



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,  
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE  
«ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

## ДОРОГИ ЖИЗНИ

Мы сдавали это приложение в последнее воскресенье августа. Причем некоторые приехали на работу, отстояв многокилометровые пробки на въезде из Подмосквья в столицу. Но пробки стали в последнее время настолько обычным явлением, что о них уже почти и не говорят. Зато многие обсуждают новое развлечение, появившееся у дорожных строителей этим летом. Со стороны оно кажется... заменой бордюрного камня из одного района города на поребрик — из другой части столицы...

По стечению обстоятельств проселочная дорога от бетонки до деревни Овсянниково, где у нас был загородный дом (примерно в 40 км от МКАД), оказалась единственной дорогой для автомобилей сразу двух песчаных карьеров. Всего за один сезон грузавики превратили ее в направление. Специально для поездок на дачу пришлось купить старенький внедорожник. Ясно же, что на закрытие карьеров или ремонт дороги надеяться глупо.

Любопытно другое. Все те годы, что идут разговоры о строительстве трассы-дублера дороги Москва—Питер, которая должна пройти по соседству с деревней, соседи по даче не перестают спорить, каким образом появление скоростной магистрали скажется на качестве нашей дачной жизни.

С одной стороны, было бы заманчиво добираться за город с ветерком, пусть и за деньги. С другой стороны, есть опасения, что вместе со скоростной магистралью в деревне станет шумно и загазовано. Мнения разделились и по поводу того, подорожает ли наша земля после строительства скоростной автодороги или же, напротив, упадет в цене. Напоминание о том, что еще в древности богатели города, через которые шли караванные пути, убеждает не всех. Особые ценители тишины даже свои дома продали. Те дачники, что появились на их месте, наоборот, мечтают о скорейшем появлении шоссе: они смогут жить на даче круглый год, не опасаясь застрять до весны в нечищенных сугробах.

Мы же свой дом и землю продали еще год назад. Не по причине большой любви к тишине, как можно было бы подумать. И не потому, что не верим в экономическую целесообразность строительства скоростных автодорог. Как показывает практика, песчаные карьеры рано или поздно становятся свалками. И тогда даже наличие хайвея не спасает.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

# ДАЛЬШЕ ЕХАТЬ НЕКУДА

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ РОССИЙСКОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ УСТАРЕЛА, КАЧЕСТВО ДОРОГ И ИХ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ДАВНО НЕ СООТВЕТСТВУЮТ СОВРЕМЕННЫМ РЕАЛИЯМ. НЕДОСТАТОЧНАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ТРАСС ПРИВОДИТ К ЗАМЕДЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА. ДОРОЖНОЙ СЕТИ НЕОБХОДИМА ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ. В СЕГМЕНТЕ АВТОДОРОГ ЛОКОМОТИВОМ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ПОЛУЧАТ ТРАССЫ НА ОСНОВЕ КОНЦЕССИЙ, А ВЗАМЕН ВЛОЖАТ В ИХ СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРЬЕЗНЫЕ РЕСУРСЫ. В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТАКИХ ПЛАНОВ ПОКА НЕТ, ЗАТО УЖЕ СУЩЕСТВУЮТ ЧАСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

**STATUS QUO** После распада СССР серьезных вложений в дорожную инфраструктуру не направлялось. В частности, по данным Росавтодора, в период 1995–2004 годов при росте уровня автомобилизации на 79% российские дороги «удлинились» лишь на 15%, что привело к замедлению экономического роста. Как утверждает в концепции по реформированию дорожного хозяйства, разработанной в этом ведомстве, ежегодная сумма потерь, связанных с недостаточным развитием дорожной сети и ее низким техническим состоянием, оценивается в 550–600 млрд рублей, что превышает 3% ВВП России.

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% всех 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 было построено более 40 лет назад и не соответствует современным требованиям по грузоподъемности.

В целом темпы дорожного строительства в России ниже, чем в других странах. По данным исследования общественной организации «Деловая Россия», обеспеченность автодорогами на 10 тыс. человек в России составляет 400 метров. Для сравнения: в США этот показатель составляет 2,2 км, в Канаде — 4,4 км.

По данным вице-премьера Александра Жукова, сегодня протяженность российских дорог составляет 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 этот показатель составляет 688 тыс. 800 км.

«Потребность в дорогах в РФ составляет 1,5 млн км. Сейчас же в наличии — в три раза меньше дорог весьма сомнительного качества. При этом даже те 2,5% ВВП, которые тратятся на дороги, чиновники и дорожники освоить не могут», — говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. По его словам, только в 2007 году объем выполненных работ по строительству и

реконструкции дорог был на 20% меньше запланированного правительством РФ. Россия отстает даже от своих ближайших соседей по СНГ. К 2010 году, согласно правительственной программе, в стране ожидается строительство и реконструкция 3 тыс. км дорог. Однако если за последние пять лет фактическое отставание от плана составило в среднем 26%, то, скорее всего, будет построено не более 2241 км — по его словам, это на 29% меньше, чем за тот же период планируется построить в Казахстане, где обычно не отстают от своих планов.

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 работы в области экологии. Средняя стоимость работ составила \$6,9 млн за 1 км. Стоимость строительства дорог в США различается в ряде случаев. Например, строительство дороги M6 South Beltline длиной 64 км в штате Мичиган обошлось американским властям в \$2,48 млн за 1 км. В свою очередь, в Ка-



ПРОТЯЖЕННОСТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ С ЧЕТЫРЬМА И БОЛЕЕ ПОЛОСАМИ ДВИЖЕНИЯ СОСТАВЛЯЛА ЛИШЬ 8%

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА