

# Железнодорожный транспорт

## Генеральное наступление

### Инфраструктура

(Окончание. Начало на стр. 17)

При меньших, чем ожидалось, показателях ВВП нагрузка на железнодорожную сеть достигла докризисного уровня. И она концентрируется именно на основных экспортных направлениях, в том числе наибольшие темпы роста наблюдаются на Дальневосточном полигоне, который демонстрирует рекордные для российской и советской истории показатели.

В дальнейшем максимальное увеличение объемов перевозок грузов по-прежнему ожидается на железнодорожных направлениях, обеспечивающих доставку грузов в морские порты. Прогнозируется увеличение грузооборота на подходах к Ванно-Совганскому транспортному узлу в сравнении с нынешними в 2,3 раза к 2015 году и в 3,2 раза — к 2020 году, на подходах к Северо-Западному региону — в 1,4 и 1,7 раза соответственно, на подходах к Северному Кавказу — в 1,4 и в 1,6 раза соответственно.

Аналитики РЖД предполагают, что к 2015 году на выходе из Восточной Сибири на Восток объем перевозок увеличится на 21% по отношению к уровню 2011 года, а к 2020-му — на 40%. Дефицит пропускной способности Транссиба в направлении дальневосточных портов к 2015 году составит 23 пары грузовых поездов в сутки (на участке Слюдянка—Улан-Удэ), к 2020 году — 33 пары.

Для освоения перспективных объемов перевозок требуется значительное развитие инфраструктуры подходов к портам северо-запада, в первую очередь ближних и дальних подходов к Усть-Луге, включая развитие Сонковского хода. На юге России необходимо завершить реконструкцию участка Максим Горький—Котельниково—Тихорецкая—Крымская со строительством обхода Краснодарского узла. Это позволит выстроить широкий транспортный коридор Урала в порты

Новоросийский и Туапсе. Что касается наиболее проблемного Восточного полигона, то часть грузов могла бы взять на себя Байкало-Амурская магистраль, но и ей требуется существенная модернизация. Также среди первоочередных проектов расширения узких мест — дальнейшее обновление Транссибирской магистрали, развитие инфраструктуры участков Междуреченск—Тайшет, Тобольск—Сургут—Коротчаево.

### Пассажиры ускорятся

Пассажирские перевозки, по мнению экспертов, в ближайшие годы будут расти не так быстро, как грузовые. Основными причинами называют недостаточные темпы реализации проектов скоростных и высокоскоростных перевозок, невозможность существенно ускорить движение пассажирских поездов на действующих перегруженных линиях и создать специализированные пассажирские и грузовые линии.

Тем не менее Генсхема предполагает увеличить интенсивность движения пассажирских поездов дальнего следования на сети РЖД в период массовых перевозок к 2020 году на 17% (на 126 пар поездов) — в основном за счет использования большего количества скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов (увеличение на 69 пар, или в 6,3 раза).

Движение пригородных поездов по сети РЖД к 2020 году вырастет по сравнению с уровнем 2011 года на 35% (на 1243 пары поездов), в основном за счет использования скорых пригородных поездов (на 497 пар, или в 2,4 раза). На Московский узел придется более 44% общесетевого прироста, или 550 пар пригородных поездов.

Кроме того, предусматривается комплекс мероприятий, направленных на повышение скорости движения пассажирских поездов. Так, до 160–200 км/ч планируется разогнать поезда на существующей инфраструктуре участков Москва—Харь-

### ПРОГНОЗЫ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Прогноз пассажирооборота (млрд пасс/км)



Прогноз грузопотока (млн т)



Прогноз грузооборота (млрд т/км)



■ Минимальный вариант ■ Максимальный вариант

Источник: ОАО «Российские железные дороги»

ков—Адлер, Москва—Суземка—Киев, Москва—Красное—Минск, Омск—Новосибирск, Москва—Нижний Новгород.

Но участники рынка обращают внимание на то, какие при этом возникнут проблемы. Интенсификация применения ускоренных поездов приведет к значительному сокращению грузового движения и необходимости существенного развития инфраструктуры, опасается гендиректор СУЭК Владимир Рахевский.

На отдельных направлениях решить эту проблему можно было бы, построив высокоскоростные специализированные магистрали, однако реализация таких проектов пока под вопросом из-за неопределенности с финансированием. В планах РЖД строительство магистралей, где поезда могли бы разогнаться до 300–400 км/ч, на направлениях Москва—Санкт-Петербург и Нижний Новгород—Казань с возможным продлением до Екатеринбурга.

В результате к 2020 году общая протяженность скоростных и высокоскоростных линий на сети ОАО РЖД составит 6323 км, пассажиропоток скоростных и высокоскоростных поездов достигнет 18,9 млн человек в год, в сутки будет курсировать 78 пар таких поездов.

### Инвестиции отклонились от графика

По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития, инвестиции в мировую транспортную систему до

2030 года должны составить более \$11 трлн, в том числе в развитие железных дорог — \$5 трлн.

«Стратегией-2030» предусмотрено направить на развитие железнодорожной инфраструктуры России около 10,7 трлн руб. в ценах 2007 года без НДС. Сумма вполне обособленная с учетом того, что российская сеть железных дорог составляет 8,4% общей протяженности железных дорог мира, а ее грузооборот достигает 20% мирового.

При этом доля средств федерального бюджета в общем объеме финансирования до 2015 года предусматривалась в размере 22%, остальное должны были покрыть частные вложения, бюджеты субъектов РФ и 60% должно было обеспечить ОАО РЖД за счет собственных и привлеченных источников.

Механизмом реализации «Стратегии-2030» должна была стать подпрограмма «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России с 2010 по 2015 год». Однако экономический кризис заставил скорректировать планы. Ожидается финансирование подпрограммы на этот период оценивается в объеме 2,1 трлн рублей вместо заложенных 4,1 трлн рублей. Средства из федерального бюджета выделялись также недостаточно. Приоритетным стало завершение строительства железной дороги в Якутии, а также уже начатых проектов по линии инвестиционного фонда РФ.

Предусмотренные «Стратегией-2030» и ФЦП механизмы финансирования железнодорожного транспорта фактически не были задействованы. Инвестиционная составляющая в тарифы РЖД так и не введена, а это должно было принести за последние годы порядка 800 млрд руб. инвестиций. Сами тарифы не только не привнесены к экономически обоснованному уровню, но и снижались во время кризиса, отмечает в ОАО РЖД.

Железнодорожники рисуют достаточно мрачную картину возможных последствий отклонения от «прорывных» сценариев Генеральной схемы. «Анализ формируемых эффектов для бюджетной системы показывает, что в случае нереализации запланированных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры в 2015 году будет не вывезено более 230 млн тонн грузов, а суммарные ежегодные потери бюджетной системы Российской Федерации составят более 200 млрд руб. К 2020 году неосвоенный объем перевозок может возрасти до 400 млн тонн, при этом ежегодные потери денежных средств бюджетной системы составят более 350 млрд рублей», — отмечает генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта» Федор Петерев.

Для реализации Генсхемы в период 2012–2020 годов необходимо 4,1 трлн руб. В прогнозных ценах сумма достигнет 5,5 трлн рублей. По словам начальника Департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Дмитрия Мухина, финансовые возможности компании не позволяют ей полностью обеспечить реализацию Генсхемы. До 2020 года дефицит инвестиций составит около 800 млрд руб., или 100 млрд руб. в год. И это без учета таких проектов, как реконструкция верхнего строения пути и искусственных сооружений. Отдельного финансирования требуют масштабные проекты развития круп-

ных железнодорожных узлов (Московского, Санкт-Петербургского, Свердловского и других), а также проекты организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения.

Механизмы господдержки много обсуждались: это инфраструктурные облигации, сетевой контракт, привлечение пен-сионных средств как для финансирования государственных проектов, так и на инвестирование в корпоративные инфраструктурные проекты РЖД.

24 января нынешнего года на совещании в Кемерово премьер-министр РФ Владимир Путин поддержал идеологию выпуска инфраструктурных облигаций как заемных средств, необходимых для реализации проектов. Правда, официально решение правительства по этому вопросу пока не было.

### Частный интерес

Эксперты в основном скептически относятся к идее привлечения частных инвестиций в проекты развития железнодорожной инфраструктуры. «Если взять среднюю стоимость строительства 1 км пути на тепло-возной тяге в размере около 150 млн руб., загруженность 20 млн тонно-километров в год и тарифную ставку в среднем 0,4 руб. на тонно-километр, то приход к выводу, что только за счет перевозок окупаемость строительства невозможна, даже с учетом сетевой составляющей для компании в целом», — говорит первый заместитель председателя государственного научно-исследовательского учреждения «Совет по изучению производственных сил» Виктор Разбегин. По его словам, более чем на двух третях территории России инвестор при реализации промышленного проекта должен потратить на создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступность магистральной сети, более \$200 млн, а на половине территории страны — более \$2 млрд.

Частные инвестиции в развитие железнодорожной инф-

раструктуры не придут, если только это не будет связано с нефтяными и другими сырьевыми проектами. Вот сравнительно свежие примеры. «Газпром» в 2010 году завершил строительство линии Обская—Карская длиной 572 км на полуострове Ямал для вывоза углеводородов, а «Мечел» в текущем году открыл движение по ветке Улак—Эльга протяженностью 321 км для вывоза угля. Однако это все не магистральные, а скорее подъездные пути.

В 2011 году на Эльгинском месторождении добыто 250 тыс. тонн угля, в текущем году планируется уже 2 млн, к 2021 году компания предполагает добычу до 27 млн тонн. Очевидно, что все это обернется повышением нагрузки на БАМ и подходы к морским гаваням. Одновременно неизбежно возникновение эффекта узкого горлышка сулит проекты развития портовой инфраструктуры. Так, к 2015 году порт Посьет увеличит свои мощности по перевалке угля с нынешних 5 млн тонн до 14 млн. В порту Ванно также проектируется специализированный угольный терминал с поэтапным ростом мощностей перевалки от 5 млн до 25 млн тонн.

По словам генерального директора «Мечел-Транс» Олега Васечко, реализация всех намеченных проектов в Советской Гавани и порту Ванно предполагает перевалку 96 млн тонн в год. По расчетам же, пропускная способность от Комсомольска до Ванно составит 32,6 млн тонн. Соответственно, к 2015 году реальные потребности будут превышать возможности в три раза.

В этой ситуации, по мнению участников рынка, финансировать развитие магистральной инфраструктуры должно государство, основываясь на балансе объемов производства продукции по отраслям экономики и возможностях транспортной инфраструктуры. В соглашении, подписанном РЖД и крупнейшими грузоотправите-

лями 24 января, а также в поручении Владимира Путина описан четкий регламент действий, по которому будут выбраны проекты, относящиеся непосредственно к компаниям РЖД, и проекты, которые дают мультипликативный эффект для экономики и должны осуществляться компанией совместно с субъектами РФ и претендовать на государственную поддержку.

В соответствии с решениями, принятыми в Кемерово, железнодорожники собрали информацию от крупных грузоотправителей о прогнозных объемах перевозок грузов для подготовки двусторонних соглашений. В РЖД констатируют, что получить прогнозные данные теперь непросто: когда грузовладельцы узнали, что должны будут финансово участвовать в инфраструктурных проектах, они стали более тщательно планировать объемы перевозок.

Стоит отметить, что РЖД уже подписали первое двустороннее соглашение с ОАО НОВАТЭК. Оно предусматривает проведение мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности инфраструктуры Свердловской железной дороги на участке Лимбей—Сургут—Тобольск стоимостью до 41,3 млрд руб., из которых 30,5 млрд руб. будет выделено ОАО НОВАТЭК. Возврат средств частному инвестору произойдет путем оказания транспортных услуг по перевозке увеличивающихся объемов продукции в будущем (до 12 млн тонн в год).

«Соглашение дает нам возможность развиваться дальше. Мы теперь можем увидеть, в какие сроки какие месторождения можем осваивать, когда перевозки обеспечит вывоз продукции. Мы получаем стопроцентную гарантию вывоза всех грузов и уверенность, что наша продукция вовремя дойдет до потребителя», — заявил по итогам подписания председатель правления НОВАТЭК Леонид Михельсон.

Дмитрий Новиков

## «Физического простоя в проекте не было»

### Интервью

Строительство новой железнодорожной линии Кызыл—Курагино, которая впервые свяжет Республику Тыва с железнодорожной сетью России, вошло в активную фазу. В середине апреля частный инвестор ЗАО «Енисейская промышленная компания» (ЕПК) выдал генподрядчику на строительство 255-километрового участка дороги, а государственный контракт на строительство остальных 147 км в конце прошлого года выиграла компания «Стройновация». О деталях этого крупнейшего ГЧП-проекта в сфере железнодорожной инфраструктуры в интервью «Ъ» рассказывает заместитель генерального директора по строительству ЗАО «Енисейская промышленная компания» Сергей Мельниченко.

— Паспорт проекта строительства железной дороги Кызыл—Курагино в узком смысле с освоением месторождений полезных ископаемых в Тыве был утвержден правительством в 2007 году. Почему так долго не начиналась стройка? — Кызыл—Курагино — это самая большая по протяженности железная дорога, реализуемая с участием частного капитала на территории Российской Федерации. Масштабный инфраструктурный проект требует согласования во многих министерствах и ведомствах. Уже в 2008 году, через год после выхода упомянутого распоряжения, были подготовлены документы на проведение торгов и проектирование трассы. В 2009 году были проведены изыскания и выполнены проектные работы, но документация получила отрицательное заключение...

### — Почему отрицательное?

— Главэкспертиза посчитала, что мы недостаточно защитили объект от возможных опасных ситуаций, связанных с эксплуатацией дороги в сложных горных условиях. Был проведен перерасчет по новым СНиПам и ГОСТам: ранее при назначении конструктивных решений использовались стандарты, утвержденные до 1980 года. Новая нормативная база — более жесткая в требованиях обеспечения безопасности объектов железнодорожного транспорта — потребовала изменить многие технические решения, которые легли в основу предварительной оценки. На доработку этих замечаний ушел еще год: мы ввели в проект противоловинные и противооспальные сооружения и в конце 2010 года получили положительное заключение. Кстати, наш проект уникальный



в своем роде: он первый получил сразу три положительных заключения на федеральном уровне. К концу 2011 года мы смогли выйти на стадию выбора подрядчика по строительству. Так что физического простоя в этом проекте не было, проектирование осуществлялось по графику.

— Сейчас проект дороги предусматривает пропускную способность 15 млн тонн в год. Однако в самой ближайшей перспективе разработка угольных месторождений в Тыве потребует гораздо больших объемов отгрузки. Понадобится для этого новый проект?

— Когда формировался бизнес-план проекта в 2006 году, кроме Енисейской промышленной компании, заявившей объем в 12 млн тонн в год, никого не было. Поэтому и проект проектировался под эти объемы: 12 млн тонн под вывоз угля и еще 3 млн тонн для грузов народно-хозяйственного назначения. В 2009 году мы уже понимали, что дорога должна иметь резерв пропускной способности, и предложили технические решения, которые позволяют увеличить пропускную способность дороги до 27 млн тонн, причем ее можно проводить поэтапно по мере необходимости.

### — Что это за технические решения?

— Например, есть длинные перегоны между разъездами — по 25–30 км, пропускная способность которых естественным образом ограничена. На таких участках мы предусмотрели так называемую полку на ровном участке, где при необходимости можно разместить еще один разъезд или станцию, чтократно увеличит пропускную способность перегона. Таких разъездов у нас зарезервировано девять. Любая инфраструктура — с нами или без нас — сможет реализовать эти мероприятия. Но есть отдельные участки, где такие меры уже не

помогут. В этих местах мы предусмотрели возможность строительства второго пути. Плюс существуют методы по повышению пропускной способности путем оптимизации управления движением. Сегодня нас устраивает полуавтоматизировка, но при желании и незначительных затратах можно будет ввести полную автоматизировку. — Были ли проблемы с подключением к магистральной сетью ОАО РЖД? Способен ли Транссиб принять уголь из Тувы в таком количестве?

— Разрешение на присоединение дает Министерство транспорта, и никаких проблем с этим у нас не было. ОАО РЖД планирует объемы перевозок и затраты по увеличению пропускной способности инфраструктуры. Там всегда существовала программа по развитию и реконструкции участка Междуреченск—Абакан—Тайшет, которая выполнялась по мере поступления средств. Насколько я знаю, ОАО РЖД уже приняло на себя обязательства по модернизации участка Абакан—Тайшет, нас больше всего интересует именно это восточное плечо. Сроки строительства согласованы с нашим проектом, и через четыре года мы сможем отгрузать заявленные 15 млн тонн. Но если снова говорить о перспективах увеличения грузооборота нашей дороги, например, до 27 млн тонн, то следующим шагом будет и дальнейшее усиление Транссиба. Пока же эти объемы не подтверждены, проводить столь затратные мероприятия не вполне рационально.

### — Кто будет владеть и управлять дорогой?

— У нас есть инвестсоглашение о том, что имущество, образованное за счет средств инвестфонда, будет передано в уставный капитал ОАО РЖД, а имущество, построенное за счет средств частного инвестора, будет принадлежать ЕПК. Расчетным путем в соответствии с методикой этой собственности было разделено на две части: инфраструктура от нулевого километра в Курагино до 147-го км будет государственной, а ЕПК будет владеть участком от 147-го км до 402-го км. Наиболее вероятный сценарий, который сейчас обсуждается участниками проекта, предполагает передачу этого 255-километрового участка в доверительное управление ОАО РЖД. При этом особо хочу отметить, что на всем своем протяжении эта дорога будет дорогой общего пользования, то есть грузы и пассажиры будут перевозиться по ней по тем же тарифам и на условиях, которые применяются на всей магистральной сети железных дорог в России.

### — Кто будет владеть и управлять дорогой?

— У нас есть инвестсоглашение о том, что имущество, образованное за счет средств инвестфонда, будет передано в уставный капитал ОАО РЖД, а имущество, построенное за счет средств частного инвестора, будет принадлежать ЕПК. Расчетным путем в соответствии с методикой этой собственности было разделено на две части: инфраструктура от нулевого километра в Курагино до 147-го км будет государственной, а ЕПК будет владеть участком от 147-го км до 402-го км. Наиболее вероятный сценарий, который сейчас обсуждается участниками проекта, предполагает передачу этого 255-километрового участка в доверительное управление ОАО РЖД. При этом особо хочу отметить, что на всем своем протяжении эта дорога будет дорогой общего пользования, то есть грузы и пассажиры будут перевозиться по ней по тем же тарифам и на условиях, которые применяются на всей магистральной сети железных дорог в России.

Интервью взял Алексей Екимовский

## ГАЗПРОМБАНК

## ЛИЗИНГ

«Газпромбанк Лизинг» предоставляет своим клиентам услуги по финансовой аренде (лизингу):

- Финансирование капитальных вложений (финансовый лизинг);
- Финансирование текущей деятельности (возвратный лизинг);
- Финансирование создания и модернизации инфраструктурных и производственных объектов с длительным инвестиционным периодом (инвестиционный лизинг).

**В МАСШТАБАХ СТРАНЫ, В ИНТЕРЕСАХ КАЖДОГО**

www.gazprombank.ru      www.gpbl.ru

8 495 913 74 74      8 495 719 13 96

ГПБ (ОАО). Генеральная лицензия ЦБ РФ № 354. Реклама.      ЗАО «Газпромбанк Лизинг»