



**ФИНАНСЫ**  
**Скоростным трассам нужны деньги**  
**УЛИТА ЕДЕТ**

**Оксана Зозуля**

РАЗРАБОТАНА программа развития федеральной сети скоростных автомобильных дорог РФ до 2030 года. Предполагается, что после ее координации с планами развития региональных дорог она будет утверждена правительством уже в 2017 году. В мировом рейтинге развития дорожной инфраструктуры Россия занимает малопочетное 132-е место. Доля автодорог первой категории составляет у нас всего 1 процент от общей протяженности дорог с твердым покрытием. Общая же протяженность скоростных автодорог в стране насчитывает сегодня не более 5 тысяч километров. Причем их участки не составляют единую сеть, а расположены достаточно хаотично. Очевидно, что создание в РФ сети скоростных дорог является задачей весьма актуальной и заявлено в качестве основного приоритета Транспортной стратегии. Аналогичные программы начиная с середины прошлого века были реализованы на территории США, Китая, европейских стран. В среднем все они были рассчитаны на двадцатилетний период и по завершении показали прирост ВВП для национальных экономик в пределах 5–7 процентов. И хотя РФ находится в самом начале пути создания сети скоростных трасс, ее первые зачатки уже просматриваются в направлении портов Северо-Запада и Юга и тд. Основной объем строительства планируется развернуть с 2020 по 2030 годы.

Потери от несоответствия автодорог потребностям экономики оцениваются в 2–3 процента ВВП

Сегодня функции заказчика при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации на платной основе федеральных трасс выполняет ГК «Автодор». В ее доверительном управлении находятся трассы М-1 «Беларусь» протяженностью 450 километров, М-4 «Дон» (1716 км) и М-3 «Украина» (432 км). «Автодор» является ответственным исполнителем строительства новой скоростной дороги М-11 Москва—Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Все эти проекты, строительство которых рассчитано до 2020 года, составляют первый этап создания скоростных автодорожных связей между Центральным, Южным и Северо-Западными регионами.

Далее стартует второй этап, предусматривающий расширение сети скоростных автодорог в восточном направлении. В первую очередь начнут строиться скоростные магистрали в Приволжском и Уральском регионах. После чего скоростные трассы продлятся до Сибири. Как пояснил зампред правления ГК «Автодор» по инвестициям и стратегическому планированию Александр Носов, в основу стратегии развития сети скоростных автодорог будет заложен матрично-сетевой принцип. Он призван соединить по кратчайшему маршруту все крупные агломерации страны с населением более миллиона человек. Проходить при этом трассы будут вне населенных пунктов. «Именно крупные агломерации являются системообразующими элементами формирования основных транспортных потоков, а также потоков, вокруг которых формируется региональная сеть дорог», — подчеркнул он. В целом в рамках стратегии планируется нарастить протяженность высокоскоростных платных автодорог категории 1Б до 20 тысяч километров, что обойдется примерно в 7 триллионов рублей. Такие затраты, которые предполагают в том числе участие частных инвесторов, могут оказаться вполне оправданны. Сейчас потери от несоответствия автодорог потребностям экономики оцениваются в 2–3 процента ВВП. При этом почти треть дорог эксплуатируется с превышением нормативной загрузки, а большинство грузовых потоков страны замкнуто на столичной регион, в результате чего вся дорожная сеть сформирована по центростремительному принципу.

**Развитие** Крупные транспортные узлы притягивают инвестиции

## Транзит за горизонт

**Юлия Квитко**

У транспортного комплекса России имеется значительный потенциал роста в сфере транзитных возможностей. Однако их реализация требует значительных инвестиций и новых решений, связанных с логистикой и ускорением движения грузов.

Потенциал развития транзита через территорию России огромен. Об этом, например, свидетельствуют темпы роста глобальных рынков. Так, в 2000–2015 годах средний темп роста международной торговли составил 5,2 процента против роста мирового ВВП на 3,9 процента. Согласно прогнозу МВФ, эта тенденция сохранится и в 2016–2021 годах: несмотря на общее снижение, ожидается, что темпы роста международной торговли составят 4 процента в год при росте мирового ВВП на 3,6. Это говорит о том, что объемы перевозок грузов также будут увеличиваться опережающими темпами, а принцип «время — деньги» все больше приобретает транспортное измерение в борьбе за сквозные транспортные продукты.

Сегодня основным направлением развития транзитных маршрутов становятся транспортные коридоры «Восток — Запад» и «Север — Юг». Причем они предусматривают комплексное развитие портовых мощностей, железнодорожных линий и автодорог. Большое внимание формированию новых трансграничных маршрутов уделяется сегодня и в нашей стране. Так, президент РФ Владимир Путин уже заявил о необходимости активно развивать транспортную инфраструктуру для внутренних и трансграничных перевозок, исходя не только из нынешних потребностей, но и с учетом дальнейших перспектив. Одним из последних его поручений в транспортной сфере стала подготовка стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Новая транспортная инфраструктура региона будет создаваться, исходя из объема грузопотоков через эти порты и развития интеграционных процессов.

Южный транзит приобрел особую актуальность после снятия западных санкций с Ирана и последовавшего за этим оживления региональной торговли. В связи с этим между Россией, Азербайджаном и Ираном было принято решение о развитии международного транспортного коридора «Север—Юг». В перспективе это мультимодальный



Акцент



Финансирование стратегических инфраструктурных проектов сохранится и в условиях бюджетной экономии

транспортный коридор, включающий морскую, железнодорожную и автомобильную составляющую, может составить конкуренцию маршруту через Суэцкий канал. Еще одним глобальным проектом становится концепция встраивания в экономическое пространство «Нового Шелкового пути». Этот проект также включает мультимодальные маршруты, соединяющие Китай и Западную Европу: железнодорожный, автодорожный и морской. Северный ход железнодорожного сообщения и автомобильная трасса проходят через Россию.

В 2016 году именно на эти цели был выделен значительный объем средств федерального бюджета. Причем в условиях строящейся бюджетной экономии госфинансирование стратегических проектов по строи-

тельству транспортной инфраструктуры сохранится. Как сказал министр транспорта РФ Максим Соколов: «Если говорить о стратегических проектах, качественно меняющих транспортную инфраструктуру нашей страны, то, конечно же, мы сохраним в полном объеме бюджетное финансирование». И все же даже на фоне амбициозных планов правительства строительство первой в стране ВСМ стоит особняком — и в силу своей масштабности, и потому, что генерирует целый комплекс новых технологий, не применявшихся ранее в России, и по объему инвестиций, необходимых для реализации. Приступить к строительству ВСМ Москва—Казань планируется уже в 2017 году, далее маршрут планируется продлить до Екатеринбурга, а еще в более отдаленной перспективе — соединить его с

международной линией высокоскоростных магистралей, идущих из Китая. Сегодня само строительство ВСМ выступает в качестве масштабного полигона для применения новых технологий и технических решений, материалов и конструкций. При этом бюджетный эффект за первые 10 лет функционирования новой инфраструктуры высокоскоростных магистралей составит не менее 7 триллионов рублей, что намного превышает сегодняшние потребности в инвестициях, а с учетом участия внебюджетных инвесторов потребности в госфинансировании составят менее половины суммы требуемых вложений.

Однако на пути реализации таких масштабных проектов есть и свои подводные камни. Прежде всего это риск несвоевременного освоения инвестиций. При этом, как уже предупреждают аудиторы Счетной палаты, затягивание инвестиций со стороны госказначиков может закономерно привести к их сокращению со стороны государства. Еще один вызов — риск нарастания технологического запаздывания. Так, по словам члена-корреспондента РАН, президента Российской инженерной академии Бориса Гусева, сегодня инженерное сообщество активно включилось в работу

Транспортную инфраструктуру необходимо развивать, исходя из дальнейших перспектив.

по модернизации транспортной системы страны, но здесь стоит учитывать отставание уровня развития отечественной научной и производственной базы от ведущих технологически развитых стран мира. Например, мы значительно отстали в показателях производительности труда — в РФ он в 5 раз ниже, чем в США. Отстаем и в сфере материалооборота, в разработке и внедрении патентов.

В эпоху глобализации мировой торговли и производственных процессов в качестве центров притяжения долгосрочных инвестиций выступают не только страны, но и крупнейшие транспортные узлы. Географическое положение РФ как раз позволяет выступать в качестве узловой точки торговых, транспортных, миграционных и иных путей между Европой и Азией. Если прибавить к этому потенциалу сбалансированное распределение транспортных потоков, строительство интермодальных терминалов и внедрение интеллектуальных систем управления, то это может дать большой экономический эффект и заметно увеличить конкурентоспособность нашей страны на мировых рынках.

«Магистраль» вывезет

A4

Почти полмиллиона пассажиров ежедневно пользуются уникальной столичной системой наземного транспорта



**ПРОЕКТЫ** Строительство крымского моста идет полным ходом

## Примерил бетонную робу

**Сергей Винник, Симферополь**

СЕГОДНЯ возведение моста через Керченский пролив идет одновременно на восьми площадках, и на многих участках строители торопятся с опережением графика.

К концу октября монтажники выполнили годовой план по сооружению опор. «Приступив к строительным работам в феврале, мы поставили задачу: сделать до конца года не менее 120 опор из 595, предусмотренных проектом», — рассказал и.о. начальника ФКУ Упрдор «Тамань» Роман Новиков. — Добившись этого показателя в сентябре, мы решили, что к Новому году сделаем еще не менее 30 опор».

Но похоже, что и эту планку мостостроители преодолеют значительно раньше, потому что уже к концу октября были готовы 154 опоры, а в работе находилось еще более 140. «Мы к концу года хотим сделать 30 процентов опор. То есть 200 штук должны поставить», — поделился планами владелец фирмы-подрядчика «Стройгазмонтаж» Аркадий Ротенберг.

Сооружение свайных оснований — одна из главных задач первого года строительства. Проектом предусмотрено погружение на глубину от 12 до 90 метров в общей сложности более 7 тысяч свай разного типа. Самые сложные из них, так называемые трубчатые сваи, составляют большую их часть. Это настоящие исполины диаметром 1420 миллиметров. Погружать сваи приходится в морское дно, которое в проливе очень сложное с точки зрения геологии. К тому же с сентября погода заметно испортилась. Температура воды в проливе сейчас 9 градусов, а зимние ветры, которые дуют с двух морей, усиливаются. Уже в начале осени было 200 штормовых часов за месяц, а с наступлением холодов волнение еще больше возрастет, а температура упадет. Несмотря на это, строители не снижают темпов работ.

«Технология погружения трубосвай — а они были для нас самыми непростыми с точки зрения производства работ — сейчас полностью отработана и поставлена на поток», — рассказал директор по строительству транспортного перехода через Керченский пролив компании «Стройгазмонтаж» Леонид Рыженкин.

→A4

**КОНТРОЛЬ** Таможня справится с трафиком почтовых отправок

## Подарок придется кстати

**Ирина Фурсова**

ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ любого ведомства напрямую зависит, насколько эффективно оно выполняет задачи, поставленные государством. Какие экономические факторы выявляют потенциал таможенной инфраструктуры, позволяя адаптировать ее с учетом изменяющихся условий? И как это влияет на экономические показатели? Об этом «РГ» беседует с начальником Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России Дмитрием Жуковым.

Дмитрий Борисович, в последние годы динамично развиваются особые экономические зоны и территории опережающего развития (ТОР). Какие импульсы для привлечения в них инвестиций создает таможня?

ДМИТРИЙ ЖУКОВ: На территориях Особых экономических зон и приравненных к ним территориях (ТОРы, свободный порт Владивосток) применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны. Предусмотренные законодательством таможенные и налоговые льготы для резидентов повышают предпринимательскую активность, инвестиционную привлекательность региона.

Одним из элементов обеспечения таможенного законодательства в Особых экономических зонах является оборудование и обустройство их территорий объектами таможенной инфраструктуры для проведения таможенного контроля.

→A3

**ПРОГРЕСС** Интеллектуальные системы обеспечат безопасность движения

## Доведут до ума

**Ольга Кондрева, Казань**

В ТЕЧЕНИЕ двух лет в России на участке Казань—Набережные Челны федеральной трассы М7 «Волга» будет создана инфраструктура, необходимая для движения машин-беспилотников. Об этом заявил глава Росавтодора Роман Старовойт на международной конференции, посвященной перспективам развития умного Шелкового пути. В форуме, который проходил в столице Татарстана, участвовало более трехсот экспертов из разных стран.

На международный транспортный коридор «Европа—Западный Китай» протяженностью свыше семи тысяч километров страны — участницы проекта возлагают большие надежды. По словам председателя Комитета автомобильных дорог министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Меркеке Шембаева, строительство дорог даст мультипликативный эффект для развития бизнеса. А доставка грузов из Китая в Европу с вводом Шелкового пути станет быстрее минимум на 15 дней. В Казахстане строительство коридора уже завершается, в России же только набирает обороты.

Напомним, российский участок трассы от Санкт-Петербурга до Казахстана имеет протяженность более 3,8 тысяч километров, и лишь 2,5 тысячи из них находятся в нормативном состоянии. Но, как заявил Роман Старовойт, к концу 2016 года их доля увеличится до 71 процента. А уже к 2019 году все дороги Шелкового пути будут в норме. Только в этом году на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт федеральных трасс, входящих в международный автокоридор, предусмотрено более 42 миллиардов рублей.

→A4



Резервуарный парк нефтебазы на территории порта «Козьмино».

ЮРИЙ САМОТКОВ / ТАСС

Акцент



Вторая очередь Балтийской трубопроводной системы полностью перенаправила нефть на российские порты

планируется к 2017 году, а первые поставки «голубого топлива» стоят в плане на 2019 год.

Газопровод «Голубой поток» предназначен для поставок российского газа в Турцию через Черное море. А две нитки «Северного потока» общей мощностью 55 миллиардов кубов в год предназначены для транспортировки газа в Германию и далее в другие страны Европы. Окончание строительства второй нитки запланировано на 2019 год. Наконец, «Ямал—Европа», который проходит по территории четырех стран — России, Белоруссии, Польши и Германии.

Сегодня российская трубопроводная система строится с прицелом на избежание транзитных рисков. А есть еще куда совершенствоваться? Одна ресурсная база у России завязана на Европу, другая — целиком на Китай, поэтому я не стал бы говорить о широких возможностях для диверсификации, сообщил директор Фонда энергетического развития Сергей Пикин.

ЦИФРА

53,4

ТЫСЯЧИ

километров составляет длина магистральных нефтепроводов в РФ