

Вторая беда России

В настоящее время, по данным Росавтодора, общая протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и местного значения Российской Федерации (то есть дорог, находящихся в государственной собственности) по новой классификации оценивается в 1145 тыс. км. При этом протяженность автомобильных дорог федерального значения составляет порядка 50 тыс. км. Остальные автодороги попадают в сферу ответственности региональных властей и органов местного самоуправления.

К сожалению, и это не будет ни для кого новостью, многие дороги не соответствуют эксплуатационным требованиям и нормам безопасности дорожного движения.

Почему они такие?

Бесспорно, одной из важнейших причин (хотя и не единственной) является уникальное географическое положение нашей страны. Ее климат и геологическое строение зачастую отрицательно сказываются на качестве дорожного полотна. 86% всех грунтов в России — это так называемые связные грунты, которые либо целиком состоят из глины, либо имеют ее в качестве примеси, из-за этого подпочвенные воды подсыхают по рыхлостям и пустотам грунта прямо под дорожное полотно и с наступлением первых холодов замерзают. При переходе через 0°C происходит «морозное пучение» и при этом стоит иметь в виду, что заморозка и разморозка у нас происходит до 160 раз за год. Даже в странах со схожим климатом (Норвегия, Канада)

Всем известно, что Россия самая большая страна в мире, а значит, для эффективного развития ее экономики транспортная инфраструктура должна быть на высоком уровне. Но, к сожалению, говорить о хорошем состоянии российских дорог не приходится.

подобной частоты переходов через ноль нет. Именно такие перепады температур оказывают разрушительное влияние на дороги.

Однако кивать на климат было бы в корне неправильно — этот фактор всего лишь серьезно усложняет и удорожает (при прочих равных) производство дорожных работ. Более существенные причины, как и всегда, заключаются в людях, в управленческих механизмах и т.д.

В частности, важным фактором является нарушение весовых нормативов во время дорожного движения. Дорога, рассчитанная на легковые автомобили, не прослужит свой гарантийный срок, если по ней будут ездить тяжеловозы. К сожалению, зачастую складывается такая ситуация, что многотонные фуры из-за отсутствия альтернативного, предназначенного для грузового транспорта, пути, вынуждены проезжать по дорогам, на которых норма нагрузки на ось утверждалась для автомобилей малой грузоподъемности.

Кроме того, по мнению специалистов, значительная часть работ по строительству и ремонту дорог в различных регионах страны не соответствует нормативным документам, по причине как некачественных материалов, так и непрофессионального выполнения работ. Вариантом этой проблемы являлось зачастую просто невыполнение необхо-

димых работ по строительству и содержанию дорог по традиционному для последних десятилетий списку причин: от банальной нехватки финансирования до «административных факторов».

Суммарное влияние всех этих факторов (каждого по-своему) — значительно. Может быть, именно поэтому в СМИ несколько лет назад появилась весьма экстравагантная точка зрения об отсутствии необходимости в России дорог с твердым покрытием.

Конечно, это небольшой «перебор» и такие «точки зрения» вряд ли могут претендовать на серьезность. Но вопросы все равно остаются — неужели все эти причины непреодолимы и неужели развитие дорожной инфраструктуры является настолько незначимым вопросом, что решение его до сих пор не реализовано в полной мере?

Давайте посмотрим, что значат для нас дороги.

Цена бездорожья

Любая магистральная дорога (а в ряде наших удаленных регионов — и вообще, любая дорога) является стратегически важным объектом. Поэтому задача развития дорожной инфраструктуры является важнейшей и первостепеннейшей задачей. Связывая территории, обеспечивая массовые перевозки грузов и пассажиров, доступ к ресурсам, транс-

портная инфраструктура не в последнюю очередь определяет возможности развития субъектов Российской Федерации, позволяя планировать экономические перспективы развития региона на долгосрочный период.

Кроме того, создавая удобство для промышленности, транспортная инфраструктура может привлечь инвесторов, а значит, дороги являются залогом успешного развития региона и страны в целом.

К тому же, именно дороги могут не только способствовать преодолению кризиса, но и заложить хороший фундамент для роста экономики в посткризисный период. Если обратиться к опыту США, то в годы Великой Депрессии американская экономика выходила из кризиса в том числе и за счет строительства дорог. Развитие дорожного строительства не только позволило бы создать новые рабочие места, оно, при необходимости, могло бы стать одним из инструментов решения миграционных вопросов и способствовать решению ряда демографических проблем.

Но перейдем от стратегии к конкретным цифрам.

Как же сказывается плохое состояние дорог на экономике страны в целом и на каждом отдельно взятом гражданине, какова цена бездорожья?

Вот официальная статистика. Из-за плохих дорог средняя скорость автомобильных перевозок в России в два раза ниже, чем в остальных развитых странах.

Также, на плохой дороге автомобиль расходует до полутора раз больше горючего. Стоимость обслуживания автомобилей, которые ездят по ухабам, кочкам и выбоинам, возрастает в 2,5-3,4 раза, срок службы машины сокращается на 30%, а ее производительность падает более чем в два раза. В результате стоимость перевозок повышается на 30-50% именно из-за некачественного покрытия дорог. В

целом из-за плохих дорог государство несет убытки, исчисляемые в 6% ВВП.

Кроме того, столь плачевное состояние дорог представляет угрозу и для человеческих жизней. По данным ГИБДД РФ, 8-10% ДТП в нашей стране происходит из-за плохого состояния дорог. Это означает, что если, по статистике ГИБДД, в этих ДТП за последние 6 месяцев погибло более 10 тыс. человек, то низкое качество дорог обходится стране минимум в 800-1000 человеческих жизней каждые полгода.

Такова цена бездорожья.

Кто платит?

Согласно ФЗ РФ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в российской федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», федеральные трассы в основном финансируются за счет средств федерального бюджета, а трассы регионального или межмуниципального значения за счет средств бюджетов субъектов РФ, а также все виды дорог могут финансироваться за счет иных предусмотренных законодательством РФ источников финансирования, а также средств юридических лиц и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством РФ о концессионных соглашениях.

В августе этого года Минфин и Минэкономразвития представили на рассмотрение премьер-министра РФ Владимира Путина проект по сокращению финансирования федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России» на 2010-2015 годы. Если в первом варианте ФЦП на капитальный ремонт и строительство дорог предполагалось тратить по 650 млрд. рублей в год, то теперь — почти в три раза меньше.

Минфин предлагает сократить расходы на транспортную программу ФЦП

в 2010-м году в 2,3 раза — до 219 млрд. рублей, а Минэкономразвития — до 221 млрд. рублей. В 2011-м году финансирование будет снижено на 66%, а в 2012-м — на 70%. Кроме того, расходы на автодорожную отрасль Минфин в период с 2010 по 2012 год предлагает сократить в 2,4 раза. На данный момент не решено, за счет каких проектов будет сокращено финансирование.

А ведь и строить, и ремонтировать нужно многие объекты. Сейчас общая протяженность российских дорог составляет порядка 1,1 млн. км. При этом, по оценке Минтранса, стандартам качества отвечают лишь 37% из них, и их количество без надлежащего ухода будет уменьшаться.

Сейчас ремонт 1 км дорог федерального значения в Центральном округе оценивается в 2,5–7,3 млн. рублей, капремонт — 7,9–29 млн. рублей, а содержание в 0,6–1,3 млн. рублей.

Давайте подсчитаем, если исходить из того, что цены на ремонт не завышены и если ориентировочно на ремонт и содержание дорог, отвечающих стандартам качества, при этом уходит в среднем три млн. рублей за 1 км, то за их поддержание в год необходимо платить $1,221 \times 10^{12}$ рублей, а на капремонт остального дорожного полотна, из минимального расчета 10 млн. на 1 км придется потратить $6,930 \times 10^{12}$ рублей. Суммы очень значительны.

Понятно, что бюджет не может профинансировать ремонт всех дорог. Где же в таком случае взять средства для поддержания дорог в соответствии с эксплуатационными требованиями? Возможно, необходимо использовать возможность локального ремонта дороги за счет заинтересованной стороны. Таким образом, транспортные подъезды к домам могут ремонтироваться за счет собственников. Кроме того, различные коммерческие

Обеспеченность связи населенных пунктов Северо-Западного федерального округа дорогами с твердым покрытием (на 2007 г.)

Наименование субъектов СЗФО	Населенные пункты, количество		Обеспеченность связи населенных пунктов дорогами с твердыми покрытиями, %
	Всего	из них имеют связь по дорогам с твердыми покрытиями	
Северо-Западный ФО, всего, в том числе:	27752	15777	56,8
Архангельская область	3951	2144	54,3
Вологодская область	6519	3235	49,6
Калининградская область	1106	1106	100,0
Ленинградская область	2923	1967	67,3
Мурманская область	145	106	73,1
Ненецкий Автономный округ	35	5	14,3
Новгородская область	3798	2870	75,6
Псковская область	7733	3497	45,2
Республика Карелия	784	435	55,5
Республика Коми	758	412	54,4

структуры: предприятия, торговые центры и т.д. способны сами отремонтировать дорогу, которая к ним ведет.

Частичным решением проблемы на региональном уровне власти видят в увеличении транспортного налога, который и сейчас в обязательном порядке взимается с каждого владельца автомобиля. Точнее, не в самом увеличении, а в решении на региональном уровне поднять налог в 2 раза. Понятно, что среди автолюбителей подобный законопроект не популярен.

Кроме того, некоторые средства можно привлечь за счет частных инвестиций в строительство и содержание дорог. И одним из подобных вариантов являются платные дороги, которыми могут стать дороги общего пользования федерального, регионального или муниципального, местного значения. Но создание платной дороги возможно лишь при условии наличия бесплатной альтернативной дороги, не превышающей более чем в три раза протяженность платной дороги. И нужно уточнить, что платные дороги будут выгодны только на оживленных трассах с интенсивностью движения не менее 15000-25000 машин в сутки.

Объемность задачи, стоящей перед дорожной отраслью страны, порядок самих цифр, конечно же, породят сомнения в быстроте решения всех этих вопросов. А соотношение проблем отрасли (в т.ч. и стоимости строительства дорог) с размерами нашей страны, концентрацией значительной деловой активности в сравнительно немногих крупнейших центрах, а также сырьевым укладом экономики, — может породить сомнения в рентабельности развития дорожной инфраструктуры в регионах, особенно в удаленных.

Однако это не так. Решение стоящих задач существуют, а представления о дороговизне развития региональных дорог могут измениться, если взглянуть на си-

туацию с инфраструктурной обеспеченностью с других позиций и просчитать ее «на несколько ходов вперед».

Геополитическая рамка

Один из примеров такого подхода показан С. Переслегиным в работе «Самоучитель игры на мировой шахматной доске», в которой аналитик развивает, помимо прочего, и следующие положения.

Согласно «транспортной теореме» о взаимосвязи уровня развития государства и скорости информационного и транспортного обмена между его частями, развитие инфраструктуры определяет экономическое развитие, а не определяется им. Это означает, что транспортные сети сами по себе не обязаны быть рентабельными. Играя роль «позвоночного столба» и одновременно «нервного волокна» территории, инфраструктура определяет способность этой территории существовать как геоэкономическое единство.

То есть, инфраструктурные проекты должны оцениваться не с формальной экономической, но с геоэкономической точки зрения. Так, например, экономически «Великая Тихоокеанская Магистраль» была нерентабельна в течение длительного времени, по крайней мере, до конца XIX столетия. Геоэкономически она послужила основой программы реконструкции, превратившей США в могучую промышленную империю.

Не стоит опасаться, что создаваемые транспортные магистрали будут «возить воздух». В действительности все коммуникации «возят» единство территории и потенциал ее экономики к капитализации: они поддерживают территориальные и местные рынки.

Нужно также иметь в виду, что, как правило, экономика продвигается вслед за инфраструктурами. Иными словами, если есть трасса, то раньше или позже найдется тот товар, который по этой трассе выгодно возить.

И наконец, право на инфраструктурную обеспеченность (в т.ч. и транспортную доступность) должно быть безоговорочно отнесено к неотъемлемым правам человека XXI столетия. Этот — социальный — аспект, может быть, даже важнее экономического. Само по себе уже существующее дробление России на крупные центры, живущие в информационном пространстве XXI столетия, и во многом оставшую провинцию с смысловым и проектным вакуумом в некоторых районах и некоторых отраслях обусловлено тем, что жители страны по факту своего рождения имеют различный доступ к российским и мировым средствам коммуникации и различную транспортную доступность. Эта коммуникационная и транспортная дискриминация порождает смысловой и социокультурный антагонизм внутри страны и в конечном итоге замедляет ее развитие.

Проблему плохих дорог и неразвитой транспортной инфраструктуры в России решать нужно. Но решать в комплексе, не отделяя развитие этой отрасли от остальной экономики. Вновь и вновь, говоря о развитии тепло- и электроэнергетики, о развитии горного комплекса, и — в этом номере — о развитии строительства и дорожного строительства, мы приходим к выводам о том, что любые программы должны начинаться с ответа на вопрос: как и куда будет развиваться эта территория в целом, где будут работать и как будут жить люди, ее населяющие.

Сейчас, извлекая уроки из нынешней кризисной ситуации, у нас есть возможность построить, пусть и не сразу, действительно эффективную экономику. Но это автоматически означает, что вопросам дорожного строительства должно уделяться значительно больше внимания и сил.

Может быть тогда, со временем, и известный анекдот про вторую беду России будет де-факто устаревшим. ■

 ПРМОТТЕХНОЭКСПЕРТИЗА

Реализация нерудных материалов



ООО «Промтехноэкспертиза с 2004 года специализируется на продаже сыпучих строительных материалов, предлагает на реализацию высококачественный гранитный и гравийный щебень, фракционный строительный песок. Компания обладает огромным опытом сотрудничества с крупнооптовыми, а также с розничными потребителями.

Отгрузка производится железнодорожным, водным и авто транспортом. Гибкая ценовая политика, действует система предоставления скидок.

Телефон: +7-985-644-71-81, +7-495-600-33-65. E-mail: mts@pt-ex.ru www.pt-ex.ru Москва, Огородный проезд, д. 14