## Роль транспорта в развитии топливноэнергетического комплекса

И.Е. Левитин, министр транспорта Российской Федерации

ТЭК является не только ведущим потребителем услуг транспорта, но и основным его поставщиком, оказывая тем самым существенное влияние на конкурентоспособность и эффективность функционирования большинства предприятий транспортной отрасли. Так, суммарный объем потребления продукции нефтепереработки всеми предприятиями транспорта сегодня превышает 40 млн т, энергетических углей — 10 млн т.

В частности, по автотранспортным предприятиям ежегодный объем потребления автомобильного бензина и дизельного топлива составляет порядка 8 и 9 млн т соответственно, по авиационной отрасли — около 6,5 млн т авиационного керосина в год. На железную дорогу поставляется: около 2 млн т бензина, 6 млн т дизельного топлива, 2 млн т топочного мазута, 7 млн т угля ежегодно. Наконец, дорожное хозяйство потребляет порядка 4 млн т нефтяного битума в год.

Последние годы характеризовались исключительно высокой динамикой роста производства и, соответственно, роста спроса на перевозки энергоносителей. Транспортной отраслью этот спрос в основном удовлетворялся. В частности,

в прошлом году объем перевозок нефтеналивных грузов через морские порты России увеличился почти на 30% и достиг 190 млн т. Это почти в три раза превышает динамику темпов роста самой нефтедобычи, возросшей за истекший год на 11%.

Объем экспорта угля через российские терминалы вырос на 34% — с 29,6 млн т в 2003 до 39,8 млн т в 2004 г. По железной дороге в прошлом году было перевезено более 218 млн т нефтяных грузов, в том числе, 66 млн т нефтепродуктов и более 40 млн т сырой нефти на экспорт.

Мы позитивно оцениваем данные результаты. Вместе с тем, полагаем — и это принципиальная позиция Минтранса, — что развитие транспортной отрасли должно ориентироваться не только на удовлетворение текущего спроса и потребностей ТЭК, но и создание качественно новых инфраструктурных возможностей для развития минерально-сырьевой базы, диверсификации и укрепления позиций России на мировом энергетическом рынке. Это комплексная многоцелевая задача, требующая энергичных и скоординированных действий со стороны всех заинтересованных участников данного процесса — перевозчи-

ков, добывающих предприятий, экспортеров, федеральных и региональных органов исполнительной власти, участников инвестиционного рынка.

Сегодня самой болезненной и острой проблемой, сдерживающей развитие не только транспортного комплекса, но и всей экономики страны, является неприемлемо низкий уровень финансирования инфраструктуры транспорта, который едва превышает 2% ВВП, в то время как в большинстве других стран мира этот показатель составляет не менее 4% валового внутреннего продукта.

В настоящее время Минтрансом подготовлен реестр приоритетных инфраструктурных проектов общегосударственного значения, реализацию которых предполагается осуществлять через механизмы федерально-целевых и адресно-инвестиционных программ, через привлечение средств Стабилизационного фонда, а также внебюджетных источников финансирования в рамках программы развития государственно-частного партнерства и концессий в транспортной отрасли.

Могу сказать, что значительная часть этих проектов направлена на удовлетворение инфраструктурных потребностей развития топливно-энергетического комплекса. В частности, в области развития железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей основной объем перевозок продукции ТЭК, основные усилия предполагается сосредоточить на реализации крупных инфраструктурных проектов в регионах перспективного освоения новых месторождений углеводородного сырья.

К числу наиболее значимых и экономически востребованных проектов здесь можно отнести:

- завершение строительства железнодорожных линий Новый Уренгой — Надым и Новый Уренгой — Ямбург;
- строительство 320-километрового подъездного пути к Эльгинскому угольному месторождению;
- ! строительство железнодорожной магистрали Беркакит — Томмот — Якутск, финансирование которого осуществляется по смешанной схеме — с участием средств федерального бюджета, регионального бюджета республики Саха Якутия и средств ОАО РЖД.

Еще одним перспективным инфраструктурным проектом, социально-экономическая и коммерческая целесообразность реализации которого в

настоящее время прорабатывается Минтрансом, является строительство новой железнодорожной ветки на Кызыл (республика Тыва), способной дать мощный толчок развитию угледобывающей промышленности в регионе.

Для обеспечения возрастающих объемов перевозок продукции ТЭК на ряде направлений сети железных дорог потребуется увеличение их пропускной способности за счет строительства:

- ! дополнительных главных путей,
- ! обходов узлов,
- ! открытия новых разъездов.

В серьезных инвестициях нуждается инфраструктура припортовых железнодорожных путей и пограничных пунктов пропуска. Одним из наиболее крупных проектов в этой области является проект увеличения пропускной способности железнодорожной сети на границе с Китаем, направленный на расширение экспортных поставок нефти в эту страну до 30 млн т ежегодно.

Хотел бы особо акцентировать внимание собравшихся, что, говоря о перспективных инвестиционных сценариях развития железнодорожного транспорта, мы не можем полагаться только на внутренние ресурсы и финансовые возможности одного ОАО РЖД.

На наш взгляд, следует дифференцировано подходить к организации финансирования развития железнодорожной инфраструктуры, различая три основных группы проектов:

- ! первая группа проектов это проекты высокой социальной, оборонной и региональной значимости, направленные на формирование единой опорной транспортной сети. Финансирование данных проектов в большинстве случаев должно брать на себя государство;
- ! вторая группа это проекты по модернизации и увеличению пропускной способности уже существующей инфраструктуры. Источником финансирования данных проектов преимущественно должен стать собственный и привлекаемый капитал ОАО РЖД;
- ! и, наконец, третья группа проектов это развитие новой инфраструктуры, представляющей высокий коммерческий интерес для крупных грузоотправителей, частных операторов, строительных и инвестиционных компаний.

Нефть, Газ и Право, **2'2005** 

Реализацию данных проектов целесообразнее всего осуществлять по смешанной схеме финансирования, предполагающей долевое участие частных и государственных инвестиций, а также активное использование организационных и правовых механизмов государственно-частного партнерства, включая инструменты передачи создаваемых дорог в долгосрочную аренду или концессию.

Правовой базой реализации этого принципиально нового для России формата экономических отношений должен стать разработанный Минэкономразвития с привлечением специалистов Минтранса и других заинтересованных ведомств закон «О концессионных соглашениях».

Касаясь дальнейших перспектив развития ГЧП в транспортной сфере, в частности — в сфере железнодорожного строительства, хотел бы отметить, что мы возлагаем большие надежды на компании российского ТЭК, заинтересованные и готовые инвестировать средства в развитие транспортной инфраструктуры.

Отдельно хотелось бы коснуться вопроса реализации такого важного и национально значимого проекта, как строительство трубопроводной системы «Восточная Сибирь — Тихий океан», параллельно существующей железнодорожной инфраструктуре Транссиба и БАМа.

Минтранс в целом поддерживает данный проект. Вместе с тем, мы полагаем, что он нуждается в более тщательной и детальной проработке — прежде всего, в аспектах его общественной, коммерческой и бюджетной эффективности.

О коммерческой эффективности данного проекта. Проектные решения, предлагаемые ОАО «Транснефть», позволят осуществлять доставку нефти с меньшими издержками, чем по железной дороге, только при объемах, превышающих 55–60 млн т ежегодно. По различным оценкам выход на такой объем транспортировки станет возможным не ранее через 12–15 лет, когда добыча нефти в Восточной Сибири достигнет уровня 30–40 млн т в год.

Не думаю, что будет оправданным, если экономика страны и нефтяные компании все это время будут нести избыточные транспортные издержки при экспорте нефти в страны ATP.

Сравнительный анализ возможностей транспортировки нефти с использованием трубопроводной и железнодорожной инфраструктуры по маршруту Тайшет — Сковородино — бухта Перевозочная показывает, что железнодорожный ва-

риант вполне конкурентоспособен и является более выгодным при объемах транспортировки нефти до 55 млн т в год на расстоянии до 3000 км.

Позиция Минтранса состоит в следующем: необходимо предусмотреть возможность более длительного использования железнодорожной составляющей в трубопроводном проекте с учетом этапности освоения нефтеносных районов Восточной Сибири и вытекающей отсюда этапности загрузки «трубы».

При оценке общественной и бюджетной эффективности проекта необходимо также учитывать, что его реализация по предлагаемому Минтрансом комбинированному «трубопроводно — железнодорожному» варианту позволит:

- обеспечить загрузку Байкало-амурской магистрали и Транссиба, пропускная способность которых используется сегодня всего на 60%;
- ! вывести БАМ на безубыточный уровень работы. В настоящее время убытки от ежегодной эксплуатации магистрали составляют 2,6 млрд руб.;
- ! создать 46 000 новых рабочих мест;
- ! сократить потери государства от неиспользованного потенциала БАМа, на строительство которого в свое время было израсходовано около 20 млрд долл.

О ситуации вокруг транспортировки продукции угольной отрасли. Здесь основной проблемой на сегодняшний день является значительный дефицит углеперегрузочных комплексов, особенно специализированных терминалов, в морских портах России.

Современный специализированный комплекс для перевалки угля построен только в порту Восточном. По этой причине в портах стран Балтии и Украины в последние годы переваливалось, по разным оценкам, до 10 млн т российского угля ежегодно.

Серьезную проблему также представляет нехватка глубоководных причалов. Из-за невозможности принимать суда с большим водоизмещением — PE3KO BO3PACTAET морская составляющая стоимости перевозок, что НЕГАТИВНО отражается на конкурентоспособности российских углей на мировом рынке.

К 2010 г. потребность в перевалке угля только в Северо-Западном бассейне возрастет до

25-30 млн т, а в перевалке угля через все российские порты — до 55-60 млн т в год.

Кардинально решить проблему удастся лишь с пуском новых высокопроизводительных специализированных комплексов для отгрузки угля.

В числе приоритетных проектов Минтрансом сегодня рассматриваются:

- ! доведение мощности и обработки угля на терминале в Усть-Луге до 8,0 млн т ежегодно.
- увеличение мощности мурманского угольного терминала, включая проведение дноуглубительных работ для обеспечения приема судов дедвейтом до 150 тыс. т.
- ! строительство специализированного комплекса мощностью 10–12 млн т в год в бухте Мучке, рассчитанного на прием балкерных судов дедвейтом до 160 тыс.т.
- ! увеличение пропускной способности угольного терминала в Туапсе до 1 млнт в год.

Кроме того, прорабатывается возможность строительства угольного терминала в порту Мурманск на западном берегу Кольского залива мощностью до 15 млн т в год, строительства третьей очереди угольного терминала в порту Восточный мощностью 6 млн т в год, строительства комплекса на внешней акватории порта Шахтёрск мощностью 3 млн т в год, создания новых мощностей в порту Посьет 1 млн т в год и модернизации комплекса для перевалки угля в порту Кандалакша 1 млн т в год.

Рассматриваются также проекты, предложенные самими угледобывающими компаниями, в частности, строительства угольных терминалов в районе посёлка Вистино мощностью 10 млн т в год, в порту Высоцк мощностью 15 млн т в год и бухте Суходол мощностью 8 млн т в год. Все они представляют бесспорный интерес, но требуют дополнительной проектной проработки.

Отдельно хотел бы остановиться на проблемах развития атомного и дизельного ледокольного флота. Возрождение «Северного морского пути» имеет огромное геостратегическое значение, в том числе, для создания полноценных инфраструктурных условий освоения новых перспективных месторождений углеводородного сырья на севере и северо-востоке страны.

Наиболее крупным и национально значимым проектом, направленным на реализацию данной

программы, является достройка атомного ледокола «Пятьдесят лет Победы», а также реализация проекта, связанного с созданием атомных ледоколов нового поколения.

Не менее большое значение для реализации Энергетической стратегии России имеет развитие ледокольной инфраструктуры в Финском заливе, способной обеспечить растущие объемы экспорта нефтяных грузов через порт Приморск.

В 2006 г. грузооборот Приморска должен увеличиться 62 млн т, это означает, что в порт будут ежемесячно заходить порядка 50–70 танкеров дедвейтом 100 и более тысяч тонн.

Для обеспечения эффективной и безопасной проводки такого большого количества крупнотоннажных судов имеющихся в настоящий момент в Финском заливе линейных ледоколов однозначно недостаточно. Для решения проблемы необходима постройка двух линейных ледоколов, суммарной стоимостью 5,9 млрд. руб. Договор на их проектирование и строительство с «Балтийским заводом» был подписан 21 октября 2004 г.

Однако на эти цели из бюджета выделено в этом году 190 млн руб. вместо запрошенных нами 2,9 млрд руб. Еще раз подчеркну, что проблема эта общая как для транспортников, так и для энергетиков. Без создания данных ледоколов мы не сможем обеспечить вывоз 62 млн т сырья ежегодно, и нефтяные компании, как и компания «Транснефть», должны это учитывать при планировании своих будущих экспортных поставок.

Выход я вижу в кооперации финансовых ресурсов и привлечении капитала нефтяного бизнеса на основе механизмов государственно-частного партнерства. Примером такого формата сотрудничества могут служить предложения компании «Роснефть», вышедшей с инициативой о софинансировании строительства новых арктических ледоколов для обеспечения проводки танкеров по маршруту Диксон — Мурманск. Возврат вложенных средств должен осуществляться через механизм учета инвестиционной составляющей в тарифах потонного ледокольного сбора.

Возможны и другие варианты обеспечения возврата инвестированных средств; в любом случае мы всегда открыты для обсуждения любых предложений со стороны нефтяных компаний по сотрудничеству в этом вопросе.

Российские транспортные предприятия фактически поставлены на грань полной потери конкурентоспособности. В прошлом году цены на низ-

Нефть, Газ и Право, **2′2005** 

## 

кооктановый бензин увеличились на 48,4%, дизельное топливо — на 51,3, авиационный керосин — на 48%. И это на фоне того, что средний индекс инфляции в стране в 2004 г. составил 11,7%, тарифы авиакомпаний увеличились всего на 6,7%, а рост тарифов на услуги железнодорожных перевозок не превысил 12% за год!

В связи с этим особенно тяжелая ситуация сложилась сегодня на воздушном транспорте. Из-за низкого качества и дороговизны авиационного топлива зарубежные авиакомпании практически полностью перестали заправляться в России, и даже компания «Аэрофлот» предпочитает сегодня заправляться в зарубежных аэропортах. Аналогично поступают и другие российские авиаперевозчики, выполняющие рейсы за рубеж.

Все это привело к резкому падению спроса на авиационное горючее и, как следствие, к серьезным убыткам государства и экплуатационных компаний. Считаю, что для решения данной проблемы целесообразно ускорить решение вопроса создания топливной биржи и альтернативных топливо — заправочных комплексов в российских аэропортах.

Помимо высокого уровня цен, еще одной острой проблемой является неприемлемо низкое качество поставляемого авиационного керосина. В последнее время участились случаи поставки в аэропорты авиатоплива с повышенным содержанием механических загрязнений: волокон, механических примесей, кристаллов льда и вод.

Все это является следствием как несоблюдения технологии производства авиатоплива, так и отсутствия эффективной фильтрации топлива на НПЗ. Практически на всех НПЗ для очистки авиатоплива используется устаревшие материалы, которые сами являются источником его загрязнения. В результате сегодня основная тяжесть борьбы за сохранность качества топлива ложится на эксплуатационные предприятия транспортной отрасли.

Отдельную серьезную проблему представляет неудовлетворительное состояние нефтепродуктовых трубопроводов, через которые осуществляется значительная часть поставок топлива для нужд авиационной отрасли. В частности, крайне бедственное положение сегодня сложилось с поставками керосина в аэропорты Московского авиаузла, 70% топлива которым поставляется через продуктопровод ОАО «Транснефтепродукт», который был введен в эксплуатацию еще в начале семидесятых годов. С этого времени на продуктопроводе проводился только точечный ре-

монт его отдельных участков. В результате на сегодня продуктопровод практически полностью изношен и является основным источником загрязнения авиатоплива продуктами коррозии, почвенными загрязнениями и водой. При этом ОАО «Транснефтепродукт» своими силами не может обеспечить строительство нового продуктопровода. Один из путей решения вопроса я вижу в передаче управления продуктопроводом подведомственным предприятиям Минтранса в целях осуществления его глубокой модернизации.

О ситуации с поставками битума. Минтрансом неоднократно ставился вопрос о неудовлетворительном качестве поставляемого битума, которое является основной причиной резкого сокращения межремонтных сроков и увеличения государственных расходов на текущее содержание и ремонт автодорожной сети.

Выход из создавшегося положения мы видим в активном внедрении нефтеперерабатывающими предприятиями перспективных инновационных технологий, в частности, технологии применения поверхностно-активных веществ (ПАВ), а также технологии производства модифицированных битумов. В качестве альтернативного варианта решения Минтрансом прорабатывается вопрос о возможности поставок высококачественного битума из Финляндии и других стран Евросоюза.

Полагаю, что сегодня назрела необходимость заключения долгосрочного соглашения между Минтрансом России и предприятиями ТЭК, предусматривающее координацию деятельности по повышению качества битумов, применяемых в дорожном хозяйстве, по показателям низкотемпературных и адгезионных свойств. Предполагается, что в соответствии с данным соглашением, нефтеперерабатывающими предприятиями будет осуществляться выпуск высококачественной продукции, соответствующей современным стандартам, а Минтранс своими нормативнотехническими актами обяжет дорожные организации осуществлять закупки только у тех предприятий, которые в состоянии обеспечить высокие стандарты производства нефтяных битумов.

Несмотря на остроту всех обозначенных проблемных вопросов, уверен, что все они имеют свои варианты решения, которые могут быть взаимовыгодными как для предприятий транспорта, так и предприятий топливно-энергетического комплекса. От того насколько эффективным и взаимовыгодным окажется это сотрудничество, зависит будущее не только наших отраслей, но и возможности динамичного поступательного развития и роста всей экономики страны. □