

БАМ-2: вторая жизнь мега-проекта

Байкало-Амурскую магистраль, 40-летие которой отмечалось в 2014 году, решено модернизировать. Мега-проект назван «БАМом-2». Запуск его позволит закрепить за Россией статус мощной транспортной державы, с которой легко и выгодно работать, заявил президент РФ Владимир Путин, поздравляя ветеранов БАМа

В 1990-е годы, по словам **Владимира Путина**, колоссальный труд и громадные инвестиции, вложенные в БАМ (по официальным данным, более 18 млрд рублей), оказались под вопросом, однако сейчас никаких сомнений по поводу того, нужен БАМ стране или не нужен, у Правительства нет. Магистралам отводится особая роль в проекте комплексного развития Восточной Сибири и Дальнего Востока, подчеркнул Путин.

Если сейчас по трассе перевозится 12 млн тонн грузов в год, то в перспективе будет перевозиться 75 млн тонн. Для этого необходимо ликвидировать узкие места, проложить новые пути, построить дополнительные разъезды, а также кардинально обновить инфраструктуру. Одна из целей строительства — обеспечить доступ к труднодоступным месторождениям Восточной Сибири, в частности Эльгинскому, где содержится 3 млрд тонн высококачественного угля.

Генеральный директор ОАО «Мечел» **Игорь Зюзин** сообщает, что в настоящее время на Эльгинском месторождении добывается 1 миллион тонн угля. В 2018 году, по прогнозам специалистов, на месторождении будет добываться 18 млн тонн, в дальнейшей же перспективе существует реальная возможность увеличить объемы добычи до угля 27 млн тонн. По словам И. Зюзина, сдерживает планы по увеличению добычи угля лишь низкая пропускная способность железнодорожных магистралей.

Это подтверждает и глава Министерства транспорта РФ **Максим Соколов**.

«Основным барьером, ограничивающим перспективные грузопотоки на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, является практически весь восточный участок БАМа — от станции Хани до Комсомольска-на-Амуре и далее до Советской Гавани, включая Кузнецовский туннель на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино», — отмечает министр.

По его словам, уже к 2015 году грузонапряженность на БАМе вырастет в 3,3 раза, а к 2020 году — почти в 4,5 раза против существующего уровня.

По словам губернатора Амурской области **Олег Кожемяко**, в регионе уже создается новая отрасль полного цикла — черная металлургия — на базе освоения пяти железорудных и титаномагнетитовых месторождений Амурской области и Еврейской автономной области, строительства трех ГОКов и металлургического комбината. Модернизация и расширение БАМа существенно изменит облик Дальнего Востока и укрепит экономический каркас региона, позволит решить ряд социальных проблем, считает О. Кожемяко.

Финансирование

Владимир Путин разрешил выделить на «БАМ-2» из Фонда национального благосостояния (ФНБ) 150 миллиардов рублей, а всего государство собирается вложить в мега-проект 260 миллиардов рублей. Одновременно 302 миллиарда рублей в проект вложит ОАО «РЖД» за счет собственных и заемных средств. Таким образом, общие инвестиции в БАМ-2 до 2018 года превысят 560 миллиардов рублей.

Всего же строительство второй очереди Байкало-Амурской магистрали и развитие ее инфраструктуры потребует около одного триллиона рублей, заявляет заместитель полпреда президента РФ в Дальневосточном федеральном округе **Александр Левинталь**.

Решено, что бюджетные средства, выделенные на мега-проект, будут возвратными с учетом инфляции и операционных услуг, то есть деньги будут даны под 7-7,5%. В Правительстве активно обсуждается также вопрос выпуска акций, вопрос смешанного финансирования.

«Нам необходимы длинные деньги для развития транспортной инфраструктуры. В условиях ограниченности бюджетных ресурсов и весьма серьезной глобальной финансовой напряженности акцент следует сделать на привлечении долгосрочных заемных средств. Надо проработать механизм хеджирования государством своих рисков, необходимо также утвердить сетевой контракт государства с РЖД, который увязывает долгосрочную инвестиционную программу и тарифную политику, гарантирует возврат доходности капитала. Поручаю соответствующим ведомствам вместе с РЖД представить свои предложения», — уточняет вопрос с финансированием глава правительства РФ **Дмитрий Медведев**.

Внешэкономбанк планирует до конца 2014 года создать фонд прямых инвестиций Дальнего Востока и Байкальского региона со стартовым капиталом не менее 3 миллиардов рублей для привлечения инвестиций в приоритетные проекты на этих территориях. На первом этапе единственным учредителем фонда будет ВЭБ, в дальнейшем планируется привлечь российских и зарубежных соинвесторов и снизить долю банка в фонде в течение трехлетнего этапа его формирования до 10-20%.

Руководство

Ответственным за реализацию мега-проекта назначен **Евгений Солнцев**, который до недавнего времени возглавлял службу заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта на Черноморском побережье юга России, то есть, строил новые железнодорожные пути в олимпийском Сочи.

Теперь Евгений Солнцев – начальник иркутской группы дирекции по реконструкции и строительству объектов железнодорожного транспорта ОАО «РЖД». Возглавляемая им новая структура станет проектным офисом по развитию Байкало-Амурской магистрали и Транссиба.

В одном из интервью он подчеркивает, что объем предстоящих проектных и строительных работ огромен и сопоставим с объемом строительства БАМа в советское время, а сроки строительства гораздо меньше. Уже к 2017 году необходимо увеличить пропускную способность БАМа в два раза – с 16 до 32 пар поездов в сутки, для чего необходимо реконструировать более 500 километров вторых путей, 90 станций, 85 мостов и построить новый Байкальский туннель.

Ближайшие сроки и планы

Министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока — полномочный представитель Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе **Виктор Ишаев** заявил, что реализация проекта начнется уже в 2015 году, а в 2014 должна завершиться подготовка документов и проектов строительства. Сейчас разрабатываются графики выполнения проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ.

В соответствии с утвержденным в РЖД сводным перечнем первоочередных мероприятий, в 2014 году предполагается выполнение работ на сумму 61,4 млрд рублей. Уже организованы работы на 564 объектах инфраструктуры Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной дорог. В текущем 2014 году запланировано обеспечить ввод в эксплуатацию двух перегонов на участке Лена – Хани и двух разъездов на участках Тында – Улак и Улак – Новый Ургал.

«По сути дела, реконструкция БАМа уже начата. Благодаря открытию Кузнецовского тоннеля его пропускная способность увеличилась до 18 млн тонн в год. По нашим подсчетам, до 2015-

18-х годов БАМ должен пропускать до 50 млн тонн грузов ежегодно, так как начнут работать месторождения меди, угля в Южной Якутии, в Амурской области», – отметил полпред.

Помимо развития собственно магистрали, в которую входит электрификация отдельных ее участков и замена подвижного состава, необходимо провести комплекс сопутствующих работ. Это, прежде всего, развитие портовой ОЭЗ «Советская гавань», российско-китайского острова Большой Уссурийский, создание авиационного хаба в Хабаровске, а также усиление мощности Транскорейской магистрали, строительство моста на остров Сахалин.

Планируется, что БАМ-2 даст дополнительный импульс развитию экономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Виктор Ишаев отмечает, что благодаря реализации мега-проекта на Дальнем Востоке появится около 500 тысяч новых высококвалифицированных рабочих мест.

Федеральный бюджет, по предварительным подсчетам, получит дополнительных доходов около 700 млрд рублей. Будет значительный прирост в валовом продукте, а суммарный ВРП на Дальнем Востоке вырастет практически на 25%.

По материалам:

РИА «Новости», Топ.РБК.Ру, ИА «Федеральная пресса», газеты «Московский комсомолец», газеты «Амурская правда», РИА «Восток-Медиа», портала ЗаНоСтрой.Ру, портала «Сделано у нас», ИА «ТПП-Информ», Минвостокразвития.Ру.