



Экономика региона

Среда 30 ноября 2016 №222 (5972 с момента возобновления издания)

eбург.kommersant.ru

11 | Какие перспективы у проекта Северного морского пути

12 | Как власти ЯНАО привлекают средства под инфраструктурные проекты

12 | Зачем в ЯНАО поддерживают экологические инновации

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Кобылкин объявил 2017 год Годом проектных решений в регионе. Перспективы Ямала он связывает в первую очередь с проектом Северного широтного хода (СШХ) — железнодорожной магистрали, которая свяжет западную и восточную части региона. В октябре 2016 года правительство ЯНАО и ОАО «РЖД» заключили соглашение о совместной реализации проекта. Строительство дороги протяженностью 707 км намечено на 2018-2022 годы.

Магистраль на все случаи жизни

—стратегия—

Улучшение дел широким ходом

В конце ноября 2016 года губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин во время выступления с ежегодным докладом о положении дел и перспективах развития региона назвал 2017-й Годом проектных решений на Ямале. В рамках проектной работы будет обеспечена «координация всех уровней власти, концентрация усилий, персональная ответственность представителей власти, экономия бюджета и оценка по итоговому результату». Ведущим направлением социально-экономического роста ЯНАО должны стать стратегические инвестпроекты, в том числе «Энергия Арктики», который предполагает строительство двух участков железной дороги: Северного широтного хода и портовой инфраструктуры Бованенково — Сабетта. По словам губернатора, задача региона — создать все условия для старта проекта, поскольку региону необходимо решить проблемы транспортной доступности.

Северный широтный ход станет железнодорожной магистралью общей протяженностью 707 км, которая соединит станцию Обская Северной железной дороги (СЖД) со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги (СвЖД). Проект включает в себя железнодорожный участок Обская — Салехард, железнодорожную линию Салехард — Надым, совмещенные мостовые переходы через реки Обь и Надым, а также подлежащие достройке железнодорожные участки Надым — Пангоды, Пангоды — Новый Уренгой, Новый Уренгой — Коротчаево. Планируется, что объем перевозок по СШХ, преимущественно газового конденсата и нефтеналивных грузов, составит 23,9 млн т. Строительство планируется начать в 2018 году, завершить — в 2022 году. Ранее начало реализации проекта было назначено на 2011 год.

В сентябре 2015 года уже была достроена и введена в эксплуатацию автомобильная часть моста через реку Надым. Также на Надымском мостовом переходе планируется проложить железнодорожные пути.



Дмитрий Кобылкин ранее заявил, что при надлежашем финансировании нужно пять месяцев, чтобы завершить этот участок. «Мост можно достроить и в 2021 году, просто нельзя строить „в никуда“, важно, чтобы железная дорога была составляющей какой-либо линейной части», — отметил он. Также в эксплуатацию введено 155 км автодороги Салехард — Надым, 90 км из которых в асфальтобетонном покрытии, 65 км — в переходном типе покрытия из щебня. С учетом этого финансирование проекта из бюджета ЯНАО уже составило 32,9 млрд руб. По данным пресс-службы ямальского правительства, в 2016 году на развитие СШХ из региональной казны направлено 2,4 млрд руб. Ориентировочная стоимость всего проекта составляет порядка 230 млрд руб.

Другие переправы СШХ — мост через Обь и участок железной дороги Салехард — Надым также будут

построены на средства местного и федерального бюджетов. «Для введения Обского моста необходимо 60 млрд руб., из которых 8 млрд руб. вложит ямальское правительство» — пояснил Дмитрий Кобылкин. Остальные части дороги будут сооружены при поддержке сторонних инвесторов. Реконструкцией железнодорожного полотна на участке Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево займется ОАО РЖД. Усиление железнодорожного участка Надым — Пангоды планируется за счет средств ПАО «Газпром».

Дружба с государством

Северный широтный ход станет первой концессионной железной дорогой в России. В конце октября 2016 года правительство ЯНАО и ОАО «РЖД» подписали соглашение о совместной реализации проекта. Как рассказали в пресс-службе региона, на данный момент подготовлен

комплект документов о заключении концессионного соглашения. 9 ноября 2016 года в рамках рабочей встречи председатель правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер, президент ОАО РЖД Олег Белозеров и глава ямальского региона Дмитрий Кобылкин обсудили реализацию проекта СШХ. Планируется, что соглашение будет подписано между ОАО «РЖД» и ПАО «Газпром». «На основании этих двух соглашений мы выйдем на Правительство РФ, с которым подпишем концессионное соглашение со всеми участниками, кто будет участвовать в этом проекте. После этого будет выдано распоряжение правительства или указ президента, который четко по дням расскажет каждому участнику его функции», — пояснил Дмитрий Кобылкин.

Президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров рассказал, что для ОАО «РЖД» это будет первый проект по схеме

Северный широтный ход станет первой в России концессионной железной дорогой

концессии. «По сути, компания делает реальный шаг в сторону государственно-частного партнерства (ГЧП) в области строительства железнодорожной инфраструктуры. Мы рассчитываем не только на успешную реализацию крупнейшего транспортного проекта на севере страны, но и на дальнейшее распространение этой модели сотрудничества в строительстве других инфраструктурных объектов», — заявил он, комментируя подписание соглашения.

Другие участники проекта пока неизвестны. В пресс-службе ЯНАО отметили, что проблем с частными инвесторами не ожидается: «Основные договоренности уже достигнуты. Окупаемость проекта СШХ составляет от 15 до 20 лет, а грузооборот — 23,9 млн т в год. При таких дан-

ных рыночная выгода проекта имеет вполне реальные очертания». Кроме того, регион предоставит в федеральную собственность земельные участки, необходимые для строительства магистрали, и обеспечит доступ строителей к водным объектам и лесным участкам, предоставит льготы по налогу на имущество. Ученый секретарь Горного института УрО РАН Андрей Панжин не исключает, что в строительстве СШХ возможно участие иностранных инвесторов. «Для вложения в проект найдется достаточное количество компаний. Локомотивом пойдут РЖД и „Газпром“, а игроки поменьше присоединятся следом. Сам проект достаточно рентабельный, особенно с учетом того, что месторождения Среднего Урала подходят к своей финальной фазе и потребность в сырье может возрасти. Окупаемость за 15-20 лет представляет достаточно реальные цифры, срок может уменьшиться, если грузоперевозки увеличатся за счет твердых полезных ископаемых», — добавил эксперт. С ним согласен заместитель директора института экономики УрО РАН Михаил Петров. «В подобных проектах прокладка одного километра дороги обходится примерно в 300-400 млн руб. Поэтому окупаемость СШХ за два десятилетия вполне реальна. Вопрос в том, чем оценивать эффективность участия в таком ГЧП. При партнерстве государство берет на себя все риски, и к этому нужно подходить с осторожностью как государственным, так и частным партнерам. Также определенные проблемы может создать специализация СШХ на наливных грузах. Из-за этого первое время загруженность дороги может быть достаточно низкой. Хотя, конечно, роль таких масштабных проектов для развития региона и страны выходит за рамки одного только вопроса об окупаемости», — пояснил эксперт.

В рамках поддержки строительства власти ЯНАО готовы софинансировать более 2 млрд руб. в 2017 году и плановом периоде для строительства моста через Обь. Также для инвесторов власти предусматривают возможность налоговых льгот.

С. 10

«Кризис явился важным фактором начала проекта»

Губернатор Ямало-Ненецкого округа ДМИТРИЙ КОБЫЛКИН рассказал «Экономика региона» о том, почему проект строительства Северного широтного хода, начало реализации которого планировалось еще в 2011 году, запускается в финансово неблагоприятный период.

—интервью—

— В чем причина развития отношений Ямала и РЖД, заключение соглашения, которое в итоге дало новую ступень развития СШХ?

— Скорее всего, в том, что в стране серьезно занялись импортозамещением. Сегодня очень важно создавать как можно больше рабочих мест и быть конкурентоспособным в мире. Для этого, безусловно, нужна транспортная инфраструктура. Транссибирская магистраль очень загружена, и ее надо разгружать, а Северный широтный ход — наиболее подготовленный к реализации проект. У нас уже есть соглашение, которое мы подписали с ОАО «РЖД», и в нем по пунктам расписано, что мы должны еще сделать. ПАО «Газпром», в принципе, также подтвердило намерение достроить свои участки железной дороги. Поэтому также планируется соглашение между РЖД и «Газпромом». В дальнейшем мы с правительством РФ подпишем концессионное соглашение со всеми участниками этого проекта. После этого концессионного соглашения будет, скорее всего, выпущено распоряжение правительства, может быть, указ президента, какой-то документ, который четко по часам, по дням расскажет каждому, что нужно делать.



Добавлю, что у нас все торги, все дальнейшие стройки будут проводить ОАО «РЖД». Я их называю «ледоколом», флагманом СШХ. Мы с ними поделили свою ответственность. Основные затраты взяла на себя, конечно, РЖД, за что мы ей сильно благодарны. Например, для нас достройка железнодорожной части Надымского моста, которую компания взяла на себя, была приятной неожиданностью. В планах отсутствует минимальный гарантированный доход (МГД), хотя уже думали, что нам нужно будет разбираться с этим. Компания решает все вопросы исходя из коммерции, исходя из тарифа и исходя из своих грузовых потоков.

— Какие еще частные компании проявили интерес к проекту?

— Очереди из инвесторов у нас пока нет. Но я точно знаю, что такого рода работы в существующих условиях могут проводить

далеко не все российские компании. Мы все их уже знаем, какие-то из них работали на Газпром, кто-то работал на государство. Кто из них выиграет, я не готов сказать, потому что это хороший участок работы для любой российской компании. Потому что это долгосрочный стабильный проект. Есть чем-то похожий проект «Байконур», который соединяет Урал через Коми и выходит на порт Архангельск, за которым я слежу, и который кто-то может назвать конкурентом СШХ. Отмечу, что я не вижу конкурентов нашему проекту, у него нет конкурентов, это однозначно. Мы не рассчитывали ни на металлургию, ни на угольное сырье, ни на пшеницу, мы рассчитывали эту магистраль исключительно под собственные объемы — под углеводородное сырье и продукты его переработки. То, что сейчас через эти артерии другие компании видят свое развитие, только радует меня.

— Почему же такой важный для региона инфраструктурный проект так долго не реализовывался?

— Пятнадцать лет мы ходили вокруг этих проектов, были разные заявления, подписанные документы и всегда что-то мешало реализации. Помню, что тогда в стране денег было много. Сейчас денег мало. И, честно, я не был готов к тому, что именно в этот период все-таки федеральные структуры, такие как РЖД, возьмутся за этот проект. Позже, когда я начал его более детально изучать, понял, что это, пожалуй, единственный вариант развития сегодня — именно во время дефицита денежных средств всем надо пошевелиться для того, чтобы его реализовать. То есть кризис явился важным фактором начала проекта, запустил его. В СШХ используются только российские

материалы: песок, щебень, наша рабочая сила, наша локомотивная тяга, шпалы, рельсы. Нет ничего произведенного за рубежом, поэтому мы получим значительную мультипликацию промышленности. Вообще нам нужны подобные долгосрочные проекты, с ними кризис очень быстро проходит.

— Даст ли СШХ импульс развитию западного берега Оби?

— Безусловно. Например, Лабитнанги будут серьезно развиваться. Однако ждать окончания строительства магистрали мы не будем, а уже на следующий год буду уделять особое внимание благоустройству города. Мы будем приводить его в порядок, потому что заметны различия, например, с тем, как развивается рядом Салехард. И все наши деревни уже в неплохом состоянии. Даже в Тазовском районе, который был самым депрессивным, многое сделали за последние годы. Лабитнанги нужно подтягивать и без СШХ. У нас есть большая программа, она, конечно, рассчитана на большие деньги и на длительный период времени — около 10 лет, но мы стараемся по мере возможностей реализовывать поддержку таких городов вне зависимости от региональных проектов.

— Как СШХ повлияет на жителей региона?

— В первую очередь появятся новые рабочие места. Думаю, сохранится арктическая пропорция для таких строек — один к четырнадцати. То есть одно рабочее место при реализации проекта создаст четырнадцать новых рабочих мест. Вообще, мне кажется, Северный широтный ход изменит судьбу каждого человека, живущего на Ямале. Это будет уже территория абсолютно постоянного производства и постоянного проживания на ней людей. Такая тенденция видна уже сейчас. Во многих семьях дети возвращаются в регион

и работают на него. Нам нужны конкурентные преимущества именно в переработке углеводородного сырья и в дальнейшем его использовании вплоть до композитов и нанотехнологий. Это мы должны сделать. Ведь на газовых месторождениях будет невыгодно просто добывать и продавать сырье, его нужно будет куда-то экспортировать. Здесь не обойтись без транспортного коридора.

Также наша дешевая энергия позволит создавать огромное количество производств, в себестоимости продукции которых большую долю занимают энергоносители. Здесь уже работает нефтегазохимия. У меня когда-то была мечта — производить на Ямале алюминий. В Исландии был пример эффективного энергопользования. Там канадцы построили огромный завод, и для того, чтобы не везти руду из Африки, они транспортируют алюминиевый концентрат и без какого-либо влияния на окружающую среду, не нарушая экологические нормы и требования, производят алюминиевые слитки и продают их по всему миру. Что послужило созданию такого кластера прямо на берегу океана? Причальная стена и дешевая электроэнергия, которую они получают из гор путем таяния ледников. У нас энергия еще дешевле, а конкурентные способности больше.

На протяжении СШХ есть огромное количество малых нефтегазовых месторождений. Они вынуждены ждать очень высокой цены на нефть и газ. Потому что при существующих ценах вывозить добытое отсюда сырье крайне невыгодно. Как только появится железная дорога, проблема будет решена. И даже при стоимости барреля нефти \$40 можно будет ее продавать, создавать необходимые производственные мощности.

Беседовала Ольга Кураева