Вторник 28 апреля 2020 №77 Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» kommersant.ru

# металлургия

# Проект «Северомуйский тоннель-2» поставлен на паузу

Кризис пошатнул положение малого и среднего бизнеса и стал добираться до крупных предприятий. Недостаток финансирования поставил под угрозу реализацию ряда важнейших инфраструктурных проектов. Один из них — строительство Северомуйского тоннеля-2, предназначенного для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской магистрали с целью кратного увеличения объемов российского экспорта, в том числе угля, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (ATP).

#### — инфраструктура —

#### Бутылочное горлышко

Северомуйский тоннель на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) — самый большой тоннель в России, его протяженность составляет более 15 км. Объект сдан в эксплуатацию в декабре 2003 года. Планировалось, что вторая очередь тоннеля будет иметь ту же длину, а диаметр превышать 10 м.

БАМ и Транссиб — это единственная транспортная артерия, связывающая российские регионы и привлекательные рынки АТР через дальневосточные портовые гавани. Однако этот маршрут полон проблемных узких мест, существенно тормозящих экспортный грузопоток на внешние рынки.

Решить проблему расширения товарной магистрали как раз и призван проект второй ветки Северомуйского тоннеля. О необходимости проработки строительства второго Северомуйского тоннеля речь зашла на заседании президентской комиссии по ТЭКу 27 августа 2018 года. Как отмечал глава ОАО РЖД Олег Белозеров, это «бутылочное горлышко на БАМе» и если построить второй тоннель (это займет, отмечал он, десять лет), то появится возможность «провозить не 16 млн, а 100 млн тонн грузов».

«Основная задача, которую поставило руководство страны перед чение объемов экспорта»,— отмечает директор группы корпоративных рейтингов Аналитического кредитного рейтингового агентства Максим Худалов. В условиях, когда значимое ранее европейское направление схлопывается буквально на глазах, ориентация на Восток — естественное и верное решение для российских экспортеров. «Чтобы вы понимали, с какой скоростью оно (европейское экспортное направление.— «Ъ-Металлургия») будет схлопываться, можно посмотреть на пример Великобритании. Еще в 2014 году она приобретала порядка 16 млн тонн импортного угля, а в этом году потребила менее 2 млн тонн»,— говорит господин Худалов. Если же смотреть на азиатское направление, то там как раз у экспорта, в частности, для угольной энергетики есть потенциал. Недавно китайские власти представили новый план электрификации, который включает в себя большое количество угольных электростанций. «Это не те угольные электростанции, к которым мы привыкли, а новые, у которых есть установка по отлову исходящих газов и по фильтрации выбросов. Скорее всего, эти установки будут доминировать в XXI веке, и здесь есть намеки на то, что спрос на уголь будет увеличиваться, — рассказывает Максим Худалов.— Помимо Китая у нас также есть активная Индия, которая сейчас наращивает свои мощности и как сталелитейная держава, поэтому находится в жестком поиске поставщиков качественного коксующегося угля. Здесь тоже уголь может быть российским, поскольку имеет лучшие качества, чем, например, уголь индонезийский, который географически ближе к Индии». Если же сравнивать уголь с одинаковыми качествами от разных производителей,

## Частная инициатива

Отличительной особенностью проекта строительства Северомуйского тоннеля-2 является то, что на реализацию проекта такого масштаба вплоть до пандемии претендовала частная компания. В 2018 году группа «Сибантрацит» в лице ее владель-

то российский выигрывает по цене.



Для увеличения российского экспорта на восток успешная реализация проекта «Северомуйский тоннель-2» действительно критична. Его запуск позволит в пять-шесть раз увеличить пропускную способность БАМа

нель без привлечения бюджетного финансирования. «Сибантрацит» занимается добычей угля, в частности крайне востребованного на российском и мировом рынке антрацита (в 2018 году компанией было добыто 24,1 млн тонн). Дмитрий Босов также контролирует «Востокуголь», реализующий строительство порта Вера в Приморском крае, освоение угольных месторождений на Таймыре и в Амурской области.

Согласно первоначальным расчеугольной отраслью, — резкое увели- там «Сибантрацита», объем капиталь- комплексов Crossover XRE, которые рд руб. без учета НДС. Планировалось, что источниками финансирования станет капитал, предоставляемый группой «Сибантрацит» в размере 10сирование, привлекаемое на рыночный оператор проекта собирался реализовать строительство Северомуйского тоннеля-2 за счет собственных оритетный (то есть без очереди, которая образовывается на БАМе по причине недостаточной пропускной споего компании.

Однако впоследствии смета выросла более чем в два раза. В мае 2019 года Андрей Макаров, замгендиректора ОАО РЖД (заказчик от государства), уточнил, что, по предварительным расчетам, стоимость тоннеля составит 120 млрд руб., срок — восемь лет. Несмотря на не урегулирован-

ные до настоящего времени разногласия с партнерами, в прошлом году было заявлено о запуске проекта. В июне 2019 года стало известно о подписании потенциальным оператором проекта контракта на \$74 млн с одним из крупнейших игроков в области тоннелестроения, компанией The Robbins Company (США), на проектирование, изготовление и поставку двух скальных однощитовых ных затрат на строительство нового должны использоваться при проходтоннеля должен был составить 60 мл- ке тоннеля. С точки зрения технических параметров и возможностей работы в сложных геологических условиях эти комплексы признаны лучшими в мире. Они позволяют выдер-15 млрд руб., а также заемное финан- живать мощное давление подземных вод и прокладывать тоннель со скороных условиях. Причем потенциаль- стями от 300 м в месяц до 1 км. Отмечалось, что проходка первого щитового комплекса начнется с восточного портала уже осенью 2020 года, а к и кредитных средств в обмен на при- началу 2021 года начнется проходка с запада. Причем на весну 2020 года были даже запланированы приемка первой проходческой машины и засобности магистрали) пропуск угля пуск местного завода по производству железобетонной обделки.

Вскоре стало известно, что «Сибантрацит» выплачивает средства только крупным кредиторам, таким как РЖД и ее дочерние структуры Федеральная грузовая компания и Федеральная пассажирская компания. В то время как партнер «Сибантрацита» компания «Новотранс» не получает положенных выплат и якобы готовит судебные претензии на сумму свыше 1 млрд руб. Дело дошло до многочисленных судебных разбирательств, в ходе которых несколько процессов «Новотранс» выиграл.

суд Москвы удовлетворил иск «Новотранса» к компании «Сибантрацит» на 125 млн руб. в качестве штрафа за нарушение условий договора. 15 октября 2019 года суд обязал ООО «Сибантрацит логистик» (дочерняя структура ГК «Сибантрацит») выплатить приостановлены». От дальнейших компании «Новотранс» 130 млн руб. неустойки. Тогда же помимо «Новотранса» иски к «Сибантрациту» подали РЖД, Федеральная грузовая компания и Федеральная пассажирская компания. Общая сумма заявленных претензий, согласно данным сервиса «Картотека.ру», составила 587 млн руб.

Помимо кризиса ликвидности в «Сибантраците» недавно разразился и кризис корпоративный. 6 апреля давний партнер Дмитрия Босова по угольному бизнесу Александр Исаев был уволен со всех занимаемых им токугле». В «Сибантраците», контр-

олируемом структурами господина Босова, Александр Исаев входил в состав совета директоров. В «Востокугле» (эта компания принадлежит господам Босову и Исаеву на паритетных началах) Александр Исаев был председателем правления. Отношения к их деятельности господин Исаев больше не имеет, говорится в сообщениях компаний. 21 апреля Александр Исаев подал иск о защите деловой репутации и взыскании морального вреда в Арбитражный суд города Москвы к компаниям группы «Ал-14 ноября 2019 года Арбитражный лтек» (УК «Востокуголь», «УК «Сибантрацит» и самой «Аллтек»).

> В свою очередь, представитель «Сибантрацита» Мария Рожкова сообщила, что «в связи с эпидемией коронавируса работы по проекту "Северомуйский тоннель-2" временно ский энергетический уголь в апреле комментариев о судьбе проекта она

## В одиночку не потянуть

Впрочем, сложности с проектом начались еще осенью прошлого года.

«Владелец "Сибантрацита" Дмитрий Босов писал российскому президенту с просьбой разрешить ему построить этот дублер на БАМе с целью увеличить перевозную способность участка с 16 млн до 100 млн тонн. Одобрение со стороны президента было получено, были начаты поддолжностей в «Сибантраците» и «Вос- готовительные работы. Однако уже осенью Дмитрий Босов предложил

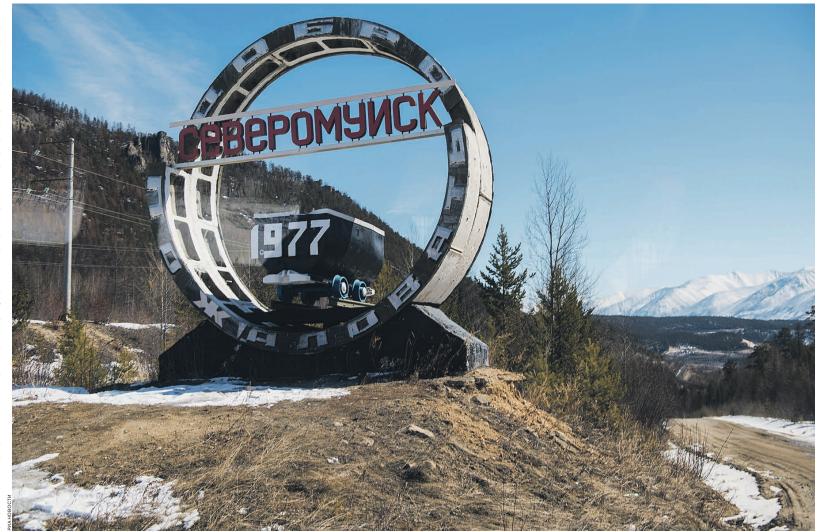
теперь уже правительству десятилетнюю концессию на 150 млрд руб., хотя изначально весь проект оценивался «Сибантрацитом» в 60 млрд руб. То есть больше чем в два раза увеличился ценник», — напоминает генеральный директор Центра политической информации Алексей Мухин. Он отмечает, что публичных новостей о ходе работ по проекту в данный момент нет. Нет также официальных сообщений о том, что господин Босов официально сворачивает проект, то есть «ясности нет».

Тем более что в условиях кризиса и панлемии сложно ожилать, что деньги удастся найти на новые инфраструктурные проекты. Потому что рынок энергоносителей сейчас пере живает не лучшие времена. Россий-2020 года подешевел в Азии (основное экспортное направление) на 12% по сравнению с концом марта на фоне слабого спроса на сырье в регионе. Цена экспорта угля калорийностью 6 тыс. ккал на 1 кг из России в Азию по состоянию на 21 апреля составила \$59,94 за тонну по сравнению с \$68,06 в марте. Это самый низкий уровень с июля 2016 года. Менее калорийные марки угля сейчас торгуются еще ниже. Та же тенденция отмечается и на европейском направлении. Согласно отчету Argus Media, стоимость российского угля в Европе по состоянию на 3 апреля снизилась на \$5,36, до \$48,31 за тонну. Как сообщают участники рынка, предложение российского угля на рынке остается избыточным, так как порты и добывающие предприятия России пока не ограничивали отгрузки продукции.

Для увеличения российского экспорта на восток успешная реализация проекта «Северомуйский тоннель-2» действительно критична. Однако после расширения этого узкого горлышка экспортеры столкнутся с другой проблемой — недостаточной емкостью дальневосточных портов, которая сегодня не превышает 90 млн тонн. Поэтому, даже увеличив добычу, тотже «Сибантрацит» физически не сможет продавать на экспорт больше. «СУЭК полностью использует свой порт. Есть порт, принадлежащий структурам, связанным с "Мечелом", но захотят ли они пустить к себе конкурента? — рассуждает Максим Худалов. — То есть даже при достижении договоренностей "Сибантрацита" с РЖД (потенциальным государственным заказчиком.— «Ъ-Металлургия») отгружать на корабли будет неоткуда. Все занято».

Эксперт также отмечает, что при нынешнем раскладе есть определенные риски для РЖД, потому что «проект гигантский и группа "Сибантрацит" может потенциально с ним просто не справиться». Поскольку все приведенные ранее оценки стоимости проекта, по расчетам господина Худалова, далеки от реальности: «230 млрд руб., мне кажется, это нижняя граница стоимости проекта. Это гигантское сооружение».

Мария Григорьева



ца Дмитрия Босова предложила по- Строительство первой очереди тоннеля в Северомуйске началось еще в советское время, завершилось в 2003 году. Чтобы построить вторую очередь тоннеля, строить второй Северомуйский тон- потребуется не меньше усилий и более двухсот миллиардов рублей