

ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

КАКИЕ ПРОЕКТЫ БУДУТ ДОСТРОЕНЫ
В 2009 ГОДУ, НЕСМОТЯ НА КРИЗИС/15
ОТКРЫТИЕ ПРЕЗИДЕНТСКОГО ТЕРМИНАЛА
АЭРОПОРТА ВНУКОВО/16
ПЕРВОЕ ИНТЕРВЬЮ ИВАНА КУЗНЕЦОВА
В ДОЛЖНОСТИ ГЕНДИРЕКТОРА
КОРПОРАЦИИ «ТРАНССТРОЙ»/17
СОЗДАНА МЕЖДУНАРОДНАЯ ГИЛЬДИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ/23



Вторник, 23 июня 2009 №110

(№4165 с момента возобновления издания)

Цветные тематические страницы №13–28
являются составной частью газеты «Коммерсантъ».

Рег. №01243 22 декабря 1997 года.

Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

4 601865 000226



09126

www.kommersant.ru



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 Srocus 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 Srocus 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, несмотря 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 государственной поддержки 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



TRANSCORO

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОРТ В УСТЬЕ РЕКИ МЗЫМТА ПРОЙДЕТ БОЛЬШИНСТВО ГРУЗОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОЛИМПИЙСКИХ ОБЪЕКТОВ В СОЧИ

Аэродром аэропорта Внуково входит в перечень аэродромов национальной опорной аэродромной сети, он допущен к международным полетам и входит в перечень международных узловых аэропортов. До начала реконструкции техническое состояние большей части искусственных покрытий аэродрома — взлетно-посадочных полос аэропорта Внуково — оценивалось как критическое. Из-за этого аэродром мог принимать далеко не все современные самолеты.

Что касается строительства второго международного терминала Внуково, в этом году осталось смонтировать кровлю и закончить отделочные работы. А также построить контрольно-диспетчерский пункт — специальную башню, которая будет возвышаться над всем аэропортом на высоте 46 м. Пуск второго терминала намечен на четвертый квартал 2009 года. Сразу после окончания реконструкции аэропорт сможет принимать до 20 млн пассажиров в год (в два раза больше, чем сейчас).

В соответствии с выпиской из перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд на 2009 год, представленной Министерством экономического развития РФ, на реконструкцию аэропорта Внуково направлено бюджетных ассигнований в объеме 2,11 млрд рублей.

Уже весной 2009 года генподрядчик — ЗАО «Инжтрансстрой» — выполнил работы по проекту реконструкции аэродрома Пулково (Санкт-Петербург) в срок и в полном объеме контракта. Подписан акт приемочной комиссии об эксплуатации взлетно-посадочной полосы №1. Финансирование реконструкции взлетно-посадочной полосы №1 осуществлялось из городского бюджета. Заказчик строительства — комитет по строительству Санкт-Петербурга.

Проект был реализован в рекордно короткие сроки — за девять с половиной месяцев. Он предусматривал работы по разборке верхнего слоя ранее уложенного бетонного покрытия. Нижний слой бетонного покрытия был

дефрагментирован с применением новейших технологий: впервые в России применен метод высокочастотного виброрезонансного разрушения ранее уложенного бетонного покрытия.

Сегодня в Пулково в полном объеме выполнены также работы по устройству вододренажной системы взлетно-посадочной полосы. Устроены километры коллекторов. Выполнено порядка 140 тыс. кв. м асфальтового покрытия боковых полос безопасности. Уложены десятки километров кабельной продукции. Проведена работа по благоустройству территории. Завершены работы по устройству внеплощадочных кабельных линий. 95% оборудования, установленного в процессе реконструкции аэродрома, новое.

Выполнены также дополнительные работы сверх контракта, необходимость в которых возникла в процессе реконструкции. Кроме того, по ходу работ заказчик внес ряд изменений в проектное решение, в частности поставил задачу установки современного импортного оборудования системы посадки, не учтенного в контракте. Это решение привело также к дополнительным работам по энергоснабжению, которые были выполнены «Трансстроем».

Реконструированная взлетно-посадочная полоса позволит с высокой степенью безопасности принимать все типы воздушных судов, используемых российскими и международными авиакомпаниями. До настоящего времени аэропортом Пулково эксплуатировалась одна ранее реконструируемая взлетно-посадочная полоса №2. Производительность одной полосы в среднем 30 операций взлетов-посадок в час. Ввод в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы №1 позволит при необходимости увеличить эти показатели вдвое, а также бесперебойно обслуживать воздушные суда при различных климатических условиях.

1 июня завершится еще одна масштабная стройка: после реконструкции будет введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса международного аэропорта Кольцово. Стоимость строительства новой полосы составила порядка 3,5 млрд рублей. 5 июня откроется строящийся терминал международных воздушных линий. Площадь международного терминала составляет порядка 46–47 тыс. кв. м.

Практически готова башня командно-диспетчерского пункта (КДП). Стоимость работ по строительству и оснащению командно-диспетчерского пункта аэропорта Кольцово составила 180 млн рублей. По уровню оснащенности инновационными технологиями аэронавигации КДП в Кольцово не имеет аналогов в Российской Федерации, он позволит управлять воздушным движением в районе аэропорта в режиме Tower. Этот режим предусматривает сосредоточение и концентрацию на одной вышке всех звеньев службы управления воздушным движением аэропорта, исключив деятельность иных вспомогательных пунктов УВД. Это значительно повысит уровень безопасности полетов воздушных судов в районе аэродрома Кольцово. Создание КДП позволит превратить екатеринбургский аэропорт в международный узловой аэропорт-хаб.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ Выделенные бюджетные ассигнования по Росморречфлоту на 2009 год по первоначальному бюджету составляли 49,5 млрд рублей. Учитывая мировой финансовый кризис, правительством РФ принято решение о снижении для отрасли бюджетного финансирования в 2009 году. В целях выполнения поручения правительства РФ Росморречфлотом проведен анализ текущих расходов подведомственных предприятий и учреждений, а также мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами, и дано предложение по сокращению расходов. В итоге объем бюджетных ассигнований с учетом сокращения составит 42,9 млрд рублей.

По данным Министерства транспорта, в третьем квартале 2009 года завершится реконструкция начатых судовых гидротехнических сооружений на внутренних водных путях России. В частности, на ГУП «Канал имени Москвы», ФГУ «Беломорканал», ГБУ «Волго-Балт», ФГУ «Камводпуть», ФГУ «Волжское ГБУ», ФГУ «Волго-Донское ГБУВПиС». Также будет проводиться перевооружение и модернизация технического флота. Кроме того, в этом году начнется разработка комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей по восьми бассейнам.

В третьем квартале состоится ввод таких объектов, как автомобильно-железнодорожный паромный комплекс и первая очередь контейнерного терминала в Усть-Луге. Продолжится строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове, железнодорожного паромного комплекса в Балтийске, перегрузочных комплексов в портах Кавказ, Тамань, Туапсе, Корсаков, Ванино. Реконструкция в портах Санкт-Петербург, Новороссийск, Оля, Кавказ, Тамань, Владивосток, Шахтерск.

Первые грузы в конце лета начнет принимать новый грузовой порт в устье реки Мзымта. Через него пройдет значительная часть грузопотока для возведения объектов Олимпиады в Сочи в 2014 году. Общая стоимость проекта — более 6,5 млрд рублей, еще столько же будет потрачено на строительство молов за счет госбюджета. Переговоры о финансировании ведутся с рядом организаций, в том числе с Внешэкономбанком, который в середине марта выделил финансирование в размере 5 млрд рублей на строительство объекта. Проектная мощность терминала составит 5 млн тонн грузов в год. В ходе строительства будет создано восемь причалов, в том числе три — для навалочных грузов и пять — для генеральных грузов.

На полную мощность порт начнет работать в первой половине 2010 года. Срок его эксплуатации в качестве грузового порта составит всего пять лет, затем он будет перепрофилирован в марину, рассчитанную на стоянку примерно 500 яхт.

В втором полугодии 2009 года российские судоходные компании получат 27 судов транспортного флота суммарным дедвейтом около 2,3 млн тонн. Будет введен в строй дизель-электрический ледокол «Санкт-Петербург».

Что касается федеральных целевых программ, сохранен 100-процентный объем финансирования по ФЦП «Глобальная навигационная система», по подпрограмме «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и ФЦП «Жилище». ■

«БУДЕМ ВСТРЕЧАТЬ БАРАКА ОБАМУ»

В этом году откроется новый международный терминал аэропорта Внуково. О реализации проекта реконструкции этих воздушных ворот столицы рассказывает генеральный директор ОАО «Корпорация „Трансстрой“» ВЛАДИМИР ГУРОВ.



BUSINESS GUIDE: Когда корпорация приступила к работе над проектом?

ВЛАДИМИР ГУРОВ: Проект реконструкции аэропорта Внуково стартовал в 2006 году. Тендер проводила администрация аэропорта. Мы его выиграли. Заказчиком этого проекта является сам аэропорт, финансирование ведется им же и правительством Москвы. К моменту конкурса «Трансстрой» уже успел показать себя этому заказчику как надежный партнер: мы за семь месяцев построили уникальное сооружение — подземную железную дорогу, пустили электричку от Киевского вокзала к аэропорту.

BG: И проект стартовал?

В. Г.: Да. Стадию «П» (разработки проекта. — **BG**) разрабатывала немецкая фирма Abergteier совместно с «Моспроект-4». Предложенный немцами проект не учитывал наших климатических особен-

ностей, а также не выдерживал никакой критики как по технологии строительства, так и по конструкторским решениям. Переделывать проект пришлось уже нам вместе с немецкой фирмой Hochtief, которая имеет огромный опыт проектирования объектов такого рода. Генеральным проектировщиком вместо «Моспроекта-4» стал «Метрогипротранс», к работе подключился строительный отдел аэропорта Внуково. Новый проект прошел экспертизу. В 2006 году мы начали строить аэропорт, но вначале был снос старого здания, освоение площадки. Поскольку была чехарда с проектами, в 2007 году мы практически не работали — построили только подземную часть объекта. Нам не хватало проектной документации и финансирования, которое на первоначальном этапе осуществлялось только аэропортом как инвестирование собственных средств в развитие. Только после того как была проведена дополнительная эмиссия и правительство Москвы выкупило часть акций аэропорта, началось бесперебойное финансирование реконструкции аэропорта.

BG: Что вы успели сделать за это время?

В. Г.: Весь прошлый год мы активно трудились и сейчас продолжаем. За это время уложено около 300 тыс. куб. м моно-

литного железобетона с очень сложным армированием, земляные работы — порядка 120 тыс. куб. м грунта было вывезено, забурено больше тысячи свай. Подземная часть готова на отметке —8 м. Там будет все технологическое оснащение аэропорта. На сегодня уже смонтировано процентов 80 инженерного обеспечения, внешние коммуникации подведены на 100%. Построили автодороги для пассажирского и технологического транспорта. Смонтирована металлоконструкция кровли примерно на 45%, начались отделочные работы. Металлоконструкции все изготовлены. Дело пошло быстро. В этом году будем сдавать первую очередь аэропорта.

BG: Что осталось сделать?

В. Г.: Порядка 10 тыс. куб. м бетона положить, отделка, сделать контрольно-диспетчерский пункт — это башня, которая будет возвышаться над всем аэропортом, высотой 46 м. Да и все.

BG: Что представлял собой аэропорт до реконструкции и что будет представлять после нее?

В. Г.: Правительство Москвы поставило задачу превратить Внуково в один из лучших международных аэропортов. Поэтому мы еще в 2004–2005 годах построили всю дорожную инфраструктуру — в об-

щей сложности около 27 км автомобильных дорог, мостов, тоннелей — от Москвы до комплекса. Мы также построили железную дорогу к Внуково и многочисленные паркинги, подъездные дороги. Сейчас Внуково принимает и отправляет самолеты с двух терминалов — через международный терминал и терминал внутренних авиалиний. После окончания строительства нашего терминала общей площадью 260 тыс. кв. м, который рассчитан примерно на 20 млн пассажиров в год, реконструкция будет продолжена. Терминал внутренних линий тоже будет сноситься, если будут средства, и достраиваться, объединяться со старым и новым международным. Появится один новый, современный. Надо сказать, что руководят аэропортом Внуково очень деятельные люди — за два года, что мы вместе работаем, пассажиропоток увеличился почти в два раза.

BG: Теперь аэропорт соответствует международным стандартам и требованиям?

В. Г.: Аэропорт Внуково и сейчас соответствует международным стандартам, а после ввода нового терминала будет сделан шаг вперед к более качественному обслуживанию пассажиров.

BG: С какими сложностями во время реконструкции вы столкнулись?

В. Г.: Их было довольно много. Прежде всего сложности возникают из-за того, что работы приходится вести на территории действующего аэропорта. Строить приходится поэтапно, поскольку аэропорту сложно выделять нам площади.

BG: Работы ведутся только собственными силами?

В. Г.: У нас доходило до одновременной работы на объекте 50 подрядчиков, но из-за кризиса остались только «Метроспецстрой», «Бамо» и «Стальмонтаж». Процент на 70–80 работы сейчас ведутся собственными силами.

BG: В Москве хватает строителей?

В. Г.: В этом году — да. А в прошлом мы не могли найти нормальных подрядчиков и даже срывали сроки из-за этого. Из 50 наших подрядчиков в прошлом году 20 были мелкими фирмами, которые занимались монолитными работами, и многие, надо сказать, не выдержали — сложная работа, которая ближе даже к мостовым конструкциям. Высококласных специалистов немного.

BG: Этим летом откроется президентский терминал?

В. Г.: Да. Будем встречать там Барака Обаму. За 2 млрд рублей Москва сделала президенту подарок.

Записала **ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА**

«МЫ НЕ УЧАСТВУЕМ В ТЕНДЕРАХ, ПОНИМАЯ, ЧТО ОБЪЕКТ НЕРЕНТАБЕЛЬНЫЙ»

В МАРТЕ НА ДОЛЖНОСТЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ «ТРАНССТРОЙ» НАЗНАЧЕН ИВАН КУЗНЕЦОВ. О РАБОТЕ НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ В СВОЕМ ПЕРВОМ ПОСЛЕ НАЗНАЧЕНИЯ ИНТЕРВЬЮ ОН РАССКАЗАЛ «ВГ-ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО».

BUSINESS GUIDE: Вначале позвольте вас поздравить — недавно вы заняли должность, соответствующую должности министра транспортного строительства. Как чувствуете себя в экс-министерском кресле?

ИВАН КУЗНЕЦОВ: Это уже давно не министерское кресло. История у компании славная, но это все-таки уже история. Сейчас мы работаем в новых экономических реалиях. «Трансстрой», как любая другая коммерческая организация, живет законами современной экономики, наравне со всеми участвует в тендерах, ведет борьбу за рынок. Если мы не будем сами шевелиться, потеряем темпы развития, то нас никто, как это было в Министерстве транспортного строительства, работой не обеспечит.

ВГ: Что сегодня представляет собой рынок компаний транспортного строительства?

И. К.: Сегодня на этом рынке существуют достаточно мощные компании, готовые конкурировать с «Минтрансстроем». Это компании, которые в свое время вышли из Министерства транспортного строительства и создали свой бизнес на этот поприще.

ВГ: Вы считаете эти компании своими конкурентами?

И. К.: Да, я вижу, что они создали структуры, конкурентные «Трансстрою». В развитии каждой компании решающую роль играет та политика, которую выбирает акционер и проводит генеральный менеджер. Все будет зависеть от выбранного курса и кадровой политики тех, кто будет управлять бизнесом. Это касается и «Трансстрою», и любого другого игрока рынка.

ВГ: Вы работали «внутри» компании и теперь взглянули на нее «сверху», что-то изменилось в вашем подходе к работе?

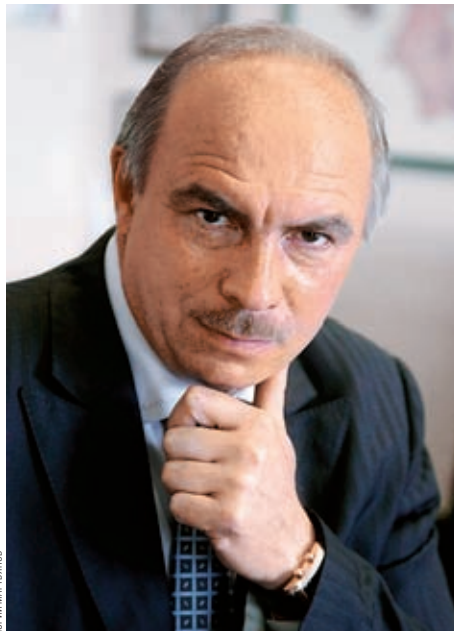
И. К.: Я возглавлял региональный блок в «Трансстрое», был генеральным директором ЗАО «Инжтрансстрой», и там мне все было понятно. Сейчас я расширил географию — охватил еще московский и сочинский секторы. Принципиально угол зрения не изменился — появились новые задачи, связанные с работой с советом директоров, решением задач рентабельности всего холдинга. Появилось больше бумажной работы, больше отчетности, которая принята в «Базеле».

ВГ: А какие задачи по рентабельности ставит акционер, совет директоров?

И. К.: Вполне адекватные цифры для строительного бизнеса на сегодня, хотя работа по их согласованию с советом директоров продолжается, поскольку по федеральным объектам произошло снижение стоимости работ на 15% и нужна корректировка в условиях кризисной ситуации на рынке. Точную цифру назвать не могу — нет окончательного решения. Но для решения поставленной задачи мы уже провели большие реорганизационные мероприятия по снижению административно-управленческих расходов, объединили две корпорации — «Трансмонолит» и «Трансстрой» — в единый комплекс. Сокращая управленческие расходы, мы сохранили рабочие и производственные коллективы. Производственные мощности мы не только сохраняем, но будем увеличивать по необходимости. Кроме того, переходим на новую систему оплаты — систему премиальных выплат. На мой взгляд, было безответственным решением моих предшественников увеличить зарплату, не привязав ее ни к производственным показателям, ни к прибыли, ни к условиям рынка. Если прибыли нет и производственная программа не выполняется — нет премий. Эта система работала в «Трансстрое» и всегда себя оправдывала.

ВГ: Что-то изменилось в компании в тот момент, когда пришел новый акционер?

И. К.: Принципиально — нет. Мы всегда работали на получение новых контрактов и их выполнение. Загрузка по сравнению с прошлым годом выросла, несмотря на кризис. Это не благодаря и не вопреки. Просто компания вполне здоровая, коллектив грамотных специалистов сох-



ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

ИВАН КУЗНЕЦОВ: «КАК ПРАВИЛО, С ЧАСТНЫМИ ЗАКАЗЧИКАМИ РАБОТАТЬ ТЯЖЕЛЕЕ, ЧЕМ С ГОСУДАРСТВОМ»

ранен, а персонала генерального директора — это прерогатива совета директоров: он и акционеры определяют, кому возглавлять компанию. Машина «Трансстрою» может долгое время работать и по инерции, имея надежный кадровый состав специалистов. Многие компании из разных сфер бизнеса имели отрицательный результат, когда новые акционеры принимали решение заменить специалистов на менеджеров. Может, это и оправдано в зарубежных компаниях, но в России опыт такой замены негативный.

ВГ: Как вы взаимодействуете с компанией «Главстрой»?

И. К.: Мы связаны управленческими узами, отчетностью. В оперативную деятельность они не вмешиваются. У нас нет общих проектов. При этом у нас все еще есть совместная программа с компанией Strabag. В частности, мы планируем запустить в Сочи выпуск асфальта для олимпийских объектов, прорабатываем еще ряд программ.

ВГ: А какая сегодня кредитная нагрузка у «Трансстрою»?

И. К.: У нас есть кредиты. В основном на текущую деятельность. Их размер меняется ежедневно. Например, мы сегод-

ня гасим кредит Московскому индустриальному банку, а третьего числа будем гасить текущий кредит Альфа-банку. Кредиты берем, чтобы закупить большие объемы материалов, оплачивать оборудование. Сегодня ведем работу по получению средств для того, чтобы внести залог на участие в тендере. Возьмем на месяц, выиграем или проиграем тендер и сразу же вернем деньги банку. Идет обычная работа. Для нашего годового оборота, порядка 60 млрд. рублей тот кредитный портфель, который сегодня существует, абсолютно не значительный. И при портфеле заказов порядка 160 млрд. руб. нормативно-оптимальный портфель кредитов составляет 5–10%

ВГ: Корпорация участвует во всех тендерах по транспортному строительству?

И. К.: В тендерах, которые проводит Министерство транспорта, — во всех. И практически во всех региональных — в зависимости от региона и строительного направления. Все зависит от ряда факторов — цена, сроки и условия работы.

ВГ: Если сравнивать условия тендеров прошлого лета и нынешнего, насколько заказчики занижают сумму контрактов?

И. К.: Еще недавно было время подрядчиков — строителей не хватало. Сегодня время заказчика, и он избалован: цена контракта еще до конкурса порой снижена так, что расчетные данные говорят — работать невыгодно, не то чтобы играть на понижение на конкурсе. Поэтому на некоторые тендеры мы просто не выходим, понимая, что объект заранее нерентабельный.

По государственным контрактам суммы контрактов официально снижены на 15%. Даже по тем, по которым были подведены итоги тендеров и подписаны документы. Кроме того, процентов на 20 приходится снижать стоимость предложений, чтобы подавать конкурентоспособную заявку.

ВГ: Победить удастся только за счет снижения цены?

И. К.: Да, сегодня основные критерии — снижение цены и наименьшие сроки.

ВГ: В таком случае участником тендера может стать любая компания, даже без опыта. Существуют ли меры для того, чтобы не допустить к участию в тендерах компании без опыта работ?

И. К.: Последний конкурс на реконструкцию Летнего сада в Санкт-Петербурге наглядно показывает, что закон может сработать не в сторону заказчика: в результате торгов была выбрана компания, которая никогда подобных работ не выполняла. Другие участники тендера возмущены решением и обратились в антимонопольную службу с целью обжаловать результаты тендера. Мне кажется, что стоит серьезнее учитывать фактор опыта реализации подобных проектов. Существует же система оценки демпинга, когда заказчик, определив, что цена назначена демпинговая, на основании этого расторгает договор. Тем не менее подобные казусы случаются нередко, и проигрывает при этом в первую очередь заказчик. Скупой платит дважды. Если после обращения в ФАС возникнут судебные споры, реализация проекта будет остановлена. И если даже выигравший подрядчик начнет работы, я сомневаюсь, что он будет способен сделать объект — у заказчика опять возникнут проблемы. Считаю, что ФЗ 94 требует серьезной доработки.

Необязательностью заказчика уже наелись и стараются выбирать надежных партнеров. Но все еще случается, что компания выходит на рынок транспортного строительства, берет объекты, выигрывает за счет снижения цены, но когда дело доходит до работы, начинаются проблемы — замена подрядчика, срыв сроков и новый тендер. Яркий пример тому — история со строительством стадиона «Зенит». Мы уже второй подрядчик на объекте, а перестраивать, перепроектировать, переделывать то, что уже начали делать, гораздо сложнее, нежели начинать с нуля. У нас три месяца ушло на то, чтобы объект привести в

нормальное состояние, которое по технологиям позволяло бы начать его строить. Не говоря уже про проектные работы. Спроектирован «Зенит» был таким образом, что только иностранцы и только с иностранными материалами могли бы его построить. А в условиях кризиса, когда производственные мощности в России не загружены, это не допустимо.

ВГ: Участвуете ли вы в тендерах на строительство сочинских объектов?

И. К.: Да, мы выиграли первый этап на строительство Имперетинского порта и порта Псоу. Участвовали в конкурсе по «Олимпстрою» на строительство стадиона. Но конкурс проиграла, и осталось много вопросов — мне не очень понятно на система отбора подрядчиков в «Олимпстрое». Такое ощущение, что там не совсем понимают, как можно связать все объекты в единый комплекс. Для корпорации такого уровня необходимо создание более четкой системы организации строительного процесса, системы принятия решения и управления, координации всех работ.

ВГ: В портфеле ваших проектов какой сегодня процент госконтрактов и частных заказов?

И. К.: Сейчас практически 100% (кроме дороги на Эльгу) у нас госзаказ. До кризиса примерно 60% составляли государственные проекты, а на 40% мы набирали сторонних инвесторов — сейчас они все разбежались и чего-то ждут...

ВГ: Частные проекты все завершены или заморожены?

И. К.: По-разному. Мы строили офисный центр на Октябрьской в Москве и вынуждены были объект законсервировать. «Морской фасад» практически закончили, осталось достроить один из причалов, но финансирование периодически буксует, и работа то возобновляется, то опять приостанавливается.

ВГ: Приостановка работ, их консервация дорого обходятся?

И. К.: Приостановка работ очень затратна, потому что мы не выводим технику, она стоит, ждет. За мероприятия по консервации (включая вывод нашей техники) платит заказчик.

ВГ: А в мирное время с кем было удобнее работать — с частными заказчиками или с государством?

И. К.: Как правило, с частными заказчиками работать тяжелее, чем с государством. У государственного заказчика нам все понятно. Понятны система ценообразования, проведения конкурсов и, соответственно, требования заказчика, подход к принятию работ, качеству и т. д. У частных заказчиков, у каждого, требования абсолютно разные. С частниками каждый раз приходится что-то новое изобретать, а контролируют работы со стороны заказчика, как правило, не профессиональные строители, а коммерсанты, которые мало разбираются в технологиях.

ВГ: Есть ли у вас проблемы с финансированием?

И. К.: На сегодняшний момент по государственным контрактам проблем с финансированием нет. Пока государство деньги платит исправно за выполненные работы по контрактам, которые вошли в перечень объектов финансирования в этом году.

ВГ: Сейчас работа есть у всех подразделений компании?

И. К.: Сегодня все мощности «Трансстрою» загружены. Но работы строителей, которые задействованы на московских объектах, в августе закончатся, поэтому сейчас стоит вопрос их загрузки, как вариант — их перемещение в регионы.

ВГ: Кадры корпорации — люди, которые принимали участие в самых известных советских стройках. Их опыт уникален...

И. К.: Историю иногда забывают. Опыт — вот он и позволял корпорации выживать на рынке. Умение составить правильное предложение, оценить его стоимость, сроки и т. д. — все это нам очень помогает. И, конечно, выполнение обязательств, которые мы на себя берем — приобретенный опыт позволяет выполнять работы в срок.

Записал ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

«ПРИ РАЗУМНЫХ ТАРИФАХ ПЛАТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ СМОГУТ ОТТЯНУТЬ НА СЕБЯ ДО 30% ПОТОКА»

СОКРАЩЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ КОСНУЛОСЬ И ТАКОЙ ПРИОРИТЕТНОЙ ОТРАСЛИ, КАК ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ БУДУТ СОХРАНЕНЫ НА УРОВНЕ, СООТВЕТСТВУЮЩЕМ УТВЕРЖДЕННОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2002–2010 ГОДЫ)». КАКИМ ОБРАЗОМ — РАССКАЗЫВАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ.

BUSINESS GUIDE: Как мировой экономический кризис скажется на дорожной отрасли России?

ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ: 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» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» уменьшен на 30%. Объем субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автодорог в рамках подпрограммы, а также на строительство, реконструкцию и модернизацию автомобильных дорог, предусмотренных в федеральном бюджете, сократился на 15%.

BG: Какие меры по снижению последствий негативного влияния кризиса на дорожную отрасль принимает Минтранс?

О. Б.: Изменены приоритеты при формировании программ дорожных работ. В программе строительства и реконструкции автомобильных дорог учитывалась необходимость безусловного ввода в эксплуатацию в установленные сроки объектов, предусмотренных программой олимпийского строительства, а также подпрограммой «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Приоритет также отдавался объектам, подлежащим вводу в эксплуатацию в 2009 году. В этом году намечен ввод в эксплуатацию внеклассных мостов через реку Волгу в Волгограде, Саратове, Ульяновске, Муроме. Из вновь начинаемых объектов в программу включены только объекты, необходимые для обеспечения безопасности движения и бесперебойного функционирования дорожной сети.

BG: Субъекты Российской Федерации вынуждены существенно снижать объем расходов на содержание и ремонт дорог, а в ряде случаев полностью отказываются от выполнения ремонта и капитального ремонта. Какую помощь планируется оказать регионам?

О. Б.: Для оказания помощи регионам в 2009 году размер субсидий из федерального бюджета на строительство и реконструкцию автомобильных дорог по подпрограмме «Автомобильные дороги», а также субсидий, предусмотренных в федеральном бюджете в соответствии с бюджетным посланием президента Российской Федерации, повышен до 95% вместо ранее установленных 80%.

В федеральном бюджете предусмотрено предоставление субъектам Российской Федерации бюджетных кредитов на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог в сумме до 25 млрд рублей. При этом плата за пользование этими бюджетными кредитами установлена в размере одной четвер-

**В ПОМОЩЬ РЕГИОНАМ
В 2009 ГОДУ РАЗМЕР СУБСИДИЙ
ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА
НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
ПОВЫШЕН ДО 95% ВМЕСТО
РАНЕЕ УСТАНОВЛЕННЫХ 80%**



ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ: «К 2030 ГОДУ ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РФ ДОЛЖНА ВЫРАСТИ ДО 1,35 МЛН КМ.»

той ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей на день заключения соглашения о предоставлении бюджетного кредита.

В результате в 2009 году, несмотря на сокращение объемов финансирования, темпы строительства автомобильных дорог федерального значения будут сохранены на уровне, соответствующем ранее утвержденной федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

ДОСЬЕ
Белозеров Олег Валентинович родился 26 сентября 1969 года. В 1992 году окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов по специальности «экономист, планирование промышленности». 1998–2000 годы — ОАО «Ленэнерго», заместитель коммерческого директора, коммерческий директор, начальник департамента по материально-техническому снабжению и транспорту. 2000 год — ОАО «Грузовое автотранспортное предприятие №21», заместитель директора. 2000–2001 годы — аппарат полномочного представителя президента РФ в Северо-Западном федеральном округе, начальник финансово-экономического отдела. 2001–2002 годы — ОАО ЛОМО, заместитель директора по управлению корпоративным имуществом. 2002–2004 годы — ОАО «Российская топливная компания», генеральный директор. Июль—ноябрь 2004 года — заместитель руководителя Федерального дорожного агентства. Ноябрь 2004 года — март 2009 года — руководитель Федерального дорожного агентства. Март 2009 года — назначен заместителем министра транспорта РФ.

BG: Прошлым летом была принята пятилетняя федеральная целевая программа развития транспортной системы до 2015 года. Будет ли ее бюджет, превышающий 13 трлн рублей, сокращен в связи со сложной экономической ситуацией в мире?

О. Б.: Прогноз макроэкономической ситуации на 2009 и последующие годы, который готовится сейчас Министерством экономического развития, предполагает развитие нескольких сценариев развития событий. В том числе прогнозирует падение темпов ВВП в 2009 году до 6–8%. Для транспортной инфраструктуры это будет означать снижение объемов финансирования из федерального бюджета. В связи с этим нами предполагается в ближайшее время осуществить корректировку ФЦП «Развитие транспортной системы (2010–2015 годы)», которая будет включать оптимизацию бюджетных расходов и, как следствие, уточнение приоритетов и результатов новой программы.

При корректировке основная наша цель — не допустить, чтобы транспорт стал одним из ограничений социально-экономического развития страны в долгосрочной перспективе.

BG: Сколько дорожных проектов планируется осуществить на основе государственно-частного партнерства?

О. Б.: Эти проекты находятся на разной стадии проработки. Ряд автодорог планируется начать строить в 2009 году с привлечением частного капитала, некоторые проектируются за счет бюджета, но предполагаются к строительству на принципах софинансирования. Уже выбраны концессионеры по двум проектам строительства автодорог. Это «Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва—Минск» (срок строительства 2009–2011 годы) и «Строительство скоростной автодороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» (срок строительства 2009–2012 годы).

По ряду объектов выполняется разработка проектной документации: строительство автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 58-й км — 684-й км; строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области; реконструкция дороги М-4 «Дон»; реконструкция дороги М-1 «Беларусь» от Москвы через Смоленск до границы с Республикой Беларусь — на участке 33-й км — 84-й км, Московская область, 231-й км — 380-й км, Смоленская область; реконструкция дороги М-8 «Холмогоры» от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска в обход поселка Тарасовка, Московская область, а также различные участки (150 км) по территории Московской, Владимирской, Ярославской областей.

BG: Планируется ли привлечение иностранных инвестиций?

О. Б.: Да, в проектах «Строительство скоростной автомобильной магистрали Москва—Санкт-Петербург на участке 15-й

км — 58-й км» и «Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва—Минск» уже участвуют как российские, так и иностранные инвесторы.

BG: Когда планируется ввести платные дороги? Станут ли делать платными уже построенные участки дорог?

О. Б.: Сегодня участок федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» (обход села Хлевное в Липецкой области) является платным. Только за 2008 год в бюджет Российской Федерации было перечислено около 118,6 млн рублей.

В настоящее время Федеральное дорожное агентство проводит процедуру заключения концессионных соглашений о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе инвестиционных проектов скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва—Минск.

Как показывают расчеты экспертов, платные автомобильные дороги смогут принять на себя до 30% автомобильного потока.

BG: Сколько километров автодорог не хватает в России? И сколько лет уйдет на их постройку?

О. Б.: «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» поставлена задача снять инфраструктурные ограничения перспективного социально-экономического развития страны, зависящие от транспорта. Для этого Стратегией предусмотрено к 2030 году довести общую протяженность автомобильных дорог общего пользования до 1,35 млн км.

Потребность страны в автомобильных дорогах велика. Ведь плохое состояние автомобильных дорог, недостаточное развитие дорожной сети оборачиваются ощутимыми потерями для страны. По расчетам специалистов, недостаточные темпы увеличения российской дорожной сети, состояние многих ее участков уже сейчас вызывают экономические потери, эквивалентные 3% ВВП Российской Федерации. При сохранении существующих тенденций эти потери к 2025 году увеличатся в сопоставимых ценах еще более чем в два раза.

Поэтому приоритетной задачей социально-экономического развития нашей страны является устранение инфраструктурных ограничений долгосрочного экономического роста в первую очередь путем развития транспортно-дорожной инфраструктуры. Решение этой задачи возможно при условии перехода на новый качественный уровень благодаря строительству скоростных и высокоскоростных магистралей, комплексному развитию крупных транспортных узлов, применению новых технологий, решению транспортных проблем мегаполисов.

Записал ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

ОЛИМПИЙСКИЕ РЕКОРДЫ

К ОЛИМПИАДЕ-2014 ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В РЕГИОНЕ СОЗДАЮТ ПРАКТИЧЕСКИ ЗАНОВО. ЗАТРАТЫ, ПО ОЦЕНКЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ, СОСТАВЯТ ОКОЛО 400 МЛРД РУБ. НАБЛЮДАТЕЛИ И УЧАСТНИКИ ГРАНДИОЗНОЙ СТРОЙКИ УВЕРЕНЫ: ОСНОВНЫЕ ОБЪЕКТЫ БУДУТ СДАНЫ ТОЧНО В СРОК, ПОСКОЛЬКУ УСПЕШНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ ИГР — ВОПРОС ПОЛИТИЧЕСКИЙ.

ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА

ЗАРЫТЬ БЮДЖЕТ К Олимпиаде нужно построить 46 транспортных объектов, 75 км автодорог, 100 км железнодорожных путей, 20 развязок и тоннелей. Большую часть расходов Минтранс надеется профинансировать за счет целевой программы модернизации транспортной системы России на 2010–2015 годы. Для реализации транспортной программы будущих Игр совместными усилиями министерства, администрации края и госкорпорации «Олимпстрой» учреждается Транспортная дирекция Олимпийских игр. По требованию Международного олимпийского комитета это будет автономная некоммерческая организация. Дирекция будет контролировать строительство дорожных, железнодорожных, аэродромных, морских и речных объектов, а также перевозку всех видов грузов, а во время проведения Олимпиады — и пассажиров. «Транспортная инфраструктура является одним из ключевых факторов экономического развития региона и успешного проведения таких масштабных мероприятий, как Олимпийские и Паралимпийские игры. В функции Транспортной дирекции входят транспортно-логистическое обслуживание строительства олимпийских объектов и содействие выполнению стратегического плана Олимпийских игр», — рассказали в пресс-службе оргкомитета «Сочи-2014». На финансирование транспортной составляющей в регионе, по последним данным, будет потрачено около 400 млрд руб., что «съест» практически весь бюджет, выделенный государством на подготовку к Олимпиаде-2014. В том числе на дорожный комплекс планируется выделить около 135 млрд руб., на развитие морской инфраструктуры — около 22 млрд руб. из федерального бюджета и 12 млрд из внебюджетных средств.

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ Один из объектов будущих Игр уже сдан в эксплуатацию. Это участок автомобильной дороги М-27 Джубга—Сочи, а точнее, та его часть, которая идет в обход города Сочи. Надо сказать, что задание на разработку технико-экономического обоснования строительства автомобильной дороги Новороссийск—Тбилиси—Баку на участке обхода города Сочи было утверждено Минавтодором РСФСР еще в далеком 1978 году. Восемь лет спустя, в 1986 году, Совет министров СССР принял постановление «О мерах по дальнейшему развитию города-курорта Сочи в 1987–1990 годах», на основании которого Министерство транспортного строительства

РЕГИОН БОЛЬШОГО СОЧИ ОТНЕСЕН К СЕЙСМИЧНОСТИ В ДЕВЯТЬ БАЛЛОВ, ПОЭТОМУ В РАСЧЕТЫ ВСЕХ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ КОНСТРУКЦИЙ ЗАЛОЖЕН НЕОБХОДИМЫЙ ЗАПАС ПРОЧНОСТИ



СССР издало указание, обязывающее «Главдорстрой» приступить в 1988 году к строительству первой очереди автодороги в обход Центрального района Сочи.

Строительство обходного участка реки Агуры до улицы Пластунской началось в 1988 году и продолжалось до 1991 года. В дальнейшем из-за сокращения финансирования строительство было сосредоточено на участке от реки Агуры до улицы Земляничной, а на остальных участках работы были приостановлены без проведения консервации. Только в конце 1998 года было принято решение о возобновлении второй очереди строительства. Общая протяженность второго пускового комплекса составляет 4,27 км, в том числе это два тоннеля общей протяженностью 540 м, четыре мостовых сооружения (мост через реку Бзугу, две эстакады и один путепровод в системе

транспортной развязки) общей протяженностью 873 м. Согласно постановлению правительства РФ, проект включен в перечень олимпийских объектов. Заказчиком-застройщиком является ФГУ «Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья Федерального дорожного агентства». Генеральный подрядчик — ОАО «Тоннельный отряд №44» (входит в корпорацию «Трансстрой»).

Любопытно, что строительная организация, являющаяся генеральным подрядчиком объекта, была создана ровно 20 лет назад именно для реализации этого проекта.

Второй пусковой комплекс автомобильной дороги М-27 Джубга—Сочи в обход Сочи был введен в эксплуатацию в ноябре 2009 года. На строительстве этого участка дороги в две смены трудилось более 4 тыс. сотрудников тон-

нельного отряда №44 и компаний-субподрядчиков. Задействованы были десятки единиц строительной техники.

Сочинцы были приятно удивлены тем, что порталы построенных тоннелей отделали природным камнем. Северный портал тоннеля №3 украшен древнегреческой олимпийской символикой, южный украшает мозаичное изображение Геракла. Идея художественного оформления принадлежит Санкт-Петербургской проектной организации «Ленгипрометротранс», которая разрабатывала проекты тоннелей на обходном участке. Эскизы композиций утверждены ДСД «Черноморье», изготовлены мозаики и мозаичное панно в художественных мастерских в Санкт-Петербурге и установлены ООО «Квант» (ТО №44).

«Черноморское побережье Кавказа первенствует в нашей стране по количеству осадков. Кроме того, часто слу-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВЫ НА ЧЕМ НА ОЛИМПИАДУ В СОЧИ ПОЕДЕТЕ?

Сергей Степашин, глава СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ:

— Я с удовольствием поехал бы в Сочи на машине. Я люблю водить автомобиль, но в последнее время это получается не часто — времени мало. Поэтому, чтобы получилось побыстрее, полечу самолетом. Вот с Павлом Крашенинниковым вместе и полетим.

Григорий Элькин, руководитель ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ:

— Я больше всего люблю лыжи, а из всех видов транспорта предпочитаю воздушный, чтобы сэкономить время. Даже в Питер и то всегда самолетом летаю. Часто бываю и в Сочи. Последний раз — в конце мая на форуме РЖД. Так что и на Олимпиаду, если будет такая возможность, полечу на самолете. Там достаточно удобная инфраструктура. Из аэропорта быстро попадаешь в нужный район, и можно остановиться в приличной гостинице.

Виктор Зимин, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ ХАКАСИЯ:

— У меня только один вариант — лететь на самолете. Я не могу себе позволить такие расстояния ехать на поезде, это заняло бы дня три. Вообще из-за расстояний, на которые мне приходится передвигаться, самолет для меня единственный вариант.

Александр Лебедев, владелиц НАЦИОНАЛЬНОЙ РЕЗЕРВНОЙ КОРПОРАЦИИ:

— На нанотранспорте. К этому времени до Сочи уже будет пущен нанотранспорт — не зря же на эту стройку века отпущены такие деньги! На \$3 млрд, которые потратили на подготовку Олимпиады в Турине, мы отведем 12 млрд. За такие деньги можно и железную дорогу отстроить, и нанотранспорт внедрить, и много еще чего жизненно необходимого.

Павел Буре, хоккеист:

— Будет возможность — полечу самолетом. Это быстрее всего. Я ездил на автомобиле когда-то в Сочи — воспоминания

остались не очень хорошие. Уверен, что к Олимпиаде инфраструктура города будет на мировом уровне. И дороги, и отели спортсмены и болельщики оценят по достоинству. Тем более в Сочи планируются отели на воде. Этим проектом сейчас занимается мой друг Антон Сихарулидзе, председатель комитета Госдумы по спорту. Уверен, подобные отели многим придутся по душе. Насколько я слышал, что-то подобное было на Неве во время проведения Санкт-Петербургского экономического форума. И такие плавучие отели и жителям города, и гостям форума очень понравились.

Андрей Соколов, НАРОДНЫЙ АРТИСТ РОССИИ, РЕЖИССЕР:

— На машине туда ехать — машину гробить, да и в пробках из-за каких-нибудь перекрытий дорог стоять не хочется. А потом мне настолько не нравится, что сейчас делают власти в Сочи в преддверии этой Олимпиады, что поехать и совершенно не узнать город нет желания. Я до сих пор не

могу прийти в себя от решения провести зимнюю Олимпиаду в субтропиках. Этим решением перечеркнули всю красоту города. Боюсь, что к Олимпиаде там наведут лоск, а потом Сочи будет богом забытым уголком. Так что у меня нет желания участвовать в этом шабаше.

Игорь Коган, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОРГРЭСБАНКА:

— Да хоть на верблюде, лишь бы не торчать в пробках из-за машин, самолетов или даже летающих тарелок с мигалками. Сейчас, куда бы ты ни поехал, у нас везде только одна дорога и по ней обязательно кто-то едет с мигалкой — остальным двигаться просто невозможно. Не хотелось бы, чтобы так же было и во время Олимпиады.

Дмитрий Волков, десятикратный РЕКОРДСМЕН МИРА ПО ПЛАВАНИЮ:

— Вероятно, на поезде или на самолете. Я очень люблю ездить на машине, но на автомобиле уже в самом Сочи будет трудно

перемещаться. На поезде неплохо и достаточно комфортно. К тому же строится новая скоростная ветка Москва—Сочи, поезд будет ехать со скоростью 300 км/ч. Но скорее всего, государство обеспечит перелет. А дорожное строительство, на мой взгляд, не самый тяжелый вопрос для Сочи, думаю, там все сделают по плану.

Вячеслав Муругов, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КАНАЛА СТС:

— Я бы на мотоцикле поехал, я недавно получил права категории «А». Проехать на мотоцикле тысячи километров — есть в этом что-то... дух вечной молодости и свободы. Сидишь за руль и чувствуешь себя эдаким ковбоем — рыцарем дорог. В Сочи, на мотоцикле, по российским дорогам — ямам и колдобинам, ветер в лицо, ощущение скорости... Только Олимпиада будет зимой, поэтому, скорее всего, полечу на самолете. Только взлетел — и уже посадка... На поезде все-таки долго, да и наездился я на поездах в студенческое время, вся эта романтика уже не для меня.

чаются смерчи с последующими ливнями в горах и образованием грязеводных селей. Поэтому большое внимание в проекте уделено эффективному отводу сточных вод с поверхности проезжей части, для чего предусмотрена система водосбросных лотков и напорных каналов с очисткой в фильтрующих габионных сооружениях,— рассказывает Леван Гоглидзе, генеральный директор ОАО „Тоннельный отряд №44“. — В поймах рек дорога выполнена в виде мостов и эстакад на высоких опорах. К примеру, высота опор моста через реку Бзугу достигает 28 м, а длина пролетов — 63 м. От общей протяженности второго и третьего пусковых комплексов мосты и эстакады составят 35%, или 2,8 км».

Для сравнительно молодых Кавказских гор характерны крутизна склонов и большое количество оползневых участков, причем оползневые процессы в том или ином виде происходят как в верхних грунтах, так и в коренных породах. Эти факторы были учтены при проектировании и строительстве укрепительных сооружений, которые выполняются в виде противооползневых поясов и подпорных стен. Их общая протяженность — 3200 м, из которых 970 м составляют подпорные стены, выполненные с применением буронабивных свай диаметром 820–1200 мм. Регион Большого Сочи отнесен к сейсмичности в девять баллов, поэтому в расчеты всех без исключения конструкций заложен необходимый запас прочности.

Кроме того, по словам Левана Гоглидзе, при проектировании дорожного полотна в основу принята конструкция, отвечающая повышенным нагрузкам на дорожную одежду. Верхние слои асфальтового покрытия сооружаются с учетом горноклиматических особенностей региона, в том числе с использованием щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА). Толщина многослойной дорожной одежды составляет 65 см. Применение в верхнем слое ЩМА позволяет продлить срок службы покрытия, а также придает дорожному покрытию способность к «самозалечиванию», когда образовавшиеся в зимний период микротрещины затягиваются в процессе эксплуатации летом.

Тоннели оснащены эффективными системами контроля. Одним из главных требований к тоннелям является экологическая безопасность. В случае аварийного разлива в них нефтепродуктов с помощью датчиков происходит автоматическое переключение ливневой канализации в специальные емкости — нефтеулавливатели. Тоннели обеспечены и датчиками, контролирующими содержание в воздухе выхлопных газов.

Сейчас ведутся работы по строительству третьего пускового комплекса. Его общая протяженность составляет 4,6 км. Уже построена эстакада длиной 135,82 м, возведены основные конструкции второй эстакады, бетонируются монолитные плиты пролетных строений. Завершается монтаж металлоконструкций третьей эстакады и бетонирование монолитной плиты пролетных строений. Построен тоннель протяженностью 516 м, готовится к монтажу оборудование. Готовы основные конструкции путепровода №1 и №2 в составе транспортной развязки, сооружаются его «конусы» и сопряжения с насыпью.

«Предварительный срок сдачи третьего пускового комплекса — октябрь 2009 года. Сроки реальные. Проблем с финансированием нет, — говорит Леван Гоглидзе. — После включения „обхода“ в перечень объектов олимпийского строительства темпы строительства значительно возросли, что, естественно, привело к увеличению численности рабочих. Например, в мостостроительном подразделении компании (ООО „Трансмост“) два года назад было 220 человек, а сегодня работает больше 800».

Тоннельный отряд №44, располагая современной техникой, применяет современные строительные технологии. Например, в 2008 году с помощью микропроходческого комплекса Herrenknecht AVN-600 был сооружен



ТРАНСТРОЙ

СЕВЕРНЫЙ ПОРТАЛ ТОННЕЛЯ УКРАШЕН ДРЕВНЕГРЕЧЕСКОЙ ОЛИМПИЙСКОЙ СИМВОЛИКОЙ, ЮЖНЫЙ УКРАШАЕТ МОЗАИЧНОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ГЕРАКЛА

подземный пешеходный переход в парк «Ривьера» под оживленной автомобильной трассой без остановки движения и вскрытия дорожного покрытия.

Другим примером применения современных технологий могут служить бетоноукладочные работы при устройстве полотна проезжей части тоннелей №1, №2 и №3 с помощью бетоноукладчика Power Pavers. Укладка бетона толщиной 22 см на ширину 7,5 м выполнялась со средней скоростью 0,6 м в минуту. Укладка бетона в трех тоннелях общей длиной 1056 м (1743 куб. м) заняла около 30 часов.

При возведении эстакады ПК-121–131 узость строительного коридора вынудила мостовиков отойти от традиционных методов и искать новые технологические решения. При устройстве пролетных строений была применена конвейерно-тыловая сборка металлоконструкций с последующей одновременной продольной и поперечной надвижкой (обычно поочередно применяется один вид надвижки — продольный или поперечный). Причем пролетное строение не толкалось, а натягивалось и надвигалось производилась не от «берега» к центру, а наоборот. Высота стапеля при этом достигала 27 м, а вес пролетного строения — 1200 тонн.

Значение объездной дороги для Сочи переоценить трудно. До 2001 года основные транспортные артерии проходили по Курортному проспекту и улице Виноградской, которые, по сути, являлись частью федеральной автомагистрали М-27. Пусковой комплекс №1 обходного участка, введенный в эксплуатацию в 2001 году, позволил изменить направление транспортных потоков и несколько разгрузить центральную часть города.

«Ввод в эксплуатацию пускового комплекса №3 соединит первую и вторую очереди и замкнет „обход“ от реки Агуры до поста ГАИ „Мамайка“. Время для преодоления этого пути будет сокращено до 20–25 минут, — рассказывает Леван Гоглидзе, — что значительно улучшит транспортную ситуацию в городе. Во-первых, избавит центр от возрастающего транзитного движения большегрузного автотранспорта, обеспечивающего олимпийское строительство. Во-вторых, положительно скажется на экологическом состоянии города. Ну и, в-третьих, конечно,

позволит создать удобные маршруты передвижения в дни проведения зимних Олимпийских игр в 2014 году».

Среди других ключевых проектов автодорожного сектора — строительство центральной магистрали Сочи (в 2008 году начались проектные работы), четырех транспортных развязок на пересечении федеральной автомобильной дороги Джубга—Сочи, а также строительство в Сочи пяти транспортных развязок на муниципальных дорогах. Кроме того, во втором полугодии начнется строительство дороги—дублера Курортного проспекта в Сочи. В ходе ее строительства предполагается построить шесть тоннелей и девять транспортных развязок. С введением ее в действие в 2013 году будет полностью обеспечен проезд грузового и легкового автотранспорта по городу. Стоимость строительства первой очереди дороги-дублера составит 27 млрд руб.

27 КМ ТОННЕЛЕЙ Самый амбициозный транспортный проект будущей Олимпиады — строительство силами ОАО РЖД совмещенной автомобильной и железной дороги Адлер—Красная Поляна. Его предварительная стоимость — 242 млрд руб., а окончательная станет известна после завершения проектирования. За пять лет на этом участке нужно построить 48 км электрифицированной железной дороги с тремя новыми станциями и 50 км автодороги. И все в горах. По предварительным данным, проект требует сооружения около 27 км тоннелей, один из которых будет длиной более 4 км, и почти 35 км эстакад и мостов. Другой важный для РЖД проект, строительство грузовых дворов, идет полным ходом. Дворы, которые должны быть полностью готовы в конце года, рассчитаны на прием почти 15 млн тонн грузов в год. Кроме того, предстоит модернизация железной дороги Туапсе—Адлер стоимостью 13 млрд руб., где на участке протяженностью 33 км будут проложены вторые пути, что позволит организовать нормальные региональные перевозки и повысить пропускную способность линии. Наконец, по условиям заданной пропускной способности — шесть пар поездов в час — необходимо построить второй главный путь от аэропорта Сочи до станции Адлер. По предварительным расчетам, дополнительные затраты на строительство второго главного пути с учетом двух тоннелей составят порядка 10 млрд руб. Кроме того, ОАО РЖД планирует построить новую железнодорожную ветку длиной не менее 66 км в обход территории Украины и организовать скоростное железнодорожное дви-

жение Москва—Адлер, а время в пути от российской столицы до столицы Олимпиады составит порядка 15 часов.

Воздушный сектор также не обошли вниманием. «Строительство нового аэровокзального комплекса в Сочи находится на завершающей стадии», — сообщили в холдинге «Базовый элемент». Здесь также планируется удлинение взлетной полосы до 3,5 км с возможным перекрытием реки Мзымты. Кроме того, будет модернизирована вторая взлетно-посадочная полоса, которая будет принимать самолеты независимо от погодных условий. Пропускная способность сочинского аэропорта составит 5 млн пассажиров в год. Кроме того, в Минеральных Водах и Краснодаре к концу года будут построены резервные аэродромы. Уже построенный аэропорт Геленджик играет немаловажную роль в развитии региона с точки зрения туристической доступности и привлекательности. Согласно проекту, пропускная способность аэропорта составит порядка 600 пассажиров в час. Сегодня уже выполнена часть общего объема работ по объекту, и скоро аэропорт будет введен в действие.

ВОДНЫЙ ПЕРЕХОД Значительная часть грузопотока для возведения объектов Олимпиады пойдет морем, поэтому было принято решение о строительстве нового грузового порта в устье Мзымты. «Порт станет ключевым транспортным объектом предстоящих зимних Олимпийских игр 2014 года, обеспечит перевалку основных строительных грузов для олимпийских строек. Общая стоимость проекта — более 6,5 млрд руб., еще столько же будет потрачено на строительство молов за счет госбюджета. Переговоры о финансировании ведутся с рядом организаций, в том числе с Внешэкономбанком. Проектная мощность терминала составит 5 млн тонн грузов в год. В ходе строительства будет создано восемь причалов, в том числе три — для навалочных грузов и пять — для генеральных грузов. «На 1 июня 2009 года фактически выполнено порядка 70% всего объема работ по объекту.», — рассказывает о ходе работ Иван Кузнецов, генеральный директор холдинга «Транстрой» (подрядчик проекта). Работы по дноуглублению начнутся в сентябре 2009 года и продлятся 3 месяца. 3 июня порт принял первый груз. В ближайшее время будут приниматься грузы, предназначенные для следующего этапа строительства порта. Следующим шагом, по словам строителей, станет прием грузов для всех строителей олимпийских объектов в строящемся порту.

Портовый комплекс порта в устье реки Мзымты будет состоять из грузовых причалов, портовых причалов, волнозащитных сооружений и береговой инфраструктуры, в которую войдут склады, административно-бытовой корпус, внутрипортовые дороги, инженерные коммуникации. Порт займет около 800 м береговой линии. Он рассчитан на прием судов грузоподъемностью до 5500 тонн и длиной до 140 м. В дальнейшем акватория порта будет переоборудована в марину на прием от 400 до 500 яхт.

Кроме того, будет построен и второй грузовой порт — в устье реки Псоу. Как сообщили в пресс-службе оргкомитета «Сочи-2014», второй грузовой порт будет создан для нужд олимпийской стройки, так как, по прогнозам, морским путем в ходе подготовки Игр-2014 будет перевезено около 30 млн тонн грузов. «За год до начала XXII Олимпийских и XI Паралимпийских игр в Сочи этот порт прекратит функционировать как грузовой. По завершении Игр он будет переоборудован в яхтинг, что станет источником привлечения дополнительных инвестиций для развития города Сочи как горноклиматического курорта», — отмечают в пресс-службе оргкомитета. С запуском порта в устье реки Мзымты строительство олимпийских объектов вступило в активную фазу, появилось решение еще одной логистической задачи в инфраструктуре олимпийской столицы. Строящийся порт уже в этом году позволит переваливать насыпные и генеральные грузы для строительства всех олимпийских объектов — на суше и воде. ■

СЛОЖНОСТИ ПЕРЕХОДА

Надо отметить, что строители сталкиваются с целым рядом специфических проблем. Холдинг «Базовый элемент» занимается реализацией двух крупных проектов в Сочи, и компании приходится соответствовать в своей работе жестким экологическим требованиям. Так, площадь порта Сочи Иммертинский составив всего 5,1 га, что в два раза меньше, чем предусматривают обычные

нормы. На площади «экономии» благодаря применению особых логистических технологий: большая часть навалочных грузов будет сразу вывозиться на складские площадки потребителей. Таким образом, было выполнено важное требование оргкомитета — сохранить уникальный ландшафт Иммертинской низменности.

О том, насколько трудно и затратно строить в данных географических условиях, говорят и

страховщики. Если говорить о рисках данных объектов, которые поддаются страхованию, то в первую очередь это строительные риски, заявляют в CAO «Гефест». «Причем они ничем не отличаются от рисков любого другого дорожного строительства, только с поправкой на специфику природных рисков, характерных для региона. В Краснодарском крае велика вероятность схода селей и оползней. При этом

размер ущерба, полученных строительными объектами, может быть очень велик. Например, несколько лет назад, когда CAO «Гефест» строило вторую очередь строительства объезда Сочи, из-за оползня произошло оседание 30 тыс. кубометров грунта. Экскаваторы, бульдозеры и другая техника, попавшая под обвал, получили серьезные механические повреждения и не подлежали восстановлению.

А в 2008 году CAO «Гефест» выплатило около 60 млн рублей за обрушение свода временной отделки тоннеля на участке обхода г. Сочи», — комментирует Владимир Карюкин, первый заместитель генерального директора CAO «Гефест».

Более того, уникальное расположение Сочи на побережье создает строителям и другие «природные» проблемы. «Весной на Черном море два месяца не затишал шторм, что ос-

ложняло ведение строительных работ. В феврале было всего пять дней штиля и три дня в марте. Но вахтовый метод работы и опыт строительства морских гидротехнических сооружений в компании позволил ловить погоду и вести работы в соответствии с графиком. В марте на объекте развернул работы еще один субподрядчик, оборудование которого позволило работать при высоте волны до 6 м», — рас-

сказывает Иван Кузнецов, генеральный директор холдинга «Транстрой».

ТОННЕЛЬНЫЙ ОТРЯД №44

Для строительства автомобильной дороги М-27 Новороссийск—Тбилиси—Баку на участке обхода Сочи в 1989 году управлением строительства «Кавтоннельстрой» было создано специализированное строительство-монтажное управление по строительству автомо-

билных дорог (Сочи). В декабре того же года СМУ было преобразовано в тоннельный отряд №44. В 1993 году государственное предприятие «Тоннельный отряд №44» было перерегистрировано в акционерное общество открытого типа «Тоннельный отряд №44», а тремя годами позже АОТ «Тоннельный отряд №44» перерегистрировали в открытое акционерное общество «Тоннельный отряд №44».

ДОРОГИ В ЖИЗНЬ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК ДОЛЖНА СТАТЬ ЛОКОМОТИВОМ ВСЕХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ ЯКУТИИ. ВТОРАЯ ВАЖНАЯ ДЛЯ РЕСПУБЛИКИ ВЕТКА ЖД — ВЕРХНИЙ УЛАК—ЭЛЬГА. С СОЗДАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ КАЖДЫЙ РУБЛЬ, ВЛОЖЕННЫЙ В ЭКОНОМИКУ ЯКУТИИ, ОБЕСПЕЧИТ ПРИРОСТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ АКТИВОВ В РАЗМЕРЕ КАК МИНИМУМ 27 РУБ., СЧИТАЮТ ЭКОНОМИСТЫ. ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ

ОТСРОЧЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ БУМ

Инфраструктурное и дорожное строительство сегодня две отрасли, где работы продолжаются вопреки кризису, но, конечно, не с такой интенсивностью, как в прошлом году. Год назад там ожидался строительный бум: государство озаботилось возрождением транспортной инфраструктуры, а сырьевые компании — строительством собственных железных дорог. В сентябре 2007 года правительством России была одобрена «Стратегия развития железнодорожного транспорта» до 2030 года, согласно которой на строительство новых путей должны были выделить 4,2 трлн руб. Однако в этом году вложения главного инвестора отрасли ОАО РЖД снижены почти вдвое — до 250 млрд руб., сворачивают инвестиции частные операторы. Государство же напрямую поддерживает только олимпийские железнодорожные проекты.

До кризиса средства на развитие железных дорог государство предполагало направить в первую очередь на линии Томмот—Якутск, Нижний Бестях—Магадан, Селихин—Сергеевка, Волгоград—Элиста, Ханты-Мансийск—Салым, Бийск—Горно-Алтайск, Тывда—Зея и Селихин—Ныш. Стратегия развития предусматривала строительство 4,6 тыс. км грузовых железных дорог, которые должны были обеспечить транспортное сообщение с 18 месторождениями.

Одними из таких стратегически важных для экономики страны (а во втором случае — частной компании и региона) дорог стали ветка Беркакит—Томмот—Якутск и ветка, соединяющая станцию Верхний Улак с Эльгой. Дело в том, что промышленному освоению Якутии до сих пор препятствует отсутствие круглогодично действующей транспортной системы. По природным запасам Республика Саха (Якутия) является одним из богатейших регионов России. В Южной Якутии сосредоточены значительные запасы нефти, природного газа, угля, апатитов, железных, урановых и других руд, однако освоению этих ресурсов до сих пор препятствует отсутствие базовой инфраструктуры в регионе, в первую очередь круглогодично функционирующей транспортной системы. У Якутска, столицы Республики Саха, нет железнодорожного соединения с главными железнодорожными магистралями России. Грузы в большую часть населенных пунктов доставляют летом речным или морским транспортом (Северный морской путь), а зимой — автомобильным и авиатранспортом. Соединение Якутска и других ключевых транспортных узлов Якутии с важнейшей транспортной артерией Западной, Восточной Сибири и Дальнего Востока Байкало-Амурской магистралью позволило бы не только решить эту проблему, но и стимулировать интенсивное экономическое развитие региона.



TRANSCSTROY

ПРОМЫШЛЕННОМУ ОСВОЕНИЮ ЯКУТИИ ДО СИХ ПОР ПРЕПЯТСТВУЕТ ОТСУТСТВИЕ КРУГЛОГОДИЧНО ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

НАДЕЖДА РЕСПУБЛИКИ Заказчиком и инвестором строительства ветки Беркакит—Томмот Якутской железной дороги является государство. Генеральным подрядчиком — корпорация «Трансстрой», выигравшая тендер еще в 2005 году. Тогда же возникли проблемы с финансированием, и чтобы не замораживать объект, «Трансстрой» рискнул занять у пула банков 1 млрд руб. и продолжать строительство на эти деньги, поскольку передислокация техники и рабочих за тысячи километров обходится слишком дорого. Последние годы государство вовремя расплачивалось с подрядчиком.

«На 2009 год на строительство дороги Беркакит—Томмот уже выделено из бюджета около 8 млрд рублей, и работы идут полным ходом», — рассказывает начальник управления дорожного и промышленно-гражданского строительства компании «Инжтрансстрой» Александр Малеев. — За этот год мы должны выполнить укладку

180 км железнодорожных путей. Сейчас там работает около 3 тыс. строителей. Для полного окончания строительства осталось совсем не много времени — согласно постановлению правительства РФ, мы должны закончить строительство в 2013 году, но если работы будут вестись такими же темпами, как сейчас, реально завершить их уже в 2012 году».

С начала года на объекте уложено 26,5 км верхнего строения пути. «Это достаточно серьезный темп», — замечает Александр Дудников, директор якутского филиала ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой»». — Если говорить о рабочем графике укладки, то в этом году отставание от графика (относительно общих сроков проведения работ начиная с 2004 года. — **ВГ**) сокращено до 8 км. При достигнутом сегодня темпе укладки это восемь-десять дней работы. В рабочий график укладки заложены определенные резервы, которые позволяют эту ситуацию выправить. Кроме того, что решены многие технологические вопросы. В частности, подрядчиком — ООО «Северо-восток Трансстрой», которое выполняет работы по верхнему строению пути, — разворачивается звеносборочная база по станции Амга. Дополнительно туда завезены материалы ВСП из расчета необходимых материалов для строительства 25 км пути. Предприятие практически включило все мощности по звеносборочной базе станции Томмот, успешно справляется с выгрузкой материалов верхнего строения пути, с шитьем рельсошпальной решетки. Успешно решается вопрос аренды подвижного состава, так как мы отодвигаемся от звеносборочной базы. И есть договоренность с руководителями служб ОАО РЖД о заключении договора аренды дополнительного подвижного состава».

Степень готовности ветки этой железной дороги до станции Амга, по словам Александра Дудникова, достаточно высокая. По окончании зимнего периода скорость на участке до Амги будет составлять 40–50 км/ч. Высота и безопасность движения поездов. В июне по ветке проедут члены правительства РФ — здесь будет устроено выездное совещание по проблемам транспорта, и правительство Якутии готовится продемонстрировать на примере этой стройки свои достижения в сфере дорожного строительства.

ЧАСТНАЯ ЗАДАЧА Гораздо менее определенная ситуация со строительством другой железнодорожной ветки в Якутии. «Строительство дороги на Эльгу сегодня заморожено, — констатирует Александр Малеев, — поскольку заказчик — структурное подразделение «Ме-

чела» ОАО «Якутуголь» — не платит за выполненные работы. Задолженность составляет около 3 млрд руб. 14 мая в Москве встречались генеральный директор корпорации «Трансстрой» Иван Кузнецов, президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Штыров и генеральный директор «Мечела» Игорь Зюзин — обсуждали сложившуюся ситуацию. Договорились о том, что правительство республика дает «Мечелу» гарантию для получения в банках кредита в 5 млрд руб. на погашение долга и продолжение строительства. Зюзин пообещал в мае отдать нам 1,5 млрд, а затем оплачивать работы и погашать долг согласно графику. Кроме того, «Мечел» при поддержке правительства РФ пытается сейчас оформить кредит на 45 млрд руб., где залогом будет выступать в том числе само месторождение. Но на сегодня — 22 мая — никаких денег корпорации «Трансстрой» «Мечелом» не перечислено».

Несмотря на это, работы по сооружению железнодорожного пути к Эльгинскому месторождению продолжают. «Не так интенсивно, как в прошлом году, но тем не менее на стройке дислоцировано более 110 строительных комплексов, выполняется необходимый объем работ. Проект для компании приоритетный, поэтому, несмотря на сложности с финансированием, мы делаем все возможное, чтобы выдержать сроки проекта», — рассказали в пресс-службе «Мечела».

Эта железная дорога протяженностью 315 км (около 420 инженерных сооружений, в том числе 194 моста) действительно необходима компании «Мечел» для разработки Эльгинского угольного месторождения. Но пока она представляет собой следующее: от 0-го до 60-го километра ходят рабочие поезда, за 60-м километром готовится земляное полотно, строятся водоотводные трубы, мосты, а параллельно дорабатывается сам проект.

Грузы довозятся по железной дороге до станции Верхний Зейс. Оттуда их подают на станцию Улак и до 60-го километра. Дальше, почти до самого месторождения, отсыпана дорога — не хватает только 17 км. Осталось пройти самый сложный участок — вдоль реки Алкома. Когда сойдет паводок, можно будет продолжить работы. Само месторождение представляет собой пустырь с вбитыми колышками. Чтобы начать его разработку, необходима железнодорожная ветка.

Оценить же стоимость всех работ по строительству ветки к Эльгинскому месторождению пока невозможно: она рассчитывается по рабочей документации, которая до конца не готова. Для сокращения сроков строительства генподрядчик ведет одновременно рабочее проектирование и самого строительства. ■

«ДАЖЕ ДЕСЯТЬ ПАССАЖИРОВ В ДЕНЬ МОГУТ РАССЧИТЫВАТЬ НА КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ»

О строительстве железнодорожной ветки Томмот—Кердем—Якутск рассказывает АЛЕКСАНДР ДУДНИКОВ, генеральный директор ООО «Корпорация „Трансстрой-Восток“».



АЛЕКСАНДР ДУДНИКОВ: Решается вопрос с приобретением материалов на выполнение полного объема целевой задачи, и в первую очередь рельс в объеме 180 км. Рельсы на 153 км уже разгружены, остальные — в пути. По этой позиции вопрос решен. По остальным позициям наиболее сложной является поставка шпалы. Мы знаем, что строительство железных дорог практически приостановлено в стране.

BUSINESS GUIDE: Хватает ли стройматериала?

АЛЕКСАНДР ДУДНИКОВ: Решается вопрос с приобретением материалов на выполнение полного объема целевой задачи, и в первую очередь рельс в объеме 180 км. Рельсы на 153 км уже разгружены, остальные — в пути. По этой позиции вопрос решен. По остальным позициям наиболее сложной является поставка шпалы. Мы знаем, что строительство железных дорог практически приостановлено в стране.

Мощности по производству шпал как сырых, так и мощности пропиточных заводов были снижены, они работали только на капитальный ремонт РЖД. Но уже достигнута договоренность: начиная с июня темп поставки достигнет 60 тыс. шпал в месяц, это порядка 30 км верхнего строения пути.

Сейчас стоит задача — обеспечить запас материалов на месячный объем работы, тогда возможно развить высокую производительность труда на шитье рельсошпальной решетки, и увязать график движения рабочих поездов. Поскольку мы движемся все дальше.

ВГ: Строители предлагали после отсыпки земляного полотна идти на Н-Бестях. Вы же говорите, что пока нет ТЭО (технико-экономического обоснования). Не нужно торопить события?

А. Д.: Все правильно. Сегодня разработка и корректировка ТЭО идет, срок готовности этого документа в проекте протокола обозначен октябрём. Это нормальные сроки. До момента выхода технико-экономического обоснования на стадии проекта с полной уверенностью нельзя сказать, какой объем работ по определенным направлениям предстоит выполнить и какие суммы по проекту будут выделены на эти работы. Сделать ошибку, значит промахнуться в цене. А ошибок в ценообразовании мы сегодня допустить не можем.

ВГ: Как в этом случае быть механизированным колоннам? Снижать объемы или перепрофилироваться до октября?

А. Д.: Уже сегодня согласовывается производство земляных работ по строительству притрассовой автодороги до Н-Бестяха, и,

я думаю, со второго полугодия, когда уже эти вопросы станут яснее, мы получим разрешение федерального заказчика для ведения работ на главном пути, то есть на отсыпке земляного полотна. Поэтому подрядные организации на земляных работах не только не ослабляют свою деятельность, они даже усиливаются. Например, «Бамстроймеханизация» передислоцировала две мехколонны в район строительства, другие подразделения принимают аналогичные меры. Впереди у нас еще 80 км земляных работ до Бестяха. И снижать темпы нельзя, тем более что план этого года нас ко многому обязывает.

ВГ: Сегодня уже идет речь о строительстве инфраструктурных объектов?

А. Д.: Наша железная дорога исполняет роль транзитного перевозчика, а грузооб-

разующие станции у нас могут возникать только возле крупных населенных пунктов и производственных объектов. На участке Томмот—Кердем—Якутск (Н-Бестях) таких грузообразующих объектов нет. Грузообразующей станцией будет станция Н-Бестях. И все инфраструктурные объекты, связанные с обслуживанием железной дороги, выполнением грузовых операций, будут формироваться на станциях.

На промежуточных станциях и разъездах будут построены небольшие служебно-технические здания для дежурных по станциям и обслуживающего персонала, а также небольшие комнаты ожидания для пассажиров на станциях Улуу и Амга. Даже если там будет не более десяти пассажиров в день, они все равно могут рассчитывать на комфортные условия.

ЭКСПОРТНЫЙ ВАРИАНТ

СОВЕТСКИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СТРОИТЕЛЯМИ ПОСТРОЕНЫ ДЕСЯТКИ ДОРОЖНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ ЗА РУБЕЖОМ. МАСТЕРСТВО И ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РАБОТ КОМПАНИЙ «СО СТАЖЕМ» И СЕГОДНЯ НАХОДЯТ ПРИМЕНЕНИЕ НЕ ТОЛЬКО В РОССИИ, НО И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ. В СТРОИТЕЛЬСТВЕ В УСЛОВИЯХ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ У ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПАНИЙ ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ КОНКУРЕНТОВ.

ОЛЬГА СОЛОМАТИНА



РОССИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ УСПЕШНО РАБОТАЛИ ЗА РУБЕЖОМ. НА ФОТО: СКОРОСТНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В СТАМБУЛЕ

БИЛЕТ В ДВА КОНЦА Российские транспортные строители по-прежнему конкурентоспособны на международных рынках. Если обратить внимание, именно в строительстве объектов дорожной и транспортной инфраструктуры в России не принимают участия иностранные застройщики — строят отечественные компании.

«Иностранных компаний практически нет, поскольку они не могут конкурировать с нашими строителями на российском рынке», — рассказывает Иван Кузнецов, генеральный директор корпорации „Трансстрой“. — В России свои особые условия: правила строительства у нас сильно различаются в зависимости от климатической зоны. Не думаю, что в Якутии, к примеру, рискнет строить иностранная компания. У них нет опыта строительства на вечной мерзлоте. Это прерогатива России и американских компаний, строивших на Аляске».

Корпорация «Трансстрой» создала совместное предприятие в Омане, которое зарегистрировано в тендерном комитете королевства. Это позволяет участвовать на равных в тендерах на строительные проекты, которые проводятся в Омане.

«У них очень амбициозные проекты. В Омане хотят создать вторые Арабские Эмираты, поскольку жители всех стран Персидского залива ездят в Оман отдыхать. Летом в Омане достаточно комфортный климат и погода около 30 градусов тепла, тогда как во всех соседних странах в это время настоящее пекло — жара 60 градусов», — рассказывает Иван Кузнецов. — Поэтому оманцы хотят создать курортный оазис. Для этого нужно построить международный аэропорт, дороги, гостиницы и т. д. Они сейчас готовят проектные предложения. На проекты будут выделены серьезные инвестиции».

Корпорация «Трансстрой» планирует участвовать в строительстве в Омане. По словам Ивана Кузнецова, у них есть и другие зарубежные предложения: «У нас есть предложения по Ливии и Туркменистану, мы сейчас вышли на конкурс.

Там тоже идут конкурсы на создание инфраструктурных объектов — мостовых переходов, строительство железной дороги, автомобильных дорог и т. д. Будем строить».

Оман и Туркмения благодаря природным ископаемым чувствуют себя вполне комфортно и в условиях финансового кризиса. Более того, даже собираются выиграть за счет снижения стоимости стройматериалов и работ.

Надо сказать, что эти проекты не первый иностранный опыт корпорации.

ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ Со второй половины прошлого века Министерство транспортного строительства СССР много строило и за рубежом. Ежегодно реализовывалось до 100 контрактов по техническому содействию в странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. Осуществлялось проектирование транспортных объектов, поставлялось оборудование и велось строительство объектов транспортного назначения в Сирии, Иране, Афганистане, Гвинее, Йемене, Китае, Вьетнаме, Чехословакии, Польше, Болгарии, Венгрии, на Кубе. В частности, около 2 тыс. км железных дорог реконструировано и построено в Сирии, Иране, Гвинее. В Афганистане сооружена сеть автомобильных дорог протяженностью 1,5 тыс. км. Проложена 800-километровая железнодорожная магистраль Гавана—Сантьяго-де-Куба. Построены крупные мостовые переходы через реку Янцзы в Китае и реку Красная во Вьетнаме. В Йемене сооружен морской порт в Адене. Оказано техническое содействие в строительстве метрополитенов в Праге, Варшаве, Софии и других городах мира.

После реорганизации Минтрансстрой превратился в корпорацию «Трансстрой», которая, сохранив лучшие кадры, опыт и технику, продолжала осуществлять масштабные проекты в сфере транспортного строительства в стране и за ее границами. Подтверждение тому — победы трансстроевцев

в ряде международных тендеров в Латвии, Турции, Индии, Сирии, в частности на строительство железнодорожного терминала в порту Вентспилс и сооружение скоростной транспортной системы в Стамбуле.

Корпорация «Трансстрой» самостоятельно осуществляла работу по обновлению научной и нормативной базы, что открыло ей дорогу для применения лучших мировых технологий производства. В результате в 2001 году международный концерн TUV признал систему качества корпорации соответствующей требованиям международного стандарта ИСО-9001, а в 2003-м — по новой версии этого стандарта ISO-9001:2000.

Однако успех и востребованность на внешних рынках не всегда радуют транспортных строителей — многие с большим удовольствием работали бы на родине.

«Ситуацией кризиса можно было бы воспользоваться более дальновидно», — считает Александр Дудников, генеральный директор ОАО „Корпорация «Трансстрой-Восток»“. — Как подсказывает мировая история, Германия, Соединенные Штаты преодолевали кризисы за счет строительства инфраструктурных объектов, и в первую очередь автомобильных и железных дорог, привлекая к массовым работам, пусть и со сменой квалификации, но тем не менее производительной. Кризис заканчивается, а инфраструктура остается и будет востребована и через 10, и через 50 лет».

Тем более удивительными для многих участников рынка стали переговоры между правительствами России и Монголии о строительстве там российскими строителями железной дороги. «Возникает вопрос: зачем дарить такие элитные проекты, как строительство железной дороги, иностранным государствам, а это самый сложный технологический процесс, не сооружая при этом объектов у себя в стране? — удивляется Александр Дудников. — Тем более что не так уж и мно-

го этих производительных сил у нас в стране. Может, надо улучшить ситуацию здесь и сейчас, а потом по остаточному принципу в других странах?»

Вопрос совершенно не праздный, поскольку уже сегодня очевидно, что основные грузопотоки в этом веке будут вращаться в «треугольнике» США—Европа—Юго-Восточная Азия. Соответственно, возрастает значение России как сухопутного моста между Азией и Европой. Выстраиваются международные транспортные коридоры. Совершенно не лишне продлить их от Москвы до Нижнего Новгорода, Екатеринбурга и дальше по Транссибу и БАМу к Тихому океану. А от Санкт-Петербурга — на Архангельск—Карпогоры—Вендинга—Сыктывкар—Пермь и опять на Транссиб и БАМ. Они обеспечат выходы на Японию, Китай и Америку. Остается вопросом времени и соединение материка с островом Сахалин. Еще советские транспортные строители мечтали об осуществлении кажущегося сегодня совершенно фантастическим проекта — строительства полярной магистрали Салехард—Надым—Уренгой—Норильск—Хатанга—Тикси—Черский—Певек—мыс Дежнева. Ее протяженность — 6900 км. От мыса Дежнева рукой подать и до Аляски — через Берингов пролив. И тогда мы могли бы стать транзитной магистралью для половины мира. Что сложно переоценить. К примеру, власти маленькой Финляндии собирают с каждого транзитного грузовика за пребывание на территории страны €11 в сутки. «В среднем автовоз проводит на территории Финляндии не менее двух суток. А так как ежедневно до начала кризиса здесь находились не менее 1,3–1,4 тыс. российских грузовиков, их ежегодные расходы составляли около €5–5,5 млн», — подсчитывает Вадим Яхинсон, директор департамента логистики компании Major. Соответственно, став транзитной страной, Россия тоже сможет неплохо зарабатывать. ■

РОССИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ ПО-ПРЕЖНЕМУ СОСТАВЛЯЮТ КОНКУРЕНЦИЮ МЕЖДУНАРОДНЫМ КОМПАНИЯМ, ПОЭТОМУ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ НЕ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЯ ИНОСТРАННЫЕ ЗАСТРОЙЩИКИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ПРОВАЛИТЬ СРОКИ

В ЯНВАРЕ В РОССИИ ПЕРЕСТАЛИ ВЫДАВАТЬ СТРОИТЕЛЬНЫЕ ЛИЦЕНЗИИ. ДОПУСКАТЬ КОМПАНИИ К РАЗНЫМ ВИДАМ РАБОТ ТЕПЕРЬ ДОЛЖНЫ САМОРЕГУЛИРУЕМЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ (СРО). СРОК ДЕЙСТВИЯ СТАРЫХ ЛИЦЕНЗИЙ ЕЩЕ НЕ ИСТЕК, НО ИГРОКАМ РЫНКА В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ ПРИДЕТСЯ ВСТУПАТЬ В СРО. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ПРОЦЕСС ИХ ФОРМИРОВАНИЯ ИДЕТ КРАЙНЕ МЕДЛЕННО.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН, ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА

НЕ БЕРУТ В КОСМОНАВТЫ Для того чтобы создать СРО, необходимо зарегистрировать некоммерческое партнерство, которое выступит с соответствующей инициативой. При этом в числе учредителей должно быть не менее 100 строительных компаний, а если это СРО проектировщиков — то не менее 50. СРО будут выдавать допуски на определенные виды работ, и если какая-то компания, являющаяся членом СРО, не выполнит контрактных обязательств или сделает работу некачественно, то отвечать за нее будут все члены СРО через компенсационный фонд, созданный специально для этих случаев.

«Теоретически создание СРО должно избавить от некоторых бюрократических сложностей и облегчить жизнь строительным организациям», — рассказывает Николай Полищук, вице-президент корпорации „Трансстрой“. — В итоге рынок должен получить некоммерческие партнерства добросовестных строительных компаний. Мы тоже зарегистрировали некоммерческое партнерство под названием „Международная гильдия транспортных строителей“, которое в конце года должно быть плавно преобразовано в саморегулируемую организацию».

СРО будут представлять собой сугубо профессиональные сообщества, которые станут нести как юридическую, так и материальную ответственность за каждого участника. Контроль качества работ будет осуществляться на основе взаимной ответственности членов СРО перед потребителями и профессиональным сообществом. Таким образом, членство организации в СРО должно стать гарантом доверия для заказчиков работ. При возникновении ущерба, нанесенного деятельностью организации, являющейся членом СРО, ответственность также возлагается на саму СРО.

По оценкам Российского союза строителей, строительных СРО в стране должно быть около 50. А потенциальный объем рынка страхования ответственности в рамках СРО заместитель генерального директора CAO «Гефест» Александр Шахов оценивает в 1–2 млрд рублей. Дело в том, что у членов СРО есть выбор — либо внести в компенсационный фонд 1 млн рублей, либо 300 тыс. рублей и заключить договор со страховой компанией. «Необходимость страхования не вызывает сомнения у большинства руководителей будущих СРО. Именно вариант с использованием в первую очередь системы страхования, а уже во вторую — компенсационного фонда и будет реализован на практике в 90% СРО», — говорит Александр Шахов. Однако, несмотря на такие радужные прогнозы, до их реализации пока далеко.

Работа по созданию СРО идет медленно, из-за того что, согласно закону, СРО должна иметь не менее 100 участников. Многие чиновники считают, что собрать столько участников несложно, так как они исходят из количества выданных лицензий. На самом деле из-за большого числа фирм-пустышек это не так просто. На май в России зарегистрировано только 13 СРО (из них 8 для строителей, 4 — проектировщиков, 1 — изыскателей), большинство будущих СРО еще только занимают-

ся сбором необходимого количества членов и проходят процесс регистрации. Планируется, что всего их будет около 100. Рост активности участники рынка прогнозируют на август.

В числе тех, кто уже собрал пакет документов, есть и крупные игроки рынка. Учредители одной петербургской СРО занимают около трех четвертей жилого рынка, а занимается их организацией строительно-промышленный комплекс северо-западного района города. Кроме того, СРО создает Воронежский союз строителей. Аналогичная работа ведется в Ханты-Мансийске. В Москве уже создано порядка четырех-пяти коммерческих партнерств для формирования компенсационного фонда, одна из них создается на базе Ассоциации инвесторов Москвы.

То, что процесс формирования СРО идет очень медленно, подтверждают и представители строительных компаний. Многие строительные компании, действующие на рынке, получили лицензии, которые будут действительны еще несколько лет. В итоге в обязательном вступлении в СРО нуждаются новые игроки, которых в условиях кризиса единицы. «Поэтому процесс создания саморегулируемых строительных организаций идет медленно», — констатирует заместитель председателя правления корпорации MIRAX GROUP Сергей Кавченков. Так CAO «Гефест» заключило всего около 50 договоров страхования ответственности членов СРО, в основном в Санкт-Петербурге, Сибирском федеральном округе — Красноярске, Новосибирске — и Южном федеральном округе — в Краснодаре.

«В разных регионах СРО предъявляют разные требования к своим членам», — рассказывает Александр Миллерман, генеральный директор CAO „Гефест“. — В некоторых некоммерческих партнерствах требуют наличия страховки еще до регистрации СРО, надеясь, что это послужит хорошим аргументом для регулирующих органов и поможет быстрее зарегистрировать СРО. А в Москве и Санкт-Петербурге страховой полис начинают требовать чаще всего уже после регистрации СРО, непосредственно перед выдачей члену СРО допуска на строительные работы».

Несмотря на то что заявок на формирование СРО подается немного, случается, что регулирующие органы отклоняют заявку. Например, в числе первых получивших отказ был Союз проектировщиков одного из муниципальных округов Московской области. Причиной отказа порой являются элементарные нарушения делопроизводства, отсутствие положенных по закону документов, а также то, что не регламентированы внутренние полномочия управляющих органов. Впоследствии инициативные группы планируют вновь подать документы, и, скорее всего, они получат согласие. «Санкт-Петербург, Краснодар, Новосибирск — из числа наиболее активных регионов, где проблемами саморегулирования начали заниматься еще осенью 2008 года и сейчас уже имеют вполне сформированные СРО, готовые к регистрации. В Москве этот процесс начался только в этом году и находится в начальной стадии», — говорит Александр Шахов.

ПРИЧИНЫ ОТКАЗОВ Строители относятся к СРО скептически. Многие надеются, что уже летом к закону о СРО будет принята поправка, согласно которой строительным саморегулирующим организациям можно будет иметь 50, а не 100 членов. Более того, среди строителей есть и такие, кто откладывает вступление в СРО в надежде, что закон о них перестанет исполняться.

Но и тем, кто готов действовать, получить статус СРО для некоммерческого партнерства сейчас непросто: еще не готов механизм, который, как предполагали законодательные власти, сможет заменить лицензирование строительной деятельности. Не до конца проработана нормативная и правовая база для такого перехода. От самого некоммерческого партнерства требуется разработка достаточно большого количества нормативных документов, на основе которых должны выдаваться допуски к тем или иным видам работ. Более того, на рынке периодически появляются компании-посредники, которые пытаются взять на себя процесс формирования СРО. «СРО сегодня создаются в большинстве случаев не на основе профессиональных строительных ассоциаций и научно-исследовательских организаций в строительстве, а на базе агентских организаций, которые оказывают коммерческим компаниям помощь в получении необходимых лицензий и сертификатов», — говорит руководитель проектов компании «Пересвет-Девелопмент» Евгений Воронин. По его словам, это скорее приведет не к улучшению качества работы в строительстве и проектировании, а к росту расходов, так как получается, что стоимость вступления и членства в СРО в несколько раз выше, чем стоимость лицензий. При этом участники рынка не исключают того, что некоторые посредники могут работать в интересах инициативных групп, созданных для формирования СРО.

По словам заместителя руководителя юридического отдела «Сити-XXI век» Василия Шарапова, к обязательным расходам строителей добавятся периодические членские взносы, а также при угрозе ликвидации СРО будут вынуждены за свой счет поддерживать размер компенсационного фонда на требуемом уровне. «Ведение строительного бизнеса становится более рискованным, так как теперь допуск на строительный рынок зависит уже от действий не только самого строителя, но и других участников СРО, в которую он вступил, от действий самой СРО, а также от действий уполномоченного органа государственной власти, контролирующего деятельность СРО», — объясняет эксперт. Например, по словам участников рынка, сейчас готовится к подписанию распорядительный документ правительства Москвы о создании экспертного совета, уполномоченного давать одобрение на включение столичных СРО в реестр Ростехнадзора. Возглавлять совет будет руководитель столичного стройкомплекса Владимир Ресин. Таким образом, создание СРО в Москве должно будет проходить утверждение в столичной администрации.

Кроме того, по мнению некоторых участников рынка, с введением СРО в строительстве осложняется доступ на рынок для представителей малого и среднего бизнеса.

Так, для получения такого доступа надо вступить в уже существующую СРО, то есть испрашивать разрешения выйти на рынок у своих конкурентов, либо создавать СРО самостоятельно. Для реализации последнего варианта потребуются привлечь значительные финансовые средства, а также найти многих желающих вступить в СРО, что представляется малореальным. В результате большинство СРО создается на базе региональных строительных ассоциаций и союзов.

Кроме того, если раньше строительные ассоциации, по сути выполнявшие лоббистские функции (не случайно во главе большинства из них стоят бывшие чиновники), не имели реальной власти, то теперь, создав на основе своей структуры СРО, они превратятся в инструмент, обладающий масштабным влиянием. В итоге это может привести к монополизации рынка. Вопросы законного лоббирования интересов строителей в органах государственной власти и местного самоуправления могут включаться в учредительные документы СРО в качестве дополнительных целей уставной деятельности СРО. На практике действительно многие СРО образуются на базе действовавших ранее некоммерческих объединений строителей — Ассоциации строителей России, Российского союза строителей, региональных союзов строителей и т. д. В регионах, где строительный рынок относительно невелик, такие организации смогут контролировать допуск строителей и проектировщиков на соответствующий региональный строительный рынок, то есть получат реальную власть в этой сфере. Последствием может быть блокирование доступа на местный строительный рынок конкурентов, прежде всего предприятий малого бизнеса. Для них выходом из этой ситуации будет поиск и вступление в СРО, образованные в других регионах страны, либо обжалование в суде действий СРО, препятствующих получению допуска к работам на местном строительном рынке.

Поэтому неудивительно, что активные члены таких ассоциаций или фактически их спонсоры будут создавать СРО на основе этих объединений. «Мы поддерживаем инициативу создания саморегулируемых организаций в строительной отрасли в качестве членов Ассоциации строителей России. Эта организация, которая существует уже несколько лет, может послужить базой для объединения строительных организаций, в том числе на федеральном уровне», — говорит Сергей Кавченков (MIRAX GROUP является активным членом АСР). В самих профессиональных объединениях также не соглашались с тем, что СРО — это лоббистский механизм. Разумеется, профессиональные союзы проектировщиков, изыскателей и строителей за счет создания на их базе СРО законодательно наделяются немалыми полномочиями, но это и сужает сферу их работы. Заниматься чисто лоббистской работой СРО не могут. Тем более что в законе ничего не сказано о комплексных СРО, например совместных СРО изыскателей и строителей. Их стыковка, вероятно, должна происходить на базе таких объединений, как Российский союз строителей, считают эксперты. ■

ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ СРО ИДЕТ ОЧЕНЬ МЕДЛЕННО, ПОСКОЛЬКУ МНОГИЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ЛИЦЕНЗИИ, КОТОРЫЕ БУДУТ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ

ВОСЕМЬ ТУЧНЫХ И ОДИН ГОЛОДНЫЙ

ПОСЛЕ ВОСЬМИ ЛЕТ РЕКОРДНОГО РОСТА ОБЪЕМ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛИЗИНГА ВПЕРВЫЕ РЕЗКО СОКРАТИЛСЯ. СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА ПО НОВЫМ ЦЕНАМ СТАЛА ПРАКТИЧЕСКИ НЕДОСТУПНА МНОГИМ РОССИЙСКИМ КОМПАНИЯМ. В НОВЫХ УСЛОВИЯХ ЛИЗИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ ПРИДЕТСЯ ИДТИ НА СУЩЕСТВЕННЫЕ СКИДКИ — ИЛИ РАЗОРИТЬСЯ.

ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА

ПО ОСЕНИ Четвертый квартал всегда приносил лизинговым компаниям максимальное в году количество сделок. Но последний квартал 2008 года вследствие финансового кризиса обеспечил рынку сильное проседание. По данным рейтингового агентства «Эксперт РА», сумма новых сделок по итогам 2008 года снизилась на 27,8% по сравнению с 2007 годом. В итоге объем нового бизнеса в 2008 году составил 720 млрд рублей, а суммарный портфель лизинговых компаний — 1390 млрд рублей.

По словам участников рынка, в последней четверти прошлого и в начале текущего года рынок лизинга в традиционном его понимании в России отсутствовал, сделок практически не было. Лизинговые компании занимались переоценкой рисков по существующим договорам и разработкой программ оптимизации.

«Сегодня основными факторами, влияющими на рынок, остаются неопределенность развития экономической ситуации и сроки восстановления финансового рынка. Тяжелым бременем на предприятиях лежит долговая нагрузка в виде кредитов и займов, в первую очередь валютных, на фоне резкого падения выручки. Многие клиенты взяли паузу для оценки перспектив развития рынков, на которых они работают, и корректировки собственных инвестиционных программ, в рамках которых осуществляются и крупные лизинговые проекты», — отмечает Андрей Коноплев, генеральный директор ОАО «ВТБ-Лизинг».

Спрос сократился не только на корпоративный автотранспорт, но и на спецтехнику. В нынешней экономической ситуации компании предпочитают направлять свободные денежные средства в оборот, избавляясь прежде всего от валютных обязательств. Рост ставок по кредитам усугубляет проблемы лизинговых компаний с финансированием оставшейся части не полностью оплаченных проектов, поскольку растет стоимость услуг лизинга. Рост цен привел к резкому сокращению количества инвестиционных проектов, соответственно, уменьшились объемы работ и сократилось количество заявок на предметы лизинга. Часто во время переговоров о предоставлении техники в лизинг ставка вырастает настолько, что клиент отказывается от сделки.

«Мы практически отказались от оформления в лизинг новой строительной техники», — рассказывает Сергей Шихалев, заместитель генерального директора инжиниринговой корпорации «Трансстрой» по финансовым вопросам. — Курсовые разницы стали слишком тяжелы для бизнеса: стоимость техники перед началом наших проектов рассчитывалась в рублях, и покупка ее в евро сейчас удорожает проект».

По сравнению с летом 2008 года лизинг строительной техники подорожал больше чем на 25% в рублях и на 3–4% в валюте. «Прибавьте сюда лизинговое вознаграждение, страховки (которые также выросли в цене) — и получается 30-процентное подорожание техники в течение трех лет», — говорит Сергей Шихалев. — Мы сейчас ждем, что лизинговые компании все-таки перейдут на работу в рублях. Выбор у них не так уж широк: лизинговый рынок практически исчез, и та техника, которая уже произведена, будет выставлена с хорошим дисконтом. По крайней мере по



АНДРЕЙ КОНОПЛЕВ

технике Volvo мы таких условий дождались: купили виброкоток и два экскаватора по рублевому контракту с рассрочкой платежа на три месяца. Техника обошлась нам на 40% дешевле первоначальной цены. То есть вместо 10 мы заплатили 7,6 млн рублей».

Действительно, отмечают сотрудники лизинговых компаний, структура спроса в последние полгода существенно изменилась. Во второй половине 2008 года увеличился спрос на возвратный лизинг и резко сократился спрос на новое имущество вне зависимости от формы приобретения. «В связи с резким сокращением банками объемов кредитования количество обращений потенциальных лизингополучателей значительно выросло. Но изменилась структура спроса, когда свои потребности в обновлении основных фондов предприятия стараются решать за счет приобретения более дешевого, нежели первоначально планировалось, оборудования», — отмечает Анастасия Халилова, генеральный директор «Москоммерц-Лизинг».

Клиенты стали рассматривать возможность заключения договора лизинга на более длительные сроки, поскольку в этом случае уменьшается размер ежемесячного лизингового платежа. Далеко не всегда удается использовать инструмент торгового финансирования при импорте оборудования из-за отказа экспортно-кредитных агентств от страхования сделок. Для большинства клиентов из-за падения курса рубля стала невозможной покупка и поставка нового импортного оборудования и спецтехники. Особенно пострадали от роста курса валют

строительные компании, поскольку едва ли не все необходимое им для работы оборудование — импортное.

Что касается структуры сделок, по данным рейтингового агентства «Эксперт РА», по субъектам бизнеса она изменилась незначительно. Доля крупного бизнеса увеличилась на 0,5%. Доля малого бизнеса в структуре новых сделок снизилась на 1,6%, а вот доля среднего бизнеса увеличилась, хоть и незначительно, — на 1,1%.

Сокращению рынка лизинга способствовала и позиция банков. «С конца третьего — начала четвертого квартала 2008 года наш банк полностью прекратил финансировать лизинговую деятельность. Причем под запрет попали даже ранее согласованные сделки, по которым прошли частичные оплаты оборудования. Компании пришлось искать иные источники. Необходимые для продолжения уже подписанных сделок средства были привлечены, естественно, совсем под другие процентные ставки», — рассказывает один из участников рынка.

«В связи с нехваткой рублевой ликвидности значительно выросли ставки по рублевым кредитам. Банки сократили кредитование реального бизнеса по причине резко возросшего кредитного риска, который в нынешних условиях сложно оценить. Банки средней величины, похоже, практически полностью прекратили кредитование бизнеса. Реально кредитуют крупнейшие банки из первой десятки, но и они в основном сосредоточены на поддержке государственных компаний», — отмечает Лариса Власова, заместитель генерального директора компании «CARCADE Лизинг».

практикой, и размеры депозитов порой доходят до 50% от суммы, на которую выдается банковская гарантия. Причем проценты на замороженные таким образом средства начисляют минимальные — сопоставимые со ставками на депозиты до востребования (или же на сумму, равную этим процентам, уменьшается стоимость банковской гарантии). Стоимость гарантии банков доходов сегодня до 2–3,5% годовых

Банки предпочитали вкладывать средства в покупку валюты, а не в лизинговые структуры. Деньги можно было привлечь только под высокие процентные ставки, неприемлемые для потенциальных клиентов.

УДЕРЖАТЬСЯ НА ПЛАВУ В зависимости от отрасли и региона России уровень спроса на услуги лизинга разнится, однако тенденция общего снижения спроса очевидна, поскольку перспективы и объемы работ большинства имеющихся и потенциальных клиентов лизинговых компаний не ясны даже на 2009 год. У многих они резко сократились, и лизингополучатели вынуждены корректировать как планы производства на текущий год, так и свои долгосрочные стратегии, порой отказываясь от реализации любых средне- и долгосрочных проектов.

Осложняет ситуацию и значительное повышение стоимости финансовых ресурсов. Лизингодателям приходится менять графики лизинговых платежей, смещая основную нагрузку на несколько месяцев, а в некоторых случаях даже уменьшать собственное вознаграждение. Платежная дисциплина клиентов ухудшилась, увеличиваются сроки просрочки платежей, чаще возникают дефолты по сделкам. Наиболее проблемны клиенты, работающие с минимальным уровнем рентабельности и делающие бизнес на оборотах (объемах). Поскольку кризис затронул все сектора экономики, платежная дисциплина ухудшилась у всех, начиная от малого бизнеса и заканчивая крупнейшими частными компаниями и государственными организациями. И если речь идет о сохранении компании или биз-

ГАРАНТИЙНЫЙ

Банковские гарантии существуют на рынке уже много лет, но последние четыре года они были скорее формальностью. «Однако ситуация изменилась, и заказчики начали рассматривать банковские гарантии в качестве показателя надежности компании-подрядчика и возможности выставлений ей жестких условий работы по контрактам», — рассказывает Сергей Шихалев, заместитель ге-

нерального директора инжиниринговой корпорации «Трансстрой» по финансовым вопросам. — Теперь многие заказчики, объявляя тендер, требуют от потенциальных исполнителей гарантий от банков первой десятки. Выросла на порядок и стоимость предоставления банковских гарантий». Что в целом-то вполне объяснимо с учетом нынешней экономической ситуации. «В целом банковская гарантия явля-

ется стандартным рисковым продуктом, таким же, как прямое финансирование. Очевидно, что в условиях кризиса и падения экономики банки внимательнее подходят к выбору заемщиков, к обеспечению, срокам предоставления продуктов», — объясняет Виталий Караваев, директор департамента клиентских отношений «Абсолют банка». — При этом основные принципы анализа не меняются. В условиях, ког-

да банкам нет необходимости активно наращивать объемы, стоимость гарантий несколько увеличилась, особенно для крупных клиентов, так как ранее докризисные платежи по гарантиям для клиентов находились на низком уровне и зачастую не превышали 1%». Еще прошлым летом для предоставления гарантии банки не требовали от компаний размещения депозитов. Теперь это стало распространенной

практикой, и размеры депозитов порой доходят до 50% от суммы, на которую выдается банковская гарантия. Причем проценты на замороженные таким образом средства начисляют минимальные — сопоставимые со ставками на депозиты до востребования (или же на сумму, равную этим процентам, уменьшается стоимость банковской гарантии). Стоимость гарантии банков доходов сегодня до 2–3,5% годовых

сейчас заказчики заинтересованы в быстром получении средств, банковские гарантии стали пользоваться большим спросом, нежели страховые полисы. «Совершить сделку по федеральным контрактам без банковских гарантий сегодня невозможно», — рассказывает Сергей Шихалев. — Пока еще затраты на страховки, банковские гарантии и т. д., готовясь к тендеру, мы включаем в сто-

имость работ. Но поскольку их цена выросла — выросла и стоимость наших работ, соответственно, выше риски проиграть конкурсы. Что особенно вероятно в нынешних высоко конкурентных условиях». В соответствии с федеральным законом №94 сумма расходов на страховку и банковские гарантии не может превышать определенный минимум, который в нынешней ситуации методично уменьшают. Строи-



неса, то клиент чаще отказывается от текущей сделки, особенно малорентабельной или не обещающей стабильного притока денежных средств.

«Рост неплатежей, очевидно, тенденция на ближайшую перспективу. Реальная просроченная задолженность по рынку может составить 10% и более, — предупреждает Роман Фролов, заместитель генерального директора страхового дома ВСК. — Тем не менее нужно отметить оздоравливающую роль кризиса. Уверен, теперь лизинговые компании пересмотрят системы риск-менеджмента, свое отношение к необходимости страхования и защиты собственных имущественных интересов».

Реструктуризация, платежи с опозданиями для любой лизинговой компании все же гораздо лучше, чем судебная процедура и реализация предмета лизинга. Нынешний год, очевидно, станет временем проверки устойчивости лизинговых компаний в части правильности формирования портфеля сделок, рационального распределения рисков при осуществлении финансирования клиентов разных отраслей и регионов, отсутствия узкой специализации. Очевидно, что лизинговые компании, специализирующиеся, к примеру, на строительном оборудовании и спецтехнике, испытывают те же проблемы, что и вся строительная отрасль.

ГОСПОДДЕРЖКА Строительной отрасли, и лизингу строительной техники в частности, в связи с кризисом оказывается государственная поддержка. Правда, программы господдержки распространяются только на лизинг отечественной техники. К примеру, планируется поддержка машиностроительной отрасли России через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК), управление которой передано Министерству транспорта. В частности, предполагалось, что государство внесет в уставный капитал ГТЛК 40 млрд рублей, которые в дальнейшем будут направлены на закупку автомобильной и дорожно-строительной техники, производимой на территории РФ. По предложению Минфина и Минэкономразвития из этой суммы пока внесено только 3 млрд рублей.

Рынок, впрочем, с недоумением отнесся к этой инициативе. По мнению лизингодателей, использование ГТЛК не решит имеющихся вопросов — нужен комплексный подход к решению проблем машиностроительной и дорожно-строительной отрасли. Тем более что ни для кого не секрет — подавляющее большинство строительной техники закупается за границей. Отечественная техника не выдерживает конкуренции с импортной.

Кроме того, на рынке автотехники и дорожно-строительного оборудования, на котором, как предполагается, будет работать Государственная транспортная лизинговая компания, до лета 2008 года вполне успешно функционировало множество независимых лизинговых компаний — по оценкам «Эксперт РА», не менее 200 (в условиях снижения спроса и отмены ускоренной амортизации автомобилей их число, очевидно, несколько уменьшится). Таким образом, острая потребность в наличии именно государственной структуры, занимающейся лизингом автотранспорта и дорожной техники, неочевидна.

Сама идея субсидировать развитие отрасли машиностроения и дорожного строительства через лизинг представляется весьма позитивной, однако настораживает факт «назначения» лизинговой компании. По мнению участников рынка, это может привести к огромным потерям из-за злоупотреблений, которые наверняка будут. Более предпочтительным было бы поддержать в целом программы лизинга автотранспорта и дорожно-строительной техники, выработать правила игры (определить перечень поддерживаемой продукции и предприятий) и установить контролирующие показатели, то есть по возможности исключить влияние человеческого фактора (который не всегда объективен) на принятие решений. ■

тельные компании опасаются, что скоро им не удастся перекладывать расходы, связанные с получением банковских гарантий и страховок, на заказчиков — придется платить самим, лишь бы получить объект. Что негативно повлияет на рентабельность. Участники рынка пессимистично обсуждают сейчас готовящиеся поправки к ФЗ №94, которые ужесточат и подробно пропишут процедуру испол-

нения банковских гарантий. Ожидается, что среди обязательных условий их предоставления скоро появятся такой пункт, как обеспечение — депозит, имущество и т. д.

СПОРТИВНЫЙ ИНТЕРЕС

МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ ВЕДЕНИЯ МАШТАБНЫХ РАБОТ И ВЛАДЕНИЕ УНИКАЛЬНЫМИ СОВРЕМЕННЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ ПОЗВОЛЯЮТ ТРАНСПОРТНЫМ СТРОИТЕЛЯМ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ ПРОЕКТЫ В РАЗНЫХ ОТРАСЛЯХ. ПРЕКРАСНЫЙ ПРИМЕР ТОМУ СТАДИОН ИМЕНИ КИРОВА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА

К концу 2008 года, когда на объекте сменился главный строитель, «на финансовом поле» оставалось 18 млрд бюджетных рублей. Новый генподрядчик корпорация «Трансстрой» пообещала уложиться в 13 млрд рублей и пока за пределы скорректированной сметы не вышла.

К работе над проектом «Трансстрой» приступил сразу после победы на конкурсе по выбору генподрядчика. К этому времени работы уже были развернуты прежним строителем стадиона — были построены причалы для приемки грузов и разобрано основание старого стадиона. Начали с подготовки свайного поля для фундамента из 3 тыс. буронабивных свай и проектных работ. Весь проект должен быть реализован в рекордные сроки — всего за два года — к 31 декабря 2010 года генподрядчик сдаст объект заказчику «под ключ».

Генподрядчиком спортивной арены корпорация стала в декабре минувшего года, выиграв тендер мэрии Санкт-Петербурга. В нем участвовало несколько конкурентов, но всех обошел «Инжтрансстрой», предложив снизить стартовую цену на 30% и построить стадион за 13 млрд рублей вместо 18,6 млрд.

«Мы победили потому, что предложили наименьшую стоимость работ, — рассказывает Иван Кузнецов, глава холдинга «Трансстрой». — Стоимость просчитана, и дело тут в том, что у нас есть определенное преимущество перед другими участниками конкурса в плане стоимости материалов, которые мы можем применить. Например, у нас свои, пусть и непростые, отношения с металлургическими компаниями, которые готовы снижать для нас цены. А металл — определяющий материал на данном объекте. То есть большая часть стоимости стадиона зависит от цен на металл».

Нужно сказать, что работы над проектом начались в 2004 году (предполагалось, что затраты на строительство возьмет на себя ОАО «Газпром» — главный спонсор спортивного клуба «Зенит», для которого стадион «Петровский» станет домашней ареной). В августе 2006 года на конкурсе был выбран проект японского архитектора Кисе Курокавы, который предложил модель стадиона на 60 тыс. зрителей в виде... «космического корабля».

Первоначально завершить работы предполагалось к концу 2008 года. Но выяснилось, что реализовать проект в задуманном виде невозможно. Японский архитектор не учел местных условий, в частности слабой несущей способности питерских грунтов. Проект усложнился, потребовались нестандартные инженерные решения, и это затянуло сроки его реализации. А кроме того, привело к значительному его удорожанию. В результате пришлось объявлять новый конкурс, победителем которого и стал «Инжтрансстрой».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Стадион «Зенит» будет располагаться в западной части Крестовского острова в Санкт-Петербурге. Автор проекта — японский архитектор Кисе Курокава (1934–2007). Генеральный проектировщик — Kisho Kurokawa architects & associates.

Конструктивное решение объекта выполнено в соответствии с современными требованиями к спортивным сооружениям. Так, каждая трибун будет перекрываться раздвижным куполом диаметром 286 м, опирающимся на восемь мачт.

Основные технико-экономические показатели:

Вместимость стадиона — 62 тыс. зрителей.

Высота здания — 56,6 м.

Количество этажей — 7

Количество лестнично-лифтовых блоков — 4

Площадь помещений — 105,8 тыс. кв. м

Площадь футбольного поля — 9840 кв. м

Вес выдвигного поля — 11,4 тыс. тонн.

На полное перемещение поля требуется четыре часа при скорости 0,6 м/с.

Свайное поле: 30 тыс. свай

При возведении стадиона сохраняются внешние габариты холма и павильоны работы архитектора А. С. Никольского. После реконструкции павильонов их назначение изменится: там разместятся магазины и билетные кассы.



31 ДЕКАБРЯ 2010 ГОДА ГЕНПОДРЯДЧИК СДАСТ ОБЪЕКТ ЗАКАЗЧИКУ «ПОД КЛЮЧ»

«Курсова сделал только дизайн-проект арены, а проектирование стадиона «П» (этап подготовки предпроектной и проектной документации. — BG) вели Werner Sobek Ingenieering, немецкие разработчики, расчет которых основывался на немецких марках стали и узлах металлоконструкций, — объясняет Иван Кузнецов. — Поэтому мы сегодня разрабатываем рабочую документацию, меняя сам подход — ориентируемся на российских производителей. Проект, который мы реализуем, ничем не отличается от первоначального. Есть только один нюанс: сейчас, в условиях кризиса, нужно искать оптимальные инженерные решения с точки зрения применения материалов, и мы это делаем. Мы планируем заменить немецкие металлоконструкции на более дешевые российские и только на этом сэкономить 30%. После тщательного изучения проектной документации мы пришли к выводу, что 60 тыс. тонн металлоконструкций на монтаж арены явно избыточно — достаточно 18 тыс. тонн, которые будут использованы при монтаже выдвигного крыши диаметром 286 м. А остальной объем дорогого металла без ущерба качеству и безопасности конструкции «Инжтрансстрой» планирует заменить на более экономичный железобетон.

По мнению экспертов, стадион на Крестовском острове станет самым грандиозным спортивным сооружением за

последние десять лет. Он спроектирован с учетом всех международных требований и по инженерной сложности не имеет сегодня аналогов в России. В такие короткие сроки, на таких грунтах, в таких широтах подобные сооружения еще никогда не строились. Но принимая во внимание профессиональный опыт корпорации (в частности, строительство в условиях вечной мерзлоты), в соблюдении сроков и качестве работ сомневаться не приходится. Есть у «Трансстрой» и опыт строительства спортивных сооружений — возведение конькобежного стадиона в подмосковной Коломне.

Сооружение на Крестовском будет во многом уникальным. В России появится первый стадион с раздвижной крышей над игровым полем. «Это позволит спортивному сооружению работать при любой погоде — как в открытом, так и в закрытом состоянии, — рассказывает Иван Кузнецов. — Это, конечно, не космический корабль, но с точки зрения строительства объект достаточно сложный. Впрочем, у нас есть опыт работы на очень непростых объектах. Когда мы за них брались, они тоже казались очень сложными. Однако все они работают. Так что глаза боятся — руки делают».

Проектом предусмотрен на арене и натуральный газон. Выдвигное поле позволит содержать газон в естественных условиях. Кстати, в мире насчитывается всего несколько стадионов с выдвигным полем. Кроме того, аналогичные сооружения чаще всего не имеют кровли и не вмещают больше 60 тыс. человек. Предполагается что новый стадион для «Зенита» будет одним из лучших в мире.

Стадионы элитного класса немногочисленны, к ним будет относиться и строящийся в Санкт-Петербурге «Зенит». Такие стадионы могут принимать у себя матчи любого уровня — от чемпионата России до финалов Лиги чемпионов. Но помимо этого «Зенит» станет многофункциональным спортивно-развлекательным комплексом, где можно будет проводить любые массовые мероприятия — соревнования по биатлону, фристайлу и автошоу. ■

НОВЫЙ ГЕНПОДРЯДЧИК КОРПОРАЦИЯ «ТРАНССТРОЙ» ПООБЕЩАЛА УЛОЖИТЬСЯ В 13 МЛРД РУБЛЕЙ И ПОКА ЗА ПРЕДЕЛЫ СКОРРЕКТИРОВАННОЙ СМЕТЫ НЕ ВЫШЛА

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

STORY

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 государственной 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



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

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, ре-

конструкцию 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.

НОВЫЕ ВЕТКИ Прокладка железнодорожного полотна тоже остается аутсайдером транспортного развития. В 2007 году в России было построено всего 40,7 км желез-

ных 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 продолжают падать и в грузовом, и в пассажирском сегменте», — рассказывает президент РЖД. — Противостоять 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



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



STORY

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS
GUIDE