

МЕДВЕЖИЙ УГЛЬ

ПРОМЫШЛЕННОМУ ОСВОЕНИЮ ЯКУТИИ ДО СИХ ПОР ПРЕПЯТСТВУЕТ ОТСУТСТВИЕ КРУГЛОГОДИЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ. СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ ЭТУ ПРОБЛЕМУ. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, НА СТРОИТЕЛЬСТВО КОТОРОЙ НАПРАВЛЕНО 49 МЛРД РУБ., СОЕДИНИТ СТОЛИЦУ ЯКУТИИ С ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РОССИИ К 2013 ГОДУ.

ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

ВЯЛОТЕКУЩИЙ ДОЛГОСТРОЙ По природным запасам Республика Саха (Якутия) является одним из богатейших регионов России. Так, 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 круглогодичной транспортной системы. Сегодня 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 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.

Идея строительства железнодорожной ветки от станции Беркакит до Якутска возникла в середине 1980-х годов, сразу после завершения работ по созданию так называемого малого БАМа — Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (АЯМ), протянувшейся от Тынды до Беркакита к Нерюнгринскому угольному разрезу. Как рассказал ВГ Василий Загородский, вице-президент ОАО «АК „Железные дороги Якутии“», принципиальное решение о продолжении дороги до Якутска было принято в 1984 году. «Технико-экономическое обоснование строительства было сделано таким образом, чтобы железная дорога пролегла через основные якутские месторождения вплоть до Кангаласского угольного разреза (вблизи Якутска)».

В названии ветки общей протяженностью 854 км отражены три ключевых транспортных узла, через которые должна пройти железная дорога. — Беркакит—Томмот—Якутск. Проектная стоимость строительства составила 1,375 млрд руб. (в ценах 1991 года), а на окупаемость проект планировалось вывести через десять лет. Финансирование распределено в равных долях между российским и якутским правительствами.

В кризисные 1990-е годы строительство продвигалось крайне медленно. В 1995 году для реализации проекта было образовано ОАО «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ). Спустя два года новое предприятие осуществило первую рабочую перевозку груза на первом этапе железной дороги Беркакит—Томмот. Однако острый недостаток финансирования не позволял продолжить строительство.

СВЕЖИЕ ВЛИВАНИЯ Только в июне 2002 года глава Министерства путей сообщения Геннадий Фадеев и президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Штыров подписали рамочное соглашение о возобновлении строительства железнодорожной магистрали до Якутска. Проектная стоимость проекта при этом выросла до 14 млрд руб., однако финансовых обязательств МПС на себя не взяло. В Якутии была утверждена трехлетняя программа по достройке линии Беркакит—Томмот для запуска пассажирских перевозок. Программа предусматривала 1,5 млрд руб. капитальных вложений. В резуль-

ЯКУТСКИЙ ЛОКОМОТИВ

«Железная дорога Беркакит—Томмот—Якутск является сегодня локомотивом всех инвестиционных проектов Якутии», — говорит генеральный директор инженеринговой корпорации «Трансстрой» Иван Кузнецов. — С созданием железнодорожной сети каждый рубль, вложенный в экономику Якутии, обеспечит приток государственных активов в размере 27 руб.». По словам вице-президента ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» Василия Загородского, после ввода в эксплуатацию ветки Беркакит—Томмот—Якутск грузооборот «Железных дорог Якутии» вырастет в 40 раз. «Наши перевозки уже сейчас рентабельны. Мы попали в реестр естественных монополий, и уже на нынешних объемах в 3 млн т грузов в год якутская дорога работает с небольшой прибылью. Прод-

ление ветки даст прирост в 5–6 млн т. С момента ввода в эксплуатацию в 2017 году промышленных и инфраструктурных объектов Программы комплексного развития Южной Якутии резко возрастет инвестиционная привлекательность и прибыльность якутской железной дороги», — говорит он. На якутский мегапроект «Комплексное развитие Южной Якутии», перевозчики возлагают особые надежды. Проект, в ча-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК

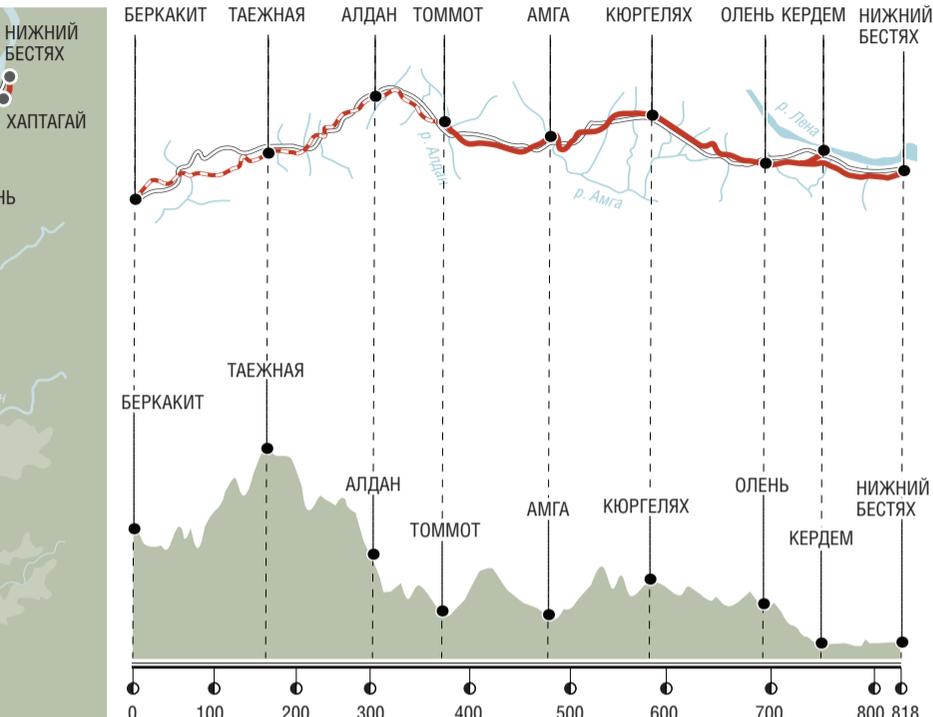
тате этих усилий в 2004 году на участке Нерюнгри—пассажирская—Томмот были запущены пассажирские перевозки, связавшие наконец часть Южной Якутии с Москвой, Новосибирском и Хабаровском.

В 2004 году вышло знаковое для якутской железной дороги постановление правительства о создании и вводе в эксплуатацию пускового комплекса Томмот—Кердем общей протяженностью 340 км до 2010 года. На строительство этого участка выделялось 15 млрд руб. Минтранс, ОАО РЖД и власти Якутии подписали трехсторонний договор, согласно которому вклад участников проекта составил 2 млрд, 4 млрд и 9 млрд руб. соответственно. Кердем должен был стать первым выходом якутской железной дороги к реке Лена, где планировалась перевалка грузов с железнодорожного на речной транспорт.

Однако в 2007 году из-за задержек с финансированием строительство снова было приостановлено. Летом 2008 года сроки сдачи железнодорожной ветки были опять скорректированы на 2013 год, а объем финансирования увеличен на 34 млрд руб. Эту сумму планируется направить на достройку участка до Нижнего Бестяха (на правом берегу Лены, напротив Якутска). Таким образом, цена вопроса о достройке железнодорожной ветки сегодня составляет 49 млрд руб.

СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭНТУЗИАЗМ Помимо долгого недостатка финансирования другой проблемой строительства якутской железной дороги являются климат и сложные геологические условия. По словам Василия Загородского, технология работы транспортных строителей такова, что сначала прорубается просека, потом насыпают-

железнодорожной ветки Беркакит—Томмот—Якутск формально не относится к сфере его ответственности, компания внимательно следит за ходом строительных работ, поскольку дорога пролегает вблизи практически всех месторождений и перерабатывающих комплексов, прописанных в программе. Так, Эльконский горно-металлургический комбинат расположен рядом с Томмотом, а Селигдарский



ПЛАН И ПРОФИЛЬ ТРАССЫ БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК

земляное полотно, возводятся искусственные сооружения, а затем кладется верхнее строение пути — непосредственно железная дорога. На каждом из этих этапов в Якутии транспортные строители вынуждены решать ряд дополнительных задач с учетом работы в условиях вечной мерзлоты на Крайнем Севере.

«Инженерно-геологические условия работы в Якутии крайне тяжелые», — поясняет Иван Кузнецов, генеральный директор инженеринговой корпорации «Трансстрой», ведущей строительство якутской транспортной магистрали. — Это высокая сейсмичность, крутые склоны, вечная мерзлота, большое количество наледей, осыпей и обвалов. Кроме того, район пролегания трассы изрезан водотоками. Дополнительные проблемы создает суровый, резко континентальный климат, для которого характерны большие колебания температур в течение как года, так и суток». Однако в компании подчеркивают, что накопленный опыт в реализации подобных проектов позволяет решить все эти проблемы и завершить все работы на год раньше установленного срока, в 2012 году.

Так, на участках с благоприятными инженерно-геологическими и мерзлотными условиями строительство земляного полотна проектируется по действующим стандартам (типовые поперечные профили) и с учетом природных особенностей района. Однако на строящемся участке Томмот—Кердем насчитывается около 300 участков индивидуального проектирования общей протяженностью 122 км (третья часть всех перегонов). При разработке индивидуальных проектов земляного полотна были проведены расчеты на устойчивость и стабильность основания земляного полотно-

на, сделаны теплотехнические расчеты. Конструкция крепления земляного полотна с подтопляемыми откосами проектировалась с учетом таких данных, как скорость течения воды и высота ветровой волны, а в том случае, если оно пролегал в глубоких впадинах, — с учетом прогнозов появления наледей. В частности, в безналедных логах укладываются более дешевые гофрированные металлические трубы вместо прямоугольных железобетонных труб и малых мостов, что позволяет существенно снизить трудоемкость и стоимость строительства.

Кроме того, проектом предусмотрено возведение мостов с металлическими пролетными строениями и распорными мостовыми конструкциями, конструкция которых значительно снижает горизонтальные нагрузки на устои и позволяет в несколько раз снизить затраты на их сооружение. «Сегодня ведется укладка рельсошпальной решетки на 463-м километре железной дороги, вблизи станции Амга», — уточняет Иван Кузнецов. — Железнодорожный мост через реку с тем же названием уже сдан под укладку и готов пропустить поезда на левый берег».

По окончании строительства Якутск будет самой северной точкой железнодорожного сообщения республики, однако в будущем планируется продолжение строительства до Магадана. «С приходом железной дороги в Якутск и ее координированием с опорной сетью таких автодорог, как «Лена», «Колыма» и «Вилюй», мы достигаем транспортной доступности всего огромного региона и имеем круглогодичный завод до Якутска по железной дороге, а затем автомобильным и речным транспортом в дальние арктические регионы Якутии», — поясняет Василий Загородский. ■

составив 22,3 млрд руб. (чистая прибыль — 8,3 млрд руб.). По мнению Владимира Баранова, аналитика ИК «Финанс», инвестиционная привлекательность железной дороги от Беркакита до Якутска огромна, поскольку она не только обеспечит грузовые и пассажирские перевозки, но и стимулирует развитие промышленного комплекса Якутии. Однако аналитик скептически смотрит на быструю самоокупаемость строительства: «Если не учитывать деньги, вложенные в советское время, то можно предположить, что строительство окупится лет за 10–15, в ином случае — лет через 20. Дело в том, что в этой ситуации получается замкнутый круг: пока не будут разработаны месторождения, не увеличатся грузопоток на железной дороге, а их невозможно будет разрабатывать, пока не построена железная дорога».