

экономика региона

Дорожная матрица

Две трети автомобильных дорог Сибири не соответствуют нормативным требованиям. Таковы данные профильных министерств и департаментов регионов. По мнению чиновников, чтобы привести дороги в нормальное состояние, требуется двукратное увеличение расходов на отрасль и не менее 15–20 лет непрерывной работы дорожников.

— административный ресурс —

Общее состояние

В Новосибирской области, по данным областного минтранса, протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет почти 27,2 тыс. км, из них более 12,7 тыс. км относятся к госсобственности регионального и межмуниципального значения, 14,4 тыс. км — местного и 822 км — федерального значения. При этом нормативным требованиям соответствуют только 36,2% дорог регионального и межмуниципального значения — это чуть более 8 тыс. км.

Еще хуже обстоят дела в Томской области, где из 4,1 тыс. км региональных дорог общего пользования лишь около 946 км (23%) соответствуют нормативам. В областной администрации считают, что «для приведения действующей дорожной сети к нормативному состоянию и для производства плановых ремонтов в соответствии с установленными межремонтными сроками» годовой объем дорожного фонда необходимо увеличить до 5,5–7 млрд руб. с 3,5 млрд в настоящее время.

В Алтайском крае сеть дорог регионального значения, а это 7,8 тыс. км, была сформирована в восьмидесяти годах прошлого века и рассчитана под нагрузку 6 т на ось, на них приходится основной грузопоток. «В результате транспортно-эксплуатационное состояние в настоящее время не соответствует требованиям безопасности перевозки людей и грузов. Кроме этого, на сегодня большая часть дорожного покрытия отслужила по два-три межремонтных срока», — отмечают в главном краевом управлении строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства.

В министерстве регионального развития Республики Алтай соотношение нормативных и ненормативных дорог не назвали, но отметили, что дорожное хозяйство «характеризуется высокой степенью износа сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения» и для доведения их до норматива «необходимо постепенное увеличение финансирования» и 15–20 лет непрерывной работы дорожников.

Значительно лучше ситуация в Красноярском крае. Здесь лишь 4,2 тыс. км (около 30%) региональных дорог из 15 тыс. км не соответствуют нормативам и предельно допустимым требованиям (всего в крае более 40 тыс. км автодорог, включая федеральные). Но и в этом случае краевой минтранс отмечает, что «понадобится около 10 лет, чтобы довести эту часть дорог до идеала, при условии если заниматься только ими». Если предположить, что в Красноярье все региональные дороги будут соответствовать требованиям, то для поддержания их в таком состоянии необходимо ремонтировать порядка 1 тыс. км в год.

По итогам 2015 года Росавтодор сообщал, что в нормативное состо-

яние приведено уже две трети (до 30 тыс. км) от общей федеральной сети. «И развитие не прекращается», — заявил первый заместитель начальника «Сибуравтодора» (филиал Росавтодора) Анатолий Костылевский. По его словам, «сложившаяся в стране экономическая ситуация сказалась на планах строительства новых объектов, тем не менее реализация уже начатых проектов продолжается». Для «Сибуравтодора» это Восточный обход Новосибирска, обход Мариинска, реконструкция 30-километровой участка трассы Р-254 «Иртыш» в Новосибирской области. Господин Костылевский отметил также, что в 2016 году управлению увеличен объем федерального финансирования программы ремонта. Если в прошлом году в целом по четырем подведомственным регионам отремонтировано 456 км дорог, из них капитально — 100 км, то в 2016 году 485 км и 120 км соответственно.

Финансы

В минтрансе Новосибирской области подсчитали, что для восстановления и поддержания в работоспособном состоянии автомобильных дорог необходимо проводить капитальный и текущий ремонт более 2,3 тыс. км в год, при этом общие ежегодные затраты должны быть около 25 млрд руб. Между тем в 2016 году расходная часть дорожного фонда области составит 8,8 млрд руб. (в 2015 году было 7,6 млрд руб.), из которых на дороги регионального и межмуниципального значения придется 6,8 млрд руб. (годом ранее — 5,8 млрд руб.). В 2016 году на строительство и реконструкцию автомобильных дорог Новосибирской области планируется потратить 1,3 млрд руб., из них 696,3 млн руб. — средства областного бюджета, 625,4 млн руб. — средства федерального бюджета, направленные в областной дорожный фонд. За счет этих инвестиций предполагается построить 7,3 км и реконструировать 21,3 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

Поступления в дорожный фонд Алтайского края в этом году планируются в размере 7,3 млрд руб. Кроме того, финансирование из федерального бюджета на строительство сельских автомобильных дорог в рамках ФЦП по устойчивому развитию сельских территорий на период до 2020 года и на реконструкцию автомобильных дорог регионального значения за счет иных межбюджетных трансфертов превысит 722 млн руб. Предполагается построить, реконструировать и отремонтировать почти 396 км автомобильных дорог общего пользования. На строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них за счет всех источников финанси-

рования в текущем году предусмотрено более 1,5 млрд руб.

В Красноярском крае из всех источников финансирования на дорожное хозяйство в 2016 году запланировано направить 13,4 млрд руб. (без федеральных дорог), в том числе на ремонт краевых и муниципальных дорог — 4,1 млрд руб.

Бюджет дорожного фонда Томской области утвержден в сумме 3,5 млрд руб. (в 2015 году — 1,9 млрд руб.), из них 2,8 млрд руб. пойдет на содержание, строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог регионального и муниципального значения. Из средств федерального бюджета предусмотрено более 854 млн руб. (в 2015 году — 449 млн руб.). Впервые в этом году губернатором при поддержке законодательной думы принято решение об оказании помощи муниципальным образованияам на ремонт дорог местного значения городских округов и муниципальных районов на сумму 500 млн руб.

По данным «Горно-Алтайавтодора», общие инвестиции в строительство и реконструкцию дорог Республики Алтай на 2016 год запланированы в объеме более 868 млн руб. Около 515 млн руб. будет направлено на завершение восстановительных работ на объектах, поврежденных в результате наводнения в мае—июне 2014 года. В 2016 году запланировано ввести в эксплуатацию после строительства и реконструкции четыре моста (360 пог. м) и 11,6 км автомобильных дорог, после ремонта — 21,5 км дорог и шесть мостов (272 пог. м). Заметим также, что по распоряжению правительства РФ от 23 мая 2016 года (№987-р) Республика Алтай получит в этом году 250 млн руб. из средств, собранных системой «Платон». Кроме того, в список получателей аналогичного трансферта из сибирских регионов попала еще Омская область, которой выделено 750 млн руб.

Инновации

Судя по информации, предоставленной органами исполнительной власти, в сибирских регионах при строительстве и ремонте дорог компании применяют традиционные технологии и материалы. Так, в Новосибирской области для устройства дорожной одежды применяются геосетки и геополотна, которые, как считают специалисты, увеличивают срок службы дорожной конструкции, улучшают ее работу под действием динамических нагрузок, уменьшают трещинообразование и колейность. Грунт земляного полотна дорожники укрепляют при помощи современных стабилизаторов. Причем, как отметили в областном минтрансе, в этой сфере недавно произошло импортозамещение: вместо американского стабилизатора ретпа-зупе 11Х, который использовался при реконструкции дороги Кыштовка—Орловка в Кыштовском



Дефицит финансовых средств вынуждает регионы чаще латать дороги, чем строить новые

районе, теперь применяется российская разработка. Популярна и технология холодной генерации (ресайклинг) — повторное использование существующих дорожных одежд, позволяющее снизить стоимость строительных работ. Наконец, при строительстве мостов и надземных пешеходных переходов начал применяться слоистый стеклопластик. Первый мост из этого материала был построен через р. Пашенка в Новосибирском районе в 2014 году. В текущем году начнется строительство аналогичного моста через р. Петушка в Искитимском районе.

«Дорожники области постоянно изучают российский и мировой опыт инноваций в дорожном строительстве. Вместе с тем необходимо отметить, что внедрение новых технологий затрудняется сложной и громоздкой системой согласования и утверждения сметных нормативов и расценок. Эта работа может занимать годы», — отмечают в областном минтрансе.

В Красноярском крае помимо традиционных технологий и материалов, аналогичных тем, что используются в других сибирских регионах, есть и своя специфика. Так, по данным профильного министерства, при зимнем содержании дорог применяются хлориды, которые дают возможность «выполнять работы более оперативно и снизить расходы на борьбу с гололедами». Активно используются адгезионные добавки — «наименее затратный способ», позволяющий обеспечить долговечность дорожного покрытия за счет высокой прочности сцепления битума с каменными материалами. Другое красноярское ноу-хау — фасованный битум. «Суммарная экономика средств при его использовании доходит до 25%», — утверждают в министерстве.

У дорожников Алтайского края своя особенность — они применяют укладку металлических гофрированных труб, используют армирующие и стабилизирующие добавки в асфальтобетон. «Это очень важно в наших климатических условиях. Асфальтобетон должен быть мягким зимой, чтобы не трескался на морозе,

и жестким летом, дабы избежать таяния на солнце», — сообщили в краевой администрации.

Перечисленные выше технологии используются и при строительстве и ремонте федеральных дорог. «На наших дорогах активно применяются геосинтетические материалы, придающие прочность конструкции дорожной одежды в условиях высокой влажности, износостойкие щебеночно-мастичные асфальтобетонные смеси на полимербитумных вяжущих, цементобетонные покрытия со сроком службы до 25 лет. Хорошо себя зарекомендовали, например, холодный ресайклинг, устройство современных прочных тонкослойных покрытий с использованием эмульсионно-минеральных смесей», — сообщил Анатолий Костылевский. По его словам, главным нововведением 2016 года станет переход строителей дорог федерального значения на технический регламент таможенного союза. Он, в частности, вводит новые требования к качеству битума и ряда других материалов для дорожных работ. «Эта мера также направлена на увеличение срока службы дорожных покрытий», — подчеркнул господин Костылевский.

Тормоз

В регионах главным сдерживающим фактором развития отрасли считают нехватку финансирования и, как следствие, недостаточный объем выполняемых работ. «Проблема в том, что специфика выполняемых работ сегодня связана с текущим ремонтом, с восстановлением целостности покрытия, которое разрушается из года в год под воздействием огромного потока транспорта. Это означает, что зона внедрения новых технологий сведена к покрытию дорог. Мы готовы применять инновации при полном цикле строительства новых дорог. Как только у нас появится возможность построить новый объект, он сразу становится средоточием новых технологических приемов и материалов. Отсутствие объектов, на которых мы были бы готовы продемонстрировать свои возможности, — вот что сдерживает сегодня развитие отрасли», — отмечают в красноярском минтрансе.

В главном управлении строительства, транспорта, жилищно-комму-

нального и дорожного хозяйства Алтайского края обратили внимание на проблему госзакупок в отрасли. «Действующее законодательство обязывает заказчика осуществлять закупки у субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций в объеме не менее 15% совокупного годового объема закупок. Но, как правило, у них нет опыта, техники и кадров, что неминуемо приводит к ухудшению качества работ и дополнительным затратам подрядных организаций по устранению недочетов», — поясняют в управлении.

С тем, что главной проблемой дорожной отрасли остается хроническое недофинансирование, соглашается и аналитик АО «Финам» Алексей Калачев. По его данным, объем федерального дорожного фонда, предусмотренный в бюджете страны на 2015 год, составил 670 млрд руб., в проекте бюджета на 2016 год первоначально было запланировано 679 млрд руб. Но уже в первой половине 2015 года, ввиду нарастания проблем с наполняемостью бюджета, власти сократили программы почти на четверть. В действительности в прошлом году Росавтодору было выделено 525 млрд руб., а в проекте бюджета на 2016 год уже значились ассигнования в объеме 553 млрд руб., в том числе на оказание поддержки регионам — 130,2 млрд руб. Согласно ранее утвержденным показателям ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» на новое дорожное строительство предполагалось выделить 140 млрд руб., но в результате корректировки бюджета эта сумма была «оптимизирована» на 43 млрд руб. и составила 97 млрд руб.

Другим фактором, тормозящим отрасль, является, по мнению господина Калачева, медленное развитие нормативной базы по проектированию, не учитывающей появление новых технологий и использование новых материалов, а также недостаток знаний у специалистов. А в удаленных районах Сибири ситуация усугубляет суровый климат и большие расстояния, затрудняющие доставку дорожного оборудования и строительных материалов.

Юрий Белов

Есть ли будущее без угля

— промышленность —

Он отметил, что Кузбасс был и остается главным уголедобывающим регионом страны, а в текущей сложной рыночной ситуации необходимо удерживать основные позиции на мировых рынках и расширить внутреннее потребление этого вида топлива. Развитие отрасли идет по пути увеличения доли обогащения — с 40% в 2005 году до 74% в настоящее время и до 90% к 2020 году. И по пути наращивания экспорта, который составил в прошлом году 123 млн т, то есть больше половины всей добычи. При этом 85 млн т ушло в восточном направлении, а 38 млн т — в западном. Однако затем вице-губернатор признал, что задачи расширения внутреннего потребления и удержания экспортных позиций решить крайне сложно. На пути вывоза угля стоят растущие железнодорожные тарифы, «которые по отдельным маркам составляют уже 70% в конечной стоимости сырья». А на пути расширения внутреннего потребления в последние месяцы встала идея создания в Сибири «безуглеродной зоны». Замгубернатора отметил, что после парижских климатических соглашений, заключенных в декабре 2015 года, «углю объявили настоящий крестовый поход», характеризую его как «грязное топливо, из-за которого растет температура воздуха, образуется парниковый эффект». По его мнению, в этих обвинениях не учитывается, что тепловые электростанции далеко продвинулись в очистке выбросов, практически полностью улавливают серу, окислы азота и другие вредные вещества; «предложение же о введении угле-

родного налога может просто разрушить угольную отрасль России».

Корпоративный консультант по стратегическому развитию, партнер ОАО «Кузбасский технопарк» Артем Рада сделал вывод, что время высоких цен на сырье прошло, спрос на уголь в мировой экономике и вовсе будет падать в предстоящие 15 лет и доля данного вида топлива в 2030 году будет ниже, чем возобновляемых источников энергии. Единственный регион, где, как ожидается, потребление угля продолжит расти, — это Юго-Восточная Азия. Однако экспорт угля из России, по его данным, после бурного роста в 2005–2014 годах — с 79,8 млн т до 153,2 млн т — в прошлом году снизился до 152,7 млн т. Рассчитывать на дальнейший рост экспорта не стоит, нужно думать о развитии внутреннего использования угля, в частности в энергетике, сделал вывод эксперт. Впрочем, это заключение было основано на данных статистики предыдущих лет, без учета текущей ситуации. Между тем, по данным, которые приводит Центральное диспетчерское управление ТЭК (ЦДУ ТЭК), в январе—мае 2016 года большинство крупных производителей угля России увеличили добычу. В целом она выросла на 6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 156,6 млн т. При этом экспорт угля рос быстрее — на 8,9%, до 65,7 млн т.

Есть шансы для угля и на внутреннем рынке, что подтвердил в своем выступлении на круглом столе заместитель директора кузбасского филиала ООО «Сибирская генерирующая компания» (СГК) по инвестициям Юрий Гренингер. Он напомнил, что в 2009–2014 годах компания реализовала масштабную инвестиционную программу обновления мощ-

ностей на своих угольных ТЭЦ в Кузбассе, Хакасии, Красноярском и Алтайском крае. Вложив 82 млрд руб., СГК ввела 2 055 МВт новых мощностей. И только на станциях кузбасского филиала СГК ежегодное потребление угля составило 9–11 млн т. Более того, только в кузбасском филиале есть возможности увеличить его на 2,8–5 млн т, построив дополнительные мощности на четырех станциях (от 1 055 до 1 915 МВт), сообщил Юрий Гренингер. Однако для этого нужен рост потребления электроэнергетики, а его пока нет: в целом по России этот показатель с 2010 года колеблется вокруг отметки в 1 трлн кВт·ч в год, а в Кузбассе даже падает — с 34,6 млрд кВт·ч в 2010 году до 31,8 млрд в прошлом.

Директор Института углехимии и химического материаловедения СО РАН Зинфер Исмагилов напомнил, что возможности химической переработки угля огромны, из него можно получать синтез-газ (с дальнейшей переработкой), жидкое топливо и тысячи разнообразных продуктов, но пока в России слабо используются возможности даже той углехимии, которая развивается очень давно, — коксохимии. В частности, из страны вывозятся за рубеж сотни тысяч тонн каменноугольной смолы, получаемой при производстве металлургического кокса, а на месте она не перерабатывается, хотя может выступать в качестве сырья для производства множества продуктов.

Гендиректор ОАО «Центр новых технологий глубокой переработки углей и сертификации „Уголь-С“» Игорь Коребецкий заметил, что поле для развития углехимии даже сузилось: коксохимические производства закрываются. В Кузбассе, в частности на пло-

щадке бывшего Кузнецкого металлургического завода (сейчас она в составе ОАО «Евраз-ЗСМК»), заводу пулукосования в Ленинске-Кузнецком осталось несколько лет работы из-за полного износа. А для строительства современных производств по глубокой переработке угля требуются очень большие инвестиции — €1 млрд на мощность по переработке 1 млн т угля в год. Таких средств у российских угольных компаний нет, государство также не может предоставить гарантии по таким вложениям, поскольку пока нет даже реальной экономической оценки возможности производства и продажи высокотехнологичной продукции, получаемой из угля.

Однако в целом проекты по переработке угля, по оценке Игоря Коребецкого, возможны, и важнейшими предпосылками для этого выступают не только огромные запасы угля, но и наличие в Кузбассе высоко развитой транспортной и энергетической инфраструктуры, кадров, его выгодное расположение в центре страны. Привлечение же средств возможно в виде создания совместных предприятий с зарубежными инвесторами и объединения усилий нескольких компаний. Господин Коребецкий также представил один из редких пока проектов переработки, реализуемых в регионе. Правда, по переработке бурого угля в пылеугольное топливо (ПУТ) компании «Итагуголь» в Тисульском районе. Именно переработку в топливо с другими характеристиками, чем у добытого угля, предложил эксперт. По его данным, брикетированный уголь и полученный из него полукокс по товарным характеристикам превосходят обычный уголь:

у них выше теплотворная способность, они лучше хранятся, не впитывают влагу. Заместитель гендиректора ООО «Итагуголь» Сибир Рахимов уточнил, что установка по производству ПУТ мощностью 15 т в час (80 тыс. т в год) в настоящее время строится на разрезе в поселке Итатском, инвестиции в проект составили уже 80 млн руб. из планируемых 160 млн, топливо с установкой компания намерена поставлять на Урал и, возможно, на Ачинский глиноземный завод в Красноярском крае. Примечательно, что до пуска установки, как пояснил Сибир Рахимов, компания не ведет добычу бурого угля, «поскольку в обычном виде он не нужен и сбыть его крайне сложно».

Вполне вероятно, что и каменный уголь в обозримом будущем перестанет быть нужен и его будет очень трудно сбыть, разве что за небольшим исключением. Как выразительно заметил в ходе дискуссии Игорь Коребецкий, в условиях падения цен на энергетический уголь, нарастающей добычи, «Кузбасс выпускает себя», добыча сланцевого газа в Китае окончательно обрушит рынок энергетического угля, на нем ужесточатся требования к качеству и снизится потребление, поэтому у угольщиков Кузбасса «есть всего три-четыре года» для перемены. Если же не будет, например, развития переработки угля в различном виде, то при снижении доходности угольного бизнеса начнется закрытие предприятий, рост социальной напряженности, ухудшение криминогенной ситуации и отток населения из региона с «превращением городов Кузбасса в американский Питтсбург времен Великой депрессии», полагает эксперт.

Игорь Лавренко