

ВЫХОД ЕСТЬ

ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАПРЯМУЮ ВЛИЯЮТ НА СКОРОСТЬ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ. ЧТО СТАНОВИТСЯ ОСОБЕННО ОЧЕВИДНЫМ, ЕСЛИ ВЗГЛЯНУТЬ НА ИСТОРИЮ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ НА ПРИМЕРЕ НАШЕЙ СТРАНЫ.

КИРИЛЛ НИКИТИН, ОЛЬГА СОЛОМАТИНА

В ПУТИ Для начала уточним, что транспортное строительство — это сооружение и реконструкция объектов железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного, трубопроводного транспорта, включает в себя строительство земляного полотна железных и автомобильных дорог, верхнего строения пути, устройств электрификации, автоматики и телемеханики железных дорог, дорожных и аэродромных покрытий, мостов, тоннелей и метрополитенов, причалов в морских и речных портах, каналов, магистральных нефте- и газопроводов, вокзалов, депо, служебно-технических и других транспортных зданий.

Если верить Советской энциклопедии, в дореволюционной России транспортное строительство ограничивалось главным образом прокладкой железных и гужевых дорог, сооружением причалов на внутренних водных путях. Тем не менее масштабное железнодорожное строительство Великой Сибирской магистрали было осуществлено в царской России. Сквозное движение между Москвой и Владивостоком было открыто в 1905 году.

Более того, до появления автотранспорта Россия, по утверждению доктора географических наук Бориса Родомана, страдала от бездорожья куда меньше, чем после — и не потому, что дороги были лучше, а потому, что потребность в них была принципиально иной. В аграрной стране и торговая, и миграционная активность населения естественным образом приходилась на зимний период, когда наличие снежного покрова давало возможность передвигаться на санях вне зависимости от наземных дорог (игравших в то время преимущественно административную роль). А обеспечивавшие основной грузопоток летом водные магистрали, покрывшись льдом, дополняли белое транспортное полотно паутиной конно-санных автобанов.

И в наши дни зимой, когда движение по автомагистралям осложняется (а где-то и прекращается), в труднодоступных районах Сибири и Крайнего Севера автотранспортный сезон, наоборот, только начинается, чтобы вновь прерваться весной. Материально-техническое снабжение расположенных в этих регионах нефте- и газопромыслов, а также обеспечение всем необходимым множества населенных пунктов (включая такие крупные, как Нарьян-Мар, Салехард, Ванкор) осуществляется наземным транспортом по зимникам — транспортным маршрутам, проходящим через болота, ручьи и реки. Когда болота и реки замерзают, дорожная техника (грейдеры, бульдозеры) приводит зимник в состояние, сравнительно пригодное для движения грузового автотранспорта. Помимо укрепления дорожного полотна осуществляется даже искусственное намораживание льда на водных переправах. Существенная часть зимников строится предприятиями за свой счет — такой зимник учитывается на балансе как объект основных средств. Существуют, естественно, и зимники, построенные на бюджетные деньги, и даже «стихийные», проложенные водителями грузовиков. С наступлением весны проезд по зимнику становится невозможным — до следующей зимы.

ПЯТИЛЕТКАМИ В СССР первая программа транспортного строительства была определена постановлением СНК весной 1919-го. Всего за два года в условиях гражданской войны и военной интервенции было построено

НЕСМОТЯ НА ГРОМАДНЫЙ ОБЪЕМ НЕОБХОДИМЫХ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, ЗА ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ПОСТРОИЛИ 9 ТЫС. КМ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ДЛЯ СРАВНЕНИЯ: В 2007 ГОДУ В РОССИИ БЫЛО ПОСТРОЕНО 40,7 КМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



РИА НОВОСТИ

НЕПРЕРЫВНЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ ПУТЬ МЕЖДУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ И ВЛАДИВОСТОКОМ ЗАРАБОТАЛ В 1904 ГОДУ (НА ФОТО ОДНА ИЗ СТАНЦИЙ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В ИРКУТСКЕ). С ТЕХ ПОР ОТ БЕРЕГОВ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА (ИЗ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ) ДО БЕРЕГОВ ТИХОГО ОКЕАНА (ДО ВЛАДИВОСТОКА) МОЖНО БЫЛО ДОЕХАТЬ ПОЕЗДОМ

1 тыс. км железных дорог. В 1920-м был принят разработанный по инициативе Ленина план электрификации наиболее грузонапряженных железнодорожных магистралей, горных и пригородных участков железных дорог, строительства новых линий. К 1925-м в молодой республике наряду с восстановлением разрушенных железных дорог построили еще 2,7 тыс. км новых. Двумя годами раньше была открыта первая в стране гражданская линия воздушного флота по маршруту Москва—Нижний Новгород.

За годы довоенных пятилеток (1929–1940) построили еще 13,4 тыс. км железных дорог, в том числе крупнейшие магистрали Турксиб и Москва—Донбасс, дороги, связывающие Урал, Кузбасс, Казахстан и Дальний Восток с центральными и западными районами страны. Что касается автотрасс, в это же время были построены Амуро-Якутская магистраль, Чуйский, Усинский, Ангаро-Ленский и другие тракты, трасса Москва—Минск; сотни аэродромов, Внуковский аэропорт в Москве; десятки морских и речных портов, каналы Волго-Донской и имени Москвы. Вступили в действие две линии Московского метрополитена.

Благодаря тому что транспортное строительство в стране велось высокими темпами, к 1941 году СССР располагал достаточно развитой транспортной системой. Это поз-

волило в первые же дни Великой Отечественной войны наряду с фронтовыми перевозками перебазировать промышленность в восточные районы и начать эвакуацию граждан. Несмотря на громадный объем необходимых восстановительных работ, за четыре года войны было построено 9 тыс. км новых железных дорог, 12 тыс. км автомобильных дорог, продолжалось строительство Московского метрополитена.

После войны темпы транспортного строительства заметно выросли. За 1945–1975 годы построены: Южно-Сибирская железнодорожная магистраль, железные дороги на целинных и залежных землях, линии Тайшет—Лена, Барнаул—Омск, Тюмень—Тобольск. Были электрифицированы крупнейшие магистрали: Москва—Байкал, Ленинград—Москва—Ленинкан, Москва—Киев—Чоп, Караганда—Целиноград—Магнитогорск; большинство грузонапряженных линий оборудовано автоблокировкой и диспетчерской централизацией. В 1974 году началось строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ) протяженностью 3145 км от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре. Эта масштабная стройка позволила создать огромный новый промышленный район страны, построить новые города и поселки, начать освоение природных ресурсов.



РИА НОВОСТИ

В 1950-м введены в эксплуатацию автомагистрали: Москва—Симферополь, затем Киев—Харьков—Орджоникидзе, Минск—Брест, Москва—Ленинград—Мурманск, Москва—Горький, Фрунзе—Ош, Москва—Куйбышев—Челябинск. 70-е годы прошли под знаком строительства автомагистрали Москва—Волгоград, сети дорог в Тюменской области.

Стремительно развивался воздушный транспорт. Переход на тяжелые пассажирские самолеты потребовал технической реконструкции действовавших и строительства новых аэропортов. В 1959–1965 годах построено и реконструировано более 60 аэропортов, в том числе Домодедовский в Москве, Бориспольский в Киеве, Толмачевский в Новосибирске.

На морском транспорте к 1950 году в основном завершено восстановление портов и судоремонтных заводов с одновременной их реконструкцией. В последующие годы построены новые порты в Находке, Ванино, Петропавловске-Камчатском, Сочи, Ильичевске. Реконструированы и расширены порты во Владивостоке, Ленинграде, Новороссийске, Одессе, Жданове, Баку, Астрахани, Красноводске. Введены в эксплуатацию уникальные железнодорожные паромные переправы Баку—Красноводск (1962) и Ванино—Холмск (1973). В конце 70-х завершилось строительство крупного порта страны — Восточного в бухте Врангеля, порта на Григорьевском лимане около Одессы.

На речном транспорте вступил в эксплуатацию Волго-Балтийский водный путь, построены новые и реконструированы действующие порты в Ленинграде, Ярославле, Горьком, Казани, Ульяновске, Куйбышеве, Волгограде, Перми, Омске, Иркутске, Якутске. Крупнейшие порты в Тобольске, Сургуте, Осетрове были построены в 1976–1980 годах.

Строились новые линии метрополитенов в Москве, Ленинграде, Киеве, Тбилиси, Баку, Харькове. В 1976-м появилась первая линия метро в Ташкенте. Для городов с населением более 1 млн человек началось проектирование строительства метрополитенов.

НАШИ ДНИ Распад Советского Союза повлиял на дорожное строительство в нашей стране далеко не лучшим образом. За последние десятилетия дорог почти не строили, а те, что были, стремительно устаревали. В результате недостаточная протяженность трасс привела к замедлению экономического роста.

Что касается запланированной реконструкции дорожной сети, то в сегменте автодорог локомотивом ее реализации должны стать частные компании, которые получают трассы на основе концессии, а взамен вносят в их строительство серьезные ресурсы. В железнодорожном строительстве таких планов пока нет, зато уже существуют частные железные дороги.

После распада СССР серьезных государственных вложений в дорожную инфраструктуру РФ не было. В частности, по данным Росавтодора, в 1995–2004 годах при росте уровня автомобилизации на 79% российские дороги «удлинились» лишь на 15%, что привело к замедлению экономического роста. Как утверждается в концепции реформирования дорожного хозяйства, разработанной в этом ведомстве, ежегодная сумма потерь, связанных с недоста-

СТРОИТЬ МЕТРО ОТКРЫТЫМ МЕТОДОМ ВСЕГДА ДЕШЕВЛЕ, НЕЖЕЛИ ПОДЗЕМНЫМ. НА ФОТО — СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИИ МЕТРО «ПЛОЩАДЬ СВЕРДЛОВА» (СЕГОДНЯ «ТЕАТРАЛЬНАЯ»)



STORY