



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

НЕ ПРОВОРНИТЬ СЧАСТЬЕ

В последнее время популярной темой для обсуждения стало дорожное строительство во время экономических кризисов. Строго говоря, мнения разделились: одни яростно приводят в пример Соединенные Штаты, победившие Великую депрессию, строя хайвеи. Другие считают, что экономический обмен происходит в оптоволоконных сетях и настоящие транспортные сети — анахронизм прошлого века. Давайте возьмем простой пример.

В конце мая я летала в Воронеж на открытие первого регионального проекта Stocus Group — магазина «Твой дом». Накануне после длительных размышлений я пришла к выводу, что единственное, что знаю об этом городе, — это строчка из Мандельштама — там, где «про Воронеж и счастье проворонишь». Город находится примерно в 400 км от Москвы, но ехать туда на машине после поездки в куда более близкую Кострому (там я оставила одно колесо и до сих пор не понимаю, каким чудом не все четыре) я бы не рискнула. Лететь... Чуть больше часа, но из-за малого количества пассажиров местный аэропорт принимает всего пару рейсов в неделю. В итоге развивается город Воронеж не в пример хуже, чем при Петре I, который строил здесь русский флот и за пару лет превратил деревушку в уездный центр.

Для строительства торгового центра «Твой дом» строителей, технику и даже часть материалов пришлось возить из Москвы. Сложности логистической схемы доставки в магазин товаров можно посвятить отдельную заметку. Однако в городе регулярно случаются пробки. Воронежцы говорят — ничуть не хуже московских, причем говорят они это с нескрываемой гордостью, поскольку пробки уже стали народным индексом уровня деловой активности в городе или регионе. Так вот дороги даже относительно «неделового» Воронежа с транспортным потоком уже не справляются. Новый проект Stocus Group также «потянет» за собой строительство дорог, мостов и даже аэропорта. Это госзаказ на строительство Дальневосточного университета на острове Русском. Идея — развитие региона путем создания нового центра притяжения. Утопичная и одновременно вполне реальная. То есть не важно, что первично — дорога или цель пути — оба ведут к развитию экономики. Главное, чтобы движение не прекращалось.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

РАССТАВИТЬ ПРИОРИТЕТЫ

В ЭТОМ ГОДУ СУЩЕСТВЕННО СОКРАТИЛОСЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА. ЧИНОВНИКИ И СТРОИТЕЛИ ПЫТАЮТСЯ СОХРАНИТЬ УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ТЕМПЫ НАРАЩИВАНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ОДНАКО БЮДЖЕТЫ УМЕНЬШИЛИСЬ НА ДЕСЯТКИ ПРОЦЕНТОВ. УЧАСТНИКИ РЫНКА РАССКАЗАЛИ О ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТАХ, КОТОРЫЕ БУДУТ РЕАЛИЗОВАНЫ В 2009 ГОДУ, НЕСМОТЯ НА КРИЗИС. ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

СЕВЕРНЫЕ НАДБАВКИ Одна из главных задач госпрограммы «Транспортная стратегия до 2030 года» — обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения. То есть россияне должны получить возможность перемещаться по территории страны комфортно и недорого. Ценовая доступность — вопрос особенно актуальный для регионов Сибири и Дальнего Востока. Развитие транспортной инфраструктуры в этом регионе стало одной из приоритетных задач, поставленных перед строителями в 2009 году.

«Дальний Восток — это почти 40% территории России. Нельзя, чтобы население такой территории чувствовало себя оторванным от нашей большой страны», — рассказывает заместитель председателя комитета Госдумы по проблемам Севера и Дальнего Востока Ростислав Гольдштейн. — Увы, в течение последних лет отсутствие полноценного финансирования воздушного транспорта привело к тяжелому состоянию региональных авиакомпаний и к выводу из транспортного оборота большинства местных аэропортов. Типичным примером является ситуация с местными авиаперевозками в Магаданской области, где число действующих аэропортов сократилось с 50 до 10».

В целом по региону пассажирооборот самолетов вместимостью 15–19 мест сегодня в 40 раз меньше, чем в 1990 году. Для обеспечения необходимой авиатранспортной доступности в районах Крайнего Севера маршрутная сеть в регионе должна быть увеличена в два раза. Поэтому одним из базовых механизмов системы господдержки социально значимых местных и внутрирегиональных воздушных перевозок должна стать организация аэропортовой деятельности, то есть создание казенных предприятий в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.



ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТ ВНУКОВО БУДЕТ ПРИНИМАТЬ В ДВА РАЗА БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ, ЧЕМ СЕЙЧАС

Жизнь в северных районах Сибири и Дальнего Востока в значительной мере зависит от внутренних водных путей и Северного морского пути. Ежегодно для обеспечения жизнедеятельности этих районов внутренним водным транспортом перевозится порядка 5 млн человек и более 39 млн тонн различных грузов. Но для увеличения завоза грузов на малых быстро мелеющих реках компаниям необходимо создать современный парк речных судов с низкой посадкой, которые смогут работать на глубинах до 2,5 м. Наличие таких средств значительно расширит границы использования малых рек, приблизит транспортные пути к грузополучателям, снизит стоимость поставляемой продукции. В «Транспортной стратегии» такие планы есть, рассказывает Ростислав Гольдштейн. Но пока недостаточно денег. Поэтому приоритетной задачей на ближайший год для региона становится продолжение строительства железнодорожной ветки Берка-

кит—Томмот. На этот год на строительство этой дороги уже выделено около 8 млрд бюджетных средств, и работы идут полным ходом.

«За этот год мы должны выполнить укладку 180 км железнодорожных путей», — рассказывает Александр Малеев, начальник управления железнодорожного и промышленно-гражданского строительства ЗАО «Инжтрансстрой». — Для полного окончания строительства осталось совсем немного времени — согласно постановлению правительства РФ, мы должны закончить в 2013 году, но если работы будут вестись такими же темпами, как сейчас, реально завершить их уже в 2012 году».

В целом же финансирование строительства железных дорог в этом году также существенно сокращено (см. материал на стр. 26).

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ Что касается гражданской авиации, наиболее значимые объекты, которые примут в этом году первых пассажиров, — значительно расширенный аэропорт Толмачево (Новосибирск) и реконструированный терминал аэропорта Внуково (Москва).

Аэродром аэропорта Новосибирска входит в перечень аэродромов национальной опорной аэродромной сети, он допущен к приему международных рейсов. Поэтому пять лет назад был разработан проект «Расширение аэропорта Толмачево». На финансирование завершающей стадии этого проекта в 2009 году выделены бюджетные ассигнования в объеме 552,55 млн рублей. Пуск реконструированного аэродрома Толмачево ориентировочно намечен на четвертый квартал 2009 года.

Несколько раньше — уже в июне 2009 года — примет своего первого высокопоставленного гостя — Барака Обаму — президентский терминал аэропорта Внуково в Москве.

НОВАЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА ПОЗВОЛИТ АЭРОПОРТУ ПУЛКОВО ПРИНИМАТЬ ВОЗДУШНЫЕ СУДА ВСЕХ ТИПОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ РОССИЙСКИМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ АВИАКОМПАНИЯМИ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА