точным развитием дорожной сети и ее плохим техническим состоянием, оценивается в 550–600 млрд рублей.

В частности, еще в 2005 году более 2 тыс. км федеральных автомобильных дорог достигли предела пропускной способности, а около 8 тыс. км автодорог работали в режиме перегрузки. Более того, необходимым критериям прочности не соответствовало 56% федеральных автомобильных дорог. При этом протяженность федеральных дорог с четырьмя и более полосами движения составляла лишь 8%. И это еще не весь перечень недостатков. Российские автомобильные дороги в большинстве случаев рассчитаны на пропуск осевых нагрузок 6–10 тонн, что существенно ниже международных стандартов. При этом около 20% мостов и путепроводов на федеральных дорогах построено более 40 лет назад и не соответствует современным требованиям к грузоподъемности.

Темпы дорожного строительства в России сегодня ниже, чем в других странах. По данным исследования общественной организации «Деловая Россия», обеспеченность автодорогами на 10 тыс. человек в России составляет 400 м. Для сравнения: в США этот показатель составляет 2,2 км, в Канаде — 4,4 км. Согласно данным Минтранса, протяженность российских дорог составляет сегодня 599 тыс. км. К примеру, во Франции, территория которой значительно уступает территории России, общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием — 950 тыс. км. В США — 688,8 тыс. км.

России нужно 1,5 млн км дорог. Имеется же всего треть от этого, и весьма сомнительного качества. При этом даже те 2,5% ВВП, которые выделяются на дорожное строительство, чиновники и дорожники освоить не могут — только в 2007 году объем выполненных работ по строительству и реконструкции дорог был на 20% меньше запланированного правительством. Россия отстает даже от своих ближайших соседей по СНГ. К 2010 году, согласно правительственной программе, в стране ожидается строительство и реконструкция 3 тыс. км дорог. Однако если за последние пять лет фактическое отставание от плана составило в среднем 26%, то, скорее всего, будет построено не более 2241 км — это на 29% меньше, чем за тот же период планируется построить в Казахстане, где обычно выполняют свои планы. И это еще оптимистичный сценарий — на практике из-за кризиса и сокращения финансирования строительства автодорог построено будет еще меньше.

При этом строительство дорог в России обходится дешевле, чем в других странах. Согласно проектной документации, строительство автомагистрали «Дон» обойдется в среднем в $4,4 млн за 1 км. В других странах этот показатель значительно выше. В Германии на строительство балтийского автобана №20 государству пришлось потратить €1,9 млрд, в том числе €190 млн — на природоохранные работы. Средняя стоимость работ составила $6,9 млн за 1 км. Стоимость строительства дорог в США различна. Например, строительство дороги M6 South Beltline длиной 64 км в штате Мичиган обошлось американским властям в $2,48 млн за 1 км. А за 1 км трассы Route 87 в Калифорнии в районе Сан-Хосе, длина которой составила 30 км, пришлось заплатить $7,52 млн. По данным Росавтодора, строительство 1 км дороги в России в среднем на 30% дешевле, чем в Европе и США. Однако строятся эти дороги намного медленнее.

Тем не менее проблема развития дорожной сети постепенно решается. С 2006 года государственные инвестиции в дорожное строительство начали расти. Так, в 2006-м было построено 2 тыс. км дорог, а в 2007-м — уже 2,5 тыс. км. Растут и объемы финансирования. В 2007 году на строительство и ремонт дорог было выделено почти 200 млрд рублей, а согласно новой программе (подпрограмма «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России»), в 2008 году на эти цели выделили 212,3 млрд рублей. В 2009-м должны были перечислить значительно больше, но кризис внес свои коррективы. В итоге в федеральном бюджете на 2009 год объем финансирования дорожного хозяйства составил без учета средств инвестфонда Российской Федерации 312,4 млрд рублей. Это на 28,1% меньше объема, первоначально предусмотренного в бюджете. При этом объем финансирования подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» уменьшен на 30%. Субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автодорог в рамках подпрограммы, а также на строительство, реконструкцию и модернизацию автодорог, предусмотренных в федеральном бюджете, сократились на 15%.

Правда, несколько снизились цены строительных материалов и стоимость работ. Это дает чиновникам шанс надеяться на то, что объемы строительства (в километрах) будут соответствовать федеральным программам, несмотря на сокращение финансирования.

ИТАР-ТАСС

НОВЫЕ ПРИЧАЛЫ ВАНИНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА — ОДИН ИЗ ДЕСЯТКА ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ МОРСКИХ ПОРТОВ, РЕАЛИЗОВАННЫХ В СССР В 60-Е ГОДЫ XX ВЕКА

НОВЫЕ ВЕТКИ Прокладка железнодорожного полотна тоже остается аутсайдером транспортного развития. В 2007 году в России было построено всего 40,7 км железных дорог. В 1990-х строительство железных дорог в России практически не велось. В основном реконструировались имеющиеся ветки. Первые проекты относятся к началу 2000-х, осуществлялись они, как правило, с участием крупного бизнеса.

Ожидалось, что в нынешнем году начнется новое ударное строительство железных дорог, на него предполагалось выделить 4,2 трлн рублей. Однако «Российские железные дороги» (РЖД) одними из первых в стране отреагировали на мировой экономический кризис резким снижением грузопотока. Убыток ОАО РЖД в этом году может достичь 100 млрд рублей, его инвестпрограмма сокращена почти вдвое. До кризиса Минтранс обещал инвестировать в отрасль 13 трлн рублей. Из них 4,2 трлн должны были пойти непосредственно на прокладку 20 тыс. км новых линий и электрификацию 7,5 тыс. км имеющихся. Была разработана Стратегия развития железнодорожного транспорта. На ее реализацию только из федерального бюджета до 2030 года будет выделено 2,4 трлн рублей, или около 109 млрд рублей ежегодно. При этом в 2007 году правительство вложило в модернизацию всей железнодорожной инфраструктуры лишь 1,7 млрд рублей.

По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, РЖД получили в этом году пока только 2,3 млрд рублей компенсации за льготные перевозки студентов и школьников (мера, запланированная задолго до кризиса). Еще 6 млрд рублей — компенсация за строительство обходной железнодорожной ветки в Березниках. Ожидается еще 50 млрд рублей, но это компенсация за сдерживание роста тарифов правительством, направленная на поддержку российской экономики в целом.

Владимир Якунин же по-прежнему считает, что инвестиции в инфраструктуру РЖД — один из наиболее реальных способов борьбы за вывод российской экономики из кризиса. Согласно официальным данным, падение ВВП составило 9,5%. «Это означает, что перевозки продолжат падать и в грузовом, и в пассажирском сегменте,— рассказывает президент РЖД.— Противодействовать этому просто дополнительным сокращением расходов бессмысленно. Но если ОАО РЖД продолжит реализацию инвестпроектов, это приведет к росту ВВП. Это новые рабочие места и спрос на продукцию смежных отраслей. Мы посчитали на базе данных 2008 года, что инвестпрограмма ОАО РЖД обеспечивает 500 тыс. рабочих мест в других отраслях экономики. Каждый 1 млрд рублей вложений — это 1,3 тыс. рабочих мест. Мне кажется, что это достаточно доказательно».

Железнодорожники обращались за поддержкой в Минэкономразвития, и министр Эльвира Набиуллина их позицию разделяет. Однако в Минфине на все доводы один ответ: денег нет. Поскольку председатель правительства неоднократно говорил о необходимости поддержки инвестпрограммы ОАО РЖД, все институты власти, которые принимают решения, вопросами развития инфраструктурных проектов занимаются. Другое дело, что по факту более значительные суммы выделяются, например, на развитие автодорог.

Сокращения финансирования в условиях кризиса не удалось избежать и проектам строительства и реконструкции речных и морских портов, а также аэропортов страны (подробно об этом на стр. 15). Из-за снижения финансирования приоритет отдается объектам, которые находятся в стадии завершения строительства, а также проектам, которые необходимо реализовать для обеспечения безопасности движения и бесперебойной работы дорожной сети.

И хотя время от времени звучат речи о том, что развитие современной экономики зависит скорее от темпов прокладки оптического волокна, а не традиционных транспортных путей, совершенно очевидно, что грузы можно перемещать только по реальным, а не по виртуальным путям и дорогам. Для создания мощной экономики необходима эффективная дорожная инфраструктура. ■

В АГРАРНОЙ СТРАНЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ КРЕСТЬЯН — И ТОРГОВЫЕ, И ИММИГРАЦИОННЫЕ — ЕСТЕСТВЕННЫМ ОБРАЗОМ ПРИХОДИЛИСЬ НА ЗИМНИЙ ПЕРИОД, КОГДА СНЕЖНЫЙ ПОКРОВ ОТКРЫВАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НА САНЯХ

PHOTOXPRESS

ПОДГОТОВКА К УСТАНОВКЕ ПРОЛЕТА МОСТА ВО ВРЕМЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОДОРОГИ М-4 «ДОН»