ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ИНФРАСТРУКТУРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

ХОТЕЛОСЬ БЫ ВЕРИТЬ

Некоторые верят в то, что железный занавес, отлитый в СССР, был самым надежным и эффективным способом борьбы с кризисами. С этим мнением можно было бы согласиться, если забыть о том, что экономическая ситуация в Советском Союзе напоминала собой перманентный кризис, а местами — так полный коллапс.

Кроме того, бытует мнение, что дороги в Российской Федерации отсутствуют тоже по причине того, что у нас никогда этих самых пресловутых кризисов не было. В пример приводят Соединенные Штаты, строившие дороги в годы Великой депрессии, чтобы занять чем-то полезным население. Теоретически может такое случиться, что армии «белых воротничков», которых увольняют первыми, в какой-то момент действительно нечем будет себя занять. Но вряд ли настолько, чтобы пополнить собой ряды дорожных строителей. И даже если они согласятся выйти на стройку, толку от их работы будет мало.

Собственно, проблема дефицита кадров, особенно острая для строительного сектора, актуальна сегодня практически для всех отраслей экономики. Россия — страна непрофессионалов. Причем в инфраструктурном строительстве — отрасли, которая занимается масштабными проектами, требующими миллионных инвестиций, цена непрофессионализма очень высока. Неудивительно, что именно транспортные строители активно выступают за создание для отрасли регулирующего государственного органа, который занимался бы ее стратегическим развитием или хотя бы планированием развития производительных сил.

В общем-то для государства сейчас складывается идеальная ситуация для того, чтобы это госрегулирование в отрасль ввести,— заодно государство получает уникальный шанс, не встречая сопротивления, занять место крупнейшего игрока любой ниши строительного рынка, от жилой недвижимости до инфраструктурного строительства.

На первый взгляд оно к тому и идет. Взять хотя бы утвержденную программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Согласно ей, государство собирается потратить на развитие транспортной инфраструктуры более 13 трлн руб. Открытым только остается вопрос, кто и под чьим контролем эти деньги будет осваивать. Поскольку в нашей стране одного только выделения средств будет мало.

↑
КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ОРИЕНТИРОВКА — НА МЕСТНОСТИ

В ИЮНЕ 2008 ГОДА ПРИНЯТА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ НА 2010–2015 ГОДЫ». СОГЛАСНО ЭТОМУ ДОКУМЕНТУ, РАЗМЕР ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В РФ УВЕЛИЧЕН ДО 13,5 ТРЛН РУБ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ОДНИМ ЛИШЬ УВЕЛИЧЕНИЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОБЛЕМУ ИНФРАСТРУКТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НЕ РЕШИТЬ: НЕОБХОДИМО ПОВЫШАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ. ОЛЬГА СОЛОМАТИНА

КАРТЫ БЕЗДОРОЖЬЯ В строительство российских дорог планируется инвестировать около 1% от ВВП (речь идет о докризисном размере ВВП). Надо отметить, что в последние четыре года, еще до принятия программы развития транспортной системы, власти регулярно увеличивали финансирование этой отрасли. В результате объем средств, выделенных на дорожное строительство, вырос с 2004 по 2008 год более чем в два раза.

Развитие российской транспортной системы — задача, которую, бесспорно, необходимо решать срочно и комплексно. Ни для кого не секрет, что большая часть дорожной сети устарела, качество дорог, их пропускная способность давно не соответствуют современным требованиям. Недостаточная протяженность трасс приводит к замедлению экономического роста. Так, по данным Росавтодора, ежегодные потери РФ из-за недостаточного развития дорожной сети оцениваются в 550–600 млрд руб., что превышает 3% ВВП России.

«Сегодня транспортная составляющая в стоимости наших товаров — порядка 22–23% плюс недостаточно развитый сервис для участников движения. В Европе это 15–17%, то есть мы теряем конкурентные преимущества,— рассказывает Олег Шахов, генеральный директор ФГУ „Дороги России“.— Улучшив транспортную составляющую и логистику, мы сможем снизить стоимость товаров и увеличить конкурентоспособность даже при условии платности трасс».

Обратившись к цифрам, можно обнаружить, к примеру, что в период с 1995 по 2004 год при росте уровня автомобилизации на 79% российские дороги удлинились лишь на 15%. Протяженность же федеральных дорог с четырьмя и более полосами движения составляет всего 8% от общей длины российских дорог.

Еще три года назад более 2 тыс. км федеральных автодорог достигли предела своей пропускной способности, а около 8 тыс. км автомобильных трасс начали работать в режиме перегрузки. Кроме того, современным критериям прочности не соответствует 56% федеральных автотрасс. Большинство отечественных автомобильных дорог рассчитано на пропуск осевых нагрузок 6–10 т, что существенно ниже международных стандартов. Около 20% мостов и путепроводов на федеральных дорогах было построено более 40 лет назад и, как и большинство автодорог, не соответствует современным требованиям по грузоподъемности.

Что касается строительства железнодорожного полотна, то и здесь ситуация не вполне благополучна. С 1990-х по 2000-е годы новые железные дороги в РФ фактически не строили — поддерживали имеющиеся. Первые проекты прокладки нового железнодорожного полотна появились только пять-семь лет назад и в большинстве случаев будут реализовываться при участии частных инвесторов.

ВЫПРЯМИТЬ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ КРИВЫЕ В ближайшие годы государство собирается потратить на развитие транспортной инфраструктуры более 13 трлн руб. На эти деньги должно быть построено или реконструировано более 17 тыс. км автодорог, более 100 взлетно-посадочных полос, проложено свыше 3 тыс. км новых железнодорожных линий.

Согласно государственной программе «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», в 2008–2009 годах на строительство новых дорог и дорожную инфраструктуру выделяется 212,3 млрд и 223,5 млрд руб. соответственно. Для сравнения: в 2007 году на строительство и ремонт дорог было выделено около 200 млрд руб. (было построено 2,5 тыс. км дорог).

Уже в 2008 году должно начаться строительство сразу нескольких масштабных проектов (сейчас по ним проводятся тендеры). Речь идет о скоростной магистрали Москва—Петербург, «Дон», ЦКАД, Западном скоростном диаметре.

Помимо проектов строительства дорог существуют и проекты, включающие сложную инфраструктуру — мосты, тоннели и проч. Пример тому — проект Краснодар—Абинск—Кабардинка, где 147 км дороги будет построено на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП). Проект включает в себя (помимо строительства автомобильных дорог) сооружение нескольких эстакад и тоннелей. Сейчас Министерство транспорта разрабатывает комплексные проекты на основе ГЧП в портах и аэропортах.

Ожидается, что аналогичные программы ГЧП будут представлены в ближайшее время и в области строительства железных дорог, поскольку год назад правительством РФ была принята Стратегия развития железнодорож- →

СЕРГЕЙ КИСЕЛЕВ

В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТСЯ ПОТРАТИТЬ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОЛЕЕ 13 ТРЛН РУБ.

РИСУНОК НА ОБЛОЖКЕ: РОМАН МАНИКИН