

КРЫМ – НОВЫЙ НЕФТЯНОЙ «ХАБ»?..



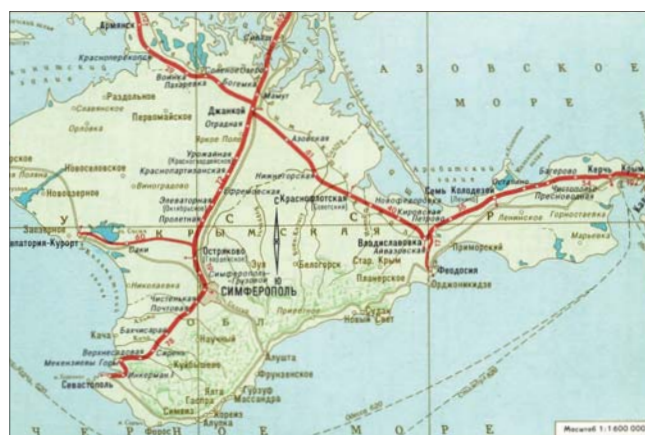
Казахстан и Китай предлагают создать, на базе портов и железных дорог Крыма, транзитный комплекс по экспортно-импортным перевозкам нефти. По данным комиссии Правительства РФ по делам Крыма, «компании из КНР и Казахстана заинтересованы в том, чтобы в Крыму появились комплексы для перевалки и обработки нефтяных и других грузов. С последующим их выходом на рынки КНР, Казахстана и на рынки стран, не присоединившихся к санкциям против России».

Речь идет, во-первых, об экспортных перевозках нефти из Казахстана через железнодорожно-портовые коридоры Крыма. А во-вторых – о транзите по тем же коридорам нефтяного сырья в КНР. Эта продукция будет поступать в транспортную систему Крыма (и вывозиться оттуда) сначала по Азовскому морю, затем через Волго-Донской канал и/или по железным дорогам Краснодарского края, Ростовской области и Нижнего Поволжья.

Но пропускная способность стальных магистралей полуострова, можно сказать, «буксует» из-за их изношенности. В целом, износ основных фондов Крымской железной дороги (КЖД), по данным ее администрации (июль 2015 г.) превышает 60%. Кроме того, требуется построить транскрымскую железную дорогу по прямому, т.е. кратчайшему

маршруту (Владиславовка – Симферополь), примерно 200 км (инвестиционная стоимость этого проекта – около 800 млн. руб.). Решение данных вопросов предусмотрено Генсхемой развития железнодорожной сети Крыма на период до 2030 года. На ее реализацию предусмотрено выделение 130 млрд. руб. в текущих ценах.

Тем временем, с августа 2015 г. в Крыму реализуется договор аренды поездов между Крымской железной дорогой и РЖД. В этой связи, директор КЖД Алексей Черняев заявил, что «наша основная проблема – это подвижной состав. На сегодня практически весь он на 100% исчерпал свой технический ресурс и завершил срок своей эксплуатации. Поэтому мы заключили договор с РЖД на аренду подвижного состава». Что касается прио-



ритетных направлений реконструкционных работ на железнодорожной сети региона, то, по данным КЖД, «до окончания строительства перехода через Керченский пролив и подходов к нему, требуется увеличение пропускной способности участка Керчь – Джанкой путем строительства здесь второго главного пути. Параллельно с электрификацией этого участка и с реконструкцией станции Джанкой».

Что же касается упомянутого «транзитно-нефтяного» проекта, Андрей Арешев, эксперт Центра изучения Кавказа, Поволжья и стран Центральной Азии Института Востоковедения РАН, пояснил журналу: «Потенциальные возможности крымских портов и железных дорог благоприятствуют развитию международного грузотранзита, в том числе нефти и нефтепродуктов. Но для этого требуется комплексная модернизация портовой и железнодорожной сети региона. И, соответственно, создание крупных, конкурентоспособных терминалов по приемке, хранению и отправке нефтяных, как и других грузов.

Например, в Казахстане заинтересованы в возможностях транзита через Крым казахстанской зерновой и нефтяной продукции. Такой интерес обусловлен тем, что крымские порты намного ближе расположены к европейскому зарубежью, чем порты Грузии, Абхазии или Краснодарского края, осуществляющие транзит обозначенных грузов из Казахстана.

Относительно Китая, одного из крупнейших в мире потребителей импортной нефти, в КНР стремятся диверсифицировать маршруты ввоза этого сырья. В крымские же терминалы может поступать нефть, предназначенная для КНР, из

Ближнего Востока и Северной Африки. Маршрут поставок из этих регионов в Китай через Крым и далее – через Северный Кавказ и Нижнее Поволжье – минимум на четверть короче, чем «традиционный» путь, т.е. через Суэцкий канал – Красное море – Индийский океан – Южно-Китайское море. Поэтому вполне возможно участие казахстанских и китайских инвесторов в развитии крымских нефтетранзитных мощностей.

Кроме того, в Крыму растет спрос на нефтепродукты, но их перевозки по Керченской переправе недостаточны для обеспечения спроса в регионе. Поэтому ряд компаний прорабатывают проект по доставке морским путем нефтепродуктов в регион – через нефтебазу в Феодосии с последующей их перевалкой на крымские железные дороги. По имеющимся данным, инвесторы Казахстана и КНР намечают создать крупный нефтетранзитный терминал на основе этой нефтебазы. Скорее всего, к этому терминалу будут «подвязаны» новая (Симферополь – Владиславовка) и действующие железные дороги Крыма. Кстати, Владиславовка расположена лишь в 20 км от Феодосийской нефтебазы.

Крымский нефтеперевалочный комплекс, если он будет создан, может стать «подспорьем» и для экспорта российской нефти. Тем более, что продолжается рост этих поставок, как уточнила журналу заместитель гендиректора по стратегическому развитию АО «Федеральная грузовая компания» Юлия Лощакова, «в ряд стран зарубежной Европы и в Китай. На долю Италии, Голландии и Китая к настоящему времени приходится почти 80% объема железнодорожных экспортных перевозок нефтегрузов из РФ».

Алексей ЧИЧКИН