железнодорожный транспорт ПОЛИГОН

Без сомнений на Восток

Модернизации железнодорожной инфраструктуры на востоке страны ждут крупнейшие российские экспортеры товаров в страны АТР. Не меньшие надежды на проект расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей возлагают власти, которые видят в нем ключ к экономическому расцвету Сибири и Дальнего Востока. Однако вопрос с бюджетным финансированием по-прежнему не решен.

— маршрут —



НАТАЛЬЯ ОНИЩЕНКО / ТАСС

Когда на ключевых магистралях Дальнего Востока стало тесно, деньги на модернизацию быстро нашлись

Дальше ехать некуда

В 2013 году государство одобрило федеральную целевую программу развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года, которая призвана улучшить инвестиционный климат в этой части страны. Помимо модернизации социального сектора она включает мероприятия по созданию и развитию добывающих и перерабатывающих производств, в частности энергетического, горно-металлургического, лесного. Отдельное внимание уделяется транспортной инфраструктуре, которая станет связующим звеном местных кластеров. И ключевым проектом здесь является модернизация БАМа и Транссиба. Его главная задача — ликвидация инфраструктурных ограничений и увеличение пропускной способности железнодорожной сети, что в результате расширит возможности выхода России на перспективные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, соединит восточные и западные товарные потоки.

За последние десять лет грузооборот на сети Восточного полигона вырос более чем на 50%. Это привело к тому, что сегодня БАМ и Транссиб работают на пределе своих пропускных возможностей. В то же время перевозки внешнеторговых грузов через порты Дальнего Востока из года в год неуклонно растут. По данным Ассоциации морских торговых портов России, по итогам 2013 года все порты Дальневосточного бассейна увеличили перевалку на 7,8% по сравнению с предыдущим годом, в 2012-м показатель прибавил 6,9%. С 2008 года объем грузов, вывозимых в страны АТР, увеличился более чем в два раза.

Дальше — больше. По экспертным прогнозам, к 2020 году только в направлении портов Ванино и Советская Гавань ожидается дальнейшее увеличение железнодорожных перевозок не менее чем в полтора раза. Это доказывают планы крупнейших российских предприятий, экспортирующих свою продукцию в восточном направлении. Так, по словам заместителя генерального директора Сибирской угольной энергетической компании Дениса Илатовского, в ближайшие пять-десять лет объемы отправок СУЭК к Ванинскому порту вырастут на 8 млн тонн (до 24 млн тонн). Прирост отправок к портам Находки составит 4 млн тонн (до 9 млн тонн). В связи с этим расширение БАМа и Транссиба в компании считают чрезвычайно важным.

Того же мнения придерживаются в Объединенной зерновой компании (50% плюс 1 акция принадлежат государству, 50% — группе «Сумма»), где указывают, что ограниченная логистическая инфраструктура на востоке страны не дает возможности экспортировать зерно в страны АТР в полную силу. По словам врио генерального директора ОЗК Арама Гукасяна, профицит зерна в Сибири в среднем составляет 3 млн тонн в год. Это тот объем, который сельхозпроизводители уже сейчас могут продавать за границу. За счет вовлечения в оборот залежных земель (а это около 3,5 млн га), увеличения урожайности рост экспортного потенциала пшеницы из Сибири и сои с Дальнего Востока до 2020 года составит около 8–10 млн тонн.

«Страны АТР практически на 100% зависят от импорта зерна. При этом их рынок растет со средней скоростью 4–5% в год. Если будет выстроена логистическая цепочка Восточного зернового коридора, в том числе создана достаточная железнодорожная и портовая инфраструктура, у аграриев появится рынок сбыта, а значит, смысл наращивать производство,— говорит Арам Гукасян.— Ключевым звеном зернового коридора станет Дальневосточный зерновой терминал (ДВЗТ), проект которого ОЗК реализует совместно с группой „Сумма“. ДВЗТ появится в рамках строительства Большого порта Зарубино в Приморском крае. Уже на первом этапе через этот терминал можно будет переваливать до 10 млн тонн зерна».

Важнейшей связкой между элеваторами, отправляющими зерно, и портом станет Транссиб, подчеркивает топ-менеджер ОЗК. Именно с этой железнодорожной магистралью будет связан ДВЗТ. Согласованная работа железной дороги и порта станет толчком для развития Сибирского и Дальневосточного регионов.

Консерватизм остался

Вопрос о комплексном развитии БАМа РЖД подняли еще в 2005 году. Уже в следующем году дочерняя структура холдинга ОАО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) разработала «Стратегическую программу развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года». По словам генерального директора ИЭРТа Федора Пехтерева, основное внимание в ней уделялось увеличению провозной способности Северного широтного хода от станции Тайшет (Иркутская область) до порта Советская Гавань. Было сделано несколько вариантов расчетов предполагаемых объемов перевозок грузов с учетом «Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта», принятой в 2005 году, а также темпов роста портовых мощностей в Ванино-Совгаванском транспортном узле и перспективы разработки полезных ископаемых в зоне влияния БАМа.

«Позже в связи с изменением конъюнктуры товарных рынков России и стран АТР, обращениями потенциальных инвесторов и созданием новых пограничных переходов на российско-китайской границе стратегическая программа была переработана. Если сравнить показатели, то можно увидеть, как менялись прогнозы суммарных объемов перевозок. В 2006 году консервативный сценарий предполагал объем в 30,2 млн тонн в год, а по оптимистическому прогнозу было 52,9 млн тонн. В 2010 году цифры изменились: 51,5 млн и 92,8 млн тонн соответственно»,— говорит Федор Пехтерев.

В реализации этой программы без государственной поддержки было не обойтись, но неоднократные предложения РЖД в органах власти отклика не находили.

Все изменилось в 2011 году, когда холдинг разработал комплексный инвестиционный проект «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет—Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань на период до 2020 года». На основе сравнительного анализа в нем впервые предусматривалась специализация обоих восточных ходов: по Транссибу планировалось пустить пассажирские экспрессы и ускоренные контейнерные поезда, а БАМ предназначался для перевозок массовых грузов. Это решение стало ключевым, убежден глава ИЭРТа. Оно и определило перспективу развития Восточного полигона.

В прошлом году правительство одобрило программу развития БАМа и Транссиба, которая предусматривает 562 млрд руб. инвестиций (без НДС в прогнозных ценах). В том числе 302 млрд руб. от РЖД, 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния, которые нужно будет вернуть, еще 110 млрд руб.— из госбюджета. Но при этом снова понадобилось оценить перспективную грузовую базу железных дорог. Запросы о планируемых объемах отгрузки продукции были направлены 47 крупнейшим компаниям-грузоотправителям. Их планы были увязаны с прогнозами социально-экономического развития России и регионов, конъюнктурой внешних рынков с учетом состояния и рисков проектов разработки новых месторождений, а также со строительством перегрузочных терминалов в дальневосточных портах. Учитывались и такие факторы, как решение о развитии линии Междуреченск—Тайшет для транспортировки углей Элегестского и Кузбасского регионов на восток.

Результаты этой работы показали, что рост суммарного объема перевозок по БАМу и Транссибу к 2020 году составит не менее 55 млн тонн. Для его освоения в проект были заложены инновационные технологические решения, указывает Федор Пехтерев. В том числе повышение веса поезда до 7,1 тыс. тонн (сейчас вес состава на БАМе не превышает 6 тыс. тонн, на Транссибе — 6,3 тыс. тонн) и использование новых вагонов с осевой нагрузкой 25 тонн. Предусматриваются также ввод в эксплуатацию почти 500 км главных путей, 47 разъездов, 680 км автоблокировки, реконструкция более 90 станций и ряда крупных искусственных сооружений, пограничных и припортовых станций. Это увеличит пропускную способность БАМа от 7 до 40 пар поездов в сутки, Транссиба — минимум на 17 и максимум на 28 пар.

Только без рук

Однако паспорт проекта окончательно пока не утвержден. В последнее время ведется спор о возможности увеличения целевого показателя дополнительных грузов по магистралям до 75 млн тонн. При этом ряд экспертов и причастных к проекту бизнесменов считает, что это приведет к его значительному удорожанию, и рекомендуют в паспорте оставить прежние 55 млн тонн с возможностью увеличения до 66 млн тонн. Эту позицию поддерживают и в топменеджменте РЖД, а также высокие чиновники Минтранса.

Впрочем, недавно глава Минвостокразвития Александр Галушка высказался против финансирования БАМа и Транссиба в рамках программы по развитию Дальнего Востока. Он считает, что развитие железнодорожных магистралей следует исключить из проекта. «Развитие БАМа и Транссиба — это важно для всей страны, это наша национальная магистральная железнодорожная инфраструктура, но это не развитие Дальнего Востока. В существующем виде программа развития Дальнего Востока не решает вопросов развития Дальнего Востока, она решает другие вопросы — вопросы развития национальной каркасной инфраструктуры,— сказал Александр Галушка.— Ее место, где она должна находиться,— это программа развития транспортной системы».

Между тем эксперты полагают, что глава Минвостокразвития прав лишь с точки зрения краткосрочных перспектив. Однако если рассматривать долгосрочный план, говорит аналитик департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Дмитрий Черненок, то решать проблемы транспортной инфраструктуры на востоке страны следует в первую очередь. Именно это даст возможность в дальнейшем развивать экономику региона. А с учетом постоянного роста загрузки БАМа и Транссиба перенос сроков реализации проекта может грозить невывозом к 2020 году до 80 млн тонн грузов.

«Основной проблемой проектов, связанных со строительством железнодорожной инфраструктуры в РФ, является поиск финансирования. Из-за очень большого срока окупаемости они не выглядят привлекательными с коммерческой точки зрения,— указывает Дмитрий Черненок.— Но так как вопрос финансирования БАМа и Транссиба практически решен, основные трудности могут возникнуть в процессе строительства. Они могут быть связаны с географическими и климатическими факторами, а также сложностью рельефа на пути пролегания магистралей». Эти факторы следует учитывать, но они отнюдь не ставят под сомнение необходимость модернизации магистралей, подчеркивает эксперт. Подтверждение тому экономические расчеты: на ближайшие 30 лет реализация проекта даст приток в бюджетную систему страны в размере 700 млрд руб. При этом суммарный ВРП Дальневосточного региона возрастет на 25%.

Маргарита Меньшакова

Женщины — на локомотив



ПЕТР КОВАЛЕВ/ИНТЕРПРЕСС/ТАСС

Тяжелый труд машиниста девушки смогут испытать без шуток

— прецедент —

Профессия машиниста сопряжена с различными трудностями: тяжелые условия труда, высокая физическая и психологическая нагрузка, огромная ответственность. И в настоящее время в этой профессии трудятся исключительно мужчины. Однако в обозримом будущем, возможно, вакантные должности будут открыты и для прекрасной половины человечества.

О предстоящем обсуждении этого вопроса рассказал президент ОАО РЖД Владимир Якунин.

«У нас действительно по закону есть понятие „тяжелые условия труда“, и в соответствии с действующим законодательством женщины не могут привлекаться на работу с такими условиями,— подчеркнул господин Якунин.— Это касается в том числе и работы машиниста. Но вот с точки зрения работы машиниста скоростных пассажирских поездов, я думаю, что здесь, наверное, ситуация вообще не совсем справедливая. Мы рассмотрим возможность привлечения женщин к работе машинистом в целом, посоветуемся с нашими законодателями, министрами, могут ли женщины привлекаться на такую работу, например, в области скоростного движения. Вопрос поставлен, будем рассматривать».

Генеральный секретарь Международной конфедерации профессиональных союзов железнодорожников и транспортных строителей Геннадий Косолапов отметил, что в настоящее время как в России, так и на всем «пространстве 1520» (страны с широкой железнодорожной колеей) нет конкретных юридических запретов на трудоустройство женщин в качестве машинистов и помощников машинистов, существуют только ограничения по условиям труда.

«Если железнодорожные компании смогут обеспечить надлежащие условия труда — температурный режим в кабинах, их соответствующую виброзащиту, снизить интенсивность труда, то, думаю, никаких проблем в этой области не будет. А если говорить о возможном спросе на места машинистов среди представительниц слабого пола, надо понимать, что женщины всегда мечтали работать там, где работают мужчины. А если учитывать, что машинист является представителем своеобразной элиты среди других железнодорожных профессий, можно быть уверенным, что среди женщин такая профессия будет востребована»,— резюмировал Геннадий Косолапов.

Впрочем, есть и другая точка зрения. «Я не думаю, что нужны изменения в законодательстве, которые позволят женщинам работать в этой профессии,— полагает член комитета Госдумы РФ по труду, социальной политике и делам ветеранов Сергей Юрченко.— Не стану называть такие отрасли, как железнодорожная, авиационная или морская, сугубо мужскими, но стоит признать, что здесь даже мужчинам не всегда может найтись работа. Не в обиду женщинам — пусть подождут до лучших времен. Кроме того, я в свое время поработал в системе образования на железной дороге и имею представление о профессии машиниста: они испытывают колоссальную нагрузку. Ни в коем случае не хочу сказать, что женщины этих нагрузок не выдержат. Выдержат, конечно! Но, на мой взгляд, все-таки будет лучше, если представительницы прекрасного пола побережут свое здоровье — хотя бы в интересах создания семьи».

Константин Мозговой

