

МАГИСТРАЛИ ЭКОНОМИКИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ТОЧНЕЕ, ЕЕ ОТСУТСТВИЕ — ГЛАВНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ К СОЗДАНИЮ НОВЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ В РЕГИОНАХ СТРАНЫ. НЕСКОЛЬКО РЕГИОНОВ РФ ПРИСТУПИЛИ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ПО СОЗДАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В КОТОРЫХ УЧАСТИЕ ОАО РЖД БУДЕТ НЕОБЯЗАТЕЛЬНЫМ. НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВЕТКИ ГОТОВЫ ФИНАНСИРОВАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ И ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ. И ВСЕ ОНИ ПРЕТЕНДУЮТ НА ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПОДДЕРЖКУ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

РЕЛЬСЫ ДЛЯ УЛУСОВ Проект развития железнодорожного сообщения в Якутии предусматривает строительство лишь одной линии: Беркамит—Томмот—Якутск. Она станет продолжением существующего маршрута Бамовская—Тында—Беркамит. Маршрут пройдет от станции Нерюнгри-Грузовая до станции Нижний Вестях на правом берегу реки Лены (общая эксплуатационная длина — 802,6 км). Впоследствии, после строительства моста через Лену, магистраль будет продолжена до Якутска.

Вице-президент ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» (ЖДЯ; с 2007 года входит в состав ОАО РЖД) Василий Загородский рассказал, что к настоящему времени завершено строительство первого участка железной дороги Беркамит—Томмот протяженностью 359,6 км. В 2008 году должен быть сдан участок от Томмота до станции Кердем длиной 374 км. Инвестиционная программа ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» на период 2008–2012 годов и до 2017 года предусматривает увеличение объемов перевозок в 2008–2012 годах в 3,4 раза по сравнению с 2007 годом и в 16 раз — до 2017 года (грузооборот — в 4,5 и 14 раз соответственно). В прошлом году объемы перевозок составили 2,28 млн тонн, грузооборот — 355,2 млн тонно-километров.

«Основными объектами инвестиций являются инфраструктура и локомотивный парк. Капитальные вложения на период 2008–2012 годов оцениваются в 18,8 млрд рублей, в том числе в инфраструктуру — 16,8 млрд рублей, в локомотивный парк — 1,3 млрд рублей», — говорит Василий Загородский.

По его словам, инфраструктура ЖДЯ в перспективе должна гарантировать на территории Якутии транспортное обеспечение проектов в нефтегазовом комплексе, газохимии, угольной промышленности, черной металлургии, электроэнергетике и горнодобывающей промышленности с общим объемом предполагаемых капитальных вложений свыше 300 млрд рублей.

Эти проекты описаны в программе развития Южной Якутии (см. материал на стр. 37). В ее рамках должны быть введены в эксплуатацию Эльконский горно-химический комбинат, Таежнинский горно-обогатительный комбинат, Инаглинский угольный комплекс, Канкунская ГЭС, Селигдарский горно-химический комбинат, Якутский газохимический комплекс и Алданский завод синтетических масел. Реализация каждого из данных инвестиционных проектов сопряжена с перевозками большого объема грузов для строительных нужд, материалов для производства и произведенной продукции. «Экономический подъем в регионе, в свою очередь, вызовет увеличение объемов перевозок потребительских грузов и пассажиров», — отметил представитель ЖДЯ.

ГОСУДАРСТВЕННО-МОЛИБДЕНОВОЕ ПАРТНЕРСТВО ОАО «ГМК „Норильский никель“» стало пионером в реализации крупного проекта строительства железнодорожной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства.

СУТЬ ПРОЕКТА «БЕЛКОМУР» — СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ, ИДУЩЕЙ НАПРЯМУЮ ОТ СОЛИКАМСКО-БЕРЕЗНИКОВСКОГО ПРОМЫШЛЕННОГО УЗЛА К МУРМАНСКОМУ И АРХАНГЕЛЬСКОМУ ПОРТАМ

В Читинской области строится железнодорожная линия Нарын—Лугокан, которая соединит перспективные месторождения цветных металлов с общероссийской сетью железных дорог.

По словам представителя «Норильского никеля» Виктора Бородин, протяженность ветки составит 375 км. Она пройдет в непосредственной близости от разведанных в Читинской области Быстринского, Лугоканского, Култуминского, Солонеченского и Бугдаинского месторождений полиметаллических руд, на геологоразведку и добычу которых компания имеет лицензии. Окончание работ запланировано на 2011 год. Предполагается, что эксплуатацию новой трассы будет вести ОАО РЖД.

Виктор Бородин прогнозирует, что объем перевозок по новой линии к 2020 году может составить 13,5 млн тонн в год. Стоимость разработки месторождений и строительства транспортной инфраструктуры оценивается в 167,8 млрд рублей. Часть средств (48,3 млрд рублей) выделяется из инвестиционного фонда. Такая схема финансирования предусмотрена соглашением, подписанным между Росжелдором и «Норильским никелем». При этом «Норильский никель» вложит в освоение месторождений 119,5 млрд рублей, из которых 21,7 млрд рублей будут направлены на строительство дороги.

Как сообщил ВГ начальник отдела внешних инвестиций департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Павел Курчанов, непосредственного участия компании в строительстве ветки Нарын—Лугокан пока не планируется. «На данный момент в инвестиционную программу нашей компании проект линии Нарын—Лугокан не включен. Однако после того как проект будет реализован „Норильским никелем“, РЖД проведет модернизацию инфраструктуры участка Харанор—Приаргунск Забайкальской дороги, к которому будет примыкать новая ветка. А также обустройство станции Нарын. Хотя реконструкцию Нарына, как станции примыкания, следовало бы вести за счет „Норникеля“,» — говорит господин Курчанов.

Генеральный секретарь координационного совета по транссибирским перевозкам Геннадий Бессонов отметил в беседе с ВГ, что реализация проекта строительства линии Нарын—Лугокан позволит создать на востоке России крупнейший медно-молибденовый комплекс.

ДОРОГА К СЕВЕРНЫМ ПОРТАМ Проект магистралей «Белкомур» — часть федерального транспортного проекта «Восток-Запад». Идея появилась еще в 1996 году и принадлежит руководству трех регионов — Республики Коми, Архангельской и Пермской областей. Добавим, что в конце 2007 года было принято решение о вхождении в проект Кировской области. Суть проекта «Белкомур» — строительство новой железнодорожной ветки, идущей напрямую от Соликамско-Березниковского промышленного узла к Мурманскому и Архангельскому портам.

Цель проекта — сократить путь от Сибири и Урала к портам Архангельска, Мурманска и Финляндии. Протяженность дороги должна составить 1252 км. При этом собственно новой дороги надо построить 795 км, на остальных участках можно использовать реконструированные ветки местного значения. Оператором проекта является межрегиональная инвестиционная компания «Северо-Запад—Прикамье», учредителями которой стали администрации заинтересованных регионов и ряд промышленных предприятий. Об интересе к проекту заявили ЗАО «Коми алюминий» (входит в группу СУАЛ), ОАО «Сильвинит», ОАО «Уралкалий», ОАО «Соликамскбумпром», ОАО «Северсталь», ОАО «Березниковский содовый завод», ОАО «Ярегаруда».

Судьба проекта оказалась непростой. ОАО РЖД ранее признавало нецелесообразным свое участие в «Белкомуре» при существующей грузовой базе регионов. Однако позиция компании изменилась после состоявшегося в Москве очередного совещания с участием руководства компании и представителей регионов, стоявших у истоков проекта. РЖД согласилось оказать консультативно-организационную помощь строительству линии. Замести-

тель начальника департамента экономического прогнозирования и стратегического развития ОАО РЖД Сергей Постников отметил, что «Белкомур» является частью комплексного проекта развития тех регионов, через которые пройдет новая магистраль. Поэтому проект имеет федеральное значение, следовательно, и инвестировать в него в первую очередь должны федеральный бюджет, регионы, а также заинтересованные частные инвесторы.

«Транспортный коридор Финляндия—Урал будет проведен словно по линейке. Пробег груза с Урала до северо-запада России сократится на 800 км, что снизит его стоимость на 40%. Общий объем будущего грузопотока „Белкомур“ оценивается в 24 млн тонн ежегодно, основными грузами станут энергетические угли, бокситовая руда, коксующиеся угли, глинозем и хлористый калий. На Белое море с Прикамья по железной дороге пойдет в первую очередь хлористый калий — около 11 млн тонн экспортного сырья ежегодно», — говорил на Петербургском экономическом форуме в прошлом году губернатор Пермского края Олег Чиркунов.

Тем не менее осенью 2007 года проект вошел в состав одобренной правительством Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Она предусматривает инвестиции в строительство дороги из средств государственного инвестфонда (до 75 млрд рублей). Планируется, что строительство магистралей «Белкомур» возобновится во второй половине 2008 года, а завершится в 2012 году.

Добавим, что буквально в конце прошлого года плановой магистрали претерпел небольшие, но значимые изменения. В связи с серией провалов грунта над старыми шахтами в Соликамске, происшедших в опасной близости от железной дороги, «Белкомур» решено провести в обход опасного участка.

По словам генерального директора МИК «Северо-Запад—Прикамье» Юрия Демочкина, раньше предполагалось, что «Белкомур» будет примыкать к действующей железнодорожной магистрали в районе Соликамска. Но после совещаний с представителями РЖД, Росжелдора, администрации края и грузоотправителями принято предварительное решение о продлении магистрали за Каму, чтобы она примкнула к действующей магистрали в районе Яйвы. Тем самым будет создана дополнительная ветка, обеспечивающая отправку груза из Березниковско-Соликамского промышленного узла и снижающая негативные последствия возможных новых провалов.

Генеральный директор Экспертного центра современных коммуникаций Леонид Козлов считает, что «постройка линии значительно снизит затраты на железнодорожные перевозки и стимулирует экономическое развитие ныне отрезанных от прямого выхода на внешний рынок регионов — Архангельской области, Республики Коми, Пермского края и прилегающих к ним районов. В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию».

