

Министерство транспортного популизма

Под руководством Игоря Левитина отрасль, полагают эксперты, пришла в еще больший упадок.

Бедственное положение отечественной транспортной отрасли – прямое следствие неумелой, а подчас и откровенно популистской политики руководства профильного министерства. Такой вывод содержится в представленном на днях Институтом глобализации и социальных движений (ИГСО) докладе «Транспорт России: застой и деградация».

По мнению экспертов, транспортная отрасль не смогла стать одной из движущих сил развития экономики в «сытые» 2004–2008 годы. А во время мирового финансового кризиса соответственно не выполнила свои задачи по созданию базы для повышения экономической устойчивости.

Главная беда, однако, в том, что и в будущем сколько-нибудь позитивных изменений в отрасли, похоже, не предвидится. Ведь все эти годы главное отраслевое ведомство – Министерство транспорта – возглавляет Игорь Левитин, деятельность которого все больше сводится к написанию заранее невыполнимых программ.

Между тем в 2004 году, когда Игорь Левитин был назначен руководителем главного транспортного министерства страны, отрасль ожидала от нового начальства поистине революционных изменений. И действительно, в годы экономического подъема страна объективно нуждалась в кардинальной модернизации транспортной системы, ведь значимых реформ в отрасли не проводилось аж с советских времен. Итогом первого года работы нового назначенца стало появление на свет в мае 2005 года «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года». Документ выглядел чрезвычайно оптимистично. Если бы все заявленные планы были бы в действительности реализованы, то уже сегодня значительно сократилась бы доля загрязнения транспортом окружающей среды, в стране построили бы километры новых дорог, объем транзитных перевозок через Россию увеличился бы чуть ли не в десятки раз. Бурное развитие получили бы авиа- и судостроение. «Однако реализация масштабных планов приняла в значительной мере имитационный характер. Фактически поставленный экономическим подъемом вопрос об ускорении транспортного развития России так и не был решен», – констатируют авторы доклада.

Более того, как указывают представители экспертного сообщества, «Транспортная стратегия...» изначально была написана таким образом, что ожидать ее практической реализации можно было только в самых смелых мечтах. Все дело в том, что одним из ключевых механизмов реализации грандиозных планов провозглашалось привлечение крупных государственных и частных инвестиций. «Непосредственно отвечающая за российский транспорт структура исполнительной власти в такой форме заранее снимала с себя ответственность за вероятный провал «Транспортной стратегии...», поскольку усилия бизнеса и государства могли оказаться недостаточно согласованными, а вложения – много меньше необходимых», – отмечается в докладе. Стоит ли говорить, что в итоге программный документ, описывающий развитие отрасли на ближайшие 15 лет, был «отменен» спустя всего три года после его принятия – в 2008 году на свет появляется новая «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года».

Теоретически в подобном «жонглировании» программными документами могло бы и не быть никакого «криминала», если бы реальные показатели работы отрасли хоть немного приближались бы к заявленным в стратегиях. На деле же все происходит с точностью до наоборот: российская транспортная система медленно, но верно продолжает разваливаться. Например, в экономически благоприятном 2008 году объем транзитных перевозок через нашу страну составил всего 10 млн. тонн, снизившись с 2000 года аж в шесть раз. И это в то время, как по планам Минтранса, в которых особо подчеркивалась важность развития этого сегмента отрасли, объем транзитных перевозок должен был увеличиться до 100 млн. тонн в год.

Не заладилось и с дорожным строительством. Хотя формально, в отчетах чиновников, фигурируют весьма оптимистические показатели: за период с 2005 по 2008 год протяженность автомобильных дорог в стране выросла на 82 тыс. километров. Но аналитики ИГСО указывают, что произошло это отнюдь не благодаря широкомасштабным строительным работам, а в результате включения с 2006 года дорог местного значения в разряд дорог общего назначения. А вот удельный вес дорог с твердым покрытием все эти годы продолжал

планомерное снижение. Как указывается в докладе, если в 2005 году доля таких дорог составляла 91,3%, то уже в 2008 году этот показатель снизился до 83,4%. Заметим, что при этом стоимость строительства одного километра дороги с твердым покрытием в России является чуть ли не одной из самых дорогих в мире. По данным Центра исследований постиндустриального общества со ссылкой на Союз инженеров-сметчиков, средняя стоимость строительства одного километра дороги в нашей стране составляет около 13 млн. долл. Для сравнения: в Германии этот показатель равняется 12 млн. долл., в Польше – 7 млн. долл., в США – 6,5 млн. долл., в Китае – и вовсе 2,9 млн. долл. «Стандартным объяснением дороговизны строительства дорог в России считаются относительно суровые природные условия. Однако это не объясняет, почему Министерство транспорта не может найти новых технологических решений. Одновременно скандально известной остается высокая степень коррумпированности автодорожного строительства в России, в то время как качество дорог вызывает массу нареканий», – дают пояснение авторы доклада.

Интересно заметить, что факты о том, каким образом руководство Минтранса проводит тендеры на дорожные работы, сегодня можно обнаружить не только в специализированных докладах, но и в открытой печати. В среднем, по данным СМИ, откат за дорожный подряд составляет 10–30% от стоимости работ. При этом система субподрядов при строительстве, отмечают эксперты, также строится отнюдь не на поиске добросовестного исполнителя. «Задачей Министерства транспорта в его нынешнем виде, как можно полагать, является обеспечение рентабельности частных компаний, работающих в сфере дорожного строительства, а не эффективное дорожное строительство», – говорится в докладе. В документе также указывается, что денежные расчеты в рамках действующей системы, очевидно, являются главным приоритетом, в то время как наличие свободного рынка и конкуренции – «ненужной» формальностью.

«Единичные уголовные дела при массовости хищений на строительстве автомобильных дорог указывают на то, что данный вид работ в большой мере является формой государственной финансовой поддержки привилегированных предприятий. Потребности российского внутреннего рынка в развитии автодорожных сообщений игнорируются чиновниками», – делают вывод в ИГСО. Похоже, что столь причудливым образом руководство министерства реализовало заявленную в «Транспортной стратегии...» необходимость привлечения частного сектора в отрасль. Аналитики рынка уверены, что профильное ведомство сегодня скорее занято обслуживанием частных интересов, а не решением извечной российской проблемы плохих дорог. Отсюда – и непомерно завышенные стоимости дорожных работ, фигурирующие в официальных документах. Так, по подсчетам Союза инженеров-сметчиков, в 85% случаев стоимость работ завышена как минимум на 15–30%.

Интересно заметить, что при этом министр транспорта Игорь Левитин не далее как в мае текущего года уверял премьер-министра Владимира Путина, что в стране вот-вот появится стандарт, определяющий затраты на строительство 1 км дороги – 10 млн. руб. Вопрос о том, каким образом данное заявление согласуется с тем, что, например, стоимость километра магистрали Краснодар–Новороссийск составила 32 млн. долл., первого участка трассы Москва–Санкт-Петербург – 65 млн. долл., видимо, должен быть отнесен к разряду риторических.

Не стоит забывать и о том, что дорожное сообщение – отнюдь не единственная «вотчина» транспортного министерства. Однако развитие железнодорожного сообщения, авиа- и судостроения на сегодняшний день также находится в упадническом положении. Достаточно сказать, что, например, согласно «Транспортной стратегии...» к 2030 году в стране должно было быть построено 20 730 км новых железнодорожных линий, в том числе высокоскоростных, по которым должны курсировать двухэтажные вагоны. «Однако по вине экономического кризиса и действий руководства Министерства транспорта большие планы так и остались на бумаге», – констатируется в докладе. Никак не был решен вопрос и со старением флота: по состоянию на начало 2009 года по стране курсировало 50,6% судов, построенных до 1979 года. При этом политика министерства такова, что обновлять флот просто невыгодно: при строительстве судов для внутреннего рынка с импортными комплектующими рост стоимости судна может составлять около 10%, тогда как при постройке судна на экспорт пошлины на ввоз комплектующих не взимаются.

Авторы доклада особо отмечают не только тот факт, что наиболее благоприятное, докризисное время для модернизации отечественной транспортной отрасли было упущено, но и то, что сегодня отрасль фактически функционирует «на старых запасах».

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](#)