

НАЗАД В БУДУЩЕЕ

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЭЛЬГА—ВЕРХНИЙ УЛАК НАЧАЛОСЬ 22 ИЮНЯ 2008 ГОДА. СОБЫТИЕ БЫЛО ОТМЕЧЕНО В ЛУЧШИХ СОВЕТСКИХ ТРАДИЦИЯХ: САМОДЕЯТЕЛЬНЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ, ПРИВЕЗЕННЫЕ В ЭТОТ УГОЛОК ТАЙГИ СО ВСЕЙ ЯКУТИИ, ВСЯЧЕСКИ ПРОСЛАВЛЯЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ И ИНВЕСТОРОВ ПРОЕКТА — СТАЛЬНУЮ ГРУППУ «МЕЧЕЛ». НОВАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ВЕТКА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 315 КМ СТРОИТСЯ НА ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ. ПЕТР ЯКЛАШКИН

БИЗНЕС БЕЗ КОНКУРЕНТОВ «Впервые частный бизнес реализует проект такого масштаба», — отмечает владелец «Мечела» Игорь Зюзин. В октябре 2007 года группа приобрела за \$2,32 млрд у Республики Якутия контрольные пакеты акций компаний «Якутуголь» и «Эльгауголь». На сегодня Эльгинское месторождение — наиболее перспективный объект для открытой разработки. Запасы — 2,2 млрд т. Его площадь составляет 246 кв. км. Расположено месторождение на юго-востоке Якутии, в 415 км к востоку от города Нерюнгри.

По мнению старшего аналитика Банка Москвы Дмитрия Скворцова, «Мечел» изрядно выиграл на покупке угольных активов, стоимость которых оценивается не меньше чем в \$5 млрд. Правда, чтобы вывозить уголь с Эльгинского месторождения, компании придется вложить значительную сумму в строительство железной дороги.

Линия, соединяющая Эльгу с Байкало-Амурской магистралью в районе станции Верхний Улак, длиной 315 км была спроектирована еще в советское время. Однако положено было только 60 км, после чего строительство линии остановилось в связи с развалом Советского Союза.

По оценкам самого «Мечела», общий объем инвестиций в строительство линии Эльга—Верхний Улак не превысит \$1,3 млрд. То есть каждый метр «железки» будет стоить больше \$4 тыс. Однако стоит учесть, что основные затраты — это не укладка железнодорожного полотна, а инженерные сооружения. На железной дороге «Мечела» их запроектировано 420, в том числе 194 моста. Окончание работ намечено на 2012 год.

Дмитрий Скворцов уверен, что в «Мечеле» «скромничают»: прокладка трассы выйдет на более ощутимую сумму, не меньше \$2–3 млрд. «По приблизительным расчетам, строительство в Якутии обойдется на 50–60% дороже аналогичного в Московском регионе», — считает начальник оперативного отдела компании «Ремпуть» Георгий Эпов. — На себестоимости строительства скажутся такие факторы, как удаленность объекта от крупных промышленных центров, климат — там же вечная мерзлота».

Несмотря на вечную мерзлоту и удаленность от крупных промышленных центров, подрядчика «Мечел» искал недолго. Уже в конце осени группа провела закрытый тендер. «Нас вызывали, беседовали о ценах, наших возможностях. Кого еще рассматривали в качестве подрядчика, я не знаю», — рассказывает генеральный директор инженерной корпорации «Трансстрой» Иван Кузнецов. — Но мы все сделали, чтобы выиграть этот тендер».

Глава инженерной корпорации «Трансстрой» явно скромничает: конкурентов у компании в России немного. Помимо «Трансстрой» на железнодорожном строительстве специализируется порядка пяти подрядных организаций. Однако, как правило, они занимаются ремонтом существующих дорог или прокладкой небольших участков — в несколько десятков километров.

В самой компании главными конкурентами считают РЖД и «Мостотрест». Правда, пока железнодорожный

ЗА ПОЛГОДА РЕКОНСТРУИРОВАЛИ 60 КМ ЛИНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ОСТАВШИЕСЯ С СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН. КРОМЕ ТОГО, ВОССТАНОВЛЕНО 80 КМ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАССЫ, ПОСТРОЕННОЙ В НАЧАЛЕ 2000-Х ГОДОВ, А СЕЙЧАС ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО 27 АВТОМОБИЛЬНЫХ МОСТОВ



ИТАР-ТАСС

ЭЛЬГИНСКОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ. ИМЕННО СЮДА ТЯНУТ ВЕТКУ ЧАСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

монополист предлагает себя в качестве строителя в основном за пределами России. Весной этого года РЖД выиграла тендер на строительство железных дорог в Ливии, а в ближайшем будущем, по словам вице-президента РЖД Олега Тони, компания планирует принять участие в аукционах на строительство железных дорог в Южной Корее, Венесуэле, Болгарии, Иордании и Бахрейне. В России же деятельность РЖД ограничивается в основном перевозками.

«Мостотрест», как рассказал заместитель генерального директора инженерной корпорации «Трансстрой» Александр Дудников, не занимается укладкой железнодорожного полотна, а специализируется на строительстве мостов и других сложных инженерных сооружений и в ближайшее время «ассортимент услуг» расширять не собирается. Неудивительно, что подряд на железную дорогу «Мечела» достался «Трансстрою».

ПЕРВЫЙ ЭТАП С ноября 2007 по июнь 2008 года инженерная корпорация «Трансстрой» реконструировала 60 км линии, оставшиеся с советских времен. Кроме того, восстановлено 80 км автомобильной трассы,

«ОЧЕНЬ ВАЖНЫЙ ПРОЕКТ КАК ДЛЯ НАШЕЙ КОМПАНИИ, ТАК И ДЛЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА»

О реализации проекта строительства железной дороги Эльга—Верхний Улак рассказывает генеральный директор ОАО «Мечел-Майнинг» Игорь Хафизов.

— Строительство дороги Эльга—Верхний Улак, которое входит в лицензионное соглашение



ИГОРЬ ХАФИЗОВ

сы, построенной в начале 2000-х годов, а сейчас завершается строительство 27 автомобильных мостов.

В строительстве задействовано около 800 единиц дорожно-строительной техники и более 1,5 тыс. человек. В связи с наращиванием темпов работ численность работников в ближайшее время будет увеличиваться. Перепад температуры за сутки здесь может составить 30–40 градусов — то зной, то холод; кроме того, это зона вечной мерзлоты, строить здесь по традиционным технологиям невозможно.

Дирекцией по разработке Эльгинского месторождения ведется также проектирование промышленной зоны и вахтового поселка из каркасных домов на 3 тыс. человек. В планах на этот год — укладка железной дороги на участке с 60-го по 120-й км, на что «Мечелом» выделено 12 млрд руб. «На разработку других участков будет проводиться новый конкурс. Посмотрим, кто победит», — скромничает Иван Кузнецов. Однако тут же замечает, что в активе его компании не только опыт, но и хорошие взаимоотношения с подрядчиками. К строительству трассы Эльга—Верхний Улак привлечены такие компании, как «БАМстроймеханизация», «Взрывпром», «Мостострой-10».

Тем более что позиция генподрядчика по транспортному строительству за последние полгода на рынке серьезно усилилась: осенью 2007 года 50% холдинга «ПСК «Трансстрой»», куда входит инженерная корпорация «Транс-

строй», было приобретено алюминиевым королем России Олегом Дерипаской, а совсем недавно завершена сделка по приобретению им и второй половины компании.

Решение Олега Дерипаски вложить средства в холдинг объяснить несложно. С начала прошлого года правительство заговорило об увеличении финансирования железных дорог. Первым сумму необходимых инвестиций в отрасль назвал глава ОАО РЖД Владимир Якунин на совещании под руководством Владимира Путина. По его оценке, в железные дороги необходимо инвестировать до 2030 года 10 трлн руб. В августе 2007 года Минтранс назвал сумму, которую предполагается вложить в отрасль до 2030 года, — она составила 13 трлн руб. В частности, из федерального бюджета будет выделено 2,7 трлн руб. (около 123 млрд в год). Для сравнения, в прошлом году по всем федеральным целевым программам на модернизацию железнодорожной инфраструктуры правительство выделило всего 1,7 млрд руб. То есть только государственные вложения в отрасль вырастут более чем в 70 раз.

К 2030 году планируется проложить 20 тыс. км новых железнодорожных линий и 7,5 тыс. км электрифицировать. На строительство новых дорог будет направлено порядка 4,2 трлн руб., что составляет около 40% от запланированных вложений. Основное финансирование строительства — 2,4 трлн руб. — ляжет на федеральный бюджет. ■

Становить 60-километровый участок железной дороги, который строился в советское время, а также проложить порядка 30–60 км новых путей. Первый пусковой комплекс пропускной способностью 5 млн т в год, как и планировалось, будет запущен в конце сентября 2010 года, а вторая очередь строительства, которая позволит увеличить пропускную способность до 15 млн т, откроется к 2012 году.



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА