

Большой ускоритель денег

Стройки в России — куда более загадочная вещь, чем адронный коллайдер.

Большой адронный коллайдер продолжает будоражить общественное мнение. Убедившись, что черных дыр он не делает, наблюдатели сосредоточились на других деталях проекта — к примеру, на его цене, которая, напомним, составляет около 10 миллиардов долларов. Стали искать что-то похожее у нас, в России, и пришли к неожиданному выводу: коллайдер — далеко не самая дорогая игрушка. По крайней мере средняя стоимость расположенного на стометровой глубине «бублика» со всей его высокотехнологичной криогенной начинкой составляет 370 миллионов долларов за километр. То ли дело участок Четвертого транспортного кольца, которое строится в Москве, — каждый километр трассы встанет городскому бюджету в 716 миллионов долларов.

Между тем это далеко не единственный мегапроект, который реализуется сегодня в нашей стране. Московские стройки, при всей их дороговизне, хотя бы доводятся до логического завершения в разумные сроки. А есть ведь эпические долгострои, у которых растет только смета, такие как дамба в Санкт-Петербурге или Кольцевая дорога вокруг того же города. Интерес к ним со стороны СМИ то вспыхивает, то угасает, а вот соответствующие строки расходов в бюджетах разных уровней появляются постоянно. Есть наконец дорожные проекты, работающие на престиж страны, такие как сочинская Олимпиада или подготовка Владивостока к проведению саммита АТЭС. «Новая» решила самостоятельно провести аудит этих проектов.

Четвертое транспортное кольцо

В Москве много колец, и все периодически стоят: Бульварное, Садовое, Третье, МКАД... Городское правительство, впрочем, не верит в плохие приметы. Поэтому способом решения транспортных проблем было выбрано сооружение еще одного кольца — Четвертого.

Строиться кольцо будет в несколько этапов, поэтому говорить о полной стоимости проекта преждевременно. Однако известно, что сооружение участка длиной 3,8 км от шоссе Энтузиастов до Соколиной Горы обойдется в 66,2 миллиарда рублей. Радует уже то, что компания «Мостотрест» обещает уложиться в три года.

О цене проекта можно спорить, но вот сравнивать ее с коллайдером, по мнению экспертов, не стоит. «Абсолютно благодарный сюжет для стеба в адрес правительства, — комментирует научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин. — Сравнение с коллайдером некорректно. Можно сравнить, например, с туннелем под Ла-Маншем — это тоже дорога. Километр этого туннеля тоже дешевле, чем километр ЧТК. Но строительство в городах с точки зрения денег — это хуже, чем по дну Атлантического океана. В городах чрезвычайно дорогие земля и прокладка коммуникаций».

Единственная претензия, которую, по мнению г-на Блинкина, можно предъявлять администрации города — это недостаточная информационная прозрачность. Строительство туннеля под Ла-Маншем сопровождалось очень качественным информационным обеспечением — для обывателей, для экспертов, для автомобильных ассоциаций. Поэтому хохмы насчет коллайдера — это своего рода недоработка правительства. А цифры выглядят хоть и пугающе, но вполне реалистично.

Кстати, не вполне корректными будут и сравнения со строительством дорог, которое ведется сейчас, к примеру, в Польше. «Восточноевропейские дорожные стройки дешевле лондонских, лондонские — дешевле московских», — выводит формулу Михаил Блинкин.

Автотрасса Москва — Петербург

Пожалуй, самая важная дорога в стране — та, которая соединяет столицу со вторым по величине городом Санкт-Петербургом. Со времен Радищева нормального пути здесь так и не сделали — дорога не широкая и неоднородная, как беговая дорожка с препятствиями. В 2004 году правительство пообещало сделать многополосную платную трассу с идеальными условиями для скоростной езды. Торжественно объявили, что проект будет реализован за пять лет и его стоимость составит не менее 150 миллиардов рублей, а вкладывать

средства будут совместно государство и инвесторы.

В 2005-м появляются уже более конкретные данные по постройке. Стоимость — 180,7 миллиарда рублей, сроки строительства — 7 лет, что уже гораздо больше было похоже на правду. Проект обещали закончить к середине 2006 года. В 2006—2007-м стали известны основные положения проекта, например, то, что при выезде из Москвы дорога будет шириной в 10 полос, на территории Московской и Ленинградской областей — 8 полос и 6-полосной — на территории Новгородской и Тверской областей.

На сегодняшний день реализация проекта только-только начинает сдвигаться с мертвой точки. «Сегодня разработан и утвержден только проект головного участка (от 15-го до 58-го километра), — рассказывает Михаил Блинкин. — Конкурсные торги на разработку проекта основной части новой дороги (от 58-го километра и до Питера) завершатся в конце сентября. Проектные работы предстоит вести в 2009—2010 гг.». Соответственно, существующая сегодня оценка сроков и стоимости проекта — не более чем милая условность.

Михаил Яковлевич объяснил, откуда у нас такие проблемы со стоимостью и сроками реализации: «Как ни странно это звучит, но сегодня темпы дорожного строительства, особенно в окрестностях крупнейших городов, сдерживаются в большей степени дефицитом землеотводов, а не денег или строительных мощностей. Нерешенные проблемы, лежащие «на стыках» земельного, градостроительного, гражданского, природоохранного законодательств, приводят на практике к драматическим коллизиям, способным надолго затормозить любую дорожную стройку, независимо от ее социально-политической и транспортной значимости».

В цене растет не только земля, но и все виды стройматериалов, так что смета вроде бы растет по объективным причинам. Но так хочется, чтобы вместе с ней росла и дорога...

Есть и еще одна немаловажная проблема: государство во многом рассчитывает на инвесторов. По плану доля бюджетного финансирования в проекте должна была составить порядка 50—65%, остальное — частные капиталовложения. Все операционные риски государство берет на себя, и, казалось бы, это должно быть очень выгодно для инвесторов. Но на деле даже такие условия, по мнению эксперта «Новой», не привлекут людей со стороны.

Для любого платного участка дороги в пределах Московской и Санкт-Петербургской агломераций немедленно возникнет непростая альтернатива: давать или не давать право на «врезку» любому из многочисленных городков и коттеджных поселков, расположенных в здешних окрестностях. Ведь местные автомобилисты станут одними из главных плательщиков дорожных сборов, но если пустить их всех на магистраль, она моментально встанет...

Кольцевая автодорога

Еще одна отличившаяся своей проблематичностью дорога — КАД (Кольцевая автодорога), которую пытаются соорудить вокруг Санкт-Петербурга. Решение о строительстве было принято в 1998-м, говорили, что проект потребует 20 миллиардов рублей. Через два года назвали цифру уже в 45 миллиардов (в расчете на 1 км дорога уже выходила в 1,5 раза дороже МКАД).

В 2007 году было заявлено, что на КАД уже ушло более 24 миллиардов рублей, а общая стоимость составит 128 миллиардов рублей, по данным ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга Федерального дорожного агентства» Бориса Мурашова. Также было заявлено, что сумма будет корректироваться с учетом инфляции. Окончательные сроки ввода дороги в эксплуатацию неизвестны.

Дамба

Будем надеяться, что КАД все же не постигнет судьба другого питерского мегапроекта. Строительство дамбы, необходимой для защиты города от наводнений, ведется уже с 1979 года. С 2000-го по 2005-й в него было вложено около 6 миллиардов рублей, и в этом же 2005-м официально заявили, что на постройку требуется минимум 40 миллиардов рублей, то есть еще не менее 34 миллиардов. Сейчас же оценки стоимости вообще заоблачные. Закончить защитное сооружение планируют в 2010 году. Это значит, что строительство будет еще интенсивнее и дороже — понадобится в общей сложности около 87 миллиардов рублей, то есть с 2005 года официальная цифра выросла больше чем в два раза.

Мост на о. Русский

Зато на другом конце нашей страны все пытаются сделать как можно быстрее. Речь идет о мосте, который соединит Владивосток и соседний с ним остров Русский. Создать такой продвинутый объект нужно очень быстро — до 2012 года, даты проведения саммита АТЭС. Проект моста поистине уникальный. Как нам сообщили в пресс-службе НПО «Мостовик», ведущем разработку проекта, «общая длина мостового перехода — 3100 метров, в том числе мост — 1902 м. Длина центрального вантового пролета — 1104 м — станет самой большой на сегодняшний день. Еще стоит отметить, что мост будет построен в зоне, где климатические условия далеки от благоприятных: ветер до 58 м/с, сейсмическая активность до 8,1 балла, зимой температура до -31 градуса и толщина льда до восьмидесяти сантиметров».

Проект столь сложного сооружения был разработан очень быстро — всего за 8 месяцев, притом что в мировой практике на это обычно уходит около двух лет. Не факт, что в этой ситуации спешка была настолько необходима. Тем не менее уже в мае этого года проект получил добро на начало реализации. По предварительным оценкам, опубликованным в СМИ, стоимость строительства составит 49 миллиардов рублей. Но какой окажется итоговая цифра, опять же не понятно. В бухгалтерии СК «Мост», которая является генподрядчиком этого строительства, нам сказали, что «договоры уже заключены, но до бухгалтерии они пока не дошли. Мы еще не в курсе событий, какая это цифра будет». То есть нет никаких гарантий, что в ближайшем времени оценка стоимости не окажется гораздо выше предварительной.

Кроме того, к саммиту собираются в целом улучшить инфраструктуру в этом регионе — отремонтировать кое-где дороги, реконструировать систему водоснабжения и канализации Владивостока. На это тоже уйдут немалые деньги.

Олимпиада в Сочи

Однако Владивосток все-таки находится в разных ценовых сегментах с Сочи. Времени до начала Олимпиады, конечно, больше, но не настолько, чтобы возиться с инфраструктурой в Сочинском районе в привычном россиянам темпе. Тем более что сделать нужно очень многое.

В рамках проекта будет построено 300 километров олимпийских полос (то есть дорог). Горные и прибрежные объекты свяжут две высокоскоростные автомагистрали. На маршруте дороги — дублера Курортного проспекта предполагается сделать 9 туннелей и 4 моста.

В Сочи появятся несколько мультимодальных терминалов (подобные центры предоставляют услуги хранения контейнеров, формирования грузовых партий для отправки морем или железнодорожным транспортом, страхования грузов и т.д.).

Что касается железнодорожного сообщения, Правительство РФ выделило средства на создание прямого маршрута в обход Украины. Также планируется восстановить 15 портопунктов, чтобы была возможность работы морского такси.

В ближайшие пять лет для строительства всех этих многочисленных объектов планируется доставить около 100 миллионов тонн грузов (60 — с помощью железной дороги, 40 — морем).

Теперь о цене. Непосредственно на проведение Игр в Международный олимпийский комитет заявлено \$1,5 млрд долл. — средний уровень затрат на организацию прошедших и будущих Олимпиад. Однако в эту цифру не входит все финансирование, которое требуется для развития инфраструктуры. А инфраструктура куда дороже собственно Олимпиады.

В прошлом году, когда был принят Закон «О государственной корпорации по строительству олимпийских объектов и развитию города Сочи как горноклиматического курорта», предполагалось выделить 314 миллиардов рублей. Из них 185 — из федерального бюджета, остальное — за счет инвесторов и регионального бюджета.

Однако весной этого года председатель Счетной палаты Сергей Степашин заявил, что смету олимпийского Сочи придется удвоить. При этом пропорцию распределения расходов между государством и частными инвесторами предполагается сохранить в пропорции 60:40. Иными словами, из бюджетов разных уровней на олимпийский Сочи уйдет порядка 236 млрд руб.

Выводы:

* Любой проект в России опасно превращать в долгострой: смета по объективным/субъективным обстоятельствам постоянно растет с течением времени.

* Удивляться стоимости отечественных проектов приходится не потому, что они оказываются дороже иностранных, а потому, что государственные органы предпочитают не объяснять, откуда берутся подобные цены.

* Сколько бы ни стоил мегапроект, главное, чтобы он был реализован. Ведь ничто не бьет по бюджету так, как бесцельно потраченные деньги.

Автор: Екатерина Полищук © Новая газета ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 1608 19.09.2008, 13:38 📄 106
URL: <https://babr24.com/?ADE=47596> Bytes: 12337 / 12288 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)