



ТРАНСПОРТ

# Магистральное ускорение

Как сократить расстояние между Москвой и Минском

На поездку из одной столицы в другую по железной дороге сейчас, как правило, приходится тратить не менее восьми-десяти часов. Однако в перспективе, если будут соответствующие экономические предпосылки и необходимые инвестиции, продолжительность путешествия вполне может сократиться в два-три раза.

За последние годы благодаря использованию новой техники и технологии пассажирские поезда на некоторых участках магистрали от Москвы до Бреста получили возможность разгоняться до 160 километров в час вместо привычного максимума в 120 километров. Однако для подобного ускорения на всей протяженности пока возможности нет. Мешают как экономические, так и чисто технические проблемы.

– Сегодня по одним и тем же путям идут и пассажирские, и грузовые поезда, – объясняет начальник БЖД Анатолий Сивак. – При этом грузовые поезда, как правило, могут развивать скорость лишь до 120 километров в час, в то время как пассажирские способны разогнаться до 160. И просто так, как автобус на дороге, поезда друг друга обогнать не могут. Это можно сделать лишь на большой железнодорожной ветке, станции или путем особого составления расписания: например, пассажирские

иду днем, а грузовые – ночью. Но этому мешает экономическая логика. «Сегодня больший доход нам приносит именно грузовое движение, – признается начальник БЖД. – Поэтому ищем баланс».

Выходом из такой ситуации могло бы стать строительство третьего железнодорожного пути. Причем с учетом развития технологий имело бы смысл использовать его для организации высокоскоростного движения.

– Рабочая группа, в которую входят железнодорожные администрации Беларуси, России и Китая, проект о строительстве отдельной дороги от Минска до Москвы уже обсуждает, – сообщает Анатолий Сивак.

Участие КНР в проекте, видимо, неслучайно. Сегодня эта страна является крупнейшим в мире инвестором. К тому же в Поднебесной есть и богатый опыт строительства подобных объектов. В настоящее время Китай обладает 337 железнодорожными пассажирскими



фото - ИГ\*

составами, способными развивать скорость до 380 километров в час. Они задействованы на магистралях общей протяженностью около 7,5 тысячи километров, а в перспективе маршрутная сеть может увеличиться более чем вдвое. Строительство более 10 тысяч километров новых скоростных магистралей уже ведется. Растут и скорости. Китайцы уже научились «разгонять» поезда до скорости свыше 480 километров в час, а конструкторы работают над тем, чтобы преодолеть и рубеж в 500 километров.

Впрочем, для реализации столь грандиозного проекта на территории Беларуси и России одного же-

лания мало. Должен быть и соответствующий спрос со стороны пассажиров.

– Самая главная проблема высокоскоростного движения – это наличие пассажиров, – отмечает начальник БЖД Анатолий Сивак. – Под один поезд в сутки строить новую высокоскоростную магистраль и вкладывать огромные капитальные вложения бессмысленно. Необходимо, чтобы в сутки курсировало не менее десяти поездов.

В Китае, где есть много городов с количеством жителей 8-10 миллионов, нагрузка линий гарантирована. В Минске же пока около 2 миллионов. Однако, если

участок Москва – Минск станет частью масштабной трансграничной магистрали на оси Восток – Запад, то относительная малонаселенность белорусской столицы будет иметь не столь существенное значение.

Строительство трансграничной высокоскоростной магистрали способно решить и другую давнюю проблему, связанную с разницей ширины железнодорожной колеи на постсоветском пространстве и в западных странах, той же Польше. Сейчас такая «нестыковка» приводит к тому, что в Бресте пассажирам приходится томиться в вагонах примерно два часа в ожидании, пока поменяют колесные пары.

Еще несколько десятилетий назад специалисты рассматривали два варианта решения этой проблемы. Во-первых, в Бресте просто пересаживать пассажиров с одного поезда на другой. Во-вторых, можно снабжать электровагоны и вагоны специальными колесными парами, пригодными для использования на колес двух форматов. Правда, при этом придется модернизировать и саму стальную магистраль. В любом случае оба варианта требуют значительных капиталовложений.

СОДРУЖЕСТВО

# От автомобилестроения до птицеводства

Таков план сотрудничества Свердловской области с Беларусью

Правительство Свердловской области оценивает состояние отношений с Республикой Беларусь как взаимовыгодное и перспективное, но в то же время отмечает, что достигнутый уровень сотрудничества – недостаточный, так как для существенного роста товарооборота есть все возможности. Хозяйствующие субъекты проявляют стабильный интерес к развитию двусторонних кооперационных и торговых связей, а руководство и области, и республики делает все необходимое для создания благоприятных условий для развития инвестиционного и торгово-экономического сближения.

Среди основных перспективных направлений двустороннего развития – организационная и финансовая поддержка производства машиностроительной продукции, реализация мер по оптимизации системы взаимных расчетов, организация и проведение выставок-ярмарок продукции предприятий, обеспечение участия предприятий Свердловской области в союзных программах.

С Урала в Беларусь поступают черные и цветные металлы, а также изделия из них. Экспортируется готовая продукция машиностроительной отрасли. Одним из важных направлений в последнее время стало сотрудничество в энергетической сфере – «Уралмаш» поставляет турбины для гидроэлектростанций. Поступают в Беларусь и строительные материалы, шага-

ющие экскаваторы, медицинское оборудование, «Уралвагонзавод» обеспечивает белорусских партнеров вагонами для перевозок сыпучих и жидких грузов. А Беларусь поставляет на Урал автомобили «МАЗ», тракторы (более половины тракторного парка Свердловской области составляет продукция Минского тракторного завода). Уральские сельхозпроизводители успешно используют в работе белорусские кормоуборочные и зерноуборочные комбайны, пресс-подборщики. На территории Среднего Урала активно продается и белорусская бытовая техника.

Также между сторонами развивается военно-техническое сотрудничество. Беларусь поставляет, например, некоторые комплектующие для танков Т-90 уральского производства, в активной стадии

находятся партнерские отношения в электронной отрасли.

Приносит взаимовыгодные плоды и научно-техническое взаимодействие. В Свердловской области используется белорусский опыт по восстановлению и использованию лесных угодий. А в совместной российско-белорусской программе по производству светодиодной техники одно из ведущих мест отведено уральским предприятиям.

Нельзя недооценивать и роль культурных связей в развитии отношений. Здесь немаловажную роль играет белорусская диаспора. Согласно статистике, в Свердловской области проживают около 20 тыс. белорусов. В большинстве своем это этнические белорусы, они – граждане России, но помнят свои корни, берегут традиции предков, сохраняют их. И россияне, и белорусы пережили одни беды, имеют общую историю и культуру, да и схожи менталитетом. И не случайно в Свердловской области давно существует национально-культурная автономия «Белорусы Урала».

Подписанный в рамках реализации Соглашения о сотрудничестве

белорусской и российской сторон от 2002 года План мероприятий по развитию сотрудничества между правительством Свердловской области и Правительством Беларуси на 2010-2012 годы содержит свыше сорока пунктов. В партнерстве действуют известные предприятия – «Уралвагонзавод», БелАЗ, Уральский турбинный завод, «Уралмаш», ПО «Гомсельмаш», «Уралхиммаш» и многие другие. План сотрудничества предполагает реализацию совместных проектов в самых различных сферах – от автомобилестроения до птицеводства.

Свердловчане пригласили белорусов к сотрудничеству в шинном производстве, выразили готовность наладить совместный выпуск навесного оборудования для трактора «Беларусь» и принять помощь в сфере молочного животноводства, поставок говядины, передачи в лизинг фермерам сельскохозяйственной техники, в сборке скоростных трамваев для екатеринбургского жилого микрорайона «Академический».

Особый интерес у уральцев вызвали энергосберегающие технологии, внедряемые в Беларуси. Уральский оптико-механический



ФОТО АНАТОЛИЯ СЕМЕХИНА/ТАС

завод завершает согласования с белорусской стороной по программе комплексного оснащения медицинским оборудованием автомобилей «скорой помощи». А ученые Беларуси и Урала проводят совместные изыскания по созданию мини-ТЭЦ на местных видах топлива.

Благодаря реализации подписанного документа на Среднем Урале появятся совместные произ-

водства автомобильной и сельскохозяйственной техники. При участии обеих сторон в Екатеринбурге будет создан транспортно-логистический центр продаж и дистрибуции белорусских товаров. Аналогичную структуру, только уже для российских товаров, предполагается открыть в Беларуси.

Предполагается, что уже в 2012 году стороны могут рассчитывать на

взаимный товарооборот в 1,5-2 млрд долларов. А чтобы договоренности не остались на бумаге, создан Совет делового сотрудничества Беларуси и Свердловского региона, который будет обсуждать и регулировать ход выполнения соглашений, собирався не реже раза в год попеременно в Минске и Екатеринбурге.

Вячеслав АКСЕНОВ

ПРОГНОЗЫ

# Ожидается стабильность?!

Насколько изменчив рынок нефти

За последние месяцы прошлого года цены на нефть (согласно расчетам Всемирного банка – организации, занимающейся финансовой и технической помощью развивающимся странам мира) сохранились на относительно стабильном уровне, в среднем около 80 долларов за баррель. Поддержанию цен способствовал устойчивый спрос в Китае и США, а также существенное ограничение предложения со стороны стран – производителей ОПЕК (организация стран – экспортеров нефти).

Однако более значительному росту цен препятствовали наличие больших запасов нефти, существенных неиспользованных нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих мощностей, рост предложения со стороны производителей, не входящих в ОПЕК, а также озабоченность по поводу восстановления мировой экономики.

В октябре 2010 года цены превысили 83 доллара за баррель, что отчасти было обусловлено ослаблением курса доллара и дефицитом на рынке дистиллятов.

Осенью началась забастовка в Фос-Лавера, крупном средиземноморском порту Франции. В результате забастовок во Франции цена сырой нефти марки Urals резко снизилась по отношению к марке Brent по сравнению с достигнутыми пиковыми уровнями. Учитывая, что миллионы баррелей нефти были заблокированы в терминале Фос-Лавера, нефтеперерабатывающие предприятия ограничивали покупку нефти на рынке спот, и продавцы нефти марки Urals вынуждены были искать альтернативных покупате-



ФОТО ДМИТРИЯ РОГУШИНА/ИТАР-ТАСС

лей. Это показывает, насколько уязвим мировой рынок нефти.

В прошлом году отмечался вы-

сокий рост мирового спроса на нефть, при этом помимо быстрого роста спроса в странах, не входя-

щих в ОЭСР, особенно в Китае, во втором квартале 2009 года была отмечена положительная динамика спроса в странах ОЭСР.

В 2010 году мировой спрос на нефть увеличился приблизительно на 2,1 млн баррелей в день, или на 2,5%, что превысило докризисный пиковый уровень, достигнутый в 2007 году, и стало наиболее значительным увеличением физического объема нефти за более чем 30-летний период, единственным исключением из которого стал 2004 год.

Между тем за первые три квартала 2010 года наблюдался существенный рост предложения со стороны стран, не входящих в ОПЕК, объем добычи которых превысил 1 млн баррелей в день. В России, благодаря вводу в эксплуатацию новых месторождений, таких как Ванкорское в Восточной Сибири, принадлежащее ОАО «Роснефть», и Уватское в Западной Сибири, разрабатываемое компанией TNK-BP, добыча нефти возросла на 0,2 млн баррелей в день как в 2009 году, так и в 2010-м.

Страны ОПЕК в целом сохраняли ограничения на добычу нефти в целях поддержания цен на уровне 70-80 долларов за бар-

рель, которые они считают приемлемыми.

Неиспользованные производственные мощности в странах ОПЕК составляют примерно 6 млн баррелей в день, из которых на резервные мощности в Персидском заливе приходится примерно 5 млн баррелей нефти и около двух третей совокупного объема – на Саудовскую Аравию.

Как ожидается, цены на нефть в реальном выражении сохранятся на относительно неизменном уровне.

Ожидается, что в перспективе предложение на рынке будет в целом оставаться адекватным в условиях сохранения значительных резервных мощностей по добыче в странах ОПЕК и мировых нефтеперерабатывающих мощностей.

В 2011 году ожидается увеличение спроса на нефть на 1,2 млн баррелей в день, или на 1,4%, при этом весь рост будет обеспечен за счет развивающихся стран. Прогнозируется, что предложение со стороны стран, не входящих в ОПЕК, будет увеличиваться, по крайней мере, на 0,5 млн баррелей в день, а производство газоконденсатной жидкости в странах ОПЕК, согласно прогнозу, увели-

чится более чем на 0,6 млн баррелей в день.

В этих условиях призыв к странам ОПЕК наращивать добычу сырой нефти будет носить весьма умеренный характер, в результате чего существенного изменения баланса на мировом рынке нефти не ожидается. Это означает, что мировые цены на нефть останутся примерно на уровне прошлого года.

К числу рисков понижения нефтяных цен относятся: замедление роста спроса на нефть, дальнейшее наращивание запасов нефти и поступление на рынок дополнительной нефти из стран ОПЕК.

Факторами повышения цен на нефть могут стать: рост спроса в развивающихся странах, в том числе создание чрезвычайных запасов в Китае после введения в эксплуатацию к середине следующего года стратегического нефтехранилища; недостаточное предложение со стороны стран, не входящих в ОПЕК; дальнейшее ослабление курса доллара и отсутствие ответных мер реагирования со стороны ОПЕК в случае, если цены превысят 70-80 долларов за баррель.

Николай ПЛЕХАНОВ