

Развитие железных дорог Ямала — важнейшее условие роста экономики УрФО

Якоб КРАФТ,

генеральный директор ОАО «Ямальская железнодорожная компания»



В комплексной программе социально-экономического развития страны до 2010 г. перед железнодорожниками поставлены задачи по транспортному обеспечению экономического роста государства и повышению глобальной конкурентоспособности российской экономики, что предполагает более эффективное использование действующей инфраструктуры и развитие транспортной сети Российской Федерации.

Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) в современной экономике России является главной топливно-энергетической базой. Регион обеспечивает 54% производства первичных энергетических ресурсов страны. Здесь добывается более 90% национального природного газа. В настоящее время на территории ЯНАО открыто более двухсот месторождений углеводородного сырья, из них разрабатываются пока пятьдесят.

Округ располагает двумя третями (66,7%) всех разведанных российских запасов нефти. Здесь «прописано» более трех четвертей всех отечественных запасов природного газа (42,9 трлн. куб. м), что составляет более 26% его мировых запасов.

Поставки газа на внутренний рынок, экспорт в Европу и страны СНГ позволяют России обеспечивать энергетическую безопасность страны, контролировать значительную часть энерге-

тических потоков в Европе, реализовывать свои геополитические и коммерческие интересы.

Современный опорный каркас транспортной системы Ямало-Ненецкого автономного округа сформировался в результате реализации крупномасштабной инвестиционной программы развития газовой и нефтяной промышленности в 1970–1990 гг. Перевозка грузов общего назначения осуществляется всеми видами транспорта: морским, железнодорожным, речным, автомобильным, авиационным. В реализации объемов перевозок ведущая роль принадлежит железным дорогам. Развитие железнодорожного транспорта остается основополагающим фактором для эволюции всего транспортного комплекса ЯНАО. В настоящее время он обеспечивает 80% перевозок в регионе, несет важнейшую социальную функцию по снабжению населения округа товарами первой необходимости и является важным звеном в обеспечении экономического роста ЯНАО.

Пришло время обоснованно и серьезно рассмотреть необходимость возобновления строительства железной дороги у Полярного круга.

В середине 60-х гг. прошедшего столетия в недрах Северного региона страны были разведаны и открыты громадные запасы газа и нефти. Вскоре началась эпоха «большого газа» на территории Ямало-Ненецкого автономного округа. Освоение новых месторождений, строительство газопроводов и городов стало возможно только при наличии путей сообщения и транспорта. В 1971–78 гг. Миннефтегазстроем СССР и Мингазпромом были построены по облегченным нормам железнодорожные участки от правого берега реки Надым до станций Пангоды и Ягельная. С 1966 г. в Тюменской области Минтрансстроем СССР велось строительство железной дороги в северном направлении. К августу 1975 г. построена дорога до Сургута, а к концу 1980 г. — до станции Уренгой (Коротчаево).

Полярная магистраль имеет свою непростую историю. Секретным постановлением Совмина от 22 апреля 1947 г. предусматривалось сооружение в Обской губе на Каменном мысу морского порта. К нему планировалось подвести железную дорогу из района Воркуты от уже существовавшей к тому времени Печорской магистрали. Работы были поручены Главному управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), входившему в систему ГУЛАГа.

Несмотря на сложные условия строительства — вечную мерзлоту, болота, бездорожье и отсутствие необходимой техники, уже к концу 1948 г. удалось открыть рабочее движение поездов на участке Чум — Лабитнанги. Однако вскоре выяснилось, что из-за мелководья Обская губа не может служить стратегическим целям. В конце января 1949 г. было решено перенести Заполярную морскую базу в Игарку и проложить для этого новую стальную трассу протяженностью около 1300 км по маршруту Салехард — Игарка с паромными переправами через Обь и Енисей. В перспективе линию собирались присоединить к изолированному участку Дудинка — Норильск, чтобы обеспечить вывоз продукции из Норильского промышленного района.

29 января 1949 г. вышло правительственное постановление о начале строительства магистрали.

Параллельно со строительством начала работать Северная объединенная проектно-изыскательская экспедиция Желдорпроекта МВД. До начала работ было выбрано только общее направление линии. Технический проект (без разработки проектного задания) представили на утверждение в 1952 г., когда значительную часть магистрали уже провели.

Вдоль следования магистрали появились десятки станций, разъездов, поселков, депо, мастерских — все задуманное энергично развивалось.

Однако после смерти Сталина грандиозное строительство было ликвидировано. Часть материалов и годная к дальнейшему применению техника были эвакуированы, остальное брошено в тундре — паровозы, вагоны, рельсы... Паром с Обской переправы перевели в Керченский пролив. Участок Чум — Лабитнанги (192 км) в 1955 г. передали в ведение МПС, а остальные, ранее законсервированные объекты были списаны с баланса.



последовательную реализацию инвестиционных проектов. ОАО «Газпром» уже приняло решение о достройке железнодорожной линии Обская — Бованенково. Строительство этой ветки (направление Север — Юг) позволит быстрее развивать богатейшие месторождения полуострова Ямал, откроет удобный маршрут доставки углеводородного сырья до потребителей. Строительство железной дороги от Коротчаево до Игарки расширит географию перевозок и свяжет север УрФО с Красноярским краем. По этому строительству ОАО «ЯЖДК» внесло предложение в адрес администрации ЯНАО о финансировании предпроектных разработок. Восстановление

линии Лабитнанги (Обская) — Салехард — Надым увеличит пропускную способность железнодорожной сети региона, свяжет его с Северной железной дорогой и сократит на тысячу километров путь к незамерзающим портам Баренцева моря. ОАО «ЯЖДК» выполняет общее управление этим проектом. Строительство новой железнодорожной линии Полуночное — Обская позволит продолжить масштабные геологоразведочные работы в зоне Полярного Урала, где сосредоточены полезные ископаемые, представляющие практически всю таблицу Менделеева (хромиты, титан, железная руда, марганец, цветные и редкоземельные металлы и т.д.).

В июле 2003 г. создано ОАО «ЯЖДК». Акционеры компании (ЯЖДК) — Свердловское ЖД и ЯНАО приняли решение восстановить пассажирское движение на участке Коротчаево — Новый Уренгой. В кратчайшие сроки было проведено детальное обследование участка, определены источники финансирования, создан штаб. Менее чем за три месяца выполнены необходимые работы и открыто пассажирское движение от станции Новый Уренгой, запущен фирменный поезд «Ямал».

Среди других достижений компании: здание нового вокзала на станции Коротчаево, строительство вокзала в Новом Уренгое и подготовка проектной документации по станциям Пангоды и Пурпе; открытие более 20 билетных касс на территории округа с объемом продаж 500 билетов в сутки; осуществление движения со станции Новый Уренгой пассажирских поездов на Москву, Екатеринбург, Казань, Тюмень, Омск, Новосибирск и в летний период времени — на Анапу, Новороссийск; введение в эксплуатацию грузового двора и открытие контейнерной площадки в Новом Уренгое; организация (впервые на Ямбурге) смешанных железнодорожно-водных перевозок.

Ближайшие планы ЯЖДК: строительство складов закрытого типа для хранения ценной и скоропортящейся продукции, оборудование зоны таможенного контроля, достройка объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта на станции Новый Уренгой; на станции Коротчаево — достройка локомотивного депо, строительство пункта подготовки вагонов. Наряду с решением перспективных задач, ЯЖДК проводит мероприятия по развитию услуг, укреплению материально-технической базы.

За короткий период времени компания сумела выйти в лидеры грузовых и пассажирских перевозок в Ямало-Ненецком автономном округе и завершает организационный этап.

Аккумуляция инвестиций для решения обозначенных задач возможно только при наличии государственной поддержки и включения железнодорожных проектов в число приоритетных программ Правительства России. Весной 2005 г. на совещании по вопросам социально-экономического развития Уральского федерального округа в Челябинске с участием президента РФ В.В. Путина по инициативе администрации ЯНАО рассмотрен комплексный проект «Урал Промышленный — Урал Полярный». Цель проекта — формирование транспортного коридора и развитие экономических связей между сырьевыми северными регионами УрФО и промышленным югом округа. В рамках проекта железнодорожный маршрут Полуночное — Обская рассматривается как приоритетный. ОАО «ЯЖДК» управляет железнодорожной частью проекта «Транспортный коридор Урал Промышленный — Урал Полярный» и выполняет обоснование инвестиций.

Анализ экономической и производственно-хозяйственной деятельности ОАО «ЯЖДК» позволяет сделать вывод о высокой эффективности компании. Так, с 2006 г. по мере окончания реорганизации компании, а именно окончательной передачи на ее баланс всех необходимых средств для полноценной деятельности, и, следовательно, уменьшения доли постоянных затрат, компания гарантирует рост чистой прибыли 12–13% в год. При этом концентрация всех ресурсов в рамках компании, а также поэтапная достройка участков дороги позволит увеличить в 2010 г. по сравнению с 2005 г. объемы продаж на 224%. Улучшение качественных показателей использования тягового состава планируется на момент завершения осуществления капитальных вложений, направленных на модернизацию железнодорожной инфраструктуры.

В целом дальнейшее развитие компании позволит ей занять устойчивое положение на рынке перевозок Ямало-Ненецкого АО, а окончательное формирование ее уставного капитала и имущественного комплекса — вести самостоятельную эффективную хозяйственную деятельность с четко обозначенной доходностью для всех ее акционеров.



**ЯНАО, 629300, г. Новый Уренгой,
ул. 26 Съезда КПСС, д. 3
тел. (3494) 23-48-22, факс 99-67-86
e-mail: info@jrwc.ru, info@rwc.ru**