

## ПЕРСПЕКТИВЫ

## Трасса «Урал» свяжет Китай и Европу

К 2015 ГОДУ, по расчетам посетившего на днях Челябинск министра транспорта РФ Игоря Левитина, наша область получит улучшенную трассу М-5 и качественную придорожную инфраструктуру.

Все это будет возможно в рамках федеральной целевой программы, которую подписал премьер-министр Владимир Путин. Челябинская область по ней получит 51 миллиард рублей. Большая часть суммы уйдет на капитальный ремонт трассы М-5 «Урал».

Министр приехал в Челябинск по этой трассе на автомобиле и подтвердил, что дальнотрассники не случайно называют М-5 «дорогой смерти». В прошлом году здесь зафиксировано 1600 ДТП, в которых погибли 669 человек, а две с лишним тысячи получили травмы различной тяжести. Водителям «легковушек» после путешествия по злополучной дороге зачастую приходится держать путь в автосервисе. Если от Челябинска до Чебаркуля трассу расширили и отремонтировали, то в горнозаводском районе дорога по-прежнему узкая, а качество покрытия не выдерживает никакой критики. М-5 «Урал» проходит по территории Московской, Рязанской, Пензенской, Ульяновской, Самарской, Оренбургской и Челябинской областей, республик Мордовия, Татарстан и Башкирия. Ее протяженность почти две тысячи километров.

В перспективе автодорога должна стать международным коридором, который свяжет Китай, Казахстан, Россию и Европу. Однако, по данным Минтранса, пока лишь 35 процентов трассы соответствует нормативам, а 14 процентов расположенных на ней мостовых сооружений — в неудовлетворительном состоянии.

На совещании в Челябинске губернатор Петр Сумин заверил министра, что область готова на началах софинансирования с федеральным центром вложить солидные инвестиции в реконструкцию автомагистрали М-5 «Урал». По задумке эта трасса станет образцовой и обеспечит самый современный дорожный сервис. Уже на этапе проектирования и строительства предусмотрено комплексное решение вопросов логистического бизнеса, гостиниц, предприятий питания, торговли, автосервиса и других видов услуг. Правительство области берет на себя, в частности, организацию взаимодействия с муниципальными органами власти и представителями бизнеса по отводам земли под строительство, выдаче разрешений и согласований, проведению конкурсов и аукционов, других предусмотренных законом процедур.

На совещании высказано пожелание заключить в рамках федеральной программы реконструкции магистрали М-5 долгосрочный контракт по обеспечению щебнем и битумом, производимыми местными предприятиями по твердым ценам, учитывающим только издержки производства, с минимальным уровнем рентабельности. Эту и другие инициативы местной власти предложено зафиксировать в специальном соглашении между Росавтодором и правительством области, которое будет действовать на весь период строительства. Игорь Левитин пообещал рассмотреть и другое предложение южноуральцев — по возможности изменить график сдачи последней очереди реконструкции трассы М-5 «Урал» (108 километров) и перенести ее ввод с 2018 на 2015 год. По пожеланию областной власти Минтранс изучит и возможность включения в проект реконструкции участка между пограничным пунктом пропуска Бутристово и Троицком — 13 километров, чтобы перевести эту дорогу с третьей категории во вторую, более современную.



Правительство области обратилось к главе Минтранса с просьбой о финансировании строительства пятого мостового перехода через реку Урал в Магнитогорске. Этот дорогостоящий, но крайне важный объект модернизации транспортной инфраструктуры региона соединит левобережную и жилую правобережную зоны города металлургов, и финансовая помощь из федерального центра как нельзя кстати.

ГАЛИНА ИВАНОВА,  
собкор «ММ» в Челябинске.

## Языком цифр

ОБЩАЯ протяженность сети автодорог Челябинской области — 14,9 тыс. км. В том числе общего пользования — 9,2 тыс. км.

Из них 8,6 тыс. км — в областной собственности, а 612 км — принадлежит РФ. Из этих 612 км федеральных дорог — 309 км относятся к дорогам третьей категории, 173 км — второй категории, 130 км — первой категории.

С 2006 года в Челябинской области идет активный рост объемов дорожного строительства. В 2006 году на эти цели из областного бюджета направлено 4,6 млрд. руб. В 2007 году — 6,4 млрд. руб. В 2008 году — уже более 8 млрд. руб. Последние два года на асфальтирование сельских дорог в местные бюджеты направляется по 1 млрд. руб.

## ДОЛЛАР ПАДАЕТ В БЕЗДНУ

Удар почувствуем, когда ударит

СБЫВАЮТСЯ худшие прогнозы в отношении экономики США — лидера мировой системы капитализма. Кризис ипотечного (жилищного) кредитования перерастает в затяжной экономический кризис США.

Начавшийся с невозврата в срок кредитов, выданных банками под строительство индивидуальных домов и приобретение дорогостоящих квартир, кризис захватил все сферы экономической жизни как метастазы раковой опухоли.

Президент США Буш-младший, президентские полномочия которого истекают через шесть месяцев, уже отдал распоряжения министру

финансов срочно поддержать обваливающиеся банки ипотечного кредитования финансовым вливанием из государственной казны. Однако государственная казна, на которую тяжким бременем легла война в Ираке, тоже не резиновая. Экономические возможности даже такой сверхдержавы, как США, не беспредельны.

Могущество США в последние два десятилетия объяснялось долларовой экспансией, когда «зеленые денежки» США, не обеспеченные ни золотым запасом, ни энергетическими ресурсами, распространяемые только под честное слово «звездно-полосатого» правительства, превратились в господствующую валюту, позволяющую направлять финансовые и товарные по-

токи в интересах долларовой державы. Но шустро встали на ноги экономики Китая и Индии, быстро окрепла европейская валюта, и вдруг очевидным стал финиш долларовой экспансии.

Нас сильно беспокоит, как это отразится на рыночной экономике России, связанной теперь с мировой экономикой. Во время выборов россияне изо всех сил убеждали, что наша экономика на подъеме, что не было выростом золотовалютный запас. Но, как гласит восточная пословица, сколько ни кричи «Халва, халва!», во рту слаще не станет. Положение в реальных отраслях экономики России проблематично. Рост цен на такие продукты питания, как картофель и морковь, смешно мотивировать мировым ростом цен. Если непрерывно

текут энергоресурсы — нефть и газ, то текут они не в наши карманы...

Более всего тревожит тот факт, что выканные богатства России хранятся в долларах и американских ценных бумагах в банках США. Значит, случись в США финансовый обвал по образу российского обвала 1998 года, то плакали все наши национальные сбережения. У правительства США уже имеется конкретный план замены доллара на другую денежную единицу — условно назовем ее американским турником, единую для Канады, США и Мексики. А что делать нам с нашими долларами, если не успеем поменять на турники?

Для большинства россиян, испытавших на себе «преlestи» рыночной, то, бишь, дико капиталистической

экономики, индикатором уровня жизни стала цена на бухку хлеба типа «кирпич». Кирпичная бухка на Дальнем Востоке обходится покупателям в 43 рубля, а на Урале в три раза дешевле. Долго это рыночное неравенство не продлится, и у нас цена на бухку хлеба подрастет до нужной по затратам цене. Поднимутся ли к тому времени очень скромные зарплаты и пенсии?

Экономический кризис в США затронет экономики многих стран, прямо или косвенно связанных с долларными интересами. Как больно кризис ударит по России, россияне почувствуют, когда ударит. Все прогнозы на этот счет могут оказаться приблизительными.

ВЯЧЕСЛАВ ГУТНИКОВ,  
юрист.

## СКАНДАЛ В «АВТОСАЛОНЕ»

Влияет ли Магнитка на цену кабриолета?



ЭКОНОМИЧЕСКИЕ интернет-странички порой «работают» с эффектом замедленного действия.

Появившаяся в конце апреля на сайте avtokosmos.ru заметка — с претензией на аналитику — о неминуемом подорожании автомобилей недавно, как раз в тот момент, когда автомобили, выпускаемые американским концерном Chrysler, подорожали на два процента, после «творческой переработки» «перекочевала» на страницы других изданий — как печатных, так и электронных. «Автомобили будут продолжать расти в цене, и чем дальше, тем больше», — предсказывают анонимные авторы. А далее безапелляционно заявляют: «Такой неоптимистичный прогноз сделали аналитики рынка. Один из извечных русских вопросов — «Почему?», адресуемый, в первую очередь, производителям, получает лаконичный и четкий ответ: растет цена на металл».

То ли «аналитики» вовсе оторваны от жизни, то ли понятия не имеют, какие тенденции фиксируются в экономике России и всего мира в последние месяцы. Когда цены растут буквально на все, а инфляция за полгода, даже по официальным данным, достигает отметки почти в десять процентов, трудно рассчитывать на то, что цена на автомобили останется прежней. И сталелитейные компании тут совершенно ни при чем.

У металлургов — свои проблемы. Значительный рост производства металлургического сырья в последние годы (ММК, например, в прошлом году установил собственный рекорд, увеличив выпуск товарной продукции до 12,2 миллиона тонн) обнажил недостатки сырьевых отраслей. Дефицит железной руды, а особенно коксуемого сырья, становится тормозом на пути дальнейшего развития отечественных сталелитейных компаний. За темпами металлургов сырьевика не поспевают. А может, просто не хотят успевать, предпочитая увеличивать прибыль не за счет роста объемов производства, а за счет взвинчивания цен на свою продукцию. Серьезный дисбаланс на рынке металлургического сырья вносит Китай, сталелитейные компании которого сейчас потребляют треть производимого в мире железорудного сырья. В таких условиях особая роль отводится сырьевой стратегии предприятий.

На недавней пресс-конференции, приуроченной к Дню металлурга, вице-президент управляющей компании ММК по финансам и экономике Владимир Шмаков подчеркнул, что Магнитка последовательно движется к достижению самообеспеченности сырьем. Если в прошлом году ММК лишь на двенадцать процентов обеспечил себя рудой, то в этом — доля собственного железорудного сырья должна вырасти до 27-ми, а в 2009 году до 30 процентов. Произойдет это за счет развития местной железорудной базы в Магнитогорске и Бакале, а также благодаря увеличению переработки шлаков металлургического производства. Но основной акцент в ближайшие годы будет сделан, конечно, на строительстве Приоскольского ГОКа в Белгородской области, который через несколько лет станет самым современным

комплексом по добыче, переработке и поставке железорудного сырья. Осваивать месторождение, равных которому, по словам вице-президента УК ММК по стратегическому развитию Рафката Тахтаудинова, в России больше нет, Магнитке помогут чешские партнеры — 15 июля подписан меморандум о стратегическом сотрудничестве между ОАО «ММК» и компанией ALTA из города Брно. По оценке топ-менеджеров комбината, столь масштабные проекты по промышленной добыче железной руды в нашей стране не реализовывались уже несколько десятков лет.

Пока же комбинат строит свою сырьевую стратегию на долгосрочных контрактах с поставщиками. Самый «звонкий» из них — соглашение с казахстанским Соколовско-Сарбайским горно-обогатительным произ-

водственным объединением. Оно рассчитано еще как минимум на восемь лет и предусматривает ежегодные поставки железорудного сырья из Казахстана в Магнитку объемом около двенадцати миллионов тонн (примерно 80 процентов потребностей ММК). Цены пересматриваются раз в год, причем в них учтены затраты на транспортировку ЖРС по территории Казахстана. ММК, таким образом, оплачивает железной дороге лишь доставку руды от российско-казахстанской границы до Магнитки — семь долларов за тонну, что делает соглашение с ССПГО исключительно выгодным.

С угольщиками взаимоотношения иные. В этой отрасли само понятие «долгосрочный контракт» порой предусматривает соглашение максимум на три месяца. Вице-президент УК ММК по управлению собственностью и коммерцией Сергей

Кривошеков на упомянутой выше пресс-конференции заявил журналистам, что такие договоры у комбината есть. В частности, Магнитка договорилась-таки о поставках угля с торговым домом горно-металлургического холдинга «Мечел», в который входит горнодобывающее и металлургические предприятия, расположенные в России, Румынии и Литве. Подписан контракт на третий квартал, в стадии доработки находятся соглашения на четвертый квартал нынешнего и на первый квартал следующего года.

В то же время гарантии обеспечения магнитогорского металлургического производства углем дают именно долгосрочные пятилетние контракты — с угольными компаниями «Распадский уголь», «Кузметуоль», «Сибумлет», и, прежде всего, с ОАО «Белон», внушительный (но не контрольный, как утверж-

дают некоторые московские информанты) пакет акций которого контролирует сам ММК. В этом году, по словам вице-президента УК ММК по финансам и экономике Владимира Шмакова, эта компания поставит в Магнитку около двух миллионов тонн угля.

Между тем, как предсказывают эксперты РИА «РосБизнесКонсалтинг», рост цен на металлургическое сырье в металлургии будет экономическим невестством.

Вряд ли отечественная черная металлургия повлияет на цену автомобиля Chrysler...  
ВЛАДИСЛАВ РЫБАЧЕНКО.

То не нуждается в чужом, но живет независимо, тот всех богаче.

ИОАНН ЗЛАТОУСТ

## Тайны персидского «ковра»

ИНВЕСТИЦИИ

В НАЧАЛЕ ГОДА страницы деловых изданий и интернет-сайтов облетели сообщения о планируемой экспансии Магнитки в Иран.

Лейтмотив их был таков: ММК может стать владельцем доли в одном из сталелитейных предприятий этой страны. Сообщались даже названия нескольких компаний, например, Esfahan Steel, Khuzestan Steel Company и Mobarakeh Steel Complex.

Целесообразность приобретения активов объяснялась дешевым местным сырьем для производства металлургической — в частности, иранского газа и железной руды.

В прошлом году Магнитка поставила в Иран более одного миллиона тонн металлургического сырья — около двадцати процентов всего объема экспорта комбината. Это обстоятельство вывело Персию на второе место в списке основных экономических партнеров Челябинской области (после Казахстана). По данным регионального министерства экономического развития, в 2007 году Южный Урал экспортировал в Иран продукцию на 969,78 миллиона долларов. ММК несколько месяцев назад подтвердил свой интерес к этой стране — как к рынку сбыта плоского проката.

А вот магнитогорские планы по приобретению металлургических активов скорректировало иранское законодательство. По мнению вице-президента ООО «УК

ММК» по управлению собственностью и коммерцией Сергея Кривошекова, оно не способствует приходу в иранскую металлургию инвесторов. «Принципиальный момент: мы не финансовые спекулянты, мы стратегические инвесторы, — подчеркнул Сергей Кривошеков на пресс-конференции, посвященной Дню металлурга. — Пока иранское законодательство не меняется в пользу инвесторов, мы не рассматриваем наше участие в этом проекте».

Впрочем, на пути Магнитки возникли и геополитические препятствия, главным из которых стало ухудшение отношений Ирана с США. Для ММК нет никакого смысла идти в регион, где «пахнет» военным конфликтом.

## ТОЛЬКО ФАКТЫ

## Сверили амбиции

СТРАТЕГИЯ развития Магнитогорского металлургического комбината предусматривает ориентацию предприятия на быстрорастущий внутренний рынок. Причем именно на нем Магнитка реализует продукцию с высокой добавленной стоимостью.

По словам вице-президента управляющей компании ММК по финансам и экономике Владимира Шмакова, доля внутренних продаж на комбинате с каждым годом растет. Если в 2004 году Магнитка поставила на российский рынок меньше половины произведенной товарной металлургической продукции — около 48 процентов, то в 2007-м эта доля увеличилась до 60 процентов. Во втором квартале нынешнего года поставки на внутренний рынок составили уже 69 процентов в структуре продаж комбината. По итогам всего 2008 года доля российских продаж Магнитки составит как минимум 67 процентов.

ММК, по словам Владимира Шмакова, отныне сверяет свои амбициозные планы именно с внутренним рынком.

## Железная воля

ПРАВИТЕЛЬСТВО утвердило программу развития железных дорог до 2020 года. На нее отпущена гигантская сумма — 13,7 трлн. рублей. Самое приятное: новые пути будут строить так же быстро, как при советской власти.

На строительство новых линий уйдет 40 процентов средств. Это позволит вводить более чем по 1 тыс. км полотна в год. Общая протяженность путей в стране вырастет с 85 до 100 тыс. км. Особым пунктом в планах развития «железки» отмечена Байкало-Амурская магистраль. В развитие стройки века будет вложено 63 млрд. рублей. БАМ обретет второе дыхание: он будет специализироваться на пропуске тяжелых товарных поездов. Это позволит создать уникальный транспортный коридор между Европой и Азией.

## ОСАГО подешевеет

МИНИСТЕРСТВО промышленности и торговли сделало неожиданный подарок покупателям новых автомобилей. Оно предложило вдвое снизить ставки ОСАГО для машин, возраст которых не превышает трех лет.

Зато владельцам рухляди не поздравится. Для грузовиков и автобусов старше 10 лет тарифы ОСАГО повысят в 1,5 раза. Цель — похоронить автохлам. В России зарегистрировано 30 млн. легковых автомобилей. Половина — старше 10 лет. Та же ситуация с 900-тысячным парком автобусов. С грузовиками совсем плохо. Из 5,2 млн. наших тяжеловозов 63 процента перевалили за 10-летний рубеж.