

ДОРОГИ В ЖИЗНЬ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК ДОЛЖНА СТАТЬ ЛОКОТИВОМ ВСЕХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ ЯКУТИИ. ВТОРАЯ ВАЖНАЯ ДЛЯ РЕСПУБЛИКИ ВЕТКА ЖД — ВЕРХНИЙ УЛАК—ЭЛЬГА. С СОЗДАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ КАЖДЫЙ РУБЛЬ, ВЛОЖЕННЫЙ В ЭКОНОМИКУ ЯКУТИИ, ОБЕСПЕЧИТ ПРИРОСТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ АКТИВОВ В РАЗМЕРЕ КАК МИНИМУМ 27 РУБ., СЧИТАЮТ ЭКОНОМИСТЫ. ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

ОТСРОЧЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ БУМ

Инфраструктурное и дорожное строительство сегодня две отрасли, где работы продолжаются вопреки кризису, но, конечно, не с такой интенсивностью, как в прошлом году. Год назад там ожидался строительный бум: государство озабочилось возрождением транспортной инфраструктуры, а сырьевые компании — строительством собственных железных дорог. В сентябре 2007 года правительством России была одобрена «Стратегия развития железнодорожного транспорта» до 2030 года, согласно которой на строительство новых путей должны были выделить 4,2 трлн руб. Однако в этом году вложения главного инвестора отрасли ОАО РЖД снижены почти вдвое — до 250 млрд руб., сворачивают инвестиции частные операторы. Государство же напрямую поддерживает только олимпийские железнодорожные проекты.

До кризиса средства на развитие железных дорог государство предполагало направить в первую очередь на линии Томмот—Якутск, Нижний Бестях—Магадан, Селихин—Сергеевка, Волгоград—Элиста, Ханты-Мансийск—Салым, Бийск—Горно-Алтайск, Тьгда—Зея и Селихин—Ныш. Стратегия развития предусматривала строительство 4,6 тыс. км грузовых железных дорог, которые должны были обеспечить транспортное сообщение с 18 месторождениями.

Одними из таких стратегически важных для экономики страны (а во втором случае — частной компании и региона) дорог стали ветка Беркакит—Томмот—Якутск и ветка, соединяющая станцию Верхний Улак с Эльгой. Дело в том, что промышленному освоению Якутии до сих пор препятствует отсутствие круглогодично действующей транспортной системы. По природным запасам Республика Саха (Якутия) является одним из богатейших регионов России. В Южной Якутии сосредоточены значительные запасы нефти, природного газа, угля, апатитов, железных, урановых и других руд, однако освоению этих ресурсов до сих пор препятствует отсутствие базовой инфраструктуры в регионе, в первую очередь круглогодично функционирующей транспортной системы. У Якутска, столицы Республики Саха, нет железнодорожного соединения с главными железнодорожными магистралями России. Грузы в большую часть населенных пунктов доставляют летом речным или морским транспортом (Северный морской путь), а зимой — автомобильным и авиатранспортом. Соединение Якутска и других ключевых транспортных узлов Якутии с важнейшей транспортной артерией Западной, Восточной Сибири и Дальнего Востока Байкало-Амурской магистралью позволило бы не только решить эту проблему, но и стимулировать интенсивное экономическое развитие региона.



ПРОМЫШЛЕННОМУ ОСВОЕНИЮ ЯКУТИИ ДО СИХ ПОР ПРЕПЯТСТВУЕТ ОТСУТСТВИЕ КРУГЛОГОДИЧНО ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

НАДЕЖДА РЕСПУБЛИКИ Заказчиком и инвестором строительства ветки Беркакит—Томмот Якутской железной дороги является государство. Генеральным подрядчиком — корпорация «Трансстрой», выигравшая тендер еще в 2005 году. Тогда же возникли проблемы с финансированием, и чтобы не замораживать объект, «Трансстрой» рискнул занять у пула банков 1 млрд руб. и продолжать строительство на эти деньги, поскольку передислокация техники и рабочих за тысячи километров обходится слишком дорого. Последние годы государство вовремя расплачивалось с подрядчиком.

«На 2009 год на строительство дороги Беркакит—Томмот уже выделено из бюджета около 8 млрд рублей, и работы идут полным ходом», — рассказывает начальник управления дорожного и промышленно-гражданского строительства компании «Инжтрансстрой» Александр Малеев. — За этот год мы должны выполнить укладку

180 км железнодорожных путей. Сейчас там работает около 3 тыс. строителей. Для полного окончания строительства осталось совсем не много времени — согласно постановлению правительства РФ, мы должны закончить строительство в 2013 году, но если работы будут вестись такими же темпами, как сейчас, реально завершить их уже в 2012 году».

С начала года на объекте уложено 26,5 км верхнего строения пути. «Это достаточно серьезный темп», — замечает Александр Дудников, директор якутского филиала ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой»». — Если говорить о рабочем графике укладки, то в этом году отставание от графика (относительно общих сроков проведения работ начиная с 2004 года. — **ВГ**) сокращено до 8 км. При достигнутом сегодня темпе укладки это восемь-десять дней работы. В рабочий график укладки заложены определенные резервы, которые позволяют эту ситуацию выправить. Кроме того, что решены многие технологические вопросы. В частности, подрядчиком — ООО «Северо-восток Трансстрой», которое выполняет работы по верхнему строению пути, — разворачивается звеносборочная база по станции Амга. Дополнительно туда завезены материалы ВСП из расчета необходимых материалов для строительства 25 км пути. Предприятие практически включило все мощности по звеносборочной базе станции Томмот, успешно справляется с выгрузкой материалов верхнего строения пути, с шитьем рельсошпальной решетки. Успешно решается вопрос аренды подвижного состава, так как мы отодвигаемся от звеносборочной базы. И есть договоренность с руководителями служб ОАО РЖД о заключении договора аренды дополнительного подвижного состава».

Степень готовности ветки этой железной дороги до станции Амга, по словам Александра Дудникова, достаточно высокая. По окончании зимнего периода скорость на участке до Амги будет составлять 40–50 км/ч. Высота и безопасность движения поездов. В июне по ветке проедут члены правительства РФ — здесь будет устроено выездное совещание по проблемам транспорта, и правительство Якутии готовится продемонстрировать на примере этой стройки свои достижения в сфере дорожного строительства.

ЧАСТНАЯ ЗАДАЧА Гораздо менее определенная ситуация со строительством другой железнодорожной ветки в Якутии. «Строительство дороги на Эльгу сегодня заморожено, — констатирует Александр Малеев, — поскольку заказчик — структурное подразделение «Ме-

чела» ОАО «Якутуголь» — не платит за выполненные работы. Задолженность составляет около 3 млрд руб. 14 мая в Москве встречались генеральный директор корпорации «Трансстрой» Иван Кузнецов, президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Штыров и генеральный директор «Мечела» Игорь Зюзин — обсуждали сложившуюся ситуацию. Договорились о том, что правительство республика дает «Мечелу» гарантию для получения в банках кредита в 5 млрд руб. на погашение долга и продолжение строительства. Зюзин пообещал в мае отдать нам 1,5 млрд, а затем оплачивать работы и погашать долг согласно графику. Кроме того, «Мечел» при поддержке правительства РФ пытается сейчас оформить кредит на 45 млрд руб., где залогом будет выступать в том числе само месторождение. Но на сегодня — 22 мая — никаких денег корпорации «Трансстрой» «Мечелом» не перечислено».

Несмотря на это, работы по сооружению железнодорожного пути к Эльгинскому месторождению продолжают. «Не так интенсивно, как в прошлом году, но тем не менее на стройке дислоцировано более 110 строительных комплексов, выполняется необходимый объем работ. Проект для компании приоритетный, поэтому, несмотря на сложности с финансированием, мы делаем все возможное, чтобы выдержать сроки проекта», — рассказали в пресс-службе «Мечела».

Эта железная дорога протяженностью 315 км (около 420 инженерных сооружений, в том числе 194 моста) действительно необходима компании «Мечел» для разработки Эльгинского угольного месторождения. Но пока она представляет собой следующее: от 0-го до 60-го километра ходят рабочие поезда, за 60-м километром готовится земляное полотно, строятся водоотводные трубы, мосты, а параллельно дорабатывается сам проект.

Грузы довозятся по железной дороге до станции Верхний Зейс. Оттуда их подают на станцию Улак и до 60-го километра. Дальше, почти до самого месторождения, отсыпана дорога — не хватает только 17 км. Осталось пройти самый сложный участок — вдоль реки Алкома. Когда сойдет паводок, можно будет продолжить работы. Само месторождение представляет собой пустырь с вбитыми колышками. Чтобы начать его разработку, необходима железнодорожная ветка.

Оценить же стоимость всех работ по строительству ветки к Эльгинскому месторождению пока невозможно: она рассчитывается по рабочей документации, которая до конца не готова. Для сокращения сроков строительства генподрядчик ведет одновременно рабочее проектирование и самого строительства. ■

«ДАЖЕ ДЕСЯТЬ ПАССАЖИРОВ В ДЕНЬ МОГУТ РАССЧИТЫВАТЬ НА КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ»

О строительстве железнодорожной ветки Томмот—Кердем—Якутск рассказывает АЛЕКСАНДР ДУДНИКОВ, генеральный директор ООО «Корпорация „Трансстрой-Восток“».

BUSINESS GUIDE: Хватает ли стройматериала?

АЛЕКСАНДР ДУДНИКОВ: Решается вопрос с приобретением материалов на выполнение полного объема целевой задачи, и в первую очередь рельс в объеме 180 км. Рельсы на 153 км уже разгружены, остальные — в пути. По этой позиции вопрос решен. По остальным позициям наиболее сложной является поставка шпалы. Мы знаем, что строительство железных дорог практически приостановлено в стране.

Мощности по производству шпал как сырых, так и мощностей пропиточных заводов были снижены, они работали только на капитальный ремонт РЖД. Но уже достигнута договоренность: начиная с июня темп поставки достигнет 60 тыс. шпал в месяц, это порядка 30 км верхнего строения пути.

Сейчас стоит задача — обеспечить запас материалов на месячный объем работы, тогда возможно развить высокую производительность труда на шитье рельсошпальной решетки, и увязать график движения рабочих поездов. Поскольку мы движемся все дальше.

ВГ: Строители предлагали после отсыпки земляного полотна идти на Н-Бестях. Вы же говорите, что пока нет ТЭО (технико-экономического обоснования). Не нужно торопить события?

А. Д.: Все правильно. Сегодня разработка и корректировка ТЭО идет, срок готовности этого документа в проекте протокола обозначен октябрём. Это нормальные сроки. До момента выхода технико-экономического обоснования на стадии проекта с полной уверенностью нельзя сказать, какой объем работ по определенным направлениям предстоит выполнить и какие суммы по проекту будут выделены на эти работы. Сделать ошибку, значит промахнуться в цене. А ошибок в ценообразовании мы сегодня допустить не можем.

ВГ: Как в этом случае быть механизированным колоннам? Снижать объемы или перепрофилироваться до октября?

А. Д.: Уже сегодня согласовывается производство земляных работ по строительству притрассовой автодороги до Н-Бестяха, и,

я думаю, со второго полугодия, когда уже эти вопросы станут яснее, мы получим разрешение федерального заказчика для ведения работ на главном пути, то есть на отсыпке земляного полотна. Поэтому подрядные организации на земляных работах не только не ослабляют свою деятельность, они даже усиливаются. Например, «Бамстроймеханизация» передислоцировала две мехколонны в район строительства, другие подразделения принимают аналогичные меры. Впереди у нас еще 80 км земляных работ до Бестяха. И снижать темпы нельзя, тем более что план этого года нас ко многому обязывает.

ВГ: Сегодня уже идет речь о строительстве инфраструктурных объектов?

А. Д.: Наша железная дорога исполняет роль транзитного перевозчика, а грузооб-

разующие станции у нас могут возникать только возле крупных населенных пунктов и производственных объектов. На участке Томмот—Кердем—Якутск (Н-Бестях) таких грузообразующих объектов нет. Грузообразующей станцией будет станция Н-Бестях. И все инфраструктурные объекты, связанные с обслуживанием железной дороги, выполнением грузовых операций, будут формироваться на станции.

На промежуточных станциях и разъездах будут построены небольшие служебно-технические здания для дежурных по станции и обслуживающего персонала, а также небольшие комнаты ожидания для пассажиров на станциях Улуу и Амга. Даже если там будет не более десяти пассажиров в день, они все равно могут рассчитывать на комфортные условия.

