Замгендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров — о модернизации БАМа и других проектах развития сети | 14

Ж

Тематические страницы газеты **Коммерсантъ**

Железнодорожный транспорт

Понедельник 11 сентября 2023 №167/П (7612 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**

15 | Восточный полигон — один из крупнейших потребителей электроэнергии на Дальнем Востоке

16 | Как идет северный завоз и топливообеспечение Дальнего Востока

18 | Замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило — об объемах парка и прогнозах погрузки

Третий пошел

В 2024 году ОАО РЖД завершает основные работы по второму этапу расширения Восточного полигона и запускает движение. Несмотря на необходимость строить в условиях непрерывного движения, постоянного кадрового голода и многообразных капризов погоды, компания постоянно увеличивает объем работ, который в текущем году в денежном выражении превзойдет 2022-й более чем на 80%. Подрядчики ОАО РЖД ожидают старта продолжения стройки — они уже сосредоточили на Восточном полигоне значительные объемы персонала и техники, и перебазирование обойдется дороже, чем продолжение работ. В ОАО РЖД ждут скорейшего одобрения третьего этапа модернизации БАМа, который позволит к 2032 году увеличить провозную способность на Восточном полигоне до 255 млн тонн.

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

— инфраструктурное строительство —

Год работ

ОАО РЖД, закончившее первый этап модернизации БАМа и Транссиба в 2021 году, постепенно подходит к завершению второго этапа, направленного на достижение прироста провозной способности на Восточном полигоне до 180 млн тонн. Его стоимость оценивается сейчас в 1,082 трлн руб. и предполагает строительство 280 объектов до конца 2025-го. «Движение будет запущено в 2024 году, но часть бюджета у нас переходит на 2025 год: часть завершающих работ мы будем выполнять уже после открытия движения: служебно-технические здания, шумозащита, благоустройство, экология, очистные сооружения и т. п.»,— поясняет замгендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров, курирующий строительный блок.

В прошлом году объем работ, выполненных по второму этапу БАМа, составил 138 млрд руб. при первоначальном плане 131 млрд руб. Такие объемы были достигнуты, несмотря на то что в марте под влиянием давления на выручку холдинга в связи с началом военных действий на Украине возник риск сокращения инвестпрограммы по Восточному полигону до 80 млрд руб., что потребовало бы сокращения практически половины сотрудников на полигоне. Но правительство в апреле 2022 года приняло решение о выделении ОАО РЖД средств из ФНБ в объеме 250 млрд руб. в том числе на поддержку инвестпрограммы в первом полугодии (см. „Ъ“ от 28 апреля), что позволило компании не снижать инвестиции в Восточный полигон.

В текущем году одобренные затраты на модернизацию БАМа и Транссиба составляют 250 млрд руб., из них 180–190 млрд руб.— это непосредственно строительно-монтажные работы. Освоение по итогам семи месяцев составило 110 млрд руб., по итогам августа, ожидает компания, объем выполненных работ будет практически на уровне всего 2022 года — около 136 млрд руб. К ВЭФу, по ожиданиям ОАО РЖД, ожидается переключение движения примерно по десяти объектам, а основной объем включений запланирован на четвертый квартал: примерно 50 объектов энергетики (реконструкция существующих тяговых подстанций на Восточно-Сибирской, Забайкальской (ЗабЖД) и Дальневосточной (ДВЖД) железных дорогах) и около 80 линейных объектов.

В 2024 году объем затрат на Восточном полигоне достигнет рекордных 400 млрд руб., а бюджет собственно строительно-монтажных работ вырастет до 250 млрд руб., то есть достигнет уровня всех инвестиций в Восточный полигон в 2023-м. Среди крупных объектов в рамках второго этапа — двухпутный километровый Керакский тоннель на ЗабЖД, который планируется сдать в конце текущего — начале следующего года, путепроводная развязка в Волочаевке, устраняющая конфликт маршрутов с точки зрения искусственных сооружений, тоннель на обходном участке Шкотово—Смольянниново, который позволит уйти от подталкивания грузовых поездов на этом участке. «В целом в следующем году будет вводиться около 100 объектов, и это в основном вторые пути и двухпутные вставки на БАМе,— рассказывает господин Макаров.— В моменте у нас постоянно в работе порядка 20 мостов длиной более 100 м. В этом году — вдумайтесь в эту цифру! — нам надо сделать порядка 650 искусственных сооружений: это речки, ручейки или настоящие большие мосты. В целом на Восточном полигоне у нас около 80 тыс. искусственных сооружений: трубы, мостики, мосты, мостищи… Из-за количества водных преград мы на одном перегоне порой делаем порядка 16–18 искусственных сооружений: либо мостов, либо пропускных труб, причем трубы такие, что порой мост проще построить, чем трубу с сечением 3 м и длиной 60–70 м на высокой насыпи». Работа очень интересная, но очень тяжелая, резюмирует он.

На ходу рельсы кладут

Отличия от первой, советской, стройки БАМа по условиям работ достаточно значительные. С одной стороны, тогда строителям приходилось вести работы практически в чистом поле, без какой-либо инфраструктуры. С другой стороны, им не нужно было, как сейчас, строить в условиях непрерывного движения. А сокращать движение на БАМе и Транссибе в текущих условиях никто не позволит, и ОАО РЖД, несмотря на загруженность, сохраняет и увеличивает объем перевозок. В 2022 году компания провезла в восточном направлении 148,8 млн тонн грузов, погрузка выросла на всех дорогах Восточного полигона: от 1% на Красноярской до 9,6% на Забайкальской железных дорогах. Груженый грузооборот на Восточном полигоне в 2022 году достиг рекордных 2,38 млрд тонно-километров в сутки, что на 3,5% больше, чем в 2021-м. В первом полугодии в восточном направлении перевезено на 9,1% больше, чем годом ранее,— 134,2 млн тонн, в том числе 92 млн тонн на экспорт (плюс 13,2%).

Как поясняет Андрей Макаров, если коэффициент заполнения инфраструктуры в идеале 1, то дирекция управления движением составляет графики из расчета 0,93–0,95. «То есть 5–6% времени — это все, что уходит на „окна“,— рассказывает он.— Мы вместе с коллегами-инфраструктурщиками, которые в это время выполняют ремонты, имеем на „окна“ под стройку порядка 5% от общего времени». При этом ремонты в параллель со строительными работами также ведутся активно. Так, на Восточный полигон в 2022 году приходилось 28% всех выполняемых ОАО РЖД работ по оздоровлению пути, за семь месяцев текущего года этот показатель составил более трети: обновлено более 800 км пути, заменено более 300 стрелок.

«И это не значит, что мы работаем только в течение этих 5% времени,— рассказывает господин Макаров.— Понятно, что работы, связанные с „окнами“, мы группируем, чтобы это время максимально эффективно использовать и провести комплекс работ непосредственно в зоне движения. Остальное время мы работаем на подготовке земполотна, искусственных сооружений, мостов на новых осях и т. п. Это не требует „окон“». Плюс, добавляет он, дирекция управления движением разрабатывает технологию, когда в «створовые» дни, два дня в неделю, выполняются большие закрытия и работы по ремонту верхнего строения пути. При этом, рассказывает он, не только собственно стройка ограничивает движение: «С учетом того что у нас на БАМе работает порядка восьми-девяти путевых машинных станций (на капремонте и на стройке), к ним надо осуществить подвоз хозяйственных поездов. Должен приехать сам укладочный кран с платформой, должна приехать хоппер-дозаторная „вертушка“ со щебнем — и это все тоже нитки поездов, которые они занимают». Так, по ДВЖД даже без учета капремонта в текущем году нужно завезти 2 млн кубометров щебня на объекты строительства, а ранее, когда карьеров в зоне строительства не было, щебень приходилось доставлять со Свердловской железной дороги и занимать емкость инфраструктуры от самого Кузбасса.

При этом подвоз материалов возможен только железной дорогой — речной транспорт на строящихся участках отсутствует. Автодороги вдоль БАМа ОАО РЖД восстанавливает за свой счет — в рамках второго этапа БАМа на это выделены дополнительные средства в объеме 14 млрд руб. Компания уже существенно продвинулась в восстановлении автодорог на дублере БАМа: на участках Верхнезейск—Февральск, Февральск—Новый Ургал, восстановлены несколько участков от Комсомольска в сторону Ванино. Однако, по оценкам местных властей и субъектов федерации, необходимый объем средств более чем вдвое превышает те, что предусмотрены сейчас ОАО РЖД, и этот дефицит предстоит закрывать либо за счет дополнительного финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД, если автодороги в итоге будут поставлены на баланс монополии, либо за счет федерального финансирования для регионов, если местные власти возьмут их на баланс.

Кадровый магнит

«Кадровый голод — постоянный,— говорит Андрей Макаров.— Он не ожидается — он есть». Сегодня на БАМе присутствует рекордное количество рабочих со времен строительства магистрали в советское время — почти 27 тыс. человек. Это подрядчики, работники филиалов ОАО РЖД, железнодорожные войска, энергетики, сотрудники технадзора, стройотряды. Даже в наиболее низкий строительный сезон — в январе, когда по температурным условиям работы практически невозможны, на БАМе продолжали работать около 5 тыс. человек.

На эти цифры ОАО РЖД смогло выйти, несмотря на COVID, отток трудовых мигрантов, численность которых так и не восстановилась, и жесткую конкуренцию по зарплатам как с центральными и западными регионами, так и соседними проектами промышленного развития на Дальнем Востоке. О ситуации с персоналом, об обеспеченности техникой и уровне зарплат см. интервью Андрея Макарова на стр. 14.

Алексей Крапивин, гендиректор ГК 1520 — крупнейшего подрядчика ОАО РЖД на Восточном полигоне, работающего на 109 объектах на протяженности более 3 тыс. км, сообщил „Ъ“, что у компании сейчас на объектах БАМа задействовано более 10,5 тыс. человек и 2161 единица различной техники. «Это стало возможным благодаря реализации в последние годы крупнейшей инвестиционной программы в размере более 25 млрд руб., что позволило саккумулировать необходимые силы и технику,— рассказывает он.— За последние три года объем выполненных работ увеличивался более чем в два раза от года к году». Безусловно, отмечает он, существуют определенные проблемы с техникой и людьми. «Учитывая крайне суровые природные условия, а также то, что объекты строительства удалены от ближайших населенных пунктов на 200–300 км, на Дальнем Востоке требуются совершенно другие затраты на перебазирование техники, а также особый подход к подготовке и содержанию персонала,— поясняет господин Крапивин.— В связи с этим была развернута собственная программа по привлечению специалистов и созданию условий, позволяющих жить и трудиться в неординарных условиях, что дало свой значительный эффект».

Вместе с тем, по оценкам господина Макарова, к реализации третьего этапа БАМа можно приступить уже с имеющимся количеством сотрудников. «Привлечь на Восточный полигон 100 тыс. человек и невозможно, и бессмысленно: нет такого количества технологических „окон“, чтобы все они могли проводить работы»,— говорит он.

с15

Сухопутные ворота

— трансграничная торговля —

Разворот на Восток потребовал от ОАО РЖД пристального внимания к развитию сухопутных трансграничных перевозок и расширения инфраструктуры погранпереходов. Грузопоток через железнодорожные погранпереходы с Китаем вырос в январе—июле почти на 20%. В планах ОАО РЖД — развитие всех погранпереходов в Китай, в том числе работы по станциям Забайкальск, Гродеково, Камышовая. Параллельно компания развивает южное направление, где ведется строительство станции Самур-II, а также работы по снятию инфраструктурных ограничений, которые позволят обеспечить увеличение грузопотока по международному транспортному коридору «Север—Юг».

Перевозки на Восток по суше

С поворотом экономики на Восток, потребовавшим развития линейной железнодорожной инфраструктуры и подходов к морским портам, отдельную важность приобрело обеспечение перевозки грузов в Китай через сухопутные пограничные переходы. Спрос на эти перевозки постоянно растет. По данным Дальневосточной железной дороги, за семь месяцев через ее погранпереходы перевезено на 19,4% больше, чем годом ранее (более 8 млн тонн).

Среди существующих пунктов пропуска крупнейшим является железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) «Забайкальск—Маньчжурия», пропускающий около 16 млн тонн грузов в год. В первом квартале пропуск через него вырос в 1,6 раза, до 4,9 млн тонн, в том числе более 4,3 млн тонн — на экспорт.

В 2022 году перевозки через ЖДПП «Гродеково—Суйфэньхэ» остались на уровне 2021-го, составив 8,2 млн тонн, в том числе на экспорт отправлено 1,8 млн тонн руды, 1,7 млн тонн угля и 1,1 млн тонн грузов в контейнерах. Но в 2023 году объем перевозок через этот погранпереход растет высокими темпами. Так, за семь месяцев существенно увеличен экспорт через него в Китай: объемы угля выросли в 1,4 раза, до 1,2 млн тонн, руды — в 1,3 раза, до 1,1 млн тонн, в 3,5 раза вырос экспорт хлебных грузов. Встречным потоком направилось почти вдвое больше контейнерных грузов (16 тыс. тонн) и в 1,3 раза больше стройматериалов (65,5 тыс. тонн). Всего экспортно-импортные грузоперевозки через «Гродеково—Суйфэньхэ» составили 4,8 млн тонн, увеличившись на 3,2%.

Погранпереход «Махалино—Хуньчунь», возобновивший работу в 2013 году, также увеличивает пропуск — в том числе благодаря переводу на круглосуточный режим. Так, в 2022-м при заметном приросте передачи угля через этот переход более чем в пять раз выросли перевозки контейнеров. Всего через этот погранпереход перевезли в 2022 году 3,5 млн тонн грузов — на 24,3% больше, чем в 2021-м. В первом полугодии 2023-го грузопоток составил 2,7 млн тонн.

В прошлом году к трем погранпереходам с Китаем прибавился еще один. 7 июля 2022 года открыт новый ЖДПП «Нижнеленинское—Тунцзян». Его пропускная способность составляет 5,5 млн тонн грузов в год с перспективой роста до 9,6 млн тонн. Пункты пропуска на этом погранпереходе работают в круглосуточном режиме. Через «Нижнеленинское—Тунцзян» за семь месяцев перевезено 1,6 млн тонн грузов, в том числе 1,1 млн тонн угля и 482 тыс. тонн руды. В июле со стороны Китая по мосту прошел первый контейнерный состав с импортными грузами. Готовится к отправке первый поезд с экспортными контейнерами.

Всем станциям — расширение

Потенциал действующих погранпереходов с Китаем исчерпан не полностью. Несмотря на рост перевозок, существуют значительные резервы пунктов пропуска. По данным ОАО РЖД, по состоянию на август они позволяют дополнительно передавать не менее пяти-шести поездов в сутки. Однако это не отменяет необходимости реконструкции и расширения имеющихся пунктов.

По планам Минтранса в 2024 году ожидается реконструкция ЖДПП «Махалино—Хуньчунь», в 2026-м — пунктов «Гродеково—Суйфэньхэ» и «Наушки—Сухэ-Батор» (погранпереход с Монголией, пропускающий также транзитные грузы из Китая и в Китай). По двум последним, по данным ФГКУ Росгранстрой, завершение проектирования должно состояться уже в нынешнем году.

Развивая крупнейший погранпереход, ОАО РЖД продолжает реконструкцию станции Забайкальск, вложения в которую с 2009 года составили свыше 18 млрд руб. В марте 2022-го глава Минтранса Виталий Савельев и глава ОАО РЖД Олег Белозеров открыли новый перегрузочный пункт в Забайкальске, за счет которого среднее время нахождения вагона под перегрузочными операциями сокращается с 24 до 18 часов, перерабатывающая способность вырастает со 134 до 194 вагонов в сутки. В декабре 2022 года был открыт приемоотправочный парк (как сообщает Забайкальская железная дорога, удлинены приемоотправочные пути колеи 1435 мм, проведена укладка 24 стрелочных переводов, построены соединительные пути с контейнерным терминалом) — завершилась первая очередь реконструкции станции. Следующий этап реконструкции позволит увеличить пропускную способность станции Забайкальск с 18 пар поездов в сутки в КНР и 24 из КНР до 32.

В мае президент Владимир Путин дал поручение ускорить работы по станции Забайкальск, предусмотрев строительство второго главного хода в город Маньчжурия по узкой колее с завершением строительства узкоколейных парков и рассмотрев совместно с КНР вопрос о синхронизации соответствующих работ.

На погранпереходе «Гродеково—Суйфэньхэ» ОАО РЖД развивает станцию Гродеково, реконструкция которой, согласно инвестпрограмме ОАО РЖД, должна быть завершена в 2024 году. Она позволит увеличить провозную способность станции на 5,5 млн тонн, до 17,7 млн тонн, за счет увеличения длины и веса поезда. Компания реконструирует парк соседней станции Сосновая Падь и удлиняет два приемоотправочных пути, что позволит увеличить длину состава до 71 условного вагона, а максимальный вес поезда — с 3,6 тыс. до 5,2 тыс. тонн.

В рамках развития погранперехода «Махалино—Хунчунь» ОАО РЖД ведет реконструкцию обслуживающей его станции Камышовая. В 2022 году на участке Махалино—Камышовая модернизировали путевое хозяйство: ввели в строй 4 новых пути, 13 стрелочных переводов, обновили систему управления движением станции.

с16

железнодорожный транспорт

«Сегодня строительный комплекс работает как комплекс»

Объем работ на Восточном полигоне в текущем году составит рекордные 250 млрд руб., в следующем году эта цифра вырастет в 1,6 раза, до 400 млрд руб. О том, какими силами можно осуществить все запланированные мероприятия, с какими трудностями сталкиваются строители, насколько важно уже сейчас утвердить программу третьего этапа расширения БАМа и Транссиба и какие строительные работы ОАО РЖД ведет на других полигонах, „Ъ“ рассказал заместитель генерального директора ОАО РЖД **Андрей Макаров**.

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

— интервью —

— В следующем году ОАО РЖД планирует работы на Восточном полигоне в рекордном объеме — 400 млрд руб. Какие трудовые ресурсы для этого необходимо мобилизовать?

— Программа и в этом году для нас рекордная: 250 млрд руб. еще три года назад казались недостижимыми. Уже сегодня мы работаем над задачами 2024 года, потому что работы развернуты не только на вводных объектах этого года — у нас по большому количеству объектов также выполняются задельные работы. Подготовка искусственных сооружений, площадок земполотна, выносы энергетических объектов, которые находятся в полосе отвода. Эта работа уже проводится. Мы в максимуме на сентябрь видим увеличение группировки задействованного персонала до 30 тыс. человек, потом ее стабилизацию и последующее небольшое снижение (январь—февраль — это перевахтовка, снижение численности). Речь идет о людях, которые работают над задачами и этого, и следующего года. Нам очень важно в этом году сделать задел под работы следующего года.

— Обеспечены ли строители в достаточной степени техникой?

— Техника — это решающий момент. Даже сейчас при устранении ЧС (речь идет о наводнении в Бурятии с подмывом путей БАМа в августе.— „Ъ“) очень многое зависит от количества техники и ее работоспособности в жестких условиях. Случается всякое: полуоси выскакивают, колеса рвутся на скальнике… У нас сейчас 40 машин на устранении размыва, из них 4–5 в моменте постоянно выходят из строя, ремонтируются, вступают обратно, и на любой стройке такая же история. По технике очень большой объем работы сделан за последние полтора года по лизингу, будем и дальше продолжать — с подрядчиками мы уже об этом договорились. Лизинговая программа наших подрядчиков постоянно прирастает: мы начинали с 12 млрд руб., сейчас совокупная лизинговая программа всех наших подрядных организаций, которая сделана в разных банках под поставку техники, почти 35 млрд руб. В основном техника китайская: это и ближе, и мы берем тех производителей, которые уже зарекомендовали себя как работоспособные. Это и грузовики FAW, Shacman, и буровые SANY, Zoomlion и т. д. Думаю, что по следующему году мы еще прирастем: сейчас в лизинг оформляется большой объем техники под электрификацию, которую мы развернем к 2025–2026 годах. И хотя лимиты там сейчас не такие значительные, как мы планировали первоначально, мы все равно туда выводим людей и технику, формируем задельные работы по тяговым подстанциям, по строительной части контактной сети и увязываем работы с «Россетями», с их сроками готовности по внешнему энергоснабжению.

— Достаточно ли персонала?

— Безусловно, программы по дальнейшему наращиванию численности идут. С одной стороны, это увеличение наших собственных штатов и привлечение и местных, и вахтовых сотрудников. Это и желдорвойска, которые, несмотря на все объективные сложности, которые у них есть, наращивают группировку. Мы увеличили группировку, которая работала по линии стройотрядов Российского студенческого общества (РСО), то есть против 1 тыс. человек в прошлом году это 2,5 тыс., и рассчитываю, что в следующем году мы еще прирастем — все договоренности с РСО есть. И мы привлекаем персонал по аутстаффингу из сопредельных государств. Пока это только Средняя Азия. Сейчас есть проблемы с курсом: люди требуют индексации зарплат, ряд подрядчиков уже обратился с этим вопросом, и мы видим, что придется заметно повышать заработную плату.

— В следующем году?

— В моменте: курс-то поднялся сейчас. Они на родину зарплату отправляют не в рублях.

— Речь идет только о рабочих из сопредельных государств?

— Нет, безусловно, обо всех. Работают же все вместе. В прошлом году мы за счет индексации, которую обосновали и провели совместно с Минстроем, существенно повысили заработную плату, но сейчас готовим документы для того, чтобы в третьем квартале провести новую индексацию.

Уровень зарплаты, безусловно, играет решающую роль. Нам трудно конкурировать с нефтяниками и газовиками, но в среднем по региону наши зарплаты являются более или менее конкурентными. Естественно, постоянный переток людей из организации в организацию идет, но мы по крайней мере договорились с нашими подрядчиками о том, что мы друг у друга людей не переманиваем. Раньше были ситуации, когда люди за небольшое повышение уходили на другой участок, сегодня подрядчики друг у друга людей не переманивают и не берут.

Даже набрать 30 тыс. человек — это работа крайне сложная: если этой цифры достичь, а потом расслабиться, то они превратятся в 20 тыс., 15 тыс. человек и так далее. Это постоянная тяжелая работа по поддержанию этого уровня. Мы отслеживаем это в разрезе подрядных организаций, строительных площадок. Многие крупные подрядчики уже у себя завели кадровые агентства, сотрудничают с аутстафферами.

— Есть ли у компании ресурсы, чтобы поддерживать зарплаты на должном уровне?

— Безусловно, это очень тяжело. Проекты проходили госэкспертизу в уровне цен прошлого года, они индексируются по прогнозу Минэкономики, но в полном объеме эти расходы учтены не были. Стоимость второго этапа — 1080 млрд руб.— индикативная. Если произойдут глобальные дальнейшие изменения с точки зрения цен на материалы и пойдет галопирующий рост заработной платы, то это создаст сложности. Стоимость может поменяться в процессе строительства: мы же видели рост цен на металл в 2020–2021 годах, когда мы получили рост 50–60% стоимости материалов. По итогам второго квартала мы делали аналитический расчет и увидели общее повышение на 14–15%. Примерно такие расчеты мы сейчас направили в Минстрой и госэкспертизу.

— Довольны ли вы качеством работы подрядчиков?

— Принято считать, что заказчик по определению не может быть доволен качеством работы подрядчиков, но в целом хочу отметить, что тот уровень, который нами достигнут на Восточном полигоне в последние два-три года, вызывает удовлетворение — то, насколько подрядчики там усилились, насколько мы осуществили перебазировку организаций из европейской части РФ (многие подрядчики перебазировались с Московского транспортного узла, Азово-Черноморского бассейна (АЧБ), Северо-Запада). Но, безусловно, нам есть к чему стремиться дальше с учетом роста, который нам предстоит. Мы сегодня со всеми нашими подрядчиками работаем как единое целое, именно как комплекс.

— Подрядчики допускают отклонения по срокам?

— Объективно — да. Но мы каждый раз разбираемся в причинах. Сейчас, допустим, в Приморье ЧС продолжается целый месяц, такая же ситуация в Амурской области, в Бурятии. Муссоны, которые там идут, нас затапливают капитально: утонувшие самосвалы, снесенные городки, размытые дороги, которые мы только что сами построили… Безусловно, это оказывает влияние на то, в срок или не в срок выполняются работы. Если ситуация объективная, мы стараемся меры воздействия на подрядчиков сокращать. Например, на ликвидации размыва в Бурятии у нас работали десятки единиц техники, которую подрядчики стянули со всех окрестных объектов. Там помимо строителей техники больше нет ни у кого. Мы приостановили стройку на шести-восьми перегонах, ведь, безусловно, приоритетом является восстановление действующей инфраструктуры. Дальше подрядчики вернутся к себе, но даже из-за этого временного разрыва мы на месяц можем выбиться из графика. По каждому такому случаю отклонения от графика мы прежде всего смотрим, как бы нам восполнить отставание, а не как кого-то наказать.

— Вы говорили о важности скорейшего обеспечения предварительного заказа подрядчикам на работы по БАМу-3, чтобы они не сворачивали уже развернутые мощности. Что для этого необходимо?

— Это даже не я говорю — это они сами говорят. Когда мы в апреле ездили с осмотром участка от Нового Ургала до Постышево, строители, когда встречали нас, даже вывесили плакат «Даешь БАМ-3!». Как в лучшие комсомольские времена. Все настроены на это. Все уже перебазировались, завезли технику, а вывезти группировку в 30 тыс. человек — это задача ничуть не проще, чем их туда было завезти. Но даже не с этим связано то, что мы говорим о необходимости строительства БАМа-3. Мы хотим избежать ошибок, которые допускали в прошлом. На первом и втором этапах мы их наделали достаточно. Первый этап Восточного полигона — это очень серьезные разрывы в финансировании и постоянное изменение проектных решений. Это то, что в большой степени повлияло на сроки. На втором этапе мы, безусловно, от этого ушли, то есть у нас нет вопросов по финансированию, мы постоянно обеспечены необходимым бюджетным ресурсом. Мы изначально обеспечили разработку проектно-сметной документации, что немаловажно. Такой же порядок мы бы хотели ввести на третьем этапе. На втором этапе очень долго принимались решения. Говорить о втором этапе начали еще в 2017 году. На работы вышли в 2020-м, а развернулись по большому счету в 2021-м. А в 2024 году уже надо закончить. И это сжатие по времени несет дополнительные издержки с точки зрения ресурсов и железной дороги, и подрядчиков. Чтобы этого избежать, в прошлом году было принято очень правильное решение: мы заранее начали проектирование по объектам третьего этапа. Это очень важно. Первые 84 объекта по этапу 3.1, участок от Верхнезейска до Комсомольска и до Ванино (все объекты на 197 млн тонн), мы уже начали проектировать и, надеемся, на конец первого квартала 2024 года будем иметь уже полную проектную документацию по этим объектам, прошедшую Главгосэкспертизу. В случае положительного решения по третьему этапу мы тут же приходим, оформляем разрешения на строительство, подрядчики, которые работают на месте, переходят на соседний перегон и продолжают там работать. Так мы не теряем два года на разработку документации и переброску туда подрядных организаций.

Нам как строителям сейчас нужен максимальный объем задельного проектирования, чтобы мы использовали те мощности, которые уже есть, и бесшовно перешли к дальнейшему развороту работ

Но тут возникает другой вопрос. Сегодня обсуждаются разные стратегии с точки зрения грузовой базы и ставится вопрос о 210 млн тонн. И мы понимаем, что это не только и не столько грузоотправители Якутии, с учетом того, что «Эльгауголь» строит собственную дорогу, но и большие объемы грузов с территории европейской части России, задачу по которым нам ставит правительство. Это обеспечение поворота на Восток и экспорта всей нашей промышленной продукции, начиная от продуктов лесопереработки до налива. А это все говорит о том, что не только Дальневосточная дорога должна развиваться. На ВСЖД мы в 2024 году работы заканчиваем, и все. А это правильно?

— Работы на 210 млн тонн — это этап 3.2?

— Да, и решение по нему окончательно не принято. И он предусматривает, что нам нужно проектировать не только эти 87 объектов на ДВЖД, но еще и объекты на ВСЖД по БАМу, а если мы хотим реализовывать задачу по пропуску сдвоенных контейнерных поездов для вывоза из дальневосточных портов 6,5 тыс. импортных контейнеров в сутки, то нужно вернуться и на Транссиб. Заняться там удлинением станций. Мы должны будем строить двухкилометровые приемо-отправочные пути: сейчас делаем полуторакилометровые. Нужно как можно быстрее определять перечень этих мероприятий и тоже начинать проектировать, иначе в начале 2025 года после завершения всех работ подрядчики на западной части БАМа начнут оттуда разъезжаться. Нам как строителям сейчас нужен максимальный объем задельного проектирования, чтобы мы использовали те мощности, которые уже есть, и бесшовно перешли к дальнейшему развороту работ. Тогда с высокой долей уверенности можно сказать, что с задачей по третьему этапу мы начнем справляться в еще более сжатые сроки, чем по второму. Посмотрите: стройка первого этапа — более 1 тыс. объектов и 520 млрд руб. финансирования — шла с 2013 года фактически до 2022-го. Девять лет. Стройка БАМа-2 укладывается в четыре года. 210 млн тонн — это 2025–2030 годы, пять лет — абсолютно реальная для нас картина. За исключением крупных искусственных сооружений. Мы до конца не понимаем, что будет со вторым Северомуйским тоннелем и другими крупными объектами, а они ограничены сроками своего строительства. Так, по Северомуйскому тоннелю мы сразу говорили, что срок строительства не менее восьми лет даже в условиях современных технологий, щитовой проходки с двух сторон. И «Бамтоннельстрой», который сейчас прорабатывает этот вопрос, закладывает себе примерно такие же сроки. То есть если будет решено, что второй Северомуйский тоннель необходим, то сейчас уже надо «бежать», чтобы в 2024 году начать строительство и закончить к 2032 году. Уже надо вовсю проектировать и параллельно начинать подготовку на месте, строить бетонный завод. А если это решение не будет принято, то мы, соответственно, откладываем срок начала, а вместе с ним — срок завершения. Бесконечно сжимать процесс строительства невозможно. Мы надеемся, что в ближайшее время решение по БАМу 3.2 будет принято, и мы начнем проектировать. А если будет разрыв во времени, мы потеряем несколько лет, чтобы снова собрать всех рабочих на Восточном полигоне. И если эту цепочку разорвать, то нас можно сколько угодно ругать, но это не будет наша вина — это будет наша беда.

— Многие инфраструктурные компании ведут строительство на Востоке параллельно ОАО РЖД. Удается ли не мешать друг другу — с «Россетями», «Транснефтью», «Газпромом»?

— С «Транснефтью» и «Газпромом» на самом деле на Востоке мы в меньшей степени пересекаемся. Много пересекаемся на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, в Москве, в первый раз серьезно столкнулись, когда строили линию Журавка—Миллерово. За последние годы здесь прогресс колоссальный. Хочу коллег поблагодарить: сегодня мы наладили взаимодействие и движемся вместе. Более того, у нас проработаны типовые формы документов в том, что касается соглашений о компенсации потерь, переустройств инфраструктуры. Сегодня мы шагнули далеко вперед, и МЦД-4 из-за большого объема работ мы бы не открыли, если бы не взаимодействие с «Роснефтью» и «Газпромом». С «Россетями» у нас большой объем взаимодействия на Востоке. Он делится на две части. Первая — пересечение линий, где мы строим вторые пути и должны переустраивать сети над ними. Здесь у нас есть графики, мы это финансируем за счет соглашений по компенсации потерь, с «Россетями» имеем постоянный контакт. Надо отдать коллегам должное: они свои обязательства в срок выполняют. Вторая история — это техприсоединение. Это две наши большие электрификации: Комсомольск—Волочаевка и Комсомольск—Ванино. Мы строим 16 тяговых подстанций, коллеги же должны подвести новые магистральные линии. У нас есть увязанный график, «дорожная карта». Нас постоянно мониторит аппарат правительства. Мы с энергетиками движемся синхронно и видим, что в 2025 году напряжение постепенно начнем подавать. Параллельно будем доделывать нашу строительную часть контактной сети.

— Каковы планы по развитию подходов к портам Северо-Запада?

— Основной объем работ по Северо-Западу — это участок Волховстрой—Мурманск в направлении Лавны, где мы еще и как подрядчик у государственного заказчика «Ространсмодернизация» строим новую линию до порта. Задача реализуема — в этом году мы на линии Волховстрой—Мурманск вводим восемь объектов во временную эксплуатацию, по ним уже поедут поезда. Это реконструкция существующих станций и одна двухпутная вставка. А в следующем году вводим еще десять объектов. По самой Лавне: мы с нашим подрядчиком в этом году откроем в декабре временное движение, поедет первый поезд — уже по новому большому мосту через реку Тулома по постоянной схеме. А следующий год — это полная доработка: дополнительные пути на станциях, элементы электрификации, внешнего энергоснабжения. Но в целом движение при необходимости в порт уже сможет осуществляться. Дополнительно будем развивать инфраструктуру под перевозку грузов из Белоруссии на Витебском направлении. В Дновском регионе, Великих Луках восстанавливаем и строим новые разъезды, чтобы обеспечить дополнительный объем грузов — порядка 20 млн тонн, которые Белоруссия планирует вывозить в Бронку, или в Усть-Лугу, или в Большой порт Санкт-Петербург. В планах у нас также развивать подходы к Бронке — под небольшие объемы 3–5 млн тонн на первом этапе расширять участок Лигово—Бронка. Что касается масштабных проектов северо-восточного и юго-западного обходов Петербурга, по ним пока мы находимся в стадии проектирования. Это большой объем капитальных затрат, который пока нашей инвестпрограммой не предусмотрен. Сейчас мы включаем эти объекты в схему территориального планирования, и, если будет принято решение, что им быть, мы достаточно быстро сможем начать их реализовывать. На Северной железной дороге также идет реконструкция станций. На Октябрьской железной дороге мы заканчиваем первый этап Сонковского хода, который идет от Дмитрова через Савелово, Сонково и на Мгу как альтернативный маршрут в направлении или Усть-Луги, или Большого порта Санкт-Петербург. Но здесь большую роль будет играть окончательная конфигурация ВСМ, сроки и финансирование. Потому что или мы дальше должны развивать этот ход через Сонково и строить там полноценные вторые пути, энергетику, автоблокировку, или же мы делаем расчет на вынос пассажирского движения с основного хода Москва—Санкт-Петербург — и тогда грузовое будет переходить туда, и нужно будет выполнить определенный объем мероприятий. Потому что там сегодня вся инфраструктура переделана под пассажирское движение и под грузовое движение нужно будет возвращать какие-то элементы, которые мы переустроили в ходе реконструкции 2007–2009 годов.

— А если говорить о планах по подходам к портам Азово-Черноморского бассейна?

— Там мы активно работаем, станцию Тихорецкая переключили, в конце апреля поехали по новой конфигурации станции. Станцию Тимашевская переключаем. Разворачиваем работу по Сальску на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД), в этом году начинаем выходить на станцию Ея, то есть мы последовательно выходим на работы на барьерных местах, которые движенцы нам указывают. У нас уже есть проектная документация, и мы постепенно СКЖД развязываем.

Что касается Приволжской железной дороги, мы в этом году заканчиваем работы по станции Волжский — это тоже узкое место — и развернули работы по обходу Саратова. Это для нас сейчас флагман по всему АЧБ — идем впереди графика, коллеги просят увеличить лимиты по этому году, и на следующий мы тоже предлагаем увеличить объемы затрат, потому что, исходя из текущих параметров финансирования, работы идут в 2026 году включительно, а мы видим для себя возможность физически закончить работы в 2025 году и пустить временное движение к концу 2025-го. Но при условии, что будут увеличены параметры финансирования. Станция Максим Горький также большой знаковый проект. Мы в этом году заканчиваем первый этап — это переустройство существующей инфраструктуры. А большие новые парки — это второй этап. В этом году уже занимаемся там выносами коммуникаций, на следующий год туда заходим со строительством. Это проект года на три серьезной работы, но зато это будет полноценная новая большая сортировочная станция, которая тоже позволит нам развязывать потоки на АЧБ и к тому же будет частью коридора «Север—Юг». Это все касается объемов перевозок 131 млн тонн. Под дальнейшие этапы развития — 152 млн тонн, которые сейчас звучат в поручениях правительства,— по ним прорабатывается объем мероприятий, но здесь очень важно будет то же, о чем я говорил, когда речь шла про третий этап БАМа. Если есть задача к 2030 году это сделать, то очень важно как можно скорее принять решение, составить перечень объектов и начать проектирование. Тогда у нас в 2025 году уже будет полная проектная документация, а за пять лет все те мероприятия, которые там расписаны, абсолютно реально реализовать.

— Если будет принято решение о финансировании СШХ, когда ОАО РЖД сможет приступить к стройке?

— В прошлом году мы были уже готовы к объявлению конкурсных процедур. Мы даже разработали пакет конкурсной документации по мостовому переходу через Обь. После того как принимается решение и ставится в программу лимит финансирования, мы в течение месяца объявляем конкурсные процедуры. Очень важен сезон — первый год уходит на перебазировку, формирование логистики, складов инертных материалов под зиму. То есть все будет зависеть от того, в какое время года решение будет принято. Желательно его принимать в первом полугодии. Зимой поздновато — некоторые вещи надо начать делать по теплу. В целом с момента принятия решения на развертывание работ нужно около трех месяцев.

Мы надеемся, что в ближайшее время решение по БАМ 3.2 будет принято, и мы начнем проектировать. А если будет разрыв во времени, мы потеряем несколько лет, чтобы снова собрать всех рабочих на Восточном полигоне

Интервью взяла
Наталья Скорлыгина

железнодорожный транспорт

Энергия в пути

Железнодорожные объекты Восточного полигона уже сейчас имеют статус одного из крупнейших потребителей электроэнергии в Сибири и на Дальнем Востоке, занимая около 20% от общего спроса этих регионов. В ближайшие годы Восточный полигон, работая на пределах загрузки, будет наращивать потребление. Отдельным вызовом для энергетиков станет постепенная электрификация БАМа на Дальнем Востоке, которая, по оценкам экспертов, потребует строительства не менее 3 ГВт новой генерации до 2030 года. Останавливать модернизацию нельзя, считают аналитики, ожидая устойчивого спроса на мощность магистралей после 2024 года.

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

— энергетика —

Солидный потребитель

Восточный полигон железных дорог (БАМ и восточная часть Транссиба) проходит через восемь регионов страны и через две объединенные энергосистемы (ОЭС) — Сибири и Востока. В последние годы именно эти энергосистемы заняли ключевое место на электроэнергетической карте России. До недавнего времени они были избыточны по объему энергомощности, но ситуация кардинально изменилась из-за ускорившегося разворота РФ в сторону азиатских стран на фоне геополитической ситуации. Теперь регуляторы ожидают возникновения энергодефицита в ОЭС Сибири и Востока, что во многом связано с масштабной программой расширения Восточного полигона, новых предприятий и месторождений вдоль железных дорог.

Объекты ОАО РЖД уже сейчас являются крупными потребителями электроэнергии в Сибири и на Дальнем Востоке. Так, в 2022 году, по данным «Системного оператора» (СО; диспетчер энергосистемы), потребление ОАО РЖД в ОЭС Сибири составило 15,36 млрд кВт•ч, или 6,8% от общего спроса в энергосистеме. В ОЭС Востока объекты ОАО РЖД потребили 5,52 млрд кВт•ч, или 12,4% от общего спроса. Судя по предварительным прогнозам, при дальнейшем увеличении пропускной способности БАМа и Транссиба энергонагрузки в ОЭС Сибири вырастут на 1,4 ГВт до 2028 года. А с учетом запуска новых предприятий и добычных проектов вдоль железной дороги нагрузки совокупно могут вырасти примерно на 3,56 ГВт. Регуляторы уже прогнозируют необходимость строительства новой генерации на юге Иркутской области, Забайкалья и Бурятии.

Даешь электротягу

Транссибирская магистраль была полностью электрифицирована к 2002 году. БАМ же электрифицирован лишь примерно на треть: на участке Тайшет—Таксимо в Восточной Сибири. За последние десять лет энергетики уже проделали огромную работу для расширения провозной способности электрифицированных участков железных дорог и для новой электрификации БАМа. Например, в текущем году «Россети» завершат все мероприятия в рамках первого этапа электроснабжения Восточного полигона, который состоит из 14 титулов. Общий объем финансирования мероприятий первого этапа — более 160 млрд руб., уточняют в компании. Второй этап общей ориентировочной стоимостью более 265 млрд руб. включает в себя строительство в общей сложности 2,2 тыс. км ЛЭП и 1,3 тыс. МВА новой трансформаторной мощности. В рамках второго этапа в текущем году «Россети» планируют поставить под напряжение новые ЛЭП в Забайкалье, Иркутской области, Хабаровском крае общей протяженностью 755 км, а в 2024-м планируют ввести еще три крупных электросетевых объекта.

До конца 2023 года, говорят в СО, ожидается завершение реконструкции подстанций 500 кВ «Тайшет» и 220 кВ «Коршуниха» в Иркутской области и строительства линий 500 кВ Усть-Илимская ГЭС—Усть-Кут №2 и №3, ввод которых позволит значительно усилить головной участок Северо-Байкальского энергокольца. Кроме того, до конца года планируется запуск транзита 220 кВ Холбон—Зилово—Могоча, что увеличит пропускную способность участка Транссиба в Забайкальском крае.

Дорога под напряжением

Отдельным вызовом для энергетиков станет электрификация двух крупных и самых загруженных участков БАМа на Дальнем Востоке: от Волочаевки до Комсомольска-на-Амуре и от Комсомольска-на-Амуре до Ванино. Их общая протяженность — 829 км. Пути проходят по территории Хабаровского края, соединяя Транссиб и основной ход БАМа с морским портом Ванино. Электрификация этой линии наряду со строительством вторых путей на ряде участков позволит повысить провозную способность от Комсомольска-на-Амуре до Ванино почти в два раза (с 43 млн до 79 млн тонн в год), говорит гендиректор ИПЕМ Юрий Саакян.

Электрификация этих участков помимо очевидных эффектов роста грузопотока и разгрузки Транссиба позволит повысить экономическую эффективность перевозок. Так, по оценке Юрия Саакяна, приобретать электроэнергию для тяговой работы на участке Волочаевка—Комсомольск-на-Амуре—Ванино будет в пять раз дешевле, чем покупать дизель для тепловозов. В ОАО РЖД добавляют, что переход на электротягу позволит получить экономию единовременных капитальных затрат в закупке парка локомотивов и развитии инфраструктуры локомотивного хозяйства. «Достичь экономии удастся за счет снижения простоев локомотивов на станциях стыкования родов тяги и исключения захода локомотивов в пункты экипировки дизельным топливом,— продолжают в компании.— Кроме того, коэффициент технической готовности электровозов выше, чем у тепловозов». Главный итог проекта для грузоотправителей — рост объемов погрузки и скорости доставки грузов.

Но масштабный проект даст и другие, не менее важные положительные эффекты. Например, отказ от дизеля полезен для экологии, говорит господин Саакян: «Выбросы парниковых газов на единицу тяговой работы на Волочаевка—Комсомольск—Ванино могут сократиться в 2,5 раза». В «Россетях» добавляют, что проект создаст условия для развития прилегающих к БАМу и Транссибу территорий: повысит надежность электроснабжения существующих потребителей и создаст условия для подключения новых предприятий, среди которых крупнейшие рудные месторождения. Отказ от тепловозов интересен и энергетикам: для электросетевого комплекса и генерации наращивание объема перевозок за счет электротяги означает рост объемов реализации электроэнергии, отмечают в «Россетях».

Основные параметры системы тягового электроснабжения двух участков БАМа в Хабаровском крае уже определены, говорят в ОАО РЖД. В частности, проектом предусмотрено строительство 16 тяговых подстанций 220 кВ и реконструкция одной действующей. В «Россетях» поясняют, что для электрификации участка от Волочаевки до Комсомольска-на-Амуре до конца 2023 года будет построена ЛЭП 220 кВ «Комсомольская—Старт». Кроме того, холдинг уже начал реконструкцию линии 220 кВ «Хабаровская—Старт».

На втором участке — от Комсомольска-на-Амуре до Ванино — пока ведутся проектно-изыскательские работы, после чего будут определены окончательный состав мероприятий, полная стоимость, сроки реализации и источники финансирования, уточняют в «Россетях». В рамках второго этапа энергоснабжения Восточного полигона к 2026 году, согласно плану правительства, планируется поставить под напряжение транзит ВЛ 220 кВ от подстанции «Комсомольская» до Ванино с переключательными пунктами 220 кВ «Байкал» и ПП 220 кВ «Кузнецовский» (433,5 км).

Генерируй, если можешь

Помимо масштабного строительства электросетевой инфраструктуры для Восточного полигона потребуется большой объем новой генерации. Электрификация участков БАМа от Волочаевки до Ванино при высокой загрузке линии может увеличить потребление электроэнергии на 600 млн кВт•ч (около 5% производства электроэнергии в Хабаровском крае), отмечает господин Саакян. Причем совокупно все объекты Восточного полигона на Дальнем Востоке, по разным экспертным оценкам, могут дополнительно увеличить годовое потребление на 3–4 млрд кВт•ч.

Однако в регионе нет лишней энергии для железной дороги. ОЭС Востока (объединяет Якутию, Амурскую и Еврейскую автономную области, Приморский и Хабаровский края) — самая маленькая и изношенная энергосистема России, которая работает изолированно от остальной части страны. Мощность всех электростанций энергосистемы — 11,2 ГВт, а объем годового потребления — 44,5 млрд кВт•ч. В «РусГидро» говорят, что наиболее сложная ситуация на тепловой генерации возрастом 30–60 лет. Причины проблем — продолжительный срок эксплуатации и хроническое недофинансирование работ по ремонту и реконструкции «из-за систематического недоучета соответствующих затрат в тарифах». Для обеспечения надежной работы генерации необходимы значительные инвестиции в ремонтную программу, модернизацию, а в ряде случаев — в строительство замещающих мощностей взамен полностью изношенных. К примеру, проекты строительства Артемовской ТЭЦ-2 на 440 МВт и Хабаровской ТЭЦ-4 на 410 МВт — объекты замещения крайне изношенных ТЭС, отмечают в «РусГидро».

Конкретно для развития БАМа и Транссиба по решению правительства в Якутии потребуется строительство двух энергоблоков на угольной Нерюнгринской ГРЭС (450 МВт, «РусГидро»), газовых Новоленской ТЭС (550 МВт, «Интер РАО») и Чульманской ТЭС (330 МВт, «Газпром энергохолдинг»), а в Приморском крае — модернизация угольной Приморской ГРЭС (1,5 ГВт, Сибирская генерирующая компания). Эти генерирующие объекты будут востребованы и другими новыми потребителями в энергосистемах Сибири и Востока, замечают в СО. Предполагается, что окупаться проекты будут за счет повышенных платежей потребителей ОЭС Востока и остальной части страны.

Задел на будущее

ОАО РЖД и профильные министерства уже активно обсуждают необходимость третьего этапа расширения Восточного полигона, которое будет включать в себя электрификацию новых участков БАМа. Останавливаться нельзя, соглашается Юрий Саакян. «В 2022 году только через порты Приморского и Хабаровского краев было перегружено более 145 млн тонн грузов, что более чем вдвое больше провозной способности Восточного полигона до модернизации,— говорит он.— После завершения проекта модернизации в 2024 году Транссиб и БАМ по-прежнему будут работать с высокой загрузкой. Более того, ожидается устойчивый дефицит магистральной железнодорожной инфраструктуры, порты будут продолжать развиваться опережающими железнодорожников темпами».

На третьем этапе предлагается полностью электрифицировать БАМ. В ОАО РЖД поясняют, что рассматривают перспективную электрификацию участка Таксимо—Тында—Новый Ургал—Комсомольск-Сортировочный. Институт Трансэлектропроект уже выполнил тяговые и электрические расчеты под целевые показатели провозной способности 197 млн тонн к 2028 году, 210 млн тонн к 2030-му и 240 млн тонн на перспективу к 2035-му. Однако решение по этому проекту не принято, признают в компании.

В рамках реализации третьего этапа модернизации Восточного полигона прогнозируется прирост мощности на тяговых подстанциях ОАО РЖД мощностью 1,66 ГВт, рассказали в СО, ссылаясь на данные монополии. По экспертной оценке СО, для этого потребуется дополнительное строительство новых электросетевых и генерирующих объектов. Среди крупнейших перспективных проектов: строительство двух ГЭС общей гарантированной мощностью около 560 МВт в Сибири и на Дальнем Востоке, дополнительное расширение Нерюнгринской ГРЭС, Комсомольской ТЭЦ-3, Новоленинской ТЭС и строительство Ургальской ТЭС на 600 МВт.

Для одобрения такой масштабной стройки новых энергетических объектов еще предстоит определить источники финансирования. Для строительства новых ГЭС и ТЭС на Дальнем Востоке, вероятно, уже будут применяться классические инвестиционные инструменты договоров поставки мощности, для чего в регионе постепенно будут запускать рынок электроэнергетики. Параллельно придется решать и технологические вопросы: генкомпании уже сталкиваются с проблемами заказа основного и вспомогательного оборудования для строительства электростанций из-за невозможности покупки его за рубежом и высокой загрузки российских машиностроителей.

В «Россетях» уверяют, что проблема замещения импортного энергооборудования в рамках электроснабжения Восточного полигона решена. Отечественные производители обеспечивают поставки более 90% подстанционного оборудования и около 100% конструкций и материалов для ЛЭП. «В отдельных случаях при реализации проектов может использоваться продукция поставщиков из дружественных стран в объеме до 10% от общего объема»,— говорят в холдинге. Там признаются, что одной из наиболее острых проблем при реализации инфраструктурных объектов остается рост стоимости оборудования, материалов и работ.

Полина Смертина

Третий пошел

— инфраструктурное строительство —

с13

К третьему этапу

О третьем этапе БАМа руководство страны постоянно говорит как о само собой разумеющейся стадии разворота на Восток, однако пока официальный старт проекту не дан. В июле на совещании с правительством президент РФ Владимир Путин призвал не откладывать реализацию третьего этапа БАМа. «Это же экономически выгодный проект,— подчеркивал он,— это же покупаемые проекты, то, о чем мы все время говорили. Если вкладывать деньги, вкладывать нужно в то, что окупается. Это же окупается».

Третий этап на сегодня разделен на подэтапы, исходя из прогноза увеличения грузооборота. Первый — подэтап 3.1 — предполагает увеличение пропускной способности до 197 млн тонн под вывоз дополнительного угля с Эльгинского месторождения и, возможно, других месторождений Якутии. Его реализация позволит дополнительно перевозить 16,6 млн тонн грузов в направлении Ванино-Совгаванского узла. Сегодня ОАО РЖД уже начало проектировать 84 объекта этого подэтапа: по словам Андрея Макарова, в первом квартале 2024 года ожидается прохождение госэкспертизы.

ОАО РЖД даже планировало уже в следующем году начать подготовительные работы, поскольку, говорил господин Макаров, «строители уже там, на месте, и нам было бы достаточно удобно с точки зрения строительной логистики». Но пока есть вопросы с источниками финансирования: трехлетняя инвестпрограмма на 2023–2025 годы не предусматривала средств на эти цели. «Будем надеяться на то, что в инвестпрограмме 2024 года совет директоров позволит нам какие-то средства на это предусмотреть»,— добавил господин Макаров.

Оценка этого этапа существует пока в предварительном приближении. В 2021 году его стоимость оценивалась в 332,6 млрд руб., в том числе предполагалось получение 188 млрд руб. из средств ФНБ. В 2022-м оценка уже составляла 450–460 млрд руб. и включала в себя расчет на 300 млрд руб. средств ФНБ. Пока подтверждения того, что средства из фонда будут выделены, нет. Хотя в мае замминистра транспорта Валентин Иванов говорил, что выделение средств рассматривается и предварительная оценка их составляет 200–218 млрд руб. (см. „Ъ“ от 30 мая).

Под европейский груз

Но уголь Якутии отнюдь не единственный груз, которому необходим выход к восточным портам, особенно с учетом того, что «Эльси» сейчас для транспортировки эльгинского угля строит и планирует в 2026 году закончить собственную Тихоокеанскую железную дорогу до побережья Охотского моря и на начало августа, по данным главы Хабаровского края Михаила Дегтярева, построено 200 погонных километров дороги из 486 км. Транспортировки требуют самые различные грузы, приток которых на Восточный полигон заметно увеличился в 2022 году с разворотом экономики на Восток, и спрос на перевозки в этом направлении появился у грузоотправителей, которые раньше работали через Северо-Запад, например у предприятий лесопромышленного комплекса и ряда крупных металлургов.

Увеличение объема перевозки уже имеющейся номенклатуры грузов должен обеспечить второй подэтап третьего этапа (этап 3.2), предполагающий рост провозной способности до 210 млн тонн. В рамках проекта предусмотрено строительство еще 45 объектов, в том числе в западной части БАМа, чтобы увеличить объем вывоза грузов из европейской части России. Компания уже выступала с предложением начать задельное проектирование, и, если это получится, достижение 210 млн тонн к 2030 году ОАО РЖД считает реальным.

Концессионная стройка

И, наконец, третий подэтап (3.3) позволит Восточному полигону выйти на 255 млн тонн к 2032 году. Он предусматривает строительство вторых путей на БАМе и четырех крупных объектов: вторых Кодарского, Кузнецовского и Северомуйского тоннелей и моста через Амур. Этот этап предложено реализовывать за счет концессионных инициатив, с которыми в 2022-м выступили «Бамтоннельстрой-Мост» Руслана Байсарова и Газпромбанк (см. „Ъ“ от 1 июня 2022 года). В «БТС-Мост» оперативных комментариев „Ъ“ не дали, однако ранее там указывали на «необходимость незамедлительно приступить к реализации технологически сложных участков Восточного полигона, реализация которых займет не менее восьми лет и без которых невозможно существенно увеличить провозную мощность».

В апреле уполномоченным органом на рассмотрение предложений по концессионным соглашениям стал Росжелдор. Сейчас вопрос концессии обсуждается в правительстве. При этом, как следует из интервью Андрея Макарова на стр. 14, для ОАО РЖД принципиальны и взаимоувязка первого подэтапа со вторым (чтобы строители, которые завершают сейчас работы на западных участках БАМа, не перебазировались оттуда), и понимание ситуации с третьим концессионным подэтапом, поскольку длительные сроки строительства тоннелей означают, что для завершения работ в 2032 году уже в 2024-м следует начинать строительство.

В связи с этим важно скорейшее принятие решения о старте БАМа-3. «Останавливать работы нецелесообразно даже для самих подрядчиков: они уже развернулись, на переброску уйдет больше времени и денег, чем собственно на продолжение работ,— говорит Андрей Макаров.— Нам важно постоянно поддерживать подрядчиков, показывать им следующий год и грядущие горизонты. Третий этап — это тот стимул, та мотивация, видя которую они сегодня работают и планируют в 2024–2025 годах закончить все свои объемы, и неплохо было бы уже перейти на следующие объекты, которые там же находятся, с точки зрения производственной, строительной логики».

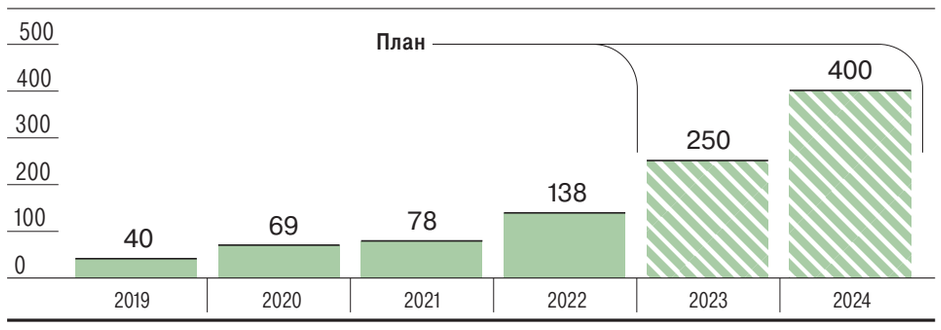
Так, Алексей Крапивин говорит, что ГК 1520 безусловно заинтересована принять участие в продолжении работы на Восточном полигоне. «Создание ГК 1520 в течение последних трех лет столь масштабного кластера ресурсов, включая людей и технику, позволит уже в следующем году приступить к развороту первоочередных работ по новым объектам Восточного полигона, обусловленных прежде всего подготовкой территорий и началом работ по искусственным сооружениям»,— добавляет он.

Для старта очередного этапа развития Восточного полигона требуется прежде всего решение правительства РФ, государства, полагает господин Крапивин. «Хорошим подспорьем для всех участников проекта стала бы долгосрочная программа развития Восточного полигона,— поясняет он.— Принятие подобного документа позволило бы планировать загрузку на несколько лет вперед, обеспечить реализацию проекта более эффективно».

Наталья Скорлыгина

ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ (МЛРД РУБ.)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО РЖД.



железнодорожный транспорт

Север в приоритете

В апреле 2024 года вступит в силу закон «О северном завозе», подписанный президентом в начале августа. В законе, в частности, обозначены грузы первой и второй категорий (жизненно важные грузы, в том числе топливо, и грузы для государственных и муниципальных нужд), которые будут транспортироваться в приоритетном порядке. ОАО РЖД, уже ведущее субсидируемый завоз топлива потребителям Дальнего Востока, планирует поставить эти грузы в первую очередь в рамках временных правил перевозок груза на Восточном полигоне, и тогда они будут ехать быстрее, опережая угольный экспорт, основной объем которого сейчас пользуется приоритетом относительно перевозок нефтепродуктов.

— топливообеспечение —

Завоз по закону

Со следующего года северный завоз — обеспечение жизненно важной продукцией и топливом регионов Крайнего Севера и приравненных к ним — будет осуществляться в значительно более регламентированном, чем ранее, порядке. 4 августа президент подписал закон «О северном завозе», который вступает в силу 1 апреля 2024 года.

В законе вводится понятие «грузы первой категории» и «грузы второй категории» для грузов северного завоза, которые должны перевозиться в приоритетном порядке в соответствии с транспортным законодательством. Грузы первой категории — это грузы, необходимые для обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования организаций социальной сферы, ЖКХ и энергетики. К их числу относятся социально значимые продовольственные товары, непродовольственные товары первой необходимости, лекарства, медицинские изделия, специализированные продукты лечебного питания, топливно-энергетические ресурсы и горюче-смазочные материалы. При ожидаемом дефиците может быть создан стратегический запас этих грузов. Объем завозимых грузов этой категории, согласно проекту пояснительной записки, поданному при внесении законопроекта в Госдуму, составляет более 3 млн тонн, их стоимость превышает 87 млрд руб. Ко второй категории относятся иные грузы для государственных и муниципальных нужд. При этом правительство вправе устанавливать предельные цены на грузы первой категории, равно как и предельные тарифы на их перевозку, хранение, погрузку-разгрузочные и приемо-складские операции. По оценке главы Минвостокразвития Алексея Чекункова, в результате принятия закона цены на товары жизнеобеспечения «на первоначальном этапе» снизятся на 15%.

Централизованное планирование северного завоза осуществляет федеральный координатор, определяемый правительством,— это уполномоченный орган власти. Им будет Минвостокразвития. Также правительство выбирает на 15 лет единого морского оператора северного завоза, который будет отвечать за регулярность перевозок соответствующих грузов между портами. Участникам северного завоза, поставляющим грузы первой категории, может оказываться господдержка в разных формах, а единый морской оператор может получать субсидии, компенсирующие выпадающие доходы от перевозок. Минвостокразвития предложил сделать единым морским оператором «Росатом». При внесении законопроекта была, в частности, произведена оценка выпадающих доходов ОАО РЖД, возникающих в результате установления льготных железнодорожных тарифов на внутренние перевозки топлива в рамках северного завоза. Речь шла об 1,697 млрд руб. в год.

Без новых срывов

Сегодня населенные пункты, относящиеся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям с ограниченными сроками завоза грузов, располагаются в 25 субъектах федерации. Там проживают 3 млн граждан РФ. Обеспечение их грузами заметно затруднено в силу физической удаленности от мест зарождения грузов, ограниченной сезонной доступности, занятости транспортных артерий и ряда других факторов. Неоднократно северный завоз оказывался под угрозой.

Так, осенью 2021 года в связи с наплывом импорта из открывшегося после карантина Китая в порты Дальнего Востока там скопились без возможности вывоза товары первой необходимости, предназначенные для Сахалина, Чукотки, Камчатки и Магаданской области. Проблема дошла до президента, который поручил ее безотлагательно решить. Одним из последствий этого инцидента, в ответ на который Минтранс предложил создать специализированную госкомпанию при Росморречфлоте для обслуживания социально значимых каботажных грузопотоков, видимо, стало предложение о едином операторе северного завоза. Были сделаны и другие выводы. «Сбои, которые больше года назад возникли с доставкой продуктов в Магадан, в Певек, когда пришлось буквально Министерству транспорта в ручном режиме эти все пробки разгребать, и надо им сказать спасибо, они с этим справились тогда,— говорил в начале текущего года в интервью НТВ вице-премьер, полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев.— Мы же сделали определенные выводы, чтобы этого больше не было. Уже в этом году диспетчирование северного завоза было гораздо более организовано. Поэтому таких срывов, пробок уже не было».

Довезти топливо

Отдельную проблему составляет доставка до потребителей в удаленных регионах нефти и нефтепродуктов. При поставке в восточном направлении их ввоз затрудняется тем, что Восточный полигон загружен, а до 50% всего потребляемого в ДФО топлива поступает по железной дороге от НПЗ из Сибирского федерального округа и Центральной России. Как сообщает ОАО РЖД, проблема неоптимальных перевозок актуальна в целом для Восточного полигона: в восточном направлении порядка 30% нефтяных грузов отгружаются из Сибирского, Уральского и Приволжского федеральных округов. За семь месяцев около 5,5 млн тонн нефтяных грузов было перевезено из западных регионов в направлении станций Восточного полигона, превысив уровень прошлого года на 10%, в том числе 5 млн тонн на внутренний рынок, что на 11% больше, чем в 2022 году. «При этом, несмотря на высокую востребованность нефтепродуктов на Дальнем Востоке, свыше 40% продукции, производимой на НПЗ Восточного полигона, отгружается на экспорт, в том числе в Китай и Монголию»,— подчеркивают в ОАО РЖД. А около 1,5 млн тонн с этих предприятий отправлено во встречном, западном направлении, в том числе на порты Азово-Черноморского бассейна — до 60% от указанного объема перевозок. Дальность таких перевозок превышает 4,7 тыс. км, сообщают в ОАО РЖД.

Особенно остра эта проблема в Магаданской области. Так, сообщает ОАО РЖД, в область в настоящее время более 99% нефтепродуктов поставляется с западных предприятий, расположенных вне Восточного полигона, главным образом из Омской и Новосибирской областей (89,8%), средняя дальность отправок из которых превышает 6 тыс. км. В связи с этим ОАО РЖД «считает целесообразным проработать вопрос с производителями продукции нефтеперерабатывающего комплекса Дальнего Востока о переориентации экспортных поставок в адрес потребителей ДФО». Тем не менее поставки топлива в Магаданскую область растут: по итогам семи месяцев в адрес субъекта перевезено 13,1 тыс. тонн нефтеналивных грузов, что на 4,3 тыс. тонн (на 49,2%) выше уровня аналогичного периода 2022 года.

В целом за январь—июль железной дорогой в восточном направлении было перевезено 11,7 млн тонн нефтяных грузов во внутреннем сообщении. В рамках северного завоза перевезено 7,6 млн тонн топлива.

Очереди и льготы

С 2022 года поставки топлива во внутреннем сообщении на Дальний Восток субсидируются государством. Оно поддерживало поставки топлива в ДФО и ранее, например за счет надбавки к обратному акцизу, однако с 2022-го субсидию отнесли непосредственно на транспортную составляющую. Соответствующее соглашение было заключено между Росжелдором и ОАО РЖД 31 января 2022 года, а с начала февраля первые субсидируемые партии топлива отправились на Дальний Восток. В соответствии с этим механизмом ОАО РЖД предоставляет грузоотправителю скидку в размере до 4 тыс. руб. на тонну топлива, а недополученные доходы, возникающие в результате применения льготы, ОАО РЖД компенсирует государство. В 2022-м государство потратило на эту программу около 9,8 млрд руб.

С апреля 2023 года география поставок в рамках программы субсидирования была расширена, и субсидии стали распространяться также на поставки в Красноярский край и Иркутскую область. В 2023-м на программу в бюджете предусмотрено 9,3 млрд руб., в 2024-м — 9,6 млрд руб., в 2025-м — 10,2 млрд руб.

Однако получение субсидии само по себе не гарантирует доставки нефтепродуктов в адрес получателя. С одной стороны, в ОАО РЖД отмечают, что надежность доставки нефтяных грузов на Дальний Восток в части ответственности компании в 2023 году превышает 94%, а время оборота цистерн сохраняется на уровне 2022-го. С другой стороны, нефтепродуктам приходится бороться за ограниченные мощности Восточного полигона с другими грузами.

Сегодня, согласно действующей редакции временных правил определения очередности перевозок грузов, перевозки для нужд северного завоза на Восточном полигоне относятся к четвертой и пятой очередям. К четвертой относятся перевозки в адрес потребителей Дальнего Востока, субсидируемые государством, к пятой — все остальные перевозки нефтепродуктов. «Как следствие, они обладают повышенным приоритетом по сравнению с экспортными грузопотоками, за исключением перевозок угольной продукции в рамках соглашений с ключевыми угледобывающими регионами, которые относятся к третьей очереди»,— поясняют в ОАО РЖД. Но экспортный уголь, перевозящийся по соглашениям с Якутией, Кузбассом, Хакасией, Бурятией и Тувой, о котором идет речь, занимает существенные объемы на Восточном полигоне: на него приходится сейчас 90% в тех 70%, которые сейчас занимает на магистрали уголь в целом (см. интервью на стр. 18).

«Мы ждем вступления в силу закона о северном завозе, для нас это будет дополнительным основанием для того, чтобы приоритизировать грузы, которые будут следовать для северного завоза»,— говорит замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило, подчеркивая, что с точки зрения правил «сегодня уже все есть для того, чтобы северный завоз нам обеспечивать в полном объеме». А после вступления в силу закона о северном завозе перевозки для нужд северного завоза будут осуществляться в первую очередь, подчеркивают в компании.

Но и до того момента ОАО РЖД успело принять ряд мер, чтобы оптимизировать северный завоз железнодорожным транспортом. В целях оптимизации учета и оперативного согласования перевозок грузов в рамках северного завоза с октября 2022 года ОАО РЖД реализована возможность указания в перевозочных документах признака назначения «Северный завоз» и «Крайний Север» в информационно-управляющей системе АС ЭТРАН, рассказывают в компании. Вместе с тем, отмечают в ОАО РЖД, в 2023 году в заявках о перевозке грузов формы ГУ-12 указанные отметки проставлялись грузоотправителями не в полной мере — лишь около 8% от общего объема перевозок в рамках северного завоза. «Со своей стороны ОАО РЖД рекомендует грузоотправителям более активно использовать данный инструмент»,— подчеркивают в компании.

Принятие закона «О северном завозе», полагают в компании, «упорядочивает и вносит ясность в сложный комплекс отношений по организации и осуществлению бесперебойного снабжения грузами труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока». В законе предусмотрена государственная и муниципальная поддержка северного завоза, которая предполагает создание стимулов и условий для развития соответствующих перевозок и транспортной инфраструктуры, добавляют там. «Разумеется, закон вводит и ряд дополнительных обязанностей для участников северного завоза,— указывают в ОАО РЖД.— Например, в ряде случаев от ОАО РЖД потребуется размещение определенной информации в специальной информационной системе мониторинга северного завоза». Также компания будет обязана обеспечить беспрепятственный доступ грузов северного завоза к своим объектам транспортно-логистической инфраструктуры необщего пользования.

Наталья Скорлыгина

Сухопутные ворота

— трансграничная торговля —

с13

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

Основной целью реконструкции пункта пропуска Наушки является увеличение его пропускной способности вдвое. Параллельно с реконструкцией пункта пропуска, которую ведет Росгранстрой, Восточно-Сибирская железная дорога занимается реконструкцией перегрузочного комплекса и удлинением приемоотправочных путей. Инвестпрограмма ОАО РЖД предусматривает завершение строительно-монтажных работ по станции Наушки в 2025 году с увеличением ее провозной способности с 9,7 млн до 15 млн тонн в год.

Новые переходы

Параллельно расширению имеющихся ЖДПП на границе с Китаем ведется проработка новых погранпереходов. По итогам прошлогоднего ВЭФа ОАО РЖД объявило, что совместно с субъектами федерации приступило к предварительной проработке создания новых ЖДПП с Китаем («Староцурухайтуйский—Хэйшаньтоу», «Благовещенск—Хэйхэ» и «Джалинда—Мохэ»).

Наиболее активно сейчас прорабатывается проект «Джалинда—Мохэ» в Амурской области. Этот погранпереход был закрыт в 2008-м, но с прошлого года активно обсуждается его восстановление. Его предварительная стоимость, по расчетам Минтранса,— $250 млн, грузовая база — до 24,1 млн тонн.

Осенью 2022 года создана межведомственная рабочая группа с участием Минтранса, МИДа, ОАО РЖД, правительств Амурской области, Якутии и Кузбасса, а также представителей бизнеса, а в декабре — и международная рабочая группа с участием руководства провинции Хэйлунцзян, Харбинского отделения Китайских железных дорог и других. Уже на первом заседании китайская сторона обозначила источники финансирования китайской части проекта — это средства государственного и провинциального бюджетов (строительство железной дороги Чаньин—Ляньян протяженностью 95 км в провинции Хэйлунцзян предусмотрено в программе развития железных дорог до 2035 года). На том заседании обсуждались три типа моста: однопутный, двухпутный железнодорожный и совмещенный для автомобильного и железнодорожного транспорта. Но в июне глава Амурской области Василий Орлов рассказал, что российская и китайская сторона договорились, что нужно строить совмещенный мост для автомобильного и железнодорожного движения, и сегодня обсуждаются три варианта его строительства: два рядом, один над другим, а также вариант, при котором по железнодорожному пути в отсутствие поездов запускается автотранспорт.

Помимо собственно строительства моста в рамках проекта необходимо модернизировать недействующий участок пути от Сковородино до Рейново протяженностью 68 км. «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ; 42,47% принадлежит ОАО РЖД, 54,11% — минимущества Якутии) планируют до конца года приступить к его восстановлению, сообщил в августе глава ЖДЯ Василий Шимохин. Сейчас рассматривается вариант возобновления работы смешанного (автомобильно-водного) пункта пропуска и комбинированной доставки грузов железнодорожно-автомобильно-водным транспортом.

Параллельно осуществляется поиск средств на реализацию проекта «Джалинда—Мохэ». Еще на прошлом ВЭФе об интересе к этому проекту заявили «Бамтоннельстрой-Мост» Руслана Байсарова и Газпромбанк. В мае Василий Орлов попросил президента включить проект строительства международного железнодорожного моста Джалинда—Мохэ в план развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 года, а также докапитализировать ВЭБ.РФ в целях его реализации. В ВЭБ.РФ, в свою очередь, говорили, что взаимодействуют «с инициатором проекта, потенциальными сокредиторами, а также соответствующими ФОИВами по данному проекту», уточняя, что обсуждается предварительная финмодель «с учетом структуры сделки в рамках концессии с привлечением средств коммерческого банка-партнера, а также инструментов поддержки ВЭБа».

Проект «Благовещенск—Хэйхэ» предполагает возможное строительство железнодорожного моста через Амур вслед за автомобильным, введенным в эксплуатацию в июне 2022-го после долгого строительства. Но возведение железнодорожного моста пока в стадии рассмотрения. Развитие железных дорог в этом узле пока направлено на обеспечение вывоза грузов, поступающих по автомобильному мосту. Логисты уже осваивают эти объемы. Так, АО «РЖД Бизнес Актив» предлагает сервис по доставке через автомобильный мост из Хэйхэ контейнерных грузов на открытый в прошлом году таможенный пункт «Каникурган», пока работающий по временной схеме, и дальнейшую отправку из Благовещенска по железной дороге.

С целью расширения приема поступающих из Китая по мосту грузов расширен терминал «Благовещенск». По данным администрации Амурской области, представленным в марте, также обсуждается технологическое присоединение и развитие узла станции Березовка с модернизацией терминала на станции.

Погранпереход «Староцурухайтуйский—Хэйшаньтоу», где функционирует автомобильный пункт пропуска, призван разгрузить Забайкальск. Рабочая группа по энергетике при Госсовете по инициативе правительства Забайкальского края предлагала правительству рассмотреть строительство на территории края нового погранперехода для перевозки угля еще в 2021 году (см. „Ъ“ от 29 января 2021 года). По оценкам главы Минвостокразвития Алексея Чекункова, потенциальная грузовая база будущего погранперехода — «с лихвой за 45 млн тонн».

Южный вектор

Дальний Восток не единственный фокус усилий по развитию железнодорожных связей с сопредельными дружественными государствами. С конкретизацией планов по развитию международного транспортного коридора (МТК) «Север—Юг» (путь в Иран и Индию через Каспий или в обход него по восточному либо западному берегу), потенциальный грузопоток по которому, говорил на ПМЭФ глава ОАО РЖД Олег Белозеров, может в перспективе превысить 100 млн тонн, особую значимость приобретает южное направление.

На южном направлении необходимо и предусмотрено развитие железнодорожного погранперехода «Самур—Ялама» на границе с Азербайджаном. Грузопоток через него в 2022 году вырос в 1,6 раза в части провезенного тоннажа (до 7,8 млн тонн) и в три раза — в части контейнеров, до 19 тыс. TEU, отражая рост торговли с Азербайджаном, товарооборот РФ с которым в 2022 году вырос на 24%, до $4 млрд. В январе—июле через ЖДПП «Самур—Ялама» проследовало около 4,8 млн тонн и свыше 24,3 тыс. TEU, что, соответственно, на 23,7% и в три раза больше, чем за аналогичный период годом ранее. Отдельно высокими темпами растет транзит через Азербайджан в Иран: если за 2022 год на этом направлении было перевезено 342,5 тыс. тонн и 423 TEU, то за семь месяцев транспортировали почти столько же в весовом выражении, что и за весь прошлый год (317,7 тыс. тонн), и более чем вдвое больше контейнеров (943 TEU).

О необходимости увеличить мощности ЖДПП «Самур—Ялама» в апреле Олег Белозеров говорил на встрече с председателем Азербайджанских железных дорог Ровшаном Рустамовым. Дефицит мощности погранпереходов на этом направлении существует не только у железных дорог — спрос на мощности есть и в сфере автоперевозок, где ведется реконструкция МАПП „Яраг—Казмаляр“ и уже введены семь полос движения, на круглосуточный график переведен погранпереход „Ново-Филя“. и в марте был запущен новый автомобильный погранпереход между Россией и Азербайджаном „Ханоба“».

В октябре 2022 года первый замгендиректора ОАО РЖД Вадим Михайлов объявил, что компания вложит 11 млрд руб. в развитие инфраструктуры на границе с Азербайджаном до 2025 года. Сейчас ОАО РЖД реализует проект по переводу участка Дербент—Самур—госграница с Азербайджаном на переменный ток, что позволит сократить затраты и простой поездов на станции Дербент. По станции Самур-II в 2025 году ОАО РЖД планирует завершить строительно-монтажные работы, увеличив провозную способность на 7 млн тонн в год, до 15 млн тонн. На станции Самур-II будет создан цифровой пункт пропуска. «Реализация проектов позволит снизить затраты на содержание и эксплуатацию основных фондов, проведение сервисного обслуживания и ремонтов локомотивов, а также на простой поездов на станции Дербент при смене родов тока»,— отмечают в ОАО РЖД.

Развитие экспорта на юг и освоение МТК «Север—Юг» требует не только расширения погранпереходов, но и строительства линейной инфраструктуры на всей протяженности южного маршрута. В частности, одним из элементов развития МТК «Север—Юг», позволяющих снять инфраструктурные ограничения на российской части коридора, является западный обход Саратова, который сейчас строит ОАО РЖД и который надеется ввести досрочно, в 2025 году вместо 2026-го. Всего в рамках проекта планируется построить 142 км электрифицированного пути и установить 11 мостов. Также на развитие этого направления работает развитие грузового терминала Волжский — в рамках модернизации планируется удлинить подкрановый путь и расширить контейнерную площадку, увеличив ее вместимость в 1,7 раза.

Наталья Скорлыгина

железнодорожный транспорт

Долгий ящик

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

Перевозки импортных контейнеров с Дальнего Востока, успешно преодолевшие кризис осени-зимы 2022 года, продолжают расти. Участники рынка развивают технологию погрузки контейнеров в полувагоны, расширяют морские терминалы и подъездную инфраструктуру, строят сухие порты по маршруту следования контейнеропотока с востока в центр. ОАО РЖД готово выйти на уровень вывоза из дальневосточных портов 4,5 тыс. TEU в сутки при наличии достаточного подвижного состава, однако пока импорт контейнеров не вышел на этот уровень. Нового притока контейнеров ожидают к Новому году.

— контейнерные перевозки —

Дальневосточный импорт

Железнодорожные контейнерные перевозки — один из немногих сегментов, которые сохраняют стабильный рост, невзирая на изменение логистики и сокращение транзита. Перевозки контейнеров по сети ОАО РЖД за семь месяцев года выросли на 12,6%, до 4,18 млн TEU, только груженых — на 18,6%, до 3,1 млн TEU. Тоннаж груженых контейнеров также вырос — на 16,2%, до 43,4 млн тонн. Наиболее яркую динамику показали контейнерные перевозки зерна (рост в 2,5 раза), химических и минеральных удобрений (в 2,4 раза), автомобилей и комплектующих (в 2 раза; они же лидируют по приросту в TEU — на 150,3 тыс.), овощей и фруктов (в 1,5 раза). В 2022 году, несмотря на изменение структуры логистических потоков, также наблюдался рост перевозок контейнеров — на 0,3% (груженые и порожние), до 6,52 млн TEU, и на 3,4%, до 66,8 млн тонн в массовом выражении. Безусловным лидером оказались удобрения, перевозки которых за год выросли в 2,6 раза, до 139,5 тыс. TEU.

Но такой рост контейнеропотока крайне чувствителен к организации перевозок, и резкие всплески поступления контейнеров в определенную точку могут вызвать широкий резонанс в масштабе всей сети. В частности, серьезному испытанию контейнерный рынок подвергся осенью-зимой 2022 года. На фоне переориентации морских контейнеропотоков из европейских портов РФ и снятия ковидных ограничений в Китае прибывающий контейнеропоток из Азии резко возрос, превосходя мощности по хранению поступающих грузов и скорость их вывоза. Эти ситуационные изменения произошли на фоне системного превосходства импортного контейнеропотока в дальневосточном направлении над экспортным, объем которого оценивают в 30–45%. Результатом этого является дефицит входящих фитинговых платформ на Дальнем Востоке, и при всплеске поступления импорта образовалось скопление невывезенных контейнеров в портах. К ноябрю основные терминалы были загружены на 115%.

Проблему решали двумя способами. Это увеличение движения контейнерных поездов на Восток и наращивание вывоза контейнеров в полувагонах. Минтранс назначил 3 пары контейнерных поездов в дальневосточном направлении, увеличив их количество до 22, а ОАО РЖД предоставило скидку в 20,7% на перевозку с приморских станций контейнеров в полувагонах (см. „Ъ“ от 31 октября и 17 ноября 2022 года). Обе эти меры сохранены на весь 2023 год. За счет них, а также действий участников рынка вывоз контейнеров с Дальнего Востока увеличился на 30%. В ноябре ОАО РЖД увеличило вывоз контейнеров до 3,5 тыс. TEU в сутки, а к концу года суточные объемы вывоза достигли 4318 TEU, из них 1,1 тыс. TEU — в полувагонах. К концу мая 2023-го, говорил глава Минтранса Виталий Савельев, порты Дальнего Востока были загружены на 60%, что почти вдвое ниже загрузки в конце прошлого года. В августе текущего года президент Владимир Путин подчеркнул успешную работу ведомств и компаний в решении проблемы. «В начале этого года резко повысилась загрузка дальневосточных портов импортными контейнерами,— заявил он на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам 23 августа.— Но благодаря совместным действиям правительства ОАО РЖД удалось нарастить вывоз контейнеров в европейскую часть России, что существенно упростило и ускорило доставку грузов, решило возникшую проблему».

После этого кризиса, который разрешился зимой, правительство и ОАО РЖД приступили к формированию плана мероприятий, которые позволят в перспективе вывозить с Дальнего Востока импортные контейнеры в объеме 6,5 тыс. TEU в сутки. По сути, он предполагает как увеличение вывоза контейнеров поездами в полувагонах (с увеличением их числа до 25 в сутки), что потребует инвестиций в подъездную инфраструктуру, автодороги и автопарк, так и рост числа сдвоенных поездов из контейнерных платформ до восьми в сутки, что, в свою очередь, возможно при масштабных инвестициях в удлинение путей на станциях (см. „Ъ“ от 30 января).

ОАО РЖД в текущем году продолжает увеличивать отправку контейнеров в полувагонах. Так, в июле вывоз контейнеров в полувагонах вырос к июню на 45%, до 819 TEU, составив 25% в среднесуточном контейнеропотоке с Дальнего Востока в июле. При этом 19 июля был поставлен абсолютный рекорд по вывозу контейнеров из портов Дальнего Востока в полувагонах — 1394 TEU, или 12 поездов. В ГК «Дело» „Ъ“ рассказали, что в связи с сохраняющимся дефицитом фитинговых платформ активы группы используют полувагоны для вывоза контейнеров с Дальнего Востока. «Так, за счет этой технологии удается покрыть около 60% дефицита платформ на терминале Восточной стивидорной компании (ВСК), где отгрузки импорта по этой технологии начались в июне,— рассказывают в ГК „Дело“.— Железнодорожный оператор группы „Трансконтейнер“ начал использовать полувагоны в конце 2022 года. Всего по этой технологии отправлено более 24 тыс. TEU, при этом в последние месяцы объем таких перевозок резко увеличился: только в июле они превысили 6,5 тыс. TEU. При этом, на наш взгляд, перевозки в полувагонах системно не решают проблему дисбаланса грузопотоков на Восточном полигоне».

В период пиковой нагрузки на транспортную инфраструктуру Дальнего Востока FESCO, рассказывают в компании, совместно с ОАО РЖД стала активно применять технологию отправки сдвоенных контейнерных поездов из Владивостокского морского торгового порта (ВМТП; входит в FESCO). «Схема работы с объединенными составами на станции Владивосток по приему и отправлению позволяет перевозить больше грузов в рамках одной нитки графика,— отмечают там.— Благодаря этому мы можем увеличивать объемы отправок и сокращать сроки доставки».

Кроме того, FESCO стала использовать альтернативные контейнерные площадки. «Часть импортного груза мы вывозили из ВМТП автотранспортом на сторонние терминалы для последующей погрузки на железную дорогу,— говорят в компании.— В сложившихся условиях мы также начали регулярно отправлять контейнеры в полувагонах в западном направлении».

Правительство со своей стороны принимает меры для ускорения выхода контейнеров из портов Дальнего Востока. В текущем году постановлением правительства был упрощен порядок прохождения таможенных процедур при ввозе импортных товаров через дальневосточные порты: при ввозе контейнеров через 11 определенных правительством морских пунктов пропуска и перевозке их автомобилями до семи станций, где они перегружаются на железную дорогу, импортеры до 2026 года смогут не предоставлять обеспечение по уплате таможенных сборов и пошлин (см. „Ъ“ от 1 августа).

Инвестиции и планы

Участники рынка, в свою очередь, развивают сеть как припортовых и тыловых терминалов на побережье, так и сухопутных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на пути следования контейнеров с Востока. Программой мероприятий по повышению объемов вывоза контейнеров с Дальнего Востока предусмотрено развитие существующих терминалов ВМТП, ВСК, Владивостокского морского порта Первомайский (ВМПП). ВМТП планирует увеличить мощности контейнерного терминала на 1 млн TEU к 2025 году. «Совместно с ОАО РЖД мы приступили к разработке проекта строительства дополнительных подъездных путей с целью увеличения пропускной способности ВМТП,— отмечают в FESCO.— Инвестпроектом предусмотрены строительство из порта второго выхода на станцию Владивосток, а также проведение реконструкции путей приемоотправочного парка железнодорожной станции». ВСК в 2022 году обработала рекордные 624 тыс. TEU, собирается к первой половине 2030-х годов нарастить мощности в 2,5 раза, до 1,7 млн TEU. ВМПП объявлял, что до 2025 года построит контейнерный терминал в южной части бухты Золотой Рог на 475 тыс. TEU, вложив 3,1 млрд руб.

К уже существующим планируется добавить новые морские терминалы. Так, в порту Суходол инвестором — Центром развития портовой инфраструктуры — намечено строительство контейнерного терминала на 3 млн TEU, которые предполагается грузить в полувагоны из-под выгружаемого в бухте угля. Ввод запланирован на конец 2027 года. Также рассматривается строительство нового морского порта в поселке Славянка Хасанского района Приморского края, в схеме территориального планирования, принятой в 2022-м, указывается, что мощность контейнерного терминала составит 330 тыс. TEU в год. Международный морской перегрузочный терминал планирует вложить в весь перегрузочный комплекс 1,8 млрд руб., завершив проект к 2025 году.

Параллельно отрасль формирует сеть транспортно-логистических центров на пути от Дальнего Востока к центру России. К 2025 году «Трансконтейнер» (входит в ГК «Дело») намерен нарастить мощность своих пяти терминалов в Сибири до 1 млн TEU. В конце 2022-го компания внедрила на своем терминале в Забайкальске на границе с Китаем, обеспечивающем 30% всего контейнеропотока в сообщении РФ—КНР через погранпереходы, сквозную технологию, мощность терминала выросла до 555 тыс. TEU.

Владелец «Фининвеста» Александр Кахидзе в прошлом году заявлял, что планирует в общей сложности создать девять ТЛЦ вдоль Транссиба общим объемом переработки 5 млн TEU с инвестициями около 100 млрд руб. В сентябре «Фининвест» откроет в Новосибирске первую очередь крупнейшего ТЛЦ за Уралом — «Сибирского». Мощность на первом этапе составит 300 тыс. TEU, на втором (ввод в 2024 году) — 600 тыс., на третьем (2025-й) — 1 млн TEU. Инвестиции — 15 млрд руб. В Артеме Приморского края компания намерена построить терминал (ввод первой очереди на 300 тыс. TEU запланирован на 2024 год), где можно будет грузить 15–17 поездов полувагонов в сутки и перевозить их через хаб в Новосибирске, где будет перегружать их на платформы. У «Фининвеста» уже действует первая очередь ТЛЦ «Уральский» в Екатеринбурге на 300 тыс. TEU (к 2027 году планируется увеличить мощность в два раза). Компания планирует также построить ТЛЦ в Кемеровской области, первый этап собираются открыть через два года.

«РЖД Бизнес Актив» (входит в холдинг РЖД) заявляло о намерении начать в текущем году строительство собственных контейнерных терминалов на приграничных с Китаем станциях Забайкальск и Гродеково. «Транс Синергия» в нынешнем году начинает строить терминал в Иркутске. Инвестиции составят 5 млрд руб.

Также компании увеличивают мощности своих активов в Центральном транспортном узле, принимающих дальневосточные грузы. «Трансконтейнер» в августе сообщил, что построит контейнерный терминал «Усады» в Домодедовском районе на 424 тыс. TEU. В целом в Московском транспортном узле компания планирует построить еще два терминала в дополнение к действующим «Кунцево-2» и «Ворсино» (совокупная мощность — около 450 тыс. TEU), об этом в апреле заявил глава компании Виталий Евдокименко. «Транс Синергия» в 2022-м запустила терминал в Люберцах, в текущем году выводит его на 300 тыс. TEU. У «Фининвеста» уже действуют терминалы в Электроуглях на 1 млн TEU и Ховрино на 300 тыс. TEU. Мощности ТЛЦ «Белый Раст» (принадлежит ООО «РЖД Терминал» совместно с китайскими партнерами), по данным властей Подмосковья, планируется к 2025 году увеличить с сегодняшних 275 тыс. TEU в 2,6 раза.

Мощность тыловых терминалов на Дальнем Востоке, сообщал в январе замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило, достаточна — их 16 на 12 станциях Находкинского и Владивостокского узлов (см. „Ъ“ от 30 января), однако существуют проблемы с автодорогами. О них говорят и участники рынка. Так, в ГК «Дело» говорят о том, что существуют ограничения автодорожной инфраструктуры, смежной с терминалом ВСК, откуда 6% грузов вывозится автотранспортом. «На других терминалах Дальнего Востока доля автотранспорта составляет 25–30%»,— отмечают там. На фоне возрастающей нагрузки ВСК, рассказывают в ГК «Дело», в 2022 году построила новый автомобильный въездной комплекс с высокой пропускной способностью. «Необходимо завершение строительства дороги Артем—Находка—порт Восточный, увеличение грузоподъемности мостовых переходов,— говорят в группе.— Мера будет способствовать увеличению доли вывоза автомобильным транспортом на тыловые терминалы, пока идет реконструкция Восточного полигона, что поможет получить доступ к складам и распределительным центрам, которые находятся в городе Артем. Это позволит частично снять нагрузку с дорог Владивостока за счет переключения на Находку части вывоза грузов автотранспортом». Работа нового автомобильного въездного комплекса при развитии примыкающей дорожной инфраструктуры позволит терминалу обрабатывать до 900 грузовых автомобилей в сутки, что составит около 340 тыс. TEU в год.

Ждать ли повторения

Объем импорта в дальневосточных портах пока не вызывает опасений, хотя и постепенно растет. В июле среднесуточный вывоз контейнеров с Дальнего Востока составлял 3235 TEU, что на 3,5% больше, чем в июне, и в полтора раза больше, чем в июле прошлого года. Однако с 15 по 27 июня потери погрузки импортных контейнеров на терминалах ДВЖД по причине недостаточного наличия вагонов составили 7234 TEU. При этом высокий спрос на контейнерные перевозки в направлении Дальнего Востока сохраняется: как отмечают в ГК «Дело», на Дальневосточный бассейн по итогам семи месяцев приходится 53% контейнерооборота всех морских терминалов РФ.

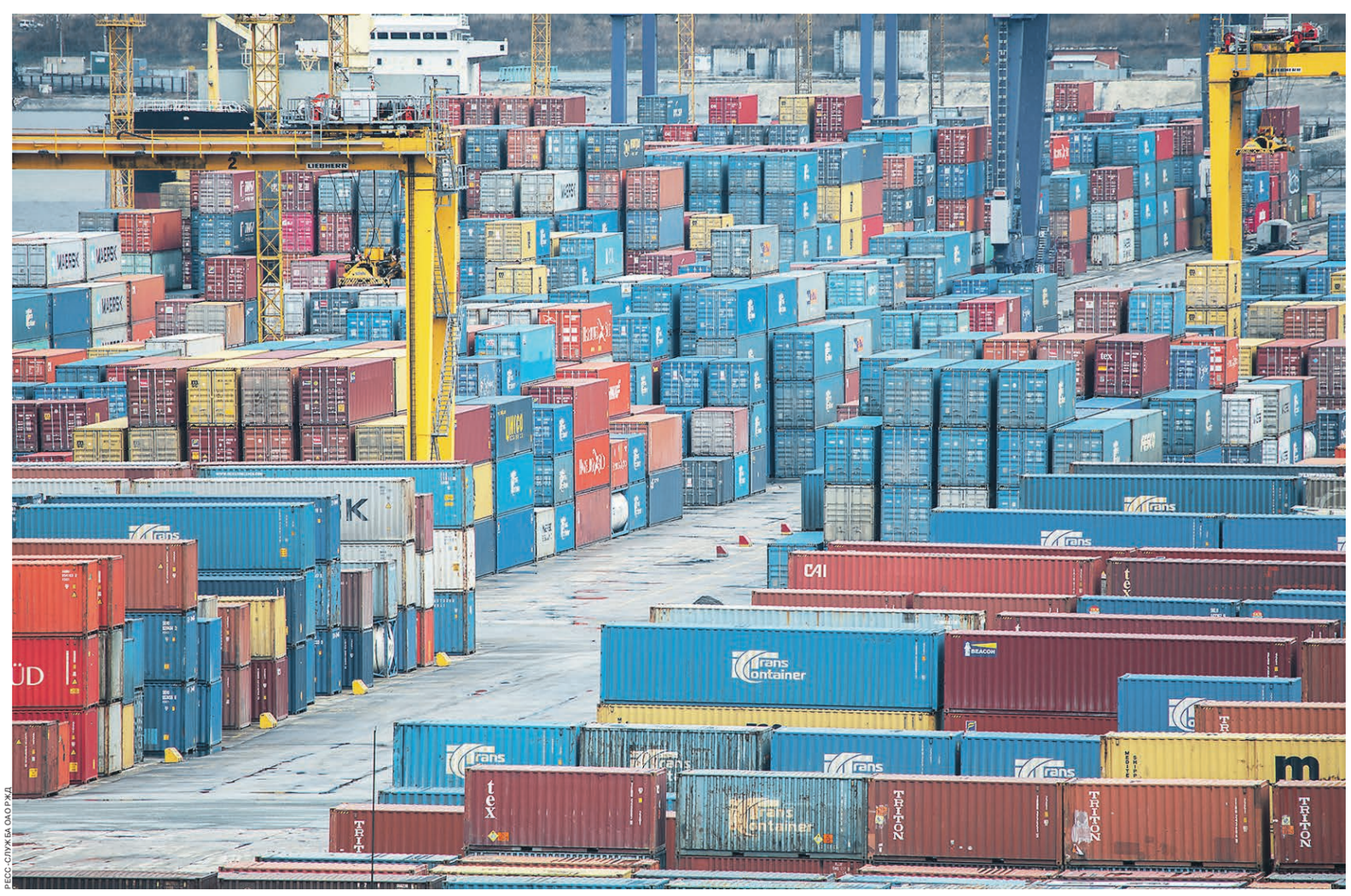
При этом продолжается накопление контейнеров в Центральном транспортном узле, что стимулирует предоставление операторами отрицательных ставок на перевозку груженых контейнеров в Китай и узкий круг регионов РФ, где востребована тара (Иркутск и Красноярск) (см. „Ъ“ от 21 июня и 18 августа). Дисконт на перевозку груженого 40-футового контейнера из Москвы в Китай, по данным Центра ценовых индексов Газпромбанка, уже достиг $1,2 тыс. Впрочем, некоторые участники рынка полагают, что это сезонное явление: потом эти контейнеры сконцентрируются в Китае и вернутся на отечественный рынок.

В ОАО РЖД говорят, что готовы вывозить 4,5 тыс. TEU в сутки при увеличении импортного контейнеропотока, «но только при условии, что для этого будет предоставлено достаточное количество подвижного состава». Там рассказывают, что в основном собственники полувагонов уже оценили преимущества обратной загрузки контейнерами и предоставляют подвижной состав на постоянной основе. Вместе с тем «для исключения возможности скопления на терминалах контейнеров со стратегическим импортом из-за недостатка вагонов и для максимально эффективного использования железнодорожной инфраструктуры ОАО РЖД предлагает различные варианты стимулирования и регулировки управления парком при соблюдении интересов всех участников рынка». Один из предлагавшихся вариантов — административный способ привлечения под импортные контейнеры порожних полувагонов после их выгрузки в портах (см. „Ъ“ от 14 августа). Впрочем, собеседник „Ъ“ в отрасли рассказывает, что после обсуждения этой инициативы операторы отнеслись к ней серьезно и в июле стали активнее предоставлять свои вагоны под погрузку импортных контейнеров.

В целом ОАО РЖД не ожидает существенного наплыва импорта в сентябре. В компании прогнозируют, что он придется на новогодние праздники (см. интервью на стр. 18).

«Мы ожидаем, что в ближайшее время сохранится дефицит фитинговых платформ на Дальнем Востоке для вывоза импорта, а также избыток контейнеров в западной части России,— отмечают в FESCO.— На наш взгляд, необходимо реализовать технологию подсыла порожних контейнеров с Западно-Сибирской железной дороги на Восточно-Сибирскую и Красноярскую железные дороги для погрузки экспорта и перевозки его в дальневосточные порты». Также требуется выработка механизма планирования, учитывающего баланс грузопотока, добавляют в компании. Операторам, говорят в FESCO, необходимо дать возможность закольцевать маршруты контейнерных поездов, которые везут импортные грузы из портов Дальнего Востока: «Это позволит в кратчайшие сроки обрабатывать составы на станциях назначения, осуществлять их выгрузку и затем погрузку для оперативной отправки в обратном направлении».

Наталья Скорлыгина



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

железнодорожный транспорт

«Избыточный парк — как холестерин»

Парк на сети в июле превысил 1,3 млн вагонов. Это исторический рекорд объема парка. О том, избыточен ли он, а также о готовящихся изменениях в правила недискриминационного доступа к инфраструктуре, договорах ship-or-pay, ситуации с контейнерным импортом на Дальнем Востоке и прогнозах погрузки „Ъ“ рассказал заместитель генерального директора ОАО РЖД—начальник Центра фирменного транспортного обслуживания **Алексей Шило**.

— интервью —

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

— Каких прогнозов по погрузке по итогам года придерживается сейчас ОАО РЖД?

— В целом можно сказать, что этот год движется достаточно неплохо. Изначально мы планировали, что объемы погрузки будут сокращаться — примерно на 2,5%. Но, видя помесячную динамику в этом году, мы рассчитываем на более оптимистичный сценарий. Мы закончили семь месяцев с ростом погрузки на 0,7% и видим с точки зрения прогнозов наших клиентов и грузовой базы по всем отраслям, что можем попробовать выйти на погрузку 1 млрд 243,8 млн тонн — это общий рост порядка 0,8%. Эту цифру мы смогли вывести для себя в июне и считаем, что за нее поборемся.

Если говорить о миллионах тонн, то это к первоначальному нашему бюджету удастся плюсом погрузить порядка 40 млн тонн, и общий прирост к уровню 2022 года мы рассчитываем на уровне порядка 9 млн тонн.

Рост погрузки по итогам года ожидаем почти по всем основным номенклатурам. Больше всего вырастут контейнеры — порядка 11%, зерно — порядка 15%, руда, удобрения, минерально-строительные грузы (хотя динамика по ним сейчас немножко замедляется, мы ожидаем роста по итогам года порядка 3%). Каменный уголь и черный металл ожидаем примерно на уровне прошлого года. Из позиций, которые будут чуть ниже, чем в прошлом году, можно выделить две: это лесные грузы (по нашим оценкам, будет снижение порядка 18%) и нефтепродукты — небольшое снижение, порядка 2%. По лесу цифры ожидаемые: снижение по семи месяцам составило 4,5 млн тонн, но в нем еще отыгрывается запрет перевозок в европейские страны (мы потеряли на этом 1 млн тонн). И второй важный момент — это все-таки регуляторика и усилия, которые предпринимаются, чтобы увеличить глубину переработки: из 4,5 млн тонн 3,3 млн тонн — это кругляк.

— А есть ли тренд, по которому лесные грузы уходят в контейнерный сегмент и учитываются уже там?

— Конечно. У нас часть экспортных грузов едет в контейнерах, и если посмотреть по контейнерным грузам, то доля контейнерных отправок продукции ЛПК (без кругляка) в общем экспорте на восток этой продукции (вагоны и контейнеры) составляет 71%. А вот если посмотреть долю леса в общем объеме экспорта в контейнерах на восток, то там она составляет 36% (и 43%, если речь идет об экспорте только через погранпереходы).

Если посмотреть по видам сообщения, то мы рассчитываем, что внутрироссийское сообщение по итогам года вырастет на 1%, экспорт — примерно на 0,3%. Во всех видах сообщения у нас будет рост. По направлениям движения драйвером роста экспорта у нас ожидаемо будет восточное направление. С учетом того что мы там прирастаем по провозным мощностям, мы ожидаем, что экспорт на восток вырастет примерно на 6%. И, вопреки всем санкционным режимам, мы видим, что начинает серьезно отыгрываться северо-запад: мы ожидаем, что погрузка через порты северо-запада у нас вырастет в этом году на 3,3%.

— А юг?

— По югу мы видим, что, например, у нас погранпереходы вырастут на 14,5%. По портам ситуация будет, наверное, на уровне прошлого года. Мы пока затрудняемся делать оценки, потому что пока идет прохождение пика пассажирских перевозок. Мы ожидаем прохождения пика в конце августа, но выход из курортного сезона будет проходить чуть дольше в этом году. Пассажирские перевозки являются сильным приоритетом, мы выделяем инфраструктуру под пропуск пассажирских поездов, и у нас по итогам первого полугодия общий объем пассажирских перевозок в южном направлении, количество поездов почти на треть больше, чем год назад.

Возвращаясь к стратегии, мы опираемся на те данные, которые сейчас есть в экономике — это не эффект низкой базы прошлого года. ВВП по итогам первого полугодия вырос к 2021 году на 0,5%, индекс промышленного производства, который для нас является самым важным, вырос на 3,8%, и обрабатывающие производства выросли на 7,7%. Это подтверждает наш позитивный прогноз.

— Возвращались ли вы в диалогах с грузоотправителями к вопросу введения ship-or-pay на железной дороге? Как продвигается работа над этими принципами?

— Дискуссия по ship-or-pay продолжается. Важно помнить, что она появилась в виде поручения президента еще в 2021 году и с тех пор вызывает неизменный интерес у всех пользователей. Причем здесь в зависимости от грузовладельца высказываются диаметрально противоположные взгляды. У нас есть отрасли, которые сегодня, безусловно, очень заинтересованы в том, чтобы такие контракты появились. Например, контейнерные перевозки, потому что контейнерные перевозки — про скорость, надежность, график организации, и, как правило, это уже продукция довольно высокого передела. Поэтому в нашем понимании для подобных отраслей было бы очень правильно иметь некие гарантии вывоза своей продукции высокого передела через такие договоры ship-or-pay. Другая важная задача, которую мы этим ship-or-pay решаем,— это наведение порядка с некоторыми недобросовестными грузоотправителями. Сегодня, когда имеется временный дефицит провозных мощностей, практика перезаявления объемов очень большая, и когда мы переходим на ship-or-pay, это убирает необходимость инфлировать заявки, чтобы получить дополнительную возможность вывезти свои грузы на лимитирующие направления.

Законопроект уже готов, он вносился в Госдуму, рассмотрение дважды переносилось, в мае по техническим причинам этот вопрос был снят с рассмотрения, и сейчас дискуссия продолжается вот в каком плане. Есть поручения правительства по модернизации и приведению в соответствие с действующими реалиями правил недискриминационного доступа (ПНД), и сейчас на площадке ФАС мы обсуждаем возможность того, чтобы в правилах появился пункт, который позволял бы потенциально на будущее использовать такие договоры ship-or-pay. Будем дальше работать с нашими законотворческими органами.

Еще раз повторюсь, что есть грузоотправители, которые абсолютно точно сегодня заинтересованы и эту идею поддерживают, но есть и те, кто видит для себя риски — как правило, это те, кто сегодня не готов по тем или иным причинам прогарантировать объемы и опасается, что более смелые инвесторы лишат их доступа к инфраструктуре. Здесь и нужно будет поискать некий компромисс.

— Если говорить о закреплении ship-or-pay в ПНД, о какой очереди можно говорить для субъектов таких договоров?

— Мой опыт ответа на такие вопросы подсказывает, что правильным ответом должно быть: «Очередь должна быть достаточной для того, чтобы ОАО РЖД гарантированно могло бы выполнять здесь свои обязательства». Ведь мы будем выглядеть очень странно, если заключим договор о том, что мы гарантируем, что этот груз будет вывезен, а нормативно не сможем это обеспечить. Если смотреть на существующую систему наших временных правил, то нам кажется, что это должна быть четвертая очередь или даже третья, чтобы инвестиции в экономику не пропали зря и у экспортеров была возможность вывезти свою продукцию на экспорт.

— Но это в любом случае уже после экспортных объемов угля по поручениям президента и правительства?

— Во временных правилах и ПНД для угля определена шестая очередь. То есть если мы работаем без исключений и без каких-то отдельных поручений со стороны правительства, то эта система работает. Но когда речь идет об угле из отдельных регионов, по которым правительство приняло решение поддержать, то для нас этот уголь перемещается уже в третью очередь и остальные грузы начинают испытывать дефицит провозных мощностей. Но если будет принято решение, что ПНД должны в себя включать именно экономический подход, когда очередь груза определяется исходя из его вклада в экономику, то здесь никаких проблем точно не будет, потому что в первую очередь заинтересованы в договорах ship-or-pay те грузы, которые вносят больший вклад в экономику, а сырьевые товары будут находиться в более низких очередях.

— То есть вероятность того, что в новой редакции ПНД не будет возможности исключений для определенных категорий, таких как экспортный уголь из Кузбасса и других регионов?

— Не совсем так. В любом случае я убежден, что для руководства страны будут оставлены возможности принимать те или иные решения. Другое дело, будут или не будут приняты такие решения.

— А какая сейчас доля угля по поручениям правительства на Восточном полигоне?

— Сейчас в целом доля угля на Восточном полигоне порядка 70%, а из этих 70% доля угля из закрепленных решениями правительства регионов, с которыми заключены соглашения,— Якутия, Бурятия, Тува, Хакасия и Кузбасс — 90%.

— Может ли быть внедрена система ship-or-pay без предоставления приоритета соответствующим грузам?

— Приоритет нужен в одном случае: если есть лимитирующая провозная способность. Если мы говорим об избыточной инфраструктуре, никакой дополнительной необходимости в приоритете нет. Поэтому при формировании порядка применения таких договоров эти особенности нужно каким-то образом прописать. Но на лимитирующих направлениях возможность провозить объемы по таким договорам длительного действия, как ship-or-pay, конечно, нужна.

— Но сейчас же ПНД распространяются только на Восточный полигон?

— Не совсем так. ПНД пока приостановлены, вместо них действуют временные правила, а в них четко прописано, как и в предыдущем документе, что они действуют на участках, имеющих дефицит провозных мощностей. Сегодня это Восточный полигон, некоторые направления на юг страны, но если завтра окажется, что объем заявок, которые сегодня подаются, существенно превышает объем инфраструктуры, к примеру, на северо-западе, значит, он тоже будет являться лимитирующим направлением, и на него будет распространяться действие этих правил.

В целом считаем, что в ПНД должен быть реализован полностью экономический подход формирования очереди

— Если говорить о возможном переносе из временных правил определения очередности каких-то положений в новую редакцию ПНД, что предлагается там закрепить?

— Мне кажется, что временные правила, которые были разработаны специально на период приостановки действия ПНД, себя достаточно неплохо зарекомендовали. То есть все те экономические колебания по направлениям перевозки грузов во временных правилах мы постарались учесть, в том числе и все поручения правительства, все потребности, которые в тот или иной момент возникали. Поэтому, по нашему мнению, когда мы говорим о модернизации ПНД, нужно те позиции, которые хорошо зарекомендовали себя во временных правилах, в ПНД все-таки включить. Например, там можно было бы, нам кажется, прописать некоторые базовые моменты, такие как актуальные решения со стороны правительства по поддержке сельхозпродукции, переработчиков древесины. В целом считаем, что в ПНД должен быть реализован полностью экономический подход формирования очереди. Это даст экономике РФ большой плюс, и для ОАО РЖД это будет более обоснованно.

— Ожидаете ли вы сложностей с вывозом импортных контейнеров из портов Дальнего Востока в этом году?

— Надо начать с того, что, когда мы в прошлом году столкнулись с таким перенаправлением грузопотоков через дальневосточные порты, важно понимать, что этому были не столько экономические предпосылки, сколько влияние санкционных факторов. И это был очень резкий всплеск и очень оперативная необходимость в принятии дополнительных решений. Сейчас мы видим, что пик дисбаланса, приходившийся на декабрь 2022 года — январь 2023 года, уже пройден, и пройден достаточно неплохо благодаря своевременно принятым решениям. Первое — это то, что нас поддержали по дополнительному приоритету контейнерных поездов с экспортными грузами на Дальний Восток: те три поезда, по которым докладывали президенту и с которыми он нас поддержал. Это дало нам возможность довозить больше контейнерных грузов, в том числе за счет угля на первом этапе, и оперативно этот объем разворачивать под импортные контейнеры. Второе — это, несмотря на то что долго пришлось убеждать и мы проводили большую работу с контейнерными операторами, привлечение парка универсальных полувагонов под контейнерные грузы. Хочу сказать, что начинали мы примерно с одного поезда в сутки в сентябре 2022 года, но по состоянию на сегодня мы перевезли уже более 60 тыс. полувагонов с контейнерами, причем вышли уже на хороший ритм перевозок — например, в июле мы уже по контейнерам в полувагонах перевалили за шесть поездов в среднем в сутки. Все потихонечку к этой модели привыкли, все видят, что есть дисбаланс — получается, что между экспортом и импортом на Дальнем Востоке этот дисбаланс составляет порядка 45%, и нарастающим итогом с начала года (семь месяцев этого года к семи месяцам прошлого) мы обеспечиваем рост вывоза импортных контейнеров более чем на 40%. И этот прирост достигается как раз за счет использования полувагонов. У нас были разработаны самые разнообразные варианты схем размещения и крепления и для обычных, и для инновационных полувагонов, и схемы сегодня отработаны таким образом, что у нас из более чем 60 тыс. отправок полувагонов было только 2 отцепки по коммерческим бракам (смещение контейнера), не представляющих угрозы для безопасности движения. Это надежность перевозки, близкая к 100%.

— Может ли повториться тот всплеск спроса на импортные перевозки, который наблюдался летом—осенью 2022 года?

— На наш взгляд, предпосылок к этому все меньше и меньше. Это связано в первую очередь с тем, что мы совместно со всеми участниками рынка последовательно реализуем ряд мероприятий. Из важных — это увеличение точек отгрузки как на Дальнем Востоке, так и тех, которые используются для перегрузки из полувагонов на платформы внутри страны. У нас сегодня 12 станций на Дальнем Востоке, 17 терминалов — и портовых, и тыловых, которые работают с полувагонами. Можно сказать, что с полувагонами работают практически все терминалы на Дальнем Востоке. У нас появляются новые точки в локациях для перегруза, которые удобны операторам и владельцам полувагонов. Например, в июне мы увидели, что в мае резко снизились отгрузки контейнеров в полувагонах: было снижение в 36% к апрелю. Мы обеспокоились этой ситуацией, на штабах обсуждали эту проблему: владельцы полувагонов хотели бы, чтобы их полувагон оставался как можно ближе к точкам погрузки, к Западно-Сибирской железной дороге (ЗСЖД). Поэтому когда им предлагается загрузить полувагон контейнером и отвезти его, например, в Москву, то порожний рейс — нерациональное перемещение для владельца полувагонов и увеличение сроков. По этой причине коллеги отказывались, и мы в этой связи напоминали им, что для нас очень важно обеспечить вывоз стратегического импорта, и предлагали различные мероприятия: если мы рыночно не можем договориться, а стратегический импорт надо, безусловно, обеспечивать, нам нужно было поискать дополнительные меры, как можно этот парк использовать. Мы неоднократно направляли в Минтранс предложения, в том числе принудительное или административное использование парка, освобождающегося из-под выгрузки на Дальнем Востоке. Но коллеги все-таки нас услышали: в июле после обсуждения этого вопроса в июне мы получили очень хороший рост — на 45% к июню у нас выросла отправка контейнеров в полувагонах, то есть коллеги наши доводы тоже услышали. Очень приятно, что 19 июля мы поставили абсолютный рекорд: у нас за одни сутки отправилось 12 контейнерных поездов, состоящих из полувагонов, почти 1,4 тыс. TEU мы отправили. А в конце июля терминал ВСК отправил свой тысячный контейнерный поезд в полувагонах.

Сейчас нам кажется, что с появлением новых точек перегруза, в том числе на ЗСЖД, проблема с привлечением парка все более нивелируется. Это означает, что возможностей для вывоза будет появляться больше. Сейчас мы готовы вывозить ежесуточно порядка 4,5 тыс. TEU, при этом мы достаточно широко обсудили под эгидой Минтранса программу по постепенному увеличению вывоза импортных контейнеров до 6,5 тыс. TEU. Программа готова, она согласована и с рынком, и с Минтрансом, находится сейчас на рассмотрении в правительстве. Там реализовано два подхода: первый позволяет нам реализовать мероприятия, чтобы ежесуточно вывозить на пике до 25 контейнерных поездов из полувагонов, второй блок — это мероприятия, касающиеся дополнительного пропуска фитинговых платформ: либо в соединенных поездах, либо в поездах повышенной длины до 100 условных вагонов. В случае принятия правительством этой программы мы будем ее поэтапно реализовывать.

— А когда по этой программе должен быть достигнут уровень 6,5 тыс. TEU?

— Сама программа показывает, за счет каких мероприятий можно достичь 6,5 тыс. TEU. Там нет целевого срока. Будем исходить из того, как меняется ситуация. Мы по-прежнему считаем, что «программа 6500» крайне актуальна, потому что на этом направлении мы меньше зависим от негативных внешних факторов. Сейчас мы, например, видим, что на северо-западе работа контейнерных портов восстанавливается: если посмотреть второй квартал, выросли на 18% к первому кварталу и в три раза по сравнению с третьим кварталом прошлого года, когда у нас было самое большое проседание по объемам. Но долго ли будет так продолжаться, мы не знаем и понимаем, что в наименьшей степени мы зависим от внешних факторов именно по портам Дальнего Востока и Арктического бассейна. Поэтому считаем, что именно эти направления должны быть готовы к тому, чтобы в случае необходимости забрать весь дополнительный объем импортных и экспортных грузоперевозок.

— А что, на ваш взгляд, должны сделать грузоотправители и операторы, чтобы со своей стороны увеличить перевозку импорта?

— В программе предусмотрен ряд мероприятий инвестиционного характера — это, например, строительство и развитие тыловых терминалов на Дальнем Востоке и подготовка этих площадок к работе со всеми типами подвижного состава или инвестиционные мероприятия внутри страны, как, например, строительство терминала «Сибирский», который открылся на ЗСЖД в августе, начиная с сентября они будут принимать три поезда в сутки. Кроме этого, есть мероприятия, связанные с улучшением взаимодействия с таможенными органами. Недавно правительство приняло решение, которое позволяет при перевозке автотранспортом с морского терминала на тыловой с последующей погрузкой на железную дорогу не оформлять дополнительные таможенные документы и не делать таможенный транзит. Считаем, что сегодня со всех точек зрения каких-то дополнительных сложностей, чтобы обеспечить вывоз пока 4,5 тыс., а потом и 6,5 тыс., мы не видим. Прогноз на сентябрь, который мы обсуждаем на штабах, предполагает, что большого притока импорта в сентябре не ожидается, он будет примерно на уровне августа, но, возможно, будет небольшое накопление в связи с задержками из-за тайфунов. Мы ожидаем, что рост подхода импортных контейнеров будет к Новому году, но это традиционная, сезонная история, и думаю, что мы к ней точно будем готовы.

— Контейнерное сообщество сейчас занимается формированием порядка распределения доступа к инфраструктуре в восточном направлении для отправителей контейнерных поездов из Московского транспортного узла. Необходим ли такой порядок?

— Ситуация, с которой сегодня столкнулись контейнерные операторы, очень похожа на ту, с которой в свое время столкнулись отправители угольной продукции: общий объем предъявления вырос настолько, что коллеги начинают толкаться локтями и действовать менее синхронно. В этой связи в компанию начало поступать много запросов о том, чтобы подготовить документ, который будет прозрачно и недискриминационно обеспечивать распределение объемов с различных терминалов Московского узла. Проблема заключается в том, что зачастую контейнерный оператор является организатором сервиса, но не является владельцем груза — грузо-

с 19

железнодорожный транспорт

с18

отправителем, тем юридическим лицом, с которым перевозчик заключает договор перевозки и оформляет перевозочные документы. То, что груз грузоотправителя, с которым мы заключаем договор, едет в контейнерном сервисе, например, «Трансконтейнера», для нас имеет второстепенное значение, потому что прямых взаимоотношений относительно этой перевозки у нас нет. Более того, ситуация еще более сложная, поскольку зачастую контейнерный оператор не имеет своих точек отгрузки: у него нет своего собственного терминала. Он пользуется услугами частного терминала, который присоединен к инфраструктуре ОАО РЖД. Если посмотреть на юридический аспект, у нас четко прописано взаимодействие между грузоотправителем и перевозчиком. А грузовладелец все равно так или иначе привязан к точкам отгрузки и в меньшей степени к оператору.

В наименьшей степени мы зависим от внешних факторов именно по портам Дальнего Востока и Арктического бассейна

Мы при формировании плана хотели бы исходить из возможностей инфраструктуры общего пользования и инфраструктуры точек примыкания к ней. Исходя из перерабатывающей способности терминалов мы можем четко определить, сколько контейнерных поездов с тех или иных точек отгрузки готова принимать инфраструктура ОАО РЖД. Для тех контейнерных операторов, кто вкладывал в свое время больше средств в вагоны и в контейнеры, такая привязка к терминалам неудобна: они хотели бы иметь возможность оперативно менять точки отгрузки, забирать полностью своих грузоотправителей, переходить на другой терминал. Наверное, это возможно. Но проблема в том, что грузоотправитель заявляется нам с терминала, мы не видим переход из одной точки в другую. У нас, к сожалению, нет такой ситуации, что груз ушел с одного терминала и перешел на другой: и там заявляется этот объем, и там. Получается, что мы вынуждены ограничивать терминалы по нашим мощностям, а дальше уже идет работа контейнерных операторов. В этом сегодня заключается основная сложность. Я бы позицию железных дорог относительно этих правил высказал таким образом: раз имеется временный дефицит мощностей для этих сервисов, методика нужна. Тот документ, который сегодня рассматривается на уровне ФАС, подготовлен операторами, у других участников рынка другая позиция по этому вопросу. Мы готовы принять любую позицию, главное — чтобы все с ней согласились и чтобы она была юридически безупречной, чтобы у нас не появилось новых сущностей, которые сегодня не прописаны в уставе, и чтобы эти моменты можно было технологически реализовать. Наша позиция в том, чтобы коллеги договорились между собой, а дальше мы будем определять, какие объемы мы можем провезти.

— Расскажите, пожалуйста, что сейчас происходит с динамической моделью загрузки инфраструктуры (ДМЗИ). При запуске системы было много нареканий со стороны клиентов. Выполняет ли она ту функцию, для которой предусматривалась?

— Поскольку ДМЗИ — сложный инструмент планирования и прогнозирования перевозки, понятно, что он постоянно донастраивается и совершенствуется. Система обучается — в прямом смысле, потому что она оценивает исторические данные по перевозкам по всем направлениям. В начале этого года у нас был этап, когда мы эту систему начали тестировать таким образом, чтобы грузоотправители и грузовладельцы видели результаты ее работы, и это позволило нам на том, начальном этапе, выявить много несоответствий, в первую очередь в нормативно-справочной информации. Так, зачастую мы в наших договорах с клиентом не придавали особенности каким-то элементам и своевременно их не пересматривали. Например, по договору подъездной путь может обрабатывать 50 вагонов в сутки, но по факту за счет улучшения технологии и дооснащения он может выдавать 60. Проблема ДМЗИ на начальном этапе состояла в том, что в ней очень четко прописаны параметры, на основе которых она производит расчеты. Эти параметры она берет не из головы и не экспертным путем, а из тех юридически значимых документов, которые регулируют отношения между ОАО РЖД и владельцами путей необщего пользования. В марте у нас была основная задача — попробовать выявить эти несоответствия. Мы для клиентов подсветили результаты расчетов, клиенты, естественно, оперативно подсказали нам, где есть несоответствия, и благодаря этой наработке опыта мы сделали программу, и на данный момент уже практически полностью исключены разночтения между фактической эксплуатацией и тем, что у нас было прописано в нормативных документах.

Кроме того, поскольку интерес к этой программе у коллег существенно повысился, мы провели несколько брифингов, в рамках рабочей группы пообсуждали, какие дополнительные возможности можно было бы реализовать при помощи этой системы. Коллеги подсказали нам ряд моментов, которые позволили бы, по их мнению, системе работать более корректно, и мы последовательно по этим направлениям идем. Могу сказать, что система работает, она сейчас используется как инструмент при оперативном планировании на сутки, то есть мы ежесуточно проводим расчет всех поступающих вопросов в эту систему. Она используется и при среднесрочном планировании — при расчете перевозок на месяц. И основная ее задача, о чем мы всегда говорим,— это не стремление ограничить перевозки на сети, а правильно загрузить сеть, чтобы у нас не было искусственно создаваемых через план пробок. Да, проблемы с движением возникают в связи с какими-то форс-мажорными обстоятельствами, но по крайней мере это не программируется через план перевозок. Сейчас система работает уже очень корректно — во всяком случае, мы видим, что она пропускает нам даже чуть больше заявок, чем у нас получается фактически провезти. То есть она не является дополнительным фактором, снижающим перевозки, а, наоборот, показывает нам, где мы могли бы провозить больше.

По июлю мы в среднем в сутки обрабатывали в ДМЗИ 8,5 тыс. запросов. 71% согласовывается ДМЗИ сразу. Чуть более 22% она предлагает альтернативный график подачи: в заявке клиент указывает, в какие даты и какой объем он хотел бы отгружать, и, если система видит, что, допустим, первого числа отгрузить не получится, она предлагает клиенту скорректировать дату погрузки. Примерно для 1,5% рассчитывается альтернативный маршрут: система говорит, что по кратчайшему расстоянию пропустить не сможет, потому что вся провозная мощность уже занята, но может провезти альтернативным путем, хотя это будет уже другое расстояние, другой срок доставки и другая стоимость. И только по 4,2% были отклонены заявки по различным объективным причинам. Как правило, это либо неподтверждение со стороны железнодорожных администраций сопредельных государств, либо превышение возможностей инфраструктуры путей как общего, так и необщего пользования.

Среди положительных моментов, которые ДМЗИ позволила нам реализовать,— то, что с помощью программы мы потихоньку начинаем вместе с нашими грузоотправителями лучше планировать. Например, в ГУ-12 есть график погрузки, но проблема заключалась в том, что до внедрения этой системы отношение к этому графику подач было поверхностным, потому что всегда была возможность его поменять и с этим нет никаких сложностей: ОАО РЖД, как правило, всегда идет навстречу пожеланием грузоотправителя. Сейчас, поскольку система точно оценивает, может она пропустить объем или нет, график подачи стал важным, потому что, если ты хочешь поменять первоначальный график, система должна вновь проверить, может ли она в заявленную дату пропустить груз по этому маршруту. Клиенты стали на это обращать внимание, мы коллегам подсказали, что, если они предъявляют груз точно в ту дату, когда запланировали, система их дополнительно проверять и останавливать не будет. И по июлю в среднем совпадение графика подач с фактической отгрузкой уже превысило 55%, притом что в январе—марте оно было на уровне 30%.

— Какие изменения вы внесли в систему в последнее время?

— Если говорить о том, что было сделано за последние несколько месяцев, то мы в ответ на запрос коллег дали возможность согласовывать маршрутные отправки полностью. Первоначально система рассматривала отправление всего объема этого груза как дискретный набор отдельных отправок. Когда их нужно было отправить целым поездом, происходила ситуация, когда машина видела, что может пропустить 40 вагонов, а 71 вагон, то есть полный маршрут, пропустить не может, и согласовывала только 40. В результате теряются маршрутная скидка, скорость доставки. Поэтому мы сделали определенные донастройки, и теперь, когда клиент проставляет признак маршрута — литеру «М», то система рассматривает в целом возможность пропуска этого маршрута.

Второе: мы донастроили алгоритм, который определяет равномерность распределения объемов при автоматическом перерасчете графиков подачи. Иногда клиент не указывает, в какие сутки он будет грузить, он говорит: «Я буду грузить 60 тыс. тонн». Программа теперь равномерно эти 60 тыс. тонн распределяет на месяц. Первоначально было так, что эти 60 тыс. тонн все уходили на третью декаду, потому что она видела, что в первые две декады этот объем она пропустить не может. Сейчас мы эту проблему устранили — рассчитывается довольно корректно и точно.

Мы сделали настройки, которые позволяют учитывать некоторые особенности заключенных нами договоров с клиентами по путям необщего пользования. Например, для некоторых путей необщего пользования важна общая перерабатывающая способность, не сегментированная по видам грузов: 50 вагонов угля, 50 вагонов металла, 50 вагонов руды, общая — 150. А можно сказать: общая — 150, я могу принять в отдельные сутки либо 150 вагонов металла, либо 150 вагонов руды. Мы научили программу и это учитывать, если клиент просит.

Мы дали возможность клиентам при планировании на сутки вперед производить донастройку так, чтобы использовать объемы предыдущих суток или следующих. Машина будет оценивать объемы как средние по трем суткам и разрешать загружать эти объемы.

И, наконец, мы, хотя и не планировали изначально, поскольку клиенты просят, чтобы мы их информировали, по каким причинам происходят отклонения в работе с ДМЗИ, мы сделали донастройку, чтобы в суточном клиентском плане погрузки (СКПП), когда клиент заявляет погрузку на следующие сутки, ему выходила причина отклонения. Например, чтобы он видел, что отклонение произошло по вине превышения его перерабатывающей способности путей отправления. Тогда клиент, видя накопление таких событий, приходит к выводу, что ему просто нужно вкладывать инвестиции в развитие своего пути необщего пользования.

Среди того, что мы планируем сделать, мы работаем над тем, чтобы СКПП формировался не на сутки, а на двое суток вперед, потому что у нас большая страна, разные часовые пояса и Дальнему Востоку всегда остается меньше времени на то, чтобы правильно спланировать. Работу эту в ближайшее время завершим. И мы работаем над тем, чтобы перемещение порожних вагонов тоже алгоритмически оценивалось через ДМЗИ.

— А сейчас система смотрит только груженые вагоны?

— Сейчас это не действует с точки зрения отказа в согласовании запросов-уведомлений. Когда я везу груз, я подаю заявку ГУ-12. Когда я везу порожний вагон, я отправляю запрос-уведомление. Сегодня через запрос-ответ системы он не обрабатывается. Мы хотим это увязать, и если мы сегодня не можем согласовать тот или иной порожняк на станцию назначения, то клиенту тоже будет выходить уведомление, по какой причине порожняк не может быть согласован.

Система очень интересная, она вызывает интерес и у производственного блока нашей компании, и у клиентов, и, что немаловажно, есть уже запросы от соседних железнодорожных администраций других стран по тиражированию таких программно-аппаратных комплексов на их территории.

— Парк на сети ОАО РЖД достиг рекордных 1,3 млн вагонов. Как вы полагаете, это избыточное количество? Необходимо ли сокращать незадействованный парк, если да, то как?

— Вопрос, наверное, самый важный на сегодняшний день. Мы видим сегодня расчетно, что профицитный объем работы уже превышает 200 тыс. вагонов. Безусловно, мы с коллегами эту ситуацию обсуждаем, мы владельцев вагонов тоже слышим: они справедливо говорят о том, что этот профицит по видам подвижного состава очень различен, и по каким-то видам у нас явного профицита нет. Например, порядка 100 тыс. полувагонов на сети железных дорог лишние. К чему это в конечном итоге приводит? У нас же все железнодорожники, все заканчивали железнодорожные вузы, проходили «Общий курс железных дорог». И одна из самых любимых всеми формул, которая описывает оборот вагона, показывает, что в числителе всегда будет парк. То есть чем больше парк, тем больше будет оборот вагона. И когда нам сегодня говорят, мол, «коллеги, у вас падает оборот вагона, вы плохо работаете, мы поэтому добавляем парк вагонов», у нас получается нехороший замкнутый круг. Чем больше мы добавляем парка в систему, тем хуже, абсолютно точно, будет оборот вагона. И важно понимать, что сегодня порядка 40% оборота вагона — это простои, не связанные с работой ОАО РЖД: вопросы, связанные с неритмичностью работы портов, задержками с выгрузкой, с тем, что выбираются постоянно наиболее экономически выгодные направления, с тем, что у нас сегодня порядка 5% всего парка ездит постоянно во встречном направлении. При МПС парка в стране было значительно меньше: на 2004 год у нас парк был 878 тыс. единиц, а погрузка была 1221 млн тонн — всего на 1% меньше, чем показатель прошлого года. С тех пор парк вырос на 45%, а погрузка осталась практически той же — ровно по той причине, что раньше каждый вагон использовался максимально эффективно и под ближайший груз забирали ближайший вагон. Было общее регулировочное задание, никто не подбирал вагоны по цвету, по собственнику, никто не возил вагоны во встречном направлении…

— А что значит «во встречном направлении»?

— Очень просто. Вагоны одного собственника приезжают с грузом на станцию А, выгружаются и едут по требованию собственника вагона на станцию В. В это время на станцию А едут порожние вагоны, чтобы там взять у грузоотправителя груз и ехать в третьем направлении. То есть получается, что порожние вагоны везутся в одну сторону за грузом и в другую сторону за грузом, хотя они могли бы в этих точках погрузиться и этих перемещений не делать. То есть получается, что мы сегодня нерационально используем локомотивы, локомотивные бригады, а главное — инфраструктуру.

Еще важный момент: вход на рынок операторов сегодня ничем не регламентирован. То есть если у тебя есть деньги, ты можешь купить вагоны и спокойно стать оператором. Количество операторов все время растет. И, хотя рынок у нас стабильный, за прошедший год количество операторов подвижного состава увеличилось на 5%. То есть еще порядка 80 операторов появилось, каждый со своей логистикой, которую мы вынуждены учитывать. По нашему мнению, ситуация близка к тому, что избыточный парк, как холестерин в сосудах, накапливается в наиболее узких элементах системы, создавая тромбы. И, конечно, нужно принимать дополнительные меры, чтобы этим парком более рационально распоряжаться.

Мы с Союзом операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) начали диалог на эту тему. Не хочу сказать, что мы имеем точки соприкосновения прямо по всем позициям, потому что у коллег свои бизнес-интересы — мы это понимаем и коллегам говорим, что у нас нет сегодня задачи каким-то образом им ухудшить жизнь или в чем-то их ущемить. У нас задача — сделать так, чтобы все зарабатывали максимально эффективно. Поэтому мы предложили три блока мер: технологические, нормативно-правовые и административные меры. Приведу простой пример: та же самая эвакуация вагонов. Очень много было сломано копий: этого нельзя делать, это вмешательство в работу наших операторов. Но мы и тогда говорили, и сейчас говорим, что некоторые меры должны носить превентивный характер. Спасибо, нас поддержали: было принято решение, что ОАО РЖД теперь имеет право в случае, если владелец вагона не распорядился на припортовых станциях после выгрузки своим имуществом, мы имеем право этот вагон эвакуировать, вывозить на штраф-стоянку и брать за это штраф. Но за весь 2022 год мы переместили всего 1 тыс. вагонов из более чем 800 тыс. вагоноотправок. То есть, зная, что на руках у ОАО РЖД этот инструмент, операторы стараются не допускать таких ситуаций.

Нам кажется, что возить порожний вагон должно быть дороже, чем возить груз

Если говорить в общих чертах, то мы считаем, что перевозки порожних вагонов через лимитирующие направления должны быть дорогими. Мы должны стимулировать через тариф загрузку лимитирующих направлений грузами, а не порожняком. Нерациональные перемещения и простои порожних вагонов на пути общего пользования тоже должны быть дорогими. Мы должны незадействованный вагон выталкивать на инфраструктуру необщего пользования. Проще говоря, если ты не знаешь, куда поставить вагон, ты должен сразу автоматически переставлять его на подъездной путь, чтобы он не мешал всем остальным. Считаем, что вход на сеть новых игроков должен быть четким, прозрачным и, главное, регламентированным. Возможно, необходима актуализация института приписки железнодорожного подвижного состава, когда условием нахождения вагона на инфраструктуре ОАО РЖД является что-то вроде парковки. То есть ты покупаешь вагон — у тебя должно быть понимание, куда ты в случае, если он будет не задействован, его уберешь. Это мы сейчас прорабатываем с СОЖТ и надеемся, что хотя бы по каким-то позициям сможем найти общий язык. Потому что дальнейшее развитие этой ситуации будет приводить к ухудшению движения, оборота вагонов, и, как следствие, коллеги, может быть не до конца понимая первопричину, будут добавлять парк на линию, чтобы покрыть свои издержки. То есть парка будет все больше, а ездить он будет все хуже.

— Насколько дороже, на ваш взгляд, должен быть порожний пробег по лимитирующим участкам?

— Мы пока такие расчеты не делали. Но нам кажется, что возить порожний вагон должно быть дороже, чем возить груз.

— А модель, по которой сейчас угольщики с большой скоростью едут на восток своими инновационными вагонами и возвращаются порожняком, таким образом будет дестимулирована?

— Не совсем. Если говорить про Восточный полигон, у нас лимитирующим является направление с запада на восток, а в обратную сторону оно не является лимитирующим. Речь скорее о том, чтобы ехать из центральных регионов порожняком через Восточный полигон под погрузку, например, в Забайкальском крае или на Дальнем Востоке.

Интервью взяла
Наталья Скорлыгина

ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО РЖД

железнодорожный транспорт

Мультипликативный эффект инвестиций

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) при помощи программного комплекса собственной разработки провел пофакторный анализ вклада реализации инвестиционной программы ОАО РЖД в экономику России в 2014–2023 годах. О результатах рассказывает генеральный директор ИПЕМ **Юрий Саакян**.

— макроэкономика —

Железнодорожный транспорт является кровеносной системой для экономики России, обеспечивая потребности населения (24,4% от всего пассажирооборота РФ в 2022 году) и промышленности (86% от всего грузооборота в РФ в 2022 году без учета трубопроводного транспорта). Способность железнодорожного транспорта соответствовать требованиям потребителей во многом зависит от темпов развития, которые, в свою очередь, обеспечиваются достаточностью инвестиционных вложений.

В первые несколько лет работы ОАО РЖД объемы инвестиционной программы составляли около 100–130 млрд руб. с источниками финансирования, на 98% состоящими из амортизационных отчислений. В дальнейшем объем инвестпрограммы возрос за счет увеличения доли финансирования из прибыли, внешних заимствований и федерального финансирования.

Затем был экономический кризис 2008 года, выделение инвентарного парка грузовых вагонов в дочерние общества ОАО РЖД, а также частичная продажа грузовых вагонов частным компаниям, обеспечение рекордных строек Олимпиады в Сочи 2014 года, турбулентность с грузовыми вагонами 2015 года, связанная со значительным списанием парка в короткий временной интервал, обеспечение транспортных потребностей чемпионата мира по футболу в 2018 году, вызовы коронавирусной инфекции COVID-19 и изменения логистики и направлений перевозок в 2022 году.

События 2022 года создали перед ОАО РЖД ряд новых вызовов и задач, решение которых обеспечило бесперебойную работу железнодорожного транспорта и сохранение транспортной безопасности Российской Федерации. Санкционное давление, оказываемое на российскую экономику, привело к разрыву существующих логистических цепочек и необходимости максимально оперативной переориентации транспортных потоков с запада на юг и восток, к потребности в развитии существующей и строительстве новой инфраструктуры на новых загруженных направлениях.

Инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав

Общий объем инвестиций на строительство, ремонт и модернизацию инфраструктуры и объектов капитального строительства, ремонт локомотивов ОАО РЖД в 2014–2023 годах, а также закупку подвижного состава ОАО РЖД и прочими участниками рынка составил более 6,7 трлн руб., в том числе порядка 1,57 трлн руб. на развитие Восточного полигона. В структуре инвестпрограммы одним из наиболее крупных с точки зрения инвестиционных вложений является сегмент строительства, ремонта и модернизации инфраструктуры и объектов капитального строительства. В период 2014–2023 годов ОАО РЖД инвестировало в модернизацию и обновление инфраструктуры в рамках всех реализуемых проектов порядка 2,5 трлн руб.

ИСТОЧНИК: ИПЕМ.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕМОНТА И МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОАО РЖД В 2014–2023 ГОДАХ (%)

- Строительство и модернизация инфраструктуры
- Сырье и материалы
- Электрическое оборудование
- Прочее

В рамках обновления парков подвижного состава общая стоимость продукции железнодорожного машиностроения производства РФ, закупленной ОАО РЖД и прочими участниками рынка, в 2014–2022 годах составила свыше 2,8 трлн руб. В том числе объем закупки локомотивов холдингом составил свыше 5 тыс. единиц на сумму 716,8 млрд руб. Также участниками рынка за проанализированный период было закуплено почти 500 тыс. грузовых вагонов (более 38% текущего парка грузовых вагонов на сети ОАО РЖД) на сумму свыше 1,2 трлн руб. При этом более половины закупленных вагонов составили полувагоны (255,9 тыс. ваг.).

ИСТОЧНИК: ИПЕМ.

ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ПРОДУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА РФ, ЗАКУПЛЕННОЙ ОАО РЖД И ПРОЧИМИ УЧАСТНИКАМИ РЫНКА (%, 2014–2022 ГОДЫ)

- Локомотивы
- Моторвагонный подвижной состав
- Путевая техника
- Пассажирские вагоны локомотивной тяги
- Грузовые вагоны

Объем ремонта локомотивов ОАО РЖД в 2014–2023 годах составил свыше 30 тыс. секций, стоимость выполненных работ — 415,2 млрд руб.

Однако помимо обеспечения заказами предприятий смежных отраслей реализация инвестиционной программы ОАО РЖД также оказала ощутимый эффект и на развитие экономики России в целом. Для количественной оценки этого эффекта ИПЕМ был рассчитан мультипликативный эффект на экономику от реализации инвестиционной программы ОАО РЖД в 2014–2023 годах.

Мультипликативный эффект на экономику

Мультипликативный эффект — изменение одного из макроэкономических показателей (валового выпуска, ВВП, доходов бюджета и т. д.), который обусловлен распространением по системе межотраслевых связей первоначального импульса — изменения выпуска продукции и/или услуг в одном из секторов.

Совокупный мультипликативный эффект можно разделить на несколько групп с точки зрения типов возникающих социально-экономических эффектов: прямые, косвенные и индуцированные социально-экономические эффекты.

Прямые социально-экономические эффекты создаются и формируются непосредственно отраслью, в рамках которой происходит изменение выпуска (базовая отрасль), посредством ее собственной производственной деятельности вследствие первичного изменения спроса на ее продукцию.

Косвенные социально-экономические эффекты являются следствием прямых эффектов. Рост производства в базовой отрасли требует увеличения использования товаров и услуг, предоставляемых другими отраслями, которые являются ее факторами производства, что стимулирует отрасли-поставщики также наращивать объемы производства своей продукции. В свою очередь, эти отрасли также будут предъявлять повышенный спрос уже на продукцию своих отраслей-поставщиков — и далее по всем производственным цепочкам, пока сетевой эффект не распространится на всю экономику.

Индуцированные социально-экономические эффекты — дополнительный рост конечного спроса на товары и услуги в экономике, возникающий за счет роста располагаемого дохода экономических агентов: работников базовой и взаимосвязанных с ней в рамках косвенного эффекта отраслей, государства, фирм и некоммерческих организаций, которые используют полученные дополнительные доходы на конечное потребление и инвестирование, накопление капитала, что дополнительно увеличивает мультипликативные эффекты от шока спроса в базовой отрасли.

В рамках выполненного ИПЕМ анализа инвестиционной программы ОАО РЖД с использованием программного комплекса собственной разработки «Модель межотраслевого баланса» были определены следующие прямые, косвенные и индуцированные эффекты на экономику РФ и регионы:

прирост ВВП;

отчисление налогов в федеральный бюджет;

отчисление налогов в региональные бюджеты;

социальные отчисления.

Общий эффект на ВВП России от реализации инвестпрограммы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составил 9,77 трлн руб., в том числе 4,4 трлн руб. за счет инфраструктурных проектов, 4,7 трлн руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 0,67 трлн руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД. В результате процесс реализации инвестиционной программы ОАО РЖД обеспечил среднегодовой вклад в ВВП РФ в размере 1,03%, в 2014–2023 годах. 1 рубль расходов инвестиционной программы увеличивал ВВП Российской Федерации на 1 руб. 44 коп.

Поступления налогов в федеральный бюджет за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах), составили 1,74 трлн руб., в том числе 858 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 771,3 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 109,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Поступления налогов в региональные бюджеты за счет реализации инвестпрограммы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 115 млрд руб., в том числе 50,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 56,1 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 8 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 115 млрд руб., в том числе 50,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 56,1 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 8 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

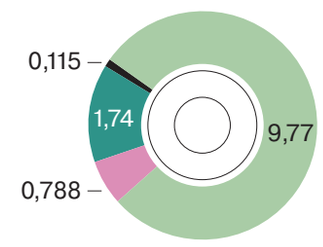
Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.

Социальные отчисления за счет реализации инвестиционной программы ОАО РЖД, а также закупки подвижного состава прочими участниками рынка в 2014–2023 годах (с учетом закупки подвижного состава в 2014–2022 годах) составили 788,2 млрд руб., в том числе 299,9 млрд руб. за счет инфраструктурных проектов, 427,4 млрд руб. за счет закупки подвижного состава ОАО РЖД и участниками рынка и 60,9 млрд руб. за счет ремонта локомотивов ОАО РЖД.



ИСТОЧНИК: ИПЕМ.

МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ОАО РЖД В 2014–2023 ГОДАХ (ТРЛН РУБ.)*

- ВВП
- Социальные отчисления
- Налоги для федерального бюджета
- Налоги для региональных бюджетов

*С УЧЕТОМ ЗАКУПКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА КОМПАНИЕЙ И УЧАСТНИКАМИ РЫНКА В 2014–2022 ГОДАХ.

Ранжирование полученных мультипликативных эффектов

Наиболее значительный мультипликативный эффект на экономику оказывает инвестирование в строительство, содержание и ремонт инфраструктуры и объектов капитального строительства. Инвестирование в эти проекты наиболее значительно отражается на росте ВВП и объеме налогов для федерального бюджета. При этом уровень эффекта инвестирования в строительство и поддержание инфраструктуры для региональной экономики скромнее (16-е место по уровню влияния на размер налоговых отчислений в региональные бюджеты, на социальные отчисления — 9-е место).

Второе место занимают инвестиции в закупку электрического оборудования (устройств коммутации или защиты электрических цепей, оборудования для СЦБ, устройств освещения), при этом их влияние на федеральную и региональные экономики более сбалансировано (на ВВП — второе место, на налоги для федерального бюджета — четвертое место, на региональные налоги — третье место, социальные отчисления — седьмое место). Третье место занимают инвестиции на закупку локомотивов. Четвертое место — затраты на закупку щебня при строительстве инфраструктуры.

На основе проведенного исследования можно сделать вывод о том, что реализация инвестиционной программы ОАО РЖД оказывает существенный эффект на социально-экономическое положение России как на федеральном, так и на региональном уровне, обеспечивая значительный вклад в ВВП, поступление налогов в бюджеты различных уровней и рост социальных отчислений.

Ранжирование мультипликативных эффектов от реализации инвестиционной программы ОАО РЖД*

Показатель	Закупаемая продукция	Эффект на 1 рубль затрат (руб.)
ВВП	Строительство, содержание и ремонт инфраструктуры и объектов капитального строительства	1,86
	Электрическое оборудование	1,76
	Локомотивы	1,69
	Щебень	1,68
	Путевая техника	1,66
Налоги для федерального бюджета	Строительство, содержание и ремонт инфраструктуры и объектов капитального строительства	0,37
	Щебень	0,33
	Электрическое оборудование	0,31
	Установки генерации энергии	0,29
	Шпалы деревянные	0,28
Налоги для региональных бюджетов	Продукция металлургии	0,0253
	Шпалы железобетонные	0,0243
	Электрическое оборудование	0,024
	Рельсовая продукция	0,0239
	Цемент, бетон	0,0236
Социальные отчисления	Локомотивы	0,154
	Путевая техника	0,151
	Грузовые вагоны	0,151
	Пассажирские вагоны локомотивной тяги	0,149
	Моторвагонный подвижной состав	0,147

Топ-5 по каждому показателю. Источник: ИПЕМ.

Перспективные проекты развития сети

— планирование —

Расширение географии железных дорог требует не только развития уже существующих направлений — Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейна. В перспективе 2035 года может быть реализовано строительство порядка 8 тыс. км новых линий. На рассмотрении такие инициативы, как Северный широтный ход, Сосногорск—Индига, мостовой переход через пролив Невельского на Сахалин, а также строительство двухпутной горной дороги в Адлер.

Модернизация на всех направлениях

В сложившейся геополитической ситуации происходит активная переориентация внешнеторговых грузопотоков страны, в том числе обслуживаемых железнодорожным транспортом. Так, на фоне резкого сокращения объемов экспорта России в страны Евросоюза в 2022 году, которые ранее выступали в качестве основных получателей российской продукции, можно наблюдать значительное увеличение поставок в Китай, Турцию и Индию (суммарно на 83,2 млн тонн к уровню 2021 года, или на 31%).

В рамках переключения экспортных грузопотоков с европейского направления на восток максимально используется инфраструктура БАМа и Транссиба. Активное использование железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна обеспечивает увеличение перевозок грузов в сообщении со странами Ближнего Востока, Северной Африки и с Индией. Для обеспечения дополнительных объемов перевозок в сообщении с Турцией, странами Южной Азии и Персидского залива используется и расширяется инфраструктура международного транспортного коридора «Север–Юг».

Проекты развития железнодорожной инфраструктуры Российской Федерации, используемой как для экспортно-импортных, так и для внутренних перевозок, неизменно включаются в число важнейших приоритетов национальной транспортной политики. Их реализация непосредственно влияет на повышение экономической безопасности государства, позволяет привлечь на транспортную сеть дополнительную грузовую базу, а также традиционно обеспечивает социально-экономическое развитие регионов и страны в целом.

В сфере развития уже существующих направлений существенные усилия направлены на развитие инфраструктуры Восточного полигона сети железных дорог, где успешно реализуется поставленная указом президента от 7 мая 2018 года задача по увеличению провозной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн к 2024 году. В рамках этого проекта предусмотрены строительство и реконструкция 263 объектов. По итогам 2022 года обеспечено достижение провозной способности в размере 158 млн тонн, в 2023 году запланирован выход на 173 млн тонн. С учетом прогнозируемого роста грузопотоков в стадии согласования находятся параметры третьего этапа развития провозных способностей этих магистралей.

Также немаловажное значение имеет развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ). Оно уже позволило обеспечить провозную способность в адрес портов АЧБ в объеме 125,1 млн тонн, что соответствует плановым показателям Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, по итогам 2025 года планируется выход на провозную способность 131 млн тонн. В числе прочего запланировано перераспределение значительной части грузового поездопотока на формируемое специализированное технически высокооснащенное двухпутное грузовое направление Котельниковский ход (ст. им. Максима Горького—Котельниково—Крымская) общей протяженностью более 700 км.

Что касается Северо-Западного полигона, несмотря на сокращение экспортно-импортных операций, он остается одним из ключевых звеньев транспортной системы России. Наиболее крупными проектами по развитию транспортной инфраструктуры в рамках полигона сегодня являются развитие Мурманского и Усть-Лужского железнодорожных транспортных узлов.

Заглянуть за горизонт

Однако помимо модернизации существующей инфраструктуры развитие железных дорог требует и строительства новых линий. Цель этих проектов — улучшение топологии железнодорожной сети для сбалансированного развития транспортной инфраструктуры РФ.

Расширение географии железнодорожной сети, повышение качества и доступности перевозок призвано стимулировать рост транспортной подвижности населения, обеспечивать доступ к освоению новых ресурсов и территорий, улучшить связи между рынками сырья, производства и потребления, ускорить товародвижение, а в отдельных случаях уменьшить себестоимость перевозок и снизить аварийность.

Одним из актуальных проектов сегодня является строительство Северного широтного хода Обская—Салехард—Надым—Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево и железнодорожных подходов к нему для обеспечения возможности разведки и эксплуатации месторождений, а также роста добычи природных ресурсов в Ямало-Ненецком автономном округе.

Еще одно стратегически важное направление государственной политики — развитие арктических территорий, в связи с чем особое значение приобретает создание железнодорожных подходов к портам Северного морского пути со строительством линий «Белкомур» (Архангельск—Сыктывкар—Соликамск), Полуночное—Обская (Урал Промышленный—Урал Полярный), Сосногорск—Индига, а также Трансполярной магистрали (Коротчаево—Русское—Игарка—Норильск—Дудинка).

Значимым перспективным проектом является и строительство Северо-Сибирской магистрали (Нижневартовск—Белый Яр—Усть-Илимск) в целях создания опорной транспортной сети и обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья, а также формирования альтернативного маршрута для части участков БАМа и Транссиба.

На Дальнем Востоке крупным проектом может стать строительство железной дороги Селихин—Ныш с мостовым переходом через пролив Невельского. Концепция этого проекта исходит из необходимости строительства на Сахалине крупного глубоководного морского порта, что может позволить сформировать в сообщении с островом значительный грузопоток по железной дороге.

Кроме того, предполагается к строительству линия Нижний Бестях—Магадан, которая могла бы связать ранее труднодоступные субъекты Дальневосточного федерального округа железной дорогой, а также откроет новые возможности перевозок к портам. Предварительное обоснование инвестиций в строительство указанной железнодорожной линии выполнено АО ИЭРТ в 2021 году. Прогнозируемый грузопоток для новой железнодорожной линии оценивается до 20 млн тонн в год, при этом доля каменного угля в общем грузопотоке может составить более 80%. Помимо каменного угля по линии могут осуществляться перевозка рудных грузов, а также грузов общехозяйственного назначения, минстройматериалов и горюче-смазочных материалов для снабжения населенных пунктов и предприятий (как существующих, так и перспективных), расположенных в зоне тяготения. Протяженность перспективной железнодорожной линии — 1979 км.

Учитывая укрепление экономических связей России и Китая, одной из актуальных задач становится развитие трансграничных маршрутов, и в настоящий момент прорабатываются транспортные проекты создания новых железнодорожных пунктов пропуска на границе России с Китаем «Джалинда—Мохэ» и «Приаргунск—Хайлар». Реализация этих проектов возможна при активном участии федерального и региональных бюджетов заинтересованных в данных проектах субъектов РФ.

Конечно, проекты нового строительства предполагаются не только на территории Сибири и Дальнего Востока, но и в европейской части страны. Так, в качестве альтернативы существующей железнодорожной линии Туапсе—Адлер, располагающейся в сложной геологической зоне вдоль берега Черного моря, где в период муссонных дождей происходят сходы селевых потоков, камнепады, оползни, подмыв земляного полотна и другие неблагоприятные явления, вызывающие перерывы в движении и угрожающие безопасности движения поездов, предполагается строительство двухпутной железной дороги Кривенковская—Сочи, которая должна проходить по южным отрогам Кавказских гор в 10–12 км севернее существующей линии.

При реализации актуальных инициатив по расширению железнодорожной сети к 2035 году ее протяженность может увеличиться на 8 тыс. км новых линий и на 38 тыс. км к 2050 году.

Ирина Магнушевская,
генеральный директор ИЭРТ

Тематические страницы газеты «Коммерсантъ» («Железнодорожный транспорт»). | Владимир Желонкин — генеральный директор АО «Коммерсантъ», главный редактор | Сергей Вишневский — руководитель фотослужбы | Рекламная служба: Тел. (495) 797-6996, (495) 926-5262 | Ограничение: 16+ | Владимир Лавицкий — директор «Издательского синдиката» | Наталья Скорлыгина — выпускающий редактор | Ольга Еременко — редактор | Сергей Цомык — главный художник | Галина Кожеурова, Екатерина Репях — фоторедакторы | Екатерина Бородулина — корректор | | Бесплатно |