

ДОРОГА ДАЛЬНЯЯ

КОГДА ЗАГРАНИЧНЫЕ ДОРОГИ СРАВНИВАЮТ С РОССИЙСКИМИ, СРАВНЕНИЕ, КАК ПРАВИЛО, БЫВАЕТ НЕ В ПОЛЬЗУ ПОСЛЕДНИХ. ДИСКУССИЯ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ ПРИОБРЕТАЕТ НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ, КОГДА ВЫЯСНЯЕТСЯ, ЧТО В ИНДИИ, ТУНИСЕ, БРАЗИЛИИ, СИРИИ НЕМАЛО ДОРОГ, ПОСТРОЕННЫХ СОВЕТСКИМИ, А ЗАТЕМ И РОССИЙСКИМИ СТРОИТЕЛЯМИ. У РОССИЙСКИХ АВТОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ МЕНЬШЕ, ЧЕМ БЫЛО У СОВЕТСКИХ ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ. НО СТРАНЫ, В КОТОРЫХ БЕЗ РОССИЙСКИХ ДОРОГ ЖИЗНЬ БЫ ОСТАНОВИЛАСЬ, ПО-ПРЕЖНЕМУ СУЩЕСТВУЮТ. ОЛЬГА ЦЫБУЛЬСКАЯ

Самыми интересными рынками для строителей автомобильных дорог остаются развивающиеся страны. Так, в Бразилии российские компании контролируют почти 8% рынка дорожного строительства.

В Индии присутствие российских строителей дорог увеличивается год от года. В реконструкции и строительстве новых индийских дорог принимают участие два крупных российских дорожных холдинга — «Трансстрой» и «Центродорстрой». Строительные контракты были непосредственно связаны с программой торгово-экономического сотрудничества между Россией и Индией, подписанной в 2006 году. Для быстроразвивающейся индийской экономики было важно связать штаты и города качественными автомобильными дорогами. Для России — получить выгодные контракты на строительство. К конкурсам допускались только компании, сертифицированные по международным стандартам. Индия располагает одной из самых протяженных дорожных сетей в мире — 3,3 млн км, автомобиль — основной вид транспорта в этой стране со слабо развитой системой железнодорожных магистралей. При этом значительная часть дорог, например, в горных районах, малопроходима, а те, что находятся в равнинной части страны, становятся непригодными для передвижения в сезон дождей.

К 2006 году в Индии было принято три программы развития автомобильных дорог. В рамках национальной программы развития федеральных автострад велось строительство 15 тыс. км четырех- и шестиполосных автобанов, по которым перемещается 40% транспортного потока страны. Была также принята программа развития сельских дорог, согласно которой дороги начали прокладывать во все населенные пункты, в которых проживало более 500 человек.

«Центродорстрой» победил в двух конкурсах на строительство автомобильных дорог класса А. Это участок национальной магистрали NH-2 в штате Уттар-Прадеш между городами Канпур и Аллахабад и участок между городами Аллахабад и Варанаси — всего около 150 км. Дорога проходит по густонаселенному району, и это создавало строителям дополнительные трудности. Кроме того, дочерняя компания ОАО «Центродорстрой» Centrodorstroy (India) Pvt. Ltd, созданная в 2006 году, реконструировала три дороги в штате Пенджаб между городами Дхарамкот и Зира, Ферозпур и Зира, Филлор и Рахон общей протяженностью более 92 км. Еще на двух автомагистралях — в штате Харьяна (96,78 км) и штате Мадья-Прадеш (52 км) — компания произвела капитальный ремонт.

За время работы компания познакомилась со спецификой индийского рынка. Например, пока шла стройка, цена на щебень выросла более чем в два раза. Кроме того, в Индии и бюрократическая система схожа с российской: оформле-

ТОВАРИЩИ ШЛИ ВЕРНОЙ ДОРОГОЙ

В советские времена наши дорожные строители были востребованы в странах Азии, Африки, Латинской Америки и, разумеется, странах социалистического блока. Минтрансстрой выполнял до 100 международных контрактов ежегодно. Дороги строили в Сирии, Иране, Китае, Польше, на Кубе. В Афганистане, например, была сооружена сеть автомобильных дорог протяженностью 1,5 тыс. км. В Китае — крупные мостовые переходы через реку Янцзы, во Вьетнаме — через реку Красную. Институт по проектированию и изыска-

ниям автомобильных дорог «Союздорпроект», созданный в 1938 году, стал автором проектов автомагистралей в 44 странах Азии, Африки и Латинской Америки. Общая протяженность зарубежных дорог, спроектированных этим институтом, составляет 8310 км, мостов — 37 тыс. км. Металлическую арматуру для строительства мостов и автомобильных дорог изготавливает Энгельский завод металлоконструкций. Его продукция была использована при строительстве мостов и дорог во Вьетнаме, Нигерии, на Кубе, в Китае, Монголии и на территории бывшей Югославии.

ние всех документов на строительство вовсе не означает того, что никаких новых согласований и документов не потребуются. О том, что на пути строителей находится реликтовое дерево или старинное кладбище, они узнают, лишь дотянув дорогу до «запретного» места. Стройка останавливается, и десятки человек, работающих на объекте, ждут решения. Правда, все финансовые издержки согласований ложатся на заказчика.

Корпорация «Трансстрой», которая также имеет представительство в Сирии, Омане и Турции, выполнила существенный объем дорожных работ в Индии. Дочерняя компания «Трансстрой» целиком построила кольцевую автодорогу вокруг города Хайдарабад в штате Андхра-Прадеш и участвовала в строительстве четырех протяженных участков автомагистралей в штатах Карнатака и Тамилнад.

Индийский климат, как и российский, осложняет строительство дорог. Например, в сезон дождей на дорожное полотно обрушиваются потоки воды, что вынуждает делать до-

рогостоящие дренажные системы. В конце 2010 года представительство в Индии открыло также ОАО «ГипродорНИИ», которое специализируется на проектировании мостов, тоннелей и эстакад. Компания проектирует тоннели в северных штатах Индии вдоль границ с Пакистаном, а непосредственно строительством занимаются индийские компании.

Автобаны, тоннели и мосты по проектам «ГипродорНИИ» и его дочерних компаний построены в северных провинциях Камбоджи, Лаосе и северо-восточных областях Монголии.

PR-менеджер АО «ДСК „Автобан“» Андрей Школьников рассказывает, что зарубежные строители, в которых участвуют российские компании, могло бы быть и больше, но особенности менталитета зарубежных заказчиков, сложности с оформлением разрешительных документов, транспортировка техники на дальние расстояния иной раз лишают привлекательности подобные контракты.

Самый заметный зарубежный проект «Автобана» за границей — строительство и реконструкция участка Са-

хельской дороги и строительство новой автомагистрали МС-33 в Тунисе. Стройка началась в 2005 году и длилась три года. В работах было занято 200 человек, 50 из которых приехали из России. Помимо инженерно-технического персонала в Тунис были командированы и рабочие. Пришлось везти даже технику, из-за чего возникли сложности на таможне. Собственных ресурсов тунисцам не хватало. По воспоминаниям сотрудников «Автобана», которые участвовали в этой стройке, никаких технических трудностей в работе на Сахельской дороге не было: в Тунисе плотные каменистые грунты, стабильная сухая и теплая погода, а «Автобан» начинал свою деятельность со строительства дорог через болота Западной Сибири.

За три года работы у команды «Автобана» сложились отличные отношения с местным населением. У окрестных жителей появились даже свои герои среди строителей. Экскаваторщика Василия Дикого, который на радость публике огромным ковшем экскаватора закрывал спичечный коробок, вспоминают до сих пор. В начале 2000-х компания вела переговоры о работах в Ливии, несколько месяцев назад — в Сирии.

В 2003–2007 годах «Автобан» работал в ближнем зарубежье: проложил участок шоссе Киев—Одесса протяженностью 8,3 км от Краснознаменки до Любошанки. Работать на Украине оказалось сложнее, чем в Тунисе. Ожидалось, что «Автобан» построит более протяженный участок, однако контракт продлен не был.

На недавней встрече президентов России и Казахстана обсуждалось строительство автомагистрали, которая соединит Казахстан через Горный Алтай и Монголию с Китаем.

В апреле 2010 года в монгольском городе Баян-Ульгий прошла международная встреча, на которой было решено построить транзитно-грузовую автодорогу, которая свяжет Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая и Алтай через территорию Монголии. Строительство 212-километровой трассы необходимо для развития торгово-экономических отношений и туризма. Правда, с тех пор никаких новостей об этом проекте не появлялось.

Впрочем, далеко не везде Россия выдерживает конкуренцию с новыми сильными игроками. Одним из них стал Китай. Компании из Китая строят дороги в основном в африканских странах. В странах ближнего зарубежья российским строителям тоже часто предпочитают строителей из других стран. Например, на Украине много строят турки, в Армении и Таджикистане — иранцы, в Узбекистане — строители из Китая и Южной Кореи. ■

МОСТ OSTAVIO FRIAS DE OLIVEIRA В БРАЗИЛЬСКОМ САН-ПАУЛУ ЯВЛЯЕТСЯ ЧАСТЬЮ ОДНОЙ ИЗ СЛОЖНЕЙШИХ ДОРОЖНЫХ РАЗВЯЗОК В МИРЕ. БРАЗИЛИЯ НЕ ЖАЛЕЕТ ДЕНЕГ НА СОЗДАНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ, А ПОЧТИ 8% МЕСТНОГО РЫНКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КОНТРОЛИРУЮТ РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ

В ИНДИИ БЮРОКРАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА СХОЖА С РОССИЙСКОЙ: ОФОРМЛЕНИЕ ВСЕХ ДОКУМЕНТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО НЕ ПОТРЕБУЕТСЯ НОВЫХ СОГЛАСОВАНИЙ И ДОКУМЕНТОВ

