Теперь стоит вопрос о создании многофункционального порта, который будет использоваться для доставки других грузов по Северному морскому пути. Но для этого группе компаний вместе с правительством предстоит озаботиться строительством железной дороги, считает советник губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Александр Вылиток.

«Для полноценного использования промышленного потенциала ЯНАО и функциональности порта нужно проложить железную дорогу от Сабетты до Бованенково, между которыми, по разным подсчетам, около 200 км. Правительство ЯНАО направило в Минтранс обращение о включении строительства данной железной дороги в „Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года“»,— заявил господин Вылиток.

Железная дорога от Сабетты до Бованенково должна стать веткой Северного широтного хода, который соединит станцию Обская-2 Северной железной дороги со станциями Новый Уренгой и Коротчаево Свердловской железной дороги. Часть необходимых объектов уже попала в «Транспортную стратегию» и госпрограмму развития транспортной системы. Грузовая база для этой железной дороги есть. Лицензии на разработку Бованенковского, Харасавэйского, Новопортовского, Крузенштернского, Северо-Тамбейского, Западно-Тамбейского, Тасийского и Малыгинского месторождений принадлежат «Газпрому».

Однако представления, когда дорогу построят, какой у нее будет статус и кто будет ее собственниками, у участников рынка пока нет. Следует учесть, что собственников в любом случае будет несколько, потому что часть ветки от станции Обская-2 до Бованенково тоже принадлежит ОАО «Газпром».

«Пока вопрос о строительстве Северного широтного хода не решен. Но ОАО РЖД принимает участие в дискуссиях по этому вопросу»,— рассказал заместитель начальника департамента капитального строительства ОАО РЖД Виктор Шахов.

Железная дорога как вариант завоза оборудования и людей в этот труднодоступный регион крайне необходима, считает руководитель проектов ООО «Морстройтехнология» Софья Каткова.

«Она должна была быть запущена чуть ранее начала проекта по строительству в Сабетте завода и порта. Риски доставки речным и морским путем связаны с погодными — ледовыми и навигационными — условиями, часто непредсказуемыми»,— отметила она.

Железнодорожный путь, по ее словам, обеспечил бы стабильность строительства, ускорил сроки ввода в эксплуатацию объектов береговой и нефтяной инфраструктуры, а затем смог выполнять функцию дороги отправления для нефтегрузов на внутренний рынок России.

Азалия Идрисова