

# Перспективы развития транспортировки угля сибирских месторождений

**В.Н. ЧУРАШЁВ**, кандидат экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск.  
E-mail: tch@ieie.nsc.ru

В статье анализируется структура перевозок угля в России и отмечается устойчивый рост экспортных поставок в восточном направлении при сокращении объемов внутреннего потребления и стабилизации поставок в западные страны. Одним из основных факторов, сдерживающих развитие угольной промышленности, является недостаточное развитие транспортной инфраструктуры. В статье рассмотрены узкие места в транспортировке угля в настоящее время и в перспективе и обсуждаются проблемы финансового обеспечения мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры.

*Ключевые слова:* железнодорожные перевозки угля, потенциал добычи, транспортная инфраструктура, финансирование инфраструктурных проектов

В настоящее время перед угольной промышленностью России стоит проблема выбора: продолжать экспорт или сворачивать добычу? И этот выбор во многом зависит от возможностей транспортировки угля. Его перевозки осуществляются с помощью железнодорожного и автомобильного транспорта по суше, морского и речного – по воде, а также углепроводов. В России уголь в основном перевозится по железной дороге: на него приходится около 33% от всех перевозимых грузов в целом по железнодорожной системе страны, а по некоторым участкам Транссиба – до 70%. Это дает основание говорить об угле как о системообразующем грузе. Учитывая высокую капиталоемкость ввода новых угольных мощностей и объектов транспортной инфраструктуры, перспективы развития добычи и транспортировки угля в России необходимо рассматривать во взаимосвязи в рамках единой производственно-транспортной задачи.

## Современное состояние перевозок

Практически каждый из 83 субъектов Российской Федерации потребляет уголь, но лишь 24 производят его. Запасы и связанная с ними добыча углей распределены по территории страны неравномерно. Основные угледобывающие регионы – Кузнецкий

и Канско-Ачинский бассейны, а также ряд бассейнов с крупными запасами углей (Иркутский, Минусинский, Улугхемский) – расположены в географическом центре страны, на значительном удалении от погранпереходов, через которые экспортируется уголь, и от промышленно развитой европейской части России, где единственными источниками угля являются Печорский и Донецкий бассейны со сложным геологическим строением и сравнительно небольшими запасами.

Наибольшую долю в железнодорожных перевозках угля по железным дорогам Российской Федерации в 2012 г. занимали Западно-Сибирская (58%), Красноярская (12%), Восточно-Сибирская (8%) и Дальневосточная (6%) дороги.

Анализ структуры грузопотоков показывает, что на географию перевозок каменного угля по железным дорогам непосредственно оказывает влияние местоположение основных угледобывающих районов страны: Кузнецкого, Канско-Ачинского, Восточно-Сибирского, Дальневосточного (Приморского и Якутского), Печорского и Восточного Донбасса, на долю которых приходится более 90% всех перевозок каменного угля по железным дорогам России.

Угли *Кузнецкого бассейна* вывозятся в западном направлении по Южсибу через агрегированные транспортные узлы (Барнаул, Омск) и по Транссибу (Тайга, Новосибирск, Омск); в восточном направлении – по Южсибу (Абакан, Тайшет) и Транссибу (Тайга, Тайшет).

География перевозок кузнецких углей характеризуется широким спектром. Во внутривосточном сообщении выделяются маршруты перевозок коксующегося угля на металлургические комбинаты Урала и Западной Сибири, энергетического – на электростанции Центрального, Уральского, Западно-Сибирского и, в меньшей степени, Поволжского, Восточно-Сибирского и Дальневосточного регионов.

Приоритетными узлами экспорта кузнецких углей являются порты (черноморские – Новороссийск, Азов, балтийские – Усть-Луга, Высоцк, Выборг, северные – Мурманск, Кандавакша, Архангельск, тихоокеанские – Восточный, Находка, Посьет, Ванино, Совгавань) и сухопутные погранпереходы со странами СНГ, Балтии и Китаем.

Бурые *канско-ачинские* угли отгружаются для нужд электроэнергетики по Транссибу в западном направлении через агрегиро-

ванный транспортный узел Тайга, а в восточном – через агрегированный транспортный узел Тайшет. Удельный вес внутренних перевозок составляет около 98% (регионы Дальнего Востока и Сибири и в меньшей мере – европейская часть России).

Добываемые в Минусинском бассейне *хакасские* каменные угли (агрегированный транспортный узел Абакан) вывозятся до Транссиба по Южсибу в западном направлении через агрегированные транспортные узлы Новокузнецк, Барнаул, а в восточном – по Южсибу через Тайшет. Абакан считается также агрегированным транспортным узлом каменных *тувинских* углей, которые в объеме до 0,5 млн т доставляются туда автомобильным транспортом.

Бурые угли остальных бассейнов и месторождений Восточно-Сибирского региона отгружаются на нужды электроэнергетики Сибири и Дальнего Востока через следующие агрегированные транспортные узлы Восточно-Сибирской железной дороги: иркутские – Иркутск, бурятские – Улан-Удэ, угли Забайкальской железной дороги – Читы. Подавляющий объем перевозок приходится на внутрироссийское сообщение. Только каменные тугуйские угли в основном направляются по Транссибу до дальневосточных портов на экспорт.

В перевозках углей *Дальневосточного региона* (Дальневосточная железная дорога) доля экспорта составляет более 25%, в основном за счет коксующегося и энергетического углей Нерюнгринского бассейна (агрегированный транспортный узел Тында).

Внутрироссийские перевозки угля, добываемого в Дальневосточном регионе (условные пункты отгрузки – Сковородино, Хабаровск, Владивосток Дальневосточной железной дороги), направлены на обеспечение нужд энергосистем Амурской области, Приморского и Хабаровского краев.

Основная часть добычи в *Печорском бассейне* приходится на Интинское (энергетические угли), Воркутинское (коксующиеся и энергетические), Воргашорское (коксующиеся) и Юньягинское (коксующиеся) месторождения. Практически все угли, добываемые в бассейне, перерабатываются на обогатительных фабриках и установках.

Печорские угли отгружаются на Северную железную дорогу. Основными направлениями перевозок коксующегося угля являются металлургические комбинаты центральной части России

(ОАО «Северсталь», Новолипецкий металлургический комбинат) и Южного Урала (Нижнетагильский металлургический комбинат). Энергетическим углем бассейна обеспечиваются Северо-Западный регион и Калининградская область, а также Центральный регион. Экспортные поставки осуществляются в основном через порты Мурманск и Архангельск.

Каменный уголь *Восточного Донбасса* идет главным образом на нужды электроэнергетики. Основные объемы перевозятся по Северо-Кавказской железной дороге для обеспечения потребностей энергосистем европейской части России. Доля внутрироссийских перевозок составляет около 80%, из них для потребления в регионах Северного Кавказа – более 85%. Экспортные поставки угля Восточного Донбасса ориентированы на погранпереходы с Украиной и отличаются невысокой средней дальностью.

Помимо внутреннего потребления и оборота топлива, в Ростовскую область транзитом поступает 1–2 млн т угля из других регионов России для переработки на обогатительных фабриках и отгрузки обогащенного угля в страны ближнего и дальнего зарубежья через порты Азовского и Черного морей.

Кроме указанных угольных бассейнов, перевозки каменного угля в небольших количествах (в сумме менее 5%) осуществляются из регионов Южного Урала и Подмосковья.

Наиболее загруженными в 2012 г. были участки, связанные с перевозками кузнецких углей в западном направлении: Новокузнецк – Новосибирск (около 40 млн т), Новокузнецк – Барнаул (70 млн т), Барнаул – Омск (60 млн т), Новосибирск – Омск (50 млн т), Омск – Екатеринбург (70 млн т), Омск – Тюмень (40 млн т), Тюмень – Екатеринбург (40 млн т), Екатеринбург – Москва-Центр (60 млн т), Екатеринбург – Вологда (40 млн т)\*.

В восточном направлении в объемах 25–35 млн т в 2012 г. были загружены участки Транссиба на всем протяжении между узловыми пунктами Тайшет и Владивосток, по которым перевозились кузнецкие, канско-ачинские и восточносибирские угли.

На участках БАМа в восточном направлении – от Тайшета до узлового пункта Ванино прирост перевозок за 2000–2012 гг. составил от 8 до 10 млн т. Основной прирост перевозок по Транссибу

---

\* В этих объемах присутствуют еще в небольших количествах канско-ачинские, хакасские и новосибирские угли.

в западном направлении произошел в первой половине периода, а в восточном – во второй половине. В то же время в европейской части страны на участках Северной железной дороги наблюдалось сокращение перевозок на 2–3 млн т. Также уменьшились перевозки угля по Транссибу в западном направлении на участках Тайшет – Красноярск (6 млн т) и Красноярск – Тайга (3,2 млн т), что объясняется снижением потребления канско-ачинского угля.

Таким образом, за 2000–2012 гг. наблюдалось увеличение нагрузки на транспорт за счет угля, особенно на участках, обеспечивающих перевозку кузнецких углей. При этом происходит переориентация поставок сибирских углей с западного направления на восточное.

### **Обсуждение внешних и внутренних факторов развития**

*Потенциал добычи угля.* Использование угля в энергетике России значительно ниже, чем во многих развитых странах мира, что обусловлено следующими барьерами (географическими, экологическими, технологическими, экономическими, институциональными и др.):

- география добычи угля в нашей стране всегда была проблемной с точки зрения логистики: потенциальные крупные его потребители находятся за многие сотни километров от поставщиков;
- неразвитость транспортной и энергетической инфраструктуры снижает эффективность производства;
- в последнее время все более актуальными становятся ограничения, связанные с экологическими последствиями функционирования угольной генерации;
- разрозненность и недостаточность финансирования НИОКР, проводимых отраслевыми и академическими НИИ. Россия на десятилетия отстала от развитых стран в разработке и внедрении технологий добычи, переработки, транспортировки и использования угля;
- продукция российского угольного и энергетического машиностроения неконкурентоспособна, в связи с этим усиливается зависимость отрасли от импорта технологий и оборудования;
- в России отсутствует вынужденная государственная политика в области угольной энергетики.

Несмотря на эти барьеры, Россия обладает огромным потенциалом наращивания объемов добычи угля. Суммарные прогнозные ресурсы угля всех видов и марок в стране оцениваются в 4450,7 млрд т, при этом две трети запасов находятся в Сибири. Наиболее благоприятные для извлечения высококачественные каменные угли сосредоточены в Кузнецком бассейне (Западная Сибирь). В Восточной Сибири находятся 81,4% балансовых запасов бурых углей России, используемых в электроэнергетике, большая часть которых сосредоточена в Канско-Ачинском бассейне (Красноярский край).

Немалое число угольных месторождений находится в слабо освоенных регионах с суровыми природными условиями – Тунгусском, Таймырском, Зырянском и Ленском бассейнах в Красноярском крае и Якутии, в Магаданской области и Чукотском АО. Их разработка требует высоких производственных и транспортных затрат и вряд ли в ближайшей перспективе будет востребована.

**Перспективный спрос на уголь.** Благоприятная мировая конъюнктура позволила угольщикам существенно увеличить объемы добычи, но очевидно, что стратегия простого ее наращивания уже не может быть приоритетной. Условия конкуренции на **мировом рынке** позволят заполнить потенциально открывающиеся ниши неудовлетворенного спроса только тем экспортерам, которые смогут предоставить продукцию, конкурентоспособную по качеству и ценам, и обеспечат ритмичность поставок.

В целом, по прогнозам экспертов, в ближайшие 20 лет объем мирового рынка коксующихся углей вырастет не менее чем на 20%. Три основные страны, которые будут приобретать коксующийся уголь на мировом рынке, – это Бразилия, Индия и Китай. В этот период среднегодовые темпы увеличения объемов импорта коксующегося угля Бразилией составят 12%, Индией – 13% и Китаем – 6%.

Азиатский рынок становится для экспортеров из РФ все более привлекательным – здесь на фоне снижения поставок из Китая у российского угля есть шанс закрепиться в Японии, Корее, на Тайване. По данным Минэнерго, к 2015 г. вывоз углей в страны Азиатско-Тихоокеанского региона практически удвоится, в том числе экспорт в Китай увеличится в 3,2 раза, в Индию – в 2,2, в Южную Корею – в 2,0, в Японию – в 1,2 раза.

Основным партнером на европейском рынке коксующихся углей для российских угольщиков является Украина – ее коксохимические заводы обеспечиваются сырьем за счет импорта из РФ, США и Канады. Ниша для российского угля оценивается на уровне 7–9 млн т.

Главным направлением экспорта каменных энергетических углей является Азиатско-Тихоокеанский регион, на который приходится более половины мировых поставок (в том числе на Японию – 17,4%), а также европейский – более трети поставок. Экспорт российских углей главным образом ориентирован на дальнее зарубежье – более 90%, из них в Европу – 67% и Азиатско-Тихоокеанский регион – 18%.

Конкуренция на атлантическом рынке будет более высокая, в том числе и потому, что сланцевый газ, который начал замещать потребление угля в США, вытесняет его в Европу. Здесь речь может идти только о сохранении либо о незначительном увеличении объемов поставок российских углей (на 5–10 млн т) в страны Балтийского моря. Потенциально привлекательным экспортным направлением является бурно развивающаяся Юго-Восточная Азия. Но здесь высоки риски из-за неопределенности перспектив соотношения экспорта и импорта у крупнейшего мирового производителя и потребителя угля – Китая. Главными поставщиками в регион останутся Австралия и Индонезия, появляются и новые конкуренты (Монголия с месторождениями Таван-Талгой и Мозамбик – Бенга и Моатиз). Российские компании могут рассчитывать на свободную нишу для поставок угля в восточном направлении в 30–50 млн т [1].

Развитию *внутреннего рынка* энергетического угля препятствуют серьезные проблемы, обусловленные стабилизацией спроса на него в промышленности и падением спроса в коммунально-бытовом хозяйстве вследствие газификации регионов (табл. 1).

Основные приросты потребления энергетических углей могут быть только в большой энергетике. Согласно «Энергетической стратегии до 2030 г.», доля угля в структуре топлива тепловых электростанций должна вырасти с нынешних 26% до 34–36% в 2030 г. за счет снижения доли газа с 70% до 60–62% [3]. Предполагается, что значительная доля потребностей вводимых в европейской части РФ и в Уральском регионе энерго мощностей, будет покрываться за счет кузнецких и канско-ачинских углей.

На электростанциях Сибирского федерального округа прирост потребления каменного угля может составить, по разным сценариям, от 20 до 35 млн т, дополнительно к этому потребности в буром угле могут увеличиться до 32–43 млн т.

**Таблица 1. Прогноз динамики спроса на российский уголь в 2007–2030 гг., млн т**

Потребители	2007	2008	2009	2010	2015	2020	2025	2030
Тепловые электростанции	91,6	108,3	91,6	102	105	110	115	120
Коксование	44,3	42,5	37,5	39	42	42	40	40
Коммунально-бытовые, население и прочие	26,3	25,9	24,4	23	20	18	16	14
Прочие	29,7	24,4	23	20	20	30	40	45
В том числе глубокая переработка	-	-	-	-	-	-	10	15
Экспорт – всего	98,6	101,2	107,4	116,4	140	150	155	170
энергетический уголь	88,6	87,6	94,1	98,4	115	115	115	125
коксуемый уголь	10	13,6	13,3	18	25	35	40	45
Итого	289,8	302,3	283,9	299	327	350	365	390

**Источник:** [2].

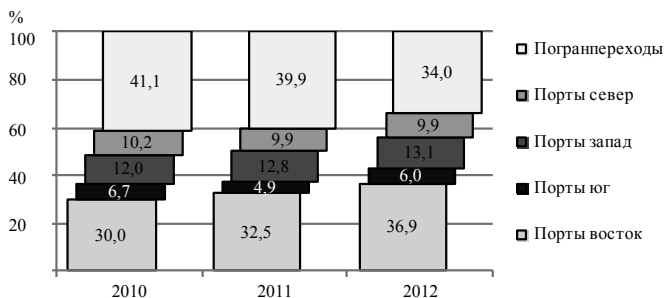
Однако перспективы развития угольной генерации в России уже долгие годы являются камнем преткновения между реальным положением дел в отрасли и регулярно принимаемыми программными документами. Газ продолжил вытеснять уголь – угольные проекты в электроэнергетике замораживаются, и, по оценкам зарубежных и ряда российских экспертов, емкость внутреннего рынка, по самому пессимистическому прогнозу, может сократиться более чем вдвое: с сегодняшних 177 до 70–80 млн т [4].

Если до экономического кризиса большая часть программных документов декларировали опережающее развитие угольной генерации, то в документах, принятых после 2009 г., даже по оптимистическим оценкам, вектор развития предусматривает незначительный темп роста (0,8% в год согласно Долгосрочной программе развития угольной промышленности России на период до 2030 года). В каждом последующем прогнозе перспективные объемы потребления угля на внутреннем рынке снижаются.

**Развитие портовой инфраструктуры.** Сдерживающим фактором для увеличения масштабов использования углей Сибири остается отсталая транспортная инфраструктура. Совокупная пропускная способность железнодорожных переходов и портов Сибири и Дальнего Востока недостаточна, чтобы справиться с растущим грузооборотом.



Основной объем экспортных поставок осуществляется через российские морские порты, доля их постоянно растет, и уже в настоящее время на них приходится две трети экспорта российского угля. При этом поставки через восточные порты растут более быстрыми темпами, уже в 2012 г. их доля достигла 39,6% от общего объема (56% от общих поставок через порты) (рис. 1).



**Источники:** Росинформуголь, Группа Metall-Эксперт.

*Рис. 1.* Структура поставок угля на экспорт, %

Одна из главных задач ближайшего десятилетия – синхронизировать строительство и развитие морских терминалов с железнодорожной инфраструктурой. К 2030 г. ожидается увеличение объёмов перевалки в портах: в северном направлении – почти в два раза, в южном – почти в три раза и в восточном – более чем в 2,5 раза. Согласно «Долгосрочной программе развития угольной промышленности России на период до 2030 года» [2] и «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» [5], общий объём мощностей портов должен достичь к 2020 г. 140 млн т, а к 2030 г. (при оптимистическом варианте) – 190 млн т.

Министерство транспорта РФ рассматривает и возможность строительства «общественного» угольного морского терминала для удовлетворения потребностей малых и средних грузоотправителей. Предварительным местом его строительства называется бухта Суходол. На Северо-Западе развивается терминал в порту Высоцкий (7,5 млн т). На юге к 2017 г. будет построен сухогрузный район порта Тамань с двумя угольными терминалами мощностью примерно по 12,5 млн т каждый (инвесторы – UCL Holding и «СУЭК»).

В Северном бассейне планируется построить новый угольный терминал Лавна на западном берегу Кольского залива. Широкомасштабная модернизация запланирована и в портах Мурманска (увеличение мощности до 18,5 млн т), Архангельска – до 6–8 млн т.

В направлении Ванино проблему дефицита пропускной способности принципиально не решит даже запуск в декабре 2012 г. Кузнецовского туннеля. Это увеличило пропускную способность железной дороги на 15–20 млн т – до 52 млн т, но в ближайшие пять лет (с учетом планов компаний о дополнительной перевозке более 100 млн т всех грузов) и этого будет мало, необходимо строить второй и третий туннели, иначе объемы, обозначенные угольными компаниями, перевезти будет невозможно.

Реализация крупных портовых проектов в России предполагается на принципах государственно-частного партнерства. Перспективные объемы транспортировки угольных грузов через порты России приведены в таблице 2.

**Таблица 2. Возможные объемы перевалки угольных грузов в портах РФ в 2008–2030 гг., млн т**

Бассейн	Порт	2008	2010	2012	2030
Северный	Мурманск	10	9,6	10,8	18,5
	Кандалакша	0,4	0,8	0,8	1,5
	Архангельск	0,6	0,6	0,8	6,5
Балтика	Прибалтика	16	15,3	20,6	-
	Усть-Луга	3,5	8,9	12,4	18
	Выборг +Калининград	0,5	0,4	0,5	1
	Высоцк	2,5	2,3	3,2	7
	Санкт-Петербург	0,1	0,2	0,1	0,2
Юг	Украина	20,2	14,5	15,4	-
	Российские порты	8	8,5	6	21
Дальний Восток	Владивосток Восточный	18,5	19,9	24,6	55
	Ванино	8	11	11,6	30

## Результаты расчетов

Исходя из анализа возможностей развития добычи угля по бассейнам и месторождениям России, прогнозов спроса

на уголь на внутреннем и мировых рынках, а также перспектив развития морских портов, для нескольких сценариев, предполагающих рост ВРП от 2 до 6% год, были определены объемы перевозок угля по сети железных дорог страны.

Показатели развития производства и транспортировки российских углей в перспективе до 2030 г. по базовому сценарию представлены в таблице 3.

**Таблица 3. Объемы добычи угля в агрегированных транспортных узлах в 2008–2030 гг., млн т**

Железная дорога	Бассейн, месторождение	Грузоотправитель – узловой пункт	Объем добычи				
			2008	2010	2012	2020	2030
Дальневосточная	Ургальское	Ургал	2	2	2	8	8
Дальневосточная	Эльгинское	Улак				15	27
Дальневосточная	Южно-Якутский	Тында	5	5,5	5,5	8	8
Забайкальская	Апсатское	Чара				2,5	3
Восточно-Сибирская	Жеронское	Усть-Илимск		0,1	0,3	3	3
Забайкальская	Никольское, Татауровское	Чита	14,3	16,4	19	12,5	12,5
Забайкальская	Никольское	Улан-Удэ	0,3	0,5	0,5	4	4
Восточно-Сибирская	Иркутский	Иркутск	13,5	14,6	15	16	19
Красноярская	Канско-Ачинский (восточная часть)	Канск	18	18	17	14	20
Красноярская	Канско-Ачинский (западная часть)	Ачинск	27	25	23	27	35
Красноярская	Минусинский	Абакан	11,2	12,7	13,9	15	19
Красноярская	Улуг-Хемский	Абакан (Кызыл)	0,4	0,6	0,6	12	26
Западно-Сибирская	Кузнецкий	Новокузнецк	184	185	192	200	185
Северная	Печорский	Воркута	12,9	12,8	13,7	15	12
Северо-Кавказская	Донецкий (восточная часть)	Ростов	7,4	7	4,7	10	12

На рисунке 2 на четвертой странице обложки представлены возможные направления и динамика объемов вывоза угля из Сибирского федерального округа в 2012–2030 гг.

К 2030 г. возможен ввод Северо-Сибирской железной дороги, что позволит перенести на нее значительную часть потока сибирских углей в порты северных морей и Балтики, с которым не справится Транссиб. Суммарно объем перевозок на участке Белый Яр – Ухта может достичь 18 млн т. При этом сохранится напряженность на участках Новосибирск – Омск (53 млн т),

Омск – Екатеринбург (62 млн т), Омск – Тюмень (42 млн т), Тюмень – Екатеринбург (42 млн т).

Доминирующий объем перевозки в западном направлении будет приходиться по-прежнему на кузнецкий уголь, кроме того, присутствуют канско-ачинские, новосибирские и хакасские угли.

В восточном направлении загрузка участков Транссиба увеличится до уровня 40–50 млн т (с 30–35 млн т) на всем протяжении от Тайшета до узлового пункта Хабаровска, по которым будут перевозиться кузнецкие, канско-ачинские, хакасские, тывинские, забайкальские угли. На участках БАМа в восточном направлении между узловыми пунктами Тынды и Комсомольск-на-Амуре объемы перевозок составят до 46 млн т в связи с вводом Эльгинского месторождения. Через участок Комсомольск – Ванино будет перевозиться 25 млн т, что составляет почти 100% загрузки этого участка. Как следствие, в связи с необходимостью вывоза эльгинских углей особо напряженным участком к 2030 г. становится Хабаровск – Владивосток (65 млн т).

Анализ устойчивости прогноза перевозок угля показал, что при увеличении темпов развития экономики в целом для страны объемы внутреннего потребления угля и его экспорта меняются не очень значительно, за исключением отдельных регионов. В частности, для сценария развития экономики с 5,4% роста целесообразно начать реализацию проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный», который охватывает обширную территорию в административных границах Уральского федерального округа и предполагает появление в регионе новых крупных потребителей топлива и энергии.

### **Проблемы финансового обеспечения**

Развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок угля к 2030 г. (возможный прирост – до 50–80 млн т) потребует значительных инвестиций. Только на расширение транспортного коридора Кузбасс – Северо-Запад необходимо 230 млрд руб., а аналогичная работа в направлении Кузбасс – Дальний Восток оценивается примерно в 200 млрд руб. Общий же объем финансирования развития железнодорожных магистралей составит 1,2 трлн руб. Это огромная сумма, и сразу возникает вопрос о возможных источниках инвестирования. Беда многих разрабатываемых в России

стратегий и федеральных программ заключается в том, что они, как правило, не подкреплены реальными источниками финансирования либо не опираются на внятные схемы привлечения частных инвестиций.

В структуре российского финансового рынка отсутствует ряд важных инструментов, что ограничивает возможности привлечения капитала при создании и развитии объектов транспортной, энергетической, жилищно-коммунальной и иной инфраструктуры. Между тем потребность в инвестициях колоссальная, и она не может быть удовлетворена в полном объеме исключительно за счет государства.

Показателен в этом отношении урок строительства железной дороги Улак – Эльга, необходимой для освоения уникального Эльгинского месторождения каменного угля на юго-востоке Республики Саха-Якутия в 320 км севернее трассы БАМ. Эльгинское месторождение – одно из крупнейших в мире по запасам коксующихся углей, по качеству соответствующих всем мировым стандартам, и пригодно к разработке открытым способом на уровне 25–30 млн т сроком более 100 лет.

В начале 2000-х годов Министерство путей сообщения, располагавшее после пуска БАМа в этом регионе незагруженными мощностями строительных баз, начало строить железную дорогу, которая соединила бы месторождение с БАМом. Было возведено 60 км полотна и проложено 120 км притрассовой автодороги. Однако в 2002 г. руководство министерства обвинили в нецелевом расходовании средств, и эльгинский проект был заморожен.

Во второй половине 2000-х годов на мировых рынках коксующихся углей, особенно в АТР, сложилась очень благоприятная конъюнктура, и привлекательным стал эльгинский проект, главное преимущество которого – близость к морским портам и странам-покупателям. Транспортное плечо для эльгинских углей примерно втрое меньше, чем для основного конкурента – кузнецких углей. Другим положительным фактором является относительно низкий коэффициент вскрышных работ – 3,7 м<sup>3</sup>/т. Как следствие, по данным международного агентства AME Group, Эльгинский угольный комплекс по уровню затрат на производство занимает седьмое место в мире (66,34 долл. в порту на условиях FOB). Ближайший российский конкурент, шахта «Распадская», лишь 28-я по этому показателю.

Привлеченная высокой коммерческой эффективностью, в 2007 г. в Якутию пришла компания «Мечел», участвовавшая в аукционе на покупку угольного актива – «Якутугля». Правительство Якутии поставило перед победителем конкурса обязательное условие: достроить железную дорогу от БАМа до Эльги не позднее 30 сентября 2010 г. За заманчивый актив «Мечел» сражался ожесточенно: итоговая цена составила 58,2 млрд руб. при начальной 47,4 млрд руб.

Активно началась реализация проекта, дорога на Эльгу строилась даже быстрее, чем БАМ. Одновременно на стройке было задействовано до 70 подрядных организаций, 745 единиц техники и 1,6 тыс. человек. В январе 2012 г. компанией «Мечел» было заявлено, что строительство железнодорожного пути вместе с пуском самого месторождения завершено в рекордно короткий срок, несмотря на кризис 2008–2009 гг. Но это достижение досталось дорогой ценой, от компании потребовалось вложить в реализацию проекта освоения Эльгинского месторождения 2,5 млрд долл. и 2,0 млрд – в железную дорогу, при первоначальной оценке стоимости проекта в 900 млн долл. При этом все покупки и строительство велись на заемные средства. Дешевых западных кредитов, взятых под 5% годовых, не хватило, пришлось брать у отечественных банков короткие кредиты, которые необходимо было рефинансировать.

В 2011 г., со снижением цен на металл, уголь и руду, экономическое положение «Мечела» стало ухудшаться. Компания начала реструктуризацию активов: распродажу и закрытие заводов, пересмотр стратегий и сроков ввода новых мощностей, но долги выросли почти до 10 млрд долл. По мнению специалистов, «Мечелу» не пришлось бы идти на столь болезненную реструктуризацию, если бы не эльгинский проект.

При этом, несмотря на очевидную экономическую и социальную значимость освоения Эльгинского месторождения, государство не делало никаких попыток помочь компании, считая, что проблема закредитованности «Мечела» – это беда самой компании, которая не соизмерила свои возможности с конъюнктурой. Но такая политика допустима только до определенного предела: исходя из обеспечения экономической безопасности государства, правительство вынуждено спасать крупнейшие металлургиче-

ские компании, которые могут в силу обстоятельств оказаться в сложном положении в непростой период.

В качестве одного из вариантов спасения самой закредитованной российской компании обсуждалась продажа «РЖД» принадлежащей «Мечелу» ветки дороги «Улак – Эльга». Вырученные 70 млрд руб. предполагалось направить на снижение долговой нагрузки горно-металлургического гиганта.

«РЖД» заинтересована в этой покупке, поскольку эльгинский проект имеет синергетический характер: есть Эльгинское месторождение, где производится продукция, есть транспортная часть, заканчивающаяся портами, которые тоже принадлежат «Мечелу». С этим вариантом согласен и Минпромторг, который считает, что «ОАО “РЖД” как эксплуатант – абсолютно правильный покупатель на железную дорогу». Беда в том, что финансовое положение «РЖД» и объем инвестпрограммы не позволяют самостоятельно принимать решения по таким проектам, а «РЖД» отказывается покупать железнодорожную ветку на заемные средства.

Государство могло бы докапитализировать монополию, но в правительстве сочли, что бюджет в 2014 г. увеличивать уже не станут, «Мечелу» рекомендовано активней искать соинвесторов для Эльги, а ситуация осталась в подвешенном состоянии.

На примере Эльги частный бизнес на практике убедился, что крупный инфраструктурный объект обескровливает компанию, во многом из-за дорогих денег. После «Мечела» долгое время вряд ли кто-то еще рискнет строить за свой счет крупную инфраструктуру, кроме уполномоченных на то госкомпаний. В данной ситуации лучше дожидаться введения в строй автотрасс, железных дорог, линий электропередачи и проч. Или выпросить у государства бюджетные средства. Например, Тувинская энергетическая промышленная корпорация, осваивающая Элегестское угольное месторождение, намерена строить железнодорожную ветку в основном за счет Фонда национального благосостояния [6].

В итоге крупнейшие российские компании, ссылаясь на разные причины, тормозят добычу сырья в ожидании финансовой помощи от государства либо возведения инфраструктуры. Ждать совпадения всех этих факторов можно десятилетиями.

В настоящее время правительство проявляет интерес к развитию транспортной инфраструктуры, оно утвердило паспорт

проекта модернизации БАМа и Транссиба. Общий объем инвестиций в проект до 2018 г. составит 560 млрд руб. Из них 110 млрд будет направлено непосредственно из госбюджета, 150 млрд – из Фонда национального благосостояния, еще 300 млрд руб. – по инвестпрограмме «РЖД». Из приведенных данных видно, что в структуре инвестиций доля бюджетного финансирования значительно превышает долю заемного, при этом общая сумма выделяемых средств вдвое ниже требуемой.

Современный европейский опыт использования концессий для развития транспортной инфраструктуры показывает целесообразность содействия реализации инвестиционных проектов со стороны государства не из бюджета, а в виде займов через разнообразные финансово-кредитные учреждения: один и тот же объем финансовых ресурсов в форме займов и гарантий по ним позволит достичь лучших целевых результатов, нежели гранты, поскольку займы имеют больший «побудительный эффект». Но успешная концессионная деятельность в России возможна только при наличии сильного государства, способного гарантировать равноправные партнерские отношения с бизнесом, при необходимости – отстаивать интересы общества, обеспечивать прозрачность работы концессионеров.

## **Выводы**

Для обоснования развития сети железнодорожных магистралей России особо важны перспективы добычи и поставок угля, так как он является основным топливно-энергетическим грузом, перевозимым по железной дороге. В условиях стагнации внутреннего потребления угля основным стимулом наращивания добычи для угольных компаний стало увеличение экспорта.

Из-за недостаточной мощности железной дороги и приемной способности портов перегруженность транспортной инфраструктуры по основным угольным направлениям либо уже достигла предельных значений, либо это случится в ближайшие несколько лет.

Восточный вектор стал приоритетным в экспорте угля: отправка его в страны АТР растет гораздо быстрее, чем в западном направлении. Эта тенденция сохранится в перспективе, к 2030 г. объем российского угля, отправляемого на экспорт морским путем, вырастет почти вдвое. Наибольшие темпы прироста ожидаются на дальневосточном направлении.



Развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок угля (возможный прирост – до 50–80 млн т) потребует значительных инвестиций.

В условиях обострившейся ограниченности бюджетных возможностей необходимо активизировать усилия государства по принятию внятных и работоспособных схем привлечения частного капитала к финансированию и управлению инфраструктурными объектами, гарантирующих равноправные партнерские отношения бизнеса с государством.

### Литература

1. *Churashev V. N. Scenarios for the Development of the Kuznetsk Coal Basin // Regional Research of Russia. – 2013. – Vol. 3, № 3. – P. 250–257.*
2. Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2014 г. № 1099-р г. [Электронный ресурс]. – 2014. URL: <http://www.rg.ru/2014/06/27/ugol-site-dok.html> (дата обращения: 19.02.2015).
3. Энергетическая стратегия России на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – 2009. URL: <http://minenergo.gov.ru/activity/energostrategy> (дата обращения: 19.02.2015) .
4. *Краснянский Г.* Уголь особого назначения //Известия. – 2010. – 29 нояб. URL: <http://www.izvestia.ru/economic/article3148828/> (дата обращения: 19.02.2015) .
5. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Электронный ресурс]. – 2012. URL: [http://portnews.ru/upload/bisefiles/671\\_strategy\\_2030.pdf](http://portnews.ru/upload/bisefiles/671_strategy_2030.pdf) (дата обращения: 19.02.2015).
6. Реестр инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе [Электронный ресурс]. – 2014. URL: <http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/strategicPlanning/assessment/investregistry> (дата обращения: 19.02.2015).