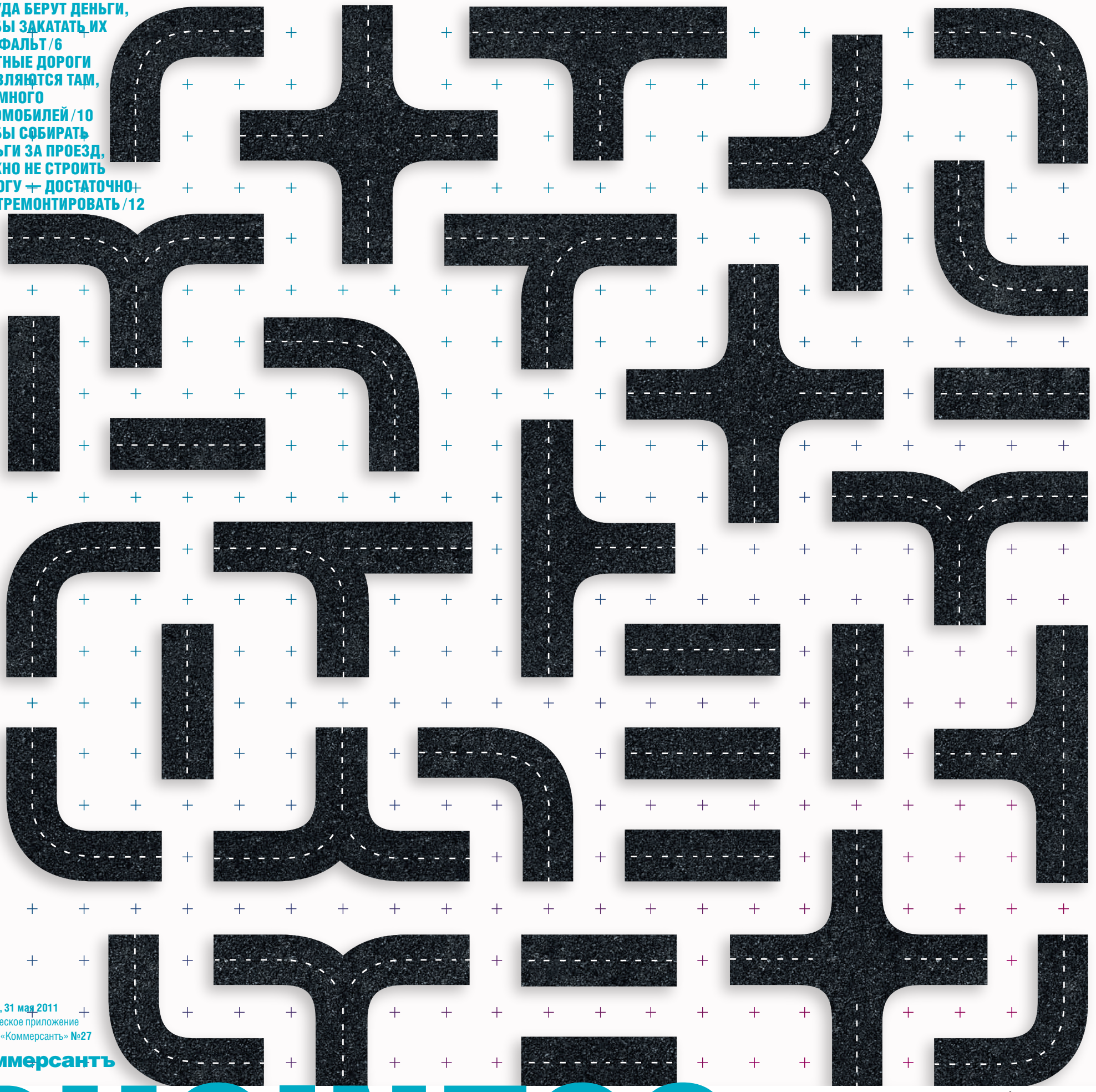
# ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО


ОТКУДА БЕРУТ ДЕНЬГИ, ЧТОБЫ ЗАКАТАТЬ ИХ В АСФАЛЬТ / 6

ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ ПОЯВЛЯЮТСЯ ТАМ, ГДЕ МНОГО АВТОМОБИЛЕЙ / 10

ЧТОБЫ СОБИРАТЬ ДЕНЬГИ ЗА ПРОЕЗД, МОЖНО НЕ СТРОИТЬ ДОРОГУ — ДОСТАТОЧНО ЕЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ / 12


Вторник, 31 мая 2011
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №27

Коммерсантъ


# BUSINESS GUIDE


ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2011

МОСТОТРЕСТ

ВАД
закрытое акционерное общество

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

РЕКЛАМА



4 601865 000295 10027

# МОСТОТРЕСТ

*80 лет успешной работы*

ОАО «Мостотрест» - крупнейшая диверсифицированная компания в сфере инфраструктурного строительства, ведущая мостостроительная компания в России

+ Лидер на рынке строительства транспортной инфраструктуры
+ 80-летний опыт строительства, сильная инженерная школа и прогрессивные технологии
+ Персонал компании – штат высококлассных инженеров и квалифицированных рабочих
+ Бэклог - 235 млрд рублей на конец 2010 года
+ Опытный менеджмент – современные навыки руководства, эффективное управление проектами
+ Диверсификация деятельности – присутствие во всех сегментах рынка строительства транспортной инфраструктуры и широкий географический охват

РЕКЛАМА

Россия, 101990, г. Москва,
ул. Мясницкая, д. 24/7, стр. 3,

тел.: +7 (495) 628-26-54,
факс: +7 (495) 625-73-21,

e-mail: mostro@mostro.ru
www.mostotrest.ru

**АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,**
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

## ДОРОЖНАЯ КАРТА

**Попытки разобраться и трезво оценить ситуацию в российском дорожном строительстве, к сожалению, часто сводятся к разглагольствованиям на тему «дураки и дороги» с неуклюжими отсылами к европейскому опыту строительства автомагистралей.**

**Действительно, с цифрами разобраться непросто хотя бы потому, что нет ясных ориентиров для сравнения.**

**Скажем, общая протяженность автомобильных дорог РФ сегодня составляет 904 тыс. км. В РСФСР к 1975 году (данные Большой советской энциклопедии) использовалось 840 тыс. км дорог. Вопрос понятен: почему за 36 лет дорожная сеть страны с быстрорастущей экономикой выросла всего на 64 тыс. км, или на 7,9%, от показателя 1970-х годов?**

**То ли экономика хотя и росла быстро, но потребовала лишь дополнительных 64 тыс. км и ни метром больше. То ли столь малая цифра прироста объясняется традиционно — воровством и разгильдяйством.**

**Хотя население страны уже много лет неуклонно сокращается, но растет численность жителей больших городов. Автомобили становятся все доступнее, и оба этих фактора существенно ухудшают дорожную ситуацию вокруг мегаполисов.**

**Но лишь развитием пригородной сети транспортную проблему не решить. Страна наша — самая большая в мире. А то, чем она торгует с другими странами, в основном запрятано в недрах вдали от крупных городов. Вот и получается, что дорожникам приходится решать сразу две задачи: исправлять ошибки прошлого, реконструируя старые трассы, и прокладывать новые — которые, хочется верить, уже не придется переделывать.**

**Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Дорожное строительство)**

**Демьян Кудрявцев** — генеральный директор
**Азер Мурсалиев** — шеф-редактор
**Анатолий Гусев** — арт-директор
**Эдди Опп** — директор фотослужбы
**Валерия Любимова** — директор по рекламе.
**Рекламная служба:**
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
**Алексей Харнас** — руководитель службы «Издательский синдикат»
**Алексей Харнас** — выпускающий редактор
**Наталия Дашковская** — редактор
**Сергей Цомык** — главный художник
**Виктор Куликов** — фоторедактор
**Екатерина Бородулина** — корректор
**Адрес редакции:** 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

**Типография:** «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьаланкату 27, Коувола, Финляндия
**Тираж:** 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Насибуллина/Жестарев

*При подготовке тематического приложения использованы материалы, предоставленные агентством РИМ Porter Novelli*



# ДЕНЬГИ НАШЛИ ДОРОГУ

**ОГРОМНАЯ ТЕРРИТОРИЯ РОССИИ ОБУСЛАВЛИВАЕТ ЗНАЧИМОСТЬ КАЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ. ПОКА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНУЮ ОТРАСЛЬ СЛОЖНО НАЗВАТЬ НА СТО ПРОЦЕНТОВ ЭФФЕКТИВНОЙ И ТЕХНОЛОГИЧНОЙ. НО ИЗМЕНЕНИЯ К ЛУЧШЕМУ УЖЕ ПРОИСХОДЯТ. ДИНАМИЧНОЕ РАЗВИТИЕ ЭТОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ СОЗДАЕТ БЛАГОПРИЯТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ.** ОЛЬГА ИВАНЦОВА

**ПО ПУТИ РЕМОНТА** В 2011 году объем выполняемых дорожниками работ может резко вырасти. Дело в том, что по сравнению с 2010 годом, существенно вырастет объем средств на дорожное хозяйство. Из федерального и местных бюджетов будет потрачено более 700 млрд руб. По данным заместителя руководителя Федерального дорожного агентства (Росавтодор, находится в ведении Минтранса) Николая Быстрова, в 2011-м планируется построить 192 км федеральных дорог и 552 км региональных дорог с участием субсидий из федерального бюджета.

Всего на федеральную дорожную сеть должно быть потрачено более 300 млрд руб., из них на содержание и эксплуатацию — 88 млрд руб. Еще 11,7 млрд получит госкомпания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор», занимается строительством платных трасс). Больше всего, по данным Росавтодора, с выделением средств «повезет» ключевым транспортным узлам Владивостока, Сочи и Москвы. Собеседники BG отмечают, что изменится структура трат. Если еще в прошлом году финансирование шло в основном на ввод в строй новых дорог, то в 2011 году гораздо больше, чем в предыдущие годы, денег будет расходоваться на капитальный ремонт существующей сети. Этот подход более соответствует нуждам автомобилистов, поскольку способствует снижению аварийности и уменьшает количество «узких мест», где регулярно выстраиваются пробки.

По данным Росавтодора, планируется провести капитальный ремонт на 642 км федеральных дорог (на 10% больше, чем в 2010 году), ремонт на федеральных дорогах в объеме 4891 км (больше на 33,8%). Ремонту подвергнутся мосты и путепроводы. На этот год запланирован капитальный ремонт на 3874 погонных метрах (больше на 6,8% по сравнению с прошлым годом) искусственных сооружений, а также текущий ремонт на искусственных сооружениях в объеме 8812 погонных метров (больше на 2,9%). При видимом росте объемов работ стоит признать, что они недостаточны, поскольку, по словам начальника управления эксплуатации и сохранности автодорог Росавтодора Игоря Астахова, в ненормативном состоянии находится две трети федеральных дорог. С учетом такой оценки излишне оптимистичным выглядит и прогноз относительно сроков завершения ремонтных работ по исправлению «зимних» повреждений — они закончатся 1 июня, а в Сибири и более северных регионах — к 1 июля.

**НА ЛИНИИ ФОНДА** В части содержания дорог игроки рынка также отмечают существенные изменения. «За последние 10–15 лет произошло масштабное техническое перевооружение отрасли,— рассказывает Николай Быстров.— Этому немало способствовало появление Государственной транспортно-лизинговой компании, которая на льготных условиях предоставляет технику строительным компаниям. «Мы не имеем права указывать строителям, на чем и как работать, но выполнение наших требований по повышению уровня качества и жестким срокам выполнения работ невозможно без использования квалифицированной рабочей силы и современной техники»,— поясняет господин Быстров.

ПРОЕКТ ТРАССЫ «АМУР» БЫЛ СОЗДАН 44 ГОДА НАЗАД. НО ТОЛЬКО В ЭТОМ ГОДУ ДОРОГА ОТ ЧИТЫ ДО ХАБАРОВСКА СТАЛА ПОЛНОСТЬЮ АСФАЛЬТИРОВАННОЙ

PHOTOXPRESS

Игорь Астахов отмечает внедрение системы ГЛОНАСС. «Сейчас весь транспорт, который работает на содержании федеральной сети дорог, оборудован системой ГЛОНАСС,— рассказал господин Астахов.— Подрядчики и заказчики в любой момент могут проконтролировать, где находится техника, которая обслуживает дороги, и какой вид работ осуществляется».

Одним из главных достижений отрасли эксперты называют возрождение института дорожных фондов. Объем финансирования Федерального дорожного фонда в 2011 году составит, со слов руководителя Росавтодора Анатолия Чабунина, не менее 330 млрд руб. Порядка 254 млрд руб. поступит из федерального бюджета, а около 80 млрд руб. — за счет акцизов на топливо, использования имущества, входящего в состав федеральных автомобильных дорог общего пользования, передачи в аренду земельных участков, расположенных в полосе отвода, сборов за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств, платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов и т. д. Среди преимуществ дорожных фондов эксперты Росавтодора отмечают стабильность финансирования, увеличение объемов финансирования региональных дорог и переход неиспользованных остатков фонда на следующий год.

Эксперты напоминают, что у нашей страны уже есть опыт дорожных фондов, которые получали средства от налогов на горюче-смазочные материалы и транспортного налога. «Насколько эффективно будут расходоваться средства теперь, станет ясно после того, как фонды будут созданы и отработают минимум год,— говорит Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК „Финам Менеджмент“.— Возможность эффективно расходовать средства дорожных фондов и использо- →

**НА РЕКОНСТРУКЦИЮ И СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЕТИ ДОРОГ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОТРАЧЕНО БОЛЕЕ 300 МЛРД РУБЛЕЙ, ИЗ НИХ НА РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ — 88 МЛРД РУБЛЕЙ**

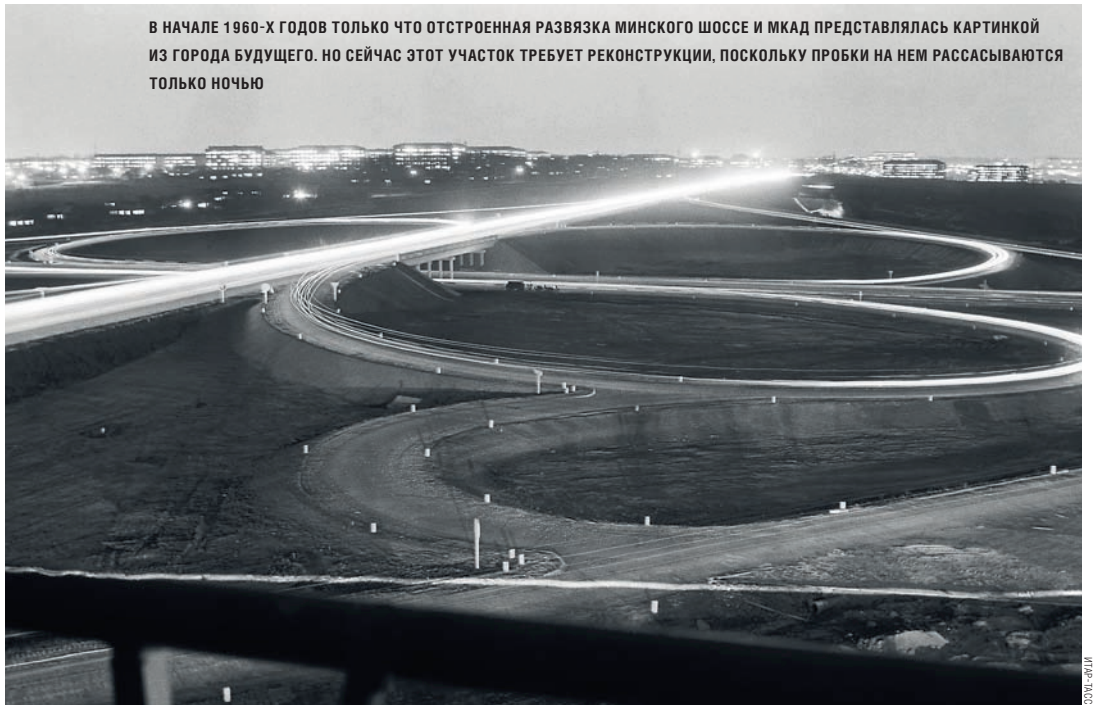
вать их по назначению есть, надо лишь организовать нормальный контроль расходования средств фонда».

## САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ЭКОНОМИКА

Дорожно-строительные компании разделяют озабоченность проблемами взаимодействия с коллегами и органами власти. Все понимают, что скорейшая реновация и рост отрасли возможны в первую очередь за счет эффективного саморегулирования. Президент некоммерческого партнерства проектных организаций РОДОС, созданного на базе Добровольной профессиональной ассоциации дорожных проектных организаций (объединяет более 450 профильных компаний) Олег Скворцов называет создание саморегулируемых организаций (СРО) одним из важных этапов реализации госпрограммы аутсорсинга, который предусматривает отмену лицензирования строительной деятельности и передачу профессиональным СРО государственных полномочий по выдаче разрешений на строительную деятельность. Одновременно на СРО возлагается ответственность за качество работ, которые выполняются их членами. «Отечественная система саморегулирования фактически является частью государственной машины, бремя содержания которой несут частные компании»,— резюмирует господин Скворцов. Он говорит, что «технический потенциал лидеров достаточен для того, чтобы конкурировать на мировом рынке, но выход туда крайне затруднителен из-за отсутствия адекватной государственной поддержки в плане законодательства. Одним из проблемных моментов в деятельности СРО является отсутствие четких критериев и понятий, характеризующих профессиональные качества их членов. В законе пока нет определения таких важных понятий, как «высшее профессиональное образование соответствующего профиля» и «сфера профессиональной деятельности», что открывает доступ на рынок организациям и исполнителям, не имеющим необходимого опыта и квалификации. По данным РОДОС, сегодня в России действует более десяти СРО, которые выдают разрешения на допуск к работам по проектированию таких сложных сооружений, как автомобильные дороги, мосты, тоннели, гидротехнические сооружения, организациям, имеющим опыт проектирования только в сфере промышленно-гражданского строительства. «Именно эти организации, пользуясь пробелами в законодательстве, иногда выигрывают торги по демпинговым ценам и выпускают явный брак, что, как минимум, приводит к перерасходу бюджетных средств, а как максимум, в ближайшие годы может привести к авариям на построенных по этим проектам сооружениях»,— говорит господин Скворцов. Еще одно слабое звено — отсутствие единого реестра учета заявителей, что также создает лазейку для проникновения на рынок некомпетентных исполнителей. Получив мотивированный отказ в одной СРО, заявитель вправе подать документы в другую организацию и получить там необходимое разрешение на выполнение проектных работ практически любого профиля. Серьезные проблемы для проектных организаций создает и существующий порядок подрядных торгов для государственных нужд, в частности закон о госзакупках. Крайне негативное влияние на качество и технический уровень проектных работ, по словам господина Скворцова, оказывает ФЗ «О техническом регулировании». По нему до принятия новых технических регламентов, то есть характеристик, гарантирующих безопасную эксплуатацию того или иного объекта (в частности из сферы дорожного хозяйства), нет смысла разрабатывать новые стандарты — требования по условиям возведения этих объектов.

«Работа проектировщиков по нормам 30-летней давности не только наносит ущерб государству, но и существенно снижает конкурентоспособность отечественных проектных организаций на мировом рынке. При этом разработан целый ряд нормативных документов в области проектирования автомобильных дорог, которые вывели бы безопасность дорожного движения на качественно новый уровень. Но они не были приняты к рассмотрению и утверждению и остаются невостребованными из-за отсутствия соответствующего технического регламента»,— резюмирует господин Скворцов.

Несмотря на недостатки, по мнению экспертов, СРО строителей — одни из самых авторитетных среди всех СРО в стране. «Если говорить о промежуточных итогах инсталлирования в экономику страны такого элемента, как СРО, то можно констатировать, что их внедрение в нашу жизнь состоялось,— говорит господин Баранов.— Уровень ответственности и самоорганизации у хозяйствующих субъектов позволил сформировать принципы СРО, их структуру, участники отрасли научились контролировать себя сами, при необходимости ограничивать себя или же, наоборот, жестко отстаивать свои интересы». ■

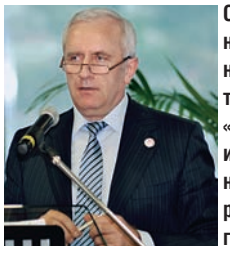


В НАЧАЛЕ 1960-Х ГОДОВ ТОЛЬКО ЧТО ОТСТРОЕННАЯ РАЗВЯЗКА МИНСКОГО ШОССЕ И МКАД ПРЕДСТАВЛЯЛАСЬ КАРТИНКОЙ ИЗ ГОРОДА БУДУЩЕГО. НО СЕЙЧАС ЭТОТ УЧАСТОК ТРЕБУЕТ РЕКОНСТРУКЦИИ, ПОСКОЛЬКУ ПРОБКИ НА НЕМ РАССАСЫВАЮТСЯ ТОЛЬКО НОЧЬЮ

ИТАР-ТАСС

**ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА В 2011 ГОДУ СОСТАВИТ НЕ МЕНЕЕ 330 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ**

## «В СОЧИ ВСЕ ПО-ДРУГОМУ, ЗДЕСЬ ОСОБАЯ СИТУАЦИЯ»



**Сочи претендует на звание если не самой масштабной, то уж точно самой важной инфраструктурной стройки России. ФГУ «Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья Федерального дорожного агентства» (ФГУ «ДСД „Черноморье“») отвечает за реализацию десяти олимпийских проектов, на которые из федерального бюджета направлено 195 млрд руб. Директор ФГУ «ДСД „Черноморье“» ВЛАДИМИР КУЖЕЛЬ рассказал BG, в чем уникальность сочинских дорог.**

**BUSINESS GUIDE:** Денег на стройку хватает?

**ВЛАДИМИР КУЖЕЛЬ:** Изменения к лучшему налицо: определен стабильный источник финансирования дорожного хозяйства, идет обсуждение долгосрочных контрактов, увеличение объемов строительства. Но в Сочи все по-другому, здесь особая ситуация. Мы обеспечены 100-процентным финансированием на все четыре года, вплоть до Олимпиады. Такого нет ни у кого — это реальные возможности и очень большая ответственность.

**BG:** Полное финансирование развязывает вам руки? Какие новаторские решения вы внедряете? Может ли ваш опыт быть использован в инфраструктурном строительстве в масштабах страны?

**В. К.:** Отличительная особенность сочинского автодорожного строительства — высокая насыщенность тоннелями, ведь других способов возведения современных дорог здесь просто нет. В чем основная проблема существующей трассы М27 Джубга—Сочи? Она была построена по контуру береговой полосы, и все серпантины и изгибы дороги, по сути, просто повторяют рельеф местности. Все остальное — следствие. Грузовой транспорт не может двигаться по таким изгибам с нормальной скоростью и, следовательно, тормозит общий поток движения транспортных средств. Это приводит к пробкам, расстраивает туристов, в общем, влечет за собой массу малоприятных последствий для пользователей. К сожалению, дорога уже давно препятствует развитию территории. Поэтому на новых участках мы строим современнейшие тоннели. Например, в составе дублера Курортного проспекта (на сегодня это самый крупный объект, который находится в работе) будет построено девять тоннелей, причем шесть из них будут парными. Я уверен, что опыт, накопленный нами в Сочи, пригодится и в других российских регионах.

**BG:** В чем достоинства парных тоннелей?

**В. К.:** Парный тоннель — это два двухполосных тоннеля, по которым осуществляется движение в противоположных направлениях. Отсутствие «встречки» обеспечивает высокий уровень безопасности дорожного движения, а также пропускную способность и комфорт. Кроме того, все тоннели будут связаны между собой эстакадами без резких перепадов в продольном профиле. К примеру, в советское время тоннели поднимали повыше, чтобы они были покороче, а мосты, наоборот, старались строить пониже, чтобы сэкономить на стоимости строительства. В итоге получались «американские горки», когда к тоннелю надо было подниматься высоко на предельных уклонах и так же спускаться. В современных проектах применяются иные нормы проектирования, поэтому дороги будут комфортными и удобными для пользователей.

**BG:** Сейчас много говорят о неудовлетворительных сроках строительства сочинской инфраструктуры. Они действительно неудовлетворительные?

**В. К.:** На сегодняшний день мы не можем сказать, что у нас абсолютный дефицит времени. Сдерживающим фактором для сроков, предусмотренных контрактами, является отсутствие земли под строительные площадки. Сейчас из девяти объектов только на двух земля предоставлена в распоряжение строителей полностью. По всем остальным этот параметр колеблется от 40% до 80%. Однако и это не главный показатель. Случаются и другие ситуации. Например, на транспортной развязке «Стадион» земля была передана нам на 92%, но стройка все равно стояла, потому что на входе и выходе транспортной развязки были два небольших объекта, которые тормозили весь процесс. Ситуация развивалась более года, пока в судебном порядке мы не изъяли необходимые нам участки. Так что неполная обеспеченность участками — то немногое, но существенное, что может повлиять на сроки ввода объектов в строй.

**BG:** Какие уникальные технологии вы используете?

**В. К.:** Строить в Сочи в сжатые сроки и с высоким качеством без применения современной техники и технологий невозможно. Это относится ко всем видам работ, этапам строительства, типам сооружений. Широко применяются различные способы укрепления грунтов, конструкции удерживающих сооружений в оползнеопасных местах, современные методы строительства тоннелей, мостов, различные конструкции дорожных одежд. Комплексно решаются вопросы экологии. Предъявляются жесткие требования к технике — например, необходимо соответствие стандарту «Евро-3». Все искусственные сооружения должны иметь локальные очистные сооружения, которые очищают воду перед сбросом в открытые водоемы и море. Особые требования и к зеленым насаждениям, которые мы по возможности сохраняем. Но если не получается, то выплачиваем компенсации или производим озеленение, превышающее объемы вырубки в полтора-два раза.

Как мы видим, основная уникальность сочинской стройки в том, что все новые подходы, методы, технологии, техника применяются в комплексе. В этом смысле наш опыт может и должен быть использован при строительстве дорог в других регионах России и даже за рубежом. Мы строим не один, а десять объектов: и транспортные развязки, и эстакады, и тоннели, и дороги. Причем все быстро, в сжатые сроки — каждая неделя дает видимые результаты одновременно в разных частях города. Вот это и приносит настоящее удовлетворение.

Интервью взяла ОЛЬГА ИВАНЦОВА

КАК БЫ НИ ВЫСТУПИЛА РОССИЙСКАЯ СБОРНАЯ НА ОЛИМПИАДЕ В СОЧИ, НОВЫЕ ДОРОГИ ОСТАНУТСЯ В ГОРОДЕ НАВСЕГДА И СУЩЕСТВЕННО УЛУЧШАТ ДВИЖЕНИЕ НА ЭТОМ КУРОРТЕ

РИА НОВОСТИ/STF

# «К 2017 ГОДУ МЫ СМОЖЕМ ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК ВСЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

**О ТОМ, СКОЛЬКО ДОРОГ НУЖНО ПОСТРОИТЬ, КТО РАЗРУШАЕТ ДОРОГИ, КАК БОРОТЬСЯ С ЛИШНИМ ВЕСОМ АВТОМОБИЛЕЙ И ЧТО МЕНЯЮТ В ОТРАСЛИ КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА, КОРРЕСПОНДЕНТУ BG КИРИЛЛУ НИКИТИНУ РАССКАЗАЛ ГЛАВА РОСАВТОДОРА АНАТОЛИЙ ЧАБУНИН.**

АНАТОЛИЙ ЧАБУНИН,
ГЛАВА РОСАВТОДОРА

**BUSINESS GUIDE:** Недавно Минтранс объявил, что с подрядчиками на строительство новых дорог будут заключаться так называемые контракты жизненного цикла. Как это изменит ситуацию с дорогами?

**АНАТОЛИЙ ЧАБУНИН:** Сейчас на всех федеральных автодорогах строительные подрядные организации берут на себя гарантийные обязательства. Во время эксплуатации автодороги, если выявляются дефекты, мы обращаемся к строителям с требованием произвести гарантийный ремонт. Однако некоторые подрядные организации пытаются доказать, что они-то все очень хорошо построили, а вот содержали дорогу неправильно и именно из-за этого проявились дефекты. При хроническом недостаточном ремонте дорог установление истинных причин дефектов в судебном порядке отнимает огромное количество нервов и занимает очень много времени. Контракт жизненного цикла (КЖЦ) позволяет строительной организации не только построить дорожный объект, но и в дальнейшем содержать его до капитального ремонта. После капремонта заключается уже новый контракт на содержание — с организацией, этот ремонт проводившей. Это очень действенный способ обеспечить реальную ответственность подрядных организаций.

**BG:** С каких дорог начнется заключение подобных контрактов?

**А. Ч.:** Первый КЖЦ будет заключен на строительство объезда населенного пункта Тарасовка в Московской области на трассе М-8 «Холмогоры» (Москва—Ярославль—Архангельск). Там дорога, проходя через населенный пункт, сужается, из-за чего постоянно возникают заторы и пробки. Сейчас идет подготовка документов для проведения конкурса. Конечно, хотелось бы, чтобы в нем приняли участие представители не только российского, но и зарубежного бизнеса. Однако пока немного желающих вложить деньги в строительство федеральной автодороги, а потом еще в течение последующих семи-восьми лет обеспечивать содержание построенного участка.

**BG:** Вы упоминали о недостаточном ремонте дорог. Насколько серьезна эта проблема?

**А. Ч.:** Существуют нормативные сроки ремонта автомобильных дорог. В Германии, например, на автодорогу независимо от ее состояния каждые четыре года приходит фреза и снимает верхний слой асфальтобетона, а затем укладывается новый слой. Просто потому, что так положено. Подобные нормы существуют и у нас, но следуем мы им не так регулярно, как наши немецкие коллеги. Очевидно, что недоремонт дорожного покрытия ведет к деформациям нижних слоев дорожного полотна. Впрочем, эта проблема будет решаться посредством перехода на нормативные содержания и финансирование за счет федерального дорожного фонда. После 2013 года мы надеемся переломить ситуацию в лучшую сторону.

**BG:** Соответствующие поправки в Бюджетный кодекс внесены. Что изменится после возвращения дорожных фондов?

**А. Ч.:** В 2011 году финансирование работ по ремонту и содержанию федеральных автодорог осуществляется на уровне 60% от норматива. Тем не менее это позволит отремонтировать 5,5 тыс. км дорог. Наконец, в 2013 году финансирование этих работ составит 100% требуемого объема. Это позволит уже к 2017 году привести в порядок все федеральные дороги.

**BG:** В недавнем докладе Всемирного банка говорилось, что содержание российских дорог обходится в несколько раз дороже, чем содержание финских. Вы эту информацию опровергли, Всемирный банк исправился. Теперь выходит, что затраты на содержание дорог в России и Финляндии сопоставимы. Но тогда почему состояние трасс в двух странах со сходным климатом заметно отличается?

**А. Ч.:** Большинство автодорог в советское время было построено с учетом нагрузки 6 тонн на ось, и до сих пор 14% (7 тыс. км) федеральных автодорог рассчитаны на эту нагрузку. Около 23% (11 тыс. км) построено под нагрузку от 6 до 8 тонн, а еще 35% (17 тыс. км) — от 8 до 10 тонн. Сегодня у нас разрешены нагрузки 10–11,5 тонны на ось, однако этим требованиям отвечает только 23% федеральных автодорог. Плюс 5% могут выдержать нагрузку выше 11,5 тонны. Итого, только 28% федеральной дорожной сети соответствует современным нагрузкам.

С учетом сказанного очень большая проблема — нарушение правил перевозки грузов. Например, на трассе Вологда—Новая Ладога с января работает автоматизированный пункт учета движения, который позволяет в том числе определять весовые параметры. Только в январе пункт пересекли 1896 автомобилей девятой группы (двухосный тягач, трехосная фура). Из них 886, то есть 46%, шли с перегрузом. Автомобилей 11-й группы (трехосный тягач, трехосная фура) прошло 569, из которых 243, или 42%, также двигались с перегрузом. Это вторая большая беда, которая наряду с недоремонтом приводит к ускоренному износу российских автодорог.

**BG:** Как же бороться с этим?

**А. Ч.:** Мы будем инициировать внесение изменений в Административный кодекс, позволяющих штрафовать нарушителей в бесконтактном режиме. Уже сейчас работают автоматизированные пункты учета скорости транспортных средств и штрафные квитанции исправно настигают нарушителей скоростного режима. При этом это еще и серьезный антикоррупционный механизм, ведь непосредственный контакт водителя и инспектора исключен. Я думаю, что пункт весового контроля, данные которого позволят в автоматическом режиме штрафовать перевозчиков-нарушителей, будет исключительно эффективной мерой. Кроме того, мы будем создавать и передвижные пункты весового контроля, чтобы не дать нарушителям ни малейшего шанса.

**BG:** Понятно. Но нагрузка на ось — это ведь не единственная проблема наших дорог?

**А. Ч.:** Я с коллегами недавно посетил одну из самых авторитетных мировых выставок дорожных машин и дорожных технологий. Это было в США, и мы увидели, что там полномочия заказчика намного шире, чем в России. Прежде всего по качеству используемых материалов.

В Джорджии мы осмотрели великолепный испытательный центр, где любой материал, который применяется в дорожном строительстве, должен пройти испытания и получить допуск. Например, испытания битума происходят в три стадии. Сначала образец испытывается таким, какой он есть. Затем образец из той же партии искусственно старят в автоклаве и испытывают таким, каким он будет через пять лет. Третье испытание — с условием старения до 15 лет. И все испытания учитывают особенности конкретной местности. У нас же пока одни и те же материалы можно использовать от Мурманска до Сочи.

Все это очень важно, поскольку если исходный материал по качеству хромает, то из него не получится качественный конечный продукт — дорога. У нас уже разработана Концепция повышения качества. Сегодня мы решаем задачу превращения концепции в реальную ведомственную программу повышения качества.

**BG:** С качеством материала понятно, а как обстоят дела с количеством? Есть распространенное мнение, что при строительстве дорог много чего недокладывают...

**А. Ч.:** Это известная шутка: тигру мяса недокладывают! Но если где-то чего-то не докладывают, то есть правоохранительные органы, с которыми мы очень плотно работаем вместе. Особенно на таких значимых объектах, как, к примеру, Сочи. И Генпрокуратура, и контрольное управление президента РФ, и Росфиннадзор, и Счетная палата. Мы как заказчики тоже контролируем стройку, ответственные люди принимают работы, есть и независимый строительный контроль. В целом механизмов контроля за всеми дорожно-строительными процессами достаточно много.

**BG:** Хорошо, а как быть с нарушением технологии? Я лично видел, как ямочный ремонт дорог делают в дождь. Это нарушение технологии или нет?

**А. Ч.:** Да нет в этом ничего страшного или криминального! Стоматологи часто ставят сначала временную пломбу, и только потом, по завершении лечения, ставят постоянную. Почти так же и с дорогой. Если ямка образовалась, то ее надо в течение трех дней заделать. В дождь, снег — не важно, потому что ямка может стать причиной ДТП. Конечно, в этих случаях обязателен повторный ремонт во время строительного сезона, в теплое время года. В целом ямочный ремонт входит в контракт по содержанию дороги, и сумма контракта от количества заделанных, в том числе повторно, ям не меняется.

**BG:** Выходит, массовых нарушений технологии нет?

**А. Ч.:** Что касается капитальных работ, то сегодня используются все передовые технологии, которые существуют в мире. Вот техника, которая работает на строительстве федеральных дорог,— это самые современные образцы. А с новыми машинами приходят и новые технологии: на них просто нельзя работать по старинке.

**BG:** В строительстве и эксплуатации дорог участвуют сразу несколько ведомств: Минтранс, Минрегион, ДОБДД. Как при этом складываются отношения с ними?

**А. Ч.:** Принципиальных разногласий у нас с коллегами из других ведомств нет. Есть иногда разные точки зрения. Например, по сельским дорогам. Мы бы хотели сузить проезжую часть к малонаселенным пунктам, для того чтобы частично удешевить строительство, а коллеги из ДОБДД утверждали, что для безопасного движения надо делать разъездные карманы в пределах видимости. Это хорошо, когда местность достаточно ровная, а если там горы и леса, то возникают вопросы. Но, конечно, по данной проблеме мы выйдем на взаимоприемлемое решение.

В том, что СНиПы утверждает Минрегион, тоже проблем нет. Это постоянный процесс — появление новой технологии, затем разработка стандарта и его внедрение. Пока мы зачастую внедряем применение новых технологий через разработку и утверждение спецтехусловий. Но это тоже непростой путь. Нам представляется, что если спецтехусловия были использованы один, два, три раза, то они автоматически должны становиться стандартом.

**BG:** Приведите пример каких-нибудь самых последних инноваций.

**А. Ч.:** Например, строительство моста на остров Русский. В его конструкции применены самые длинные ванты в мире, там самые большие деформационные швы, там самое большое пролетное строение. Это объект, в котором нет ни одного стандартного решения.

Или новая технология утилизации старых шин и их использования в дорожном строительстве, недавно получившая грант от «Роснано». Утилизацией резиновой стружки занимаются очень давно, с момента появления автомобиля. Но раньше покрышки измельчали механическим способом, который давал достаточно крупную фракцию — она сильно пружинила и делала дорожное покрытие недостаточно твердым. Сейчас измельченную в порошок резиновую стружку еще и взрывают под большим давлением. Частицы получаются намного меньше и тверже.

Еще одна инновация, которую мы опробуем уже в этом году,— стеклопластик для лечения бетонных конструкций. Его применение позволит не менять старые пролеты мостов, а значит, существенно сэкономить средства налогоплательщиков.

**BG:** А как обстоят дела со строительством новых дорог. Насколько велик дефицит дорог в стране?

**А. Ч.:** Если здесь говорить об общей сети, то у нас сегодня вместе с территориальными дорогами порядка 700 тыс. км дорог. А надо минимум 1,5 млн. Еще одна проблема — неравномерность развития сети. В европейской части сеть достаточно густая, в то же время она явно недостаточна за Уралом. Только в прошлом году мы наконец соединили автомобильной дорогой всю Россию с востока на запад. Сейчас идет реконструкция трасс «Лена» и «Уссури».

**BG:** Сколько потребуется лет, если нынешними темпами двигаться, чтобы получить эти 1,5 млн км дорог?

**А. Ч.:** Сложно посчитать, потому что все будет зависеть от развития территориальной сети. Федеральная сеть, притом что она несет на себе большую часть грузоперевозок, не такая протяженная — только 50 тыс. км, а 700 тыс. км — это территориальная сеть.

**BG:** Судя по федеральным целевым программам «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы» и «Социальное развитие села до 2012 года», грунтовых дорог на селе больше не будет, а будут строиться только дороги с твердым покрытием. С чем связано это решение?

**А. Ч.:** Ну, грунтовые дороги имеются практически везде. Однако они существенно проигрывают дорогам с твердым покрытием в обеспечении беспрепятственного проезда в любое время года.

**BG:** Дороги с твердым покрытием будут строить только к населенным пунктам, где не меньше 125 жителей и с транспортным разрывом не больше 5 км. Почему выбраны именно такие параметры?

**А. Ч.:** Когда мы проанализировали все 48 с лишним тысяч населенных пунктов, не имеющих устойчивой связи с дорогами с твердым покрытием, то увидели, что многие из них имеют смешной разрыв всего в пределах 5 км. Поэтому решить их проблемы можно очень быстро и эффективно. Что касается численности жителей, то этот параметр мы доработали, и с 2012 года возможность подключения к дорогам с твердым покрытием получат и населенные пункты, в которых жителей меньше указанных 125, но имеющие так называемые точки роста, где люди занимаются производством продукции, привлечением кадров, созданием социальной инфраструктуры.

**BG:** А что сейчас делается в этом направлении?

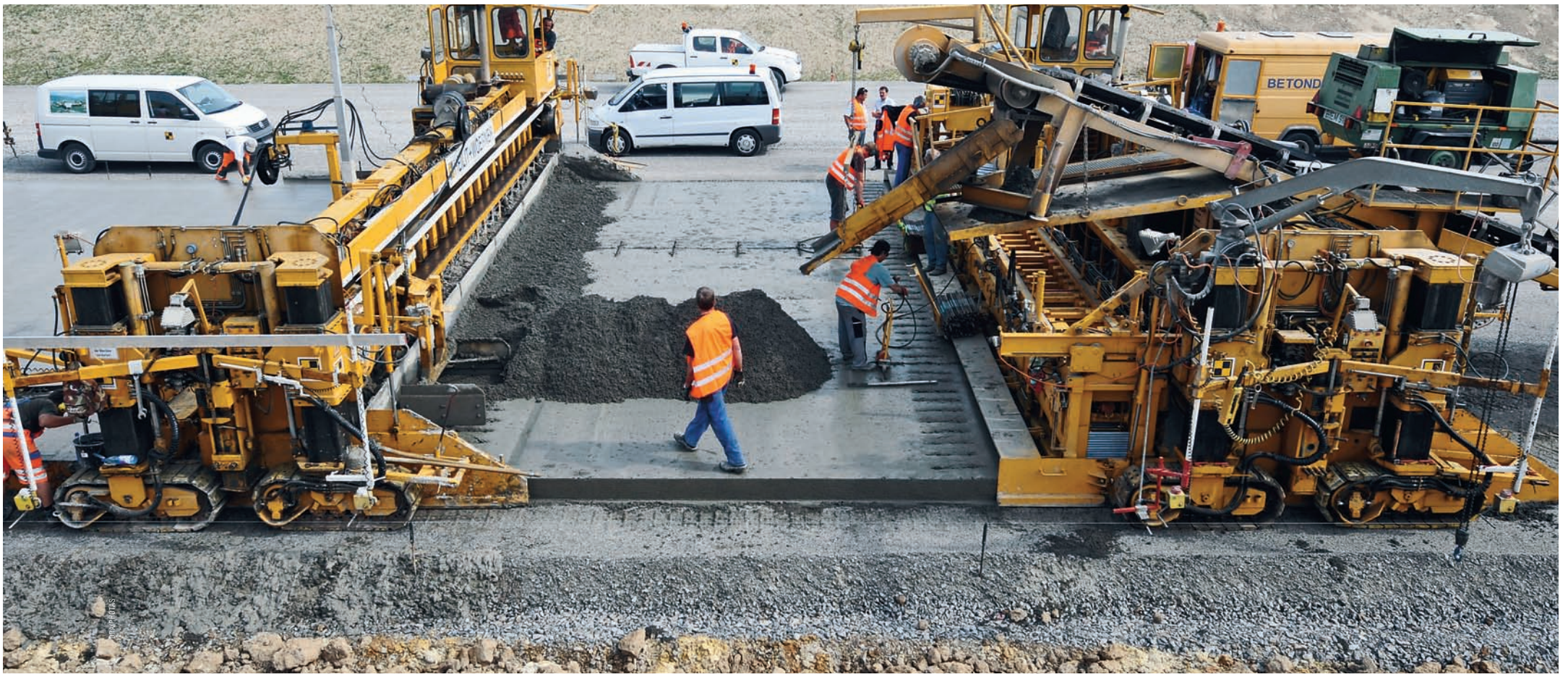
**А. Ч.:** Мы будем ежегодно наращивать объем средств, направляемых на соединение сельских населенных пунктов с дорогами, имеющими твердое покрытие. В 2011 году это 5 млрд рублей, в 2012-м — уже 6 млрд, в 2013-м — 7 млрд рублей. В этом году круглогодичная транспортная доступность будет обеспечена для 210 населенных пунктов. Для этого будет построено более 500 км автодорог.

Кроме того, с формированием дорожных фондов многократно возрастает потенциал субъектов РФ. Мы надеемся, что они тоже подключатся к строительству сельских дорог. ■

**СЕЙЧАС В СТРАНЕ СУЩЕСТВУЕТ ОКОЛО 700 ТЫС. КМ ДОРОГ, А НАДО КАК МИНИМУМ 1,5 МЛН КМ**

# РАЗНИЦА В ПОДХОДАХ

**ПРИНЦИПЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОДОРОГ В РОССИИ СУЩЕСТВЕННО ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ЗАРУБЕЖНЫХ АНАЛОГОВ — В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ИЗ-ЗА НЕСОВРЕМЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К РЕМОНТУ И СОДЕРЖАНИЮ, А ТАКЖЕ ДОМИНИРОВАНИЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ В ОБЩЕЙ СТРУКТУРЕ РАСХОДОВ ОТРАСЛИ.** АЛЕКСЕЙ ЛОССАН, РЕДАКТОР ОТДЕЛА ЭКОНОМИКИ ЖУРНАЛА «КОМПАНИЯ», ДЛЯ BG




**ГОСУДАРСТВО РЕШАЕТ ВСЕ** Высокая стоимость эксплуатации дорог в России стала уже притчей во языцех. В соответствии с нормативами уровень затрат на работы по содержанию, текущему и капитальному ремонту федеральных автомобильных дорог в пересчете на один километр в России колеблется от $27 тыс. до $55 тыс. в зависимости от технической категории дороги. Впрочем, пока, в 2011 году, финансовое обеспечение указанных нормативов составляет всего 50%. Тем не менее актуальные расходы российского бюджета сопоставимы с расходами в Финляндии, где климатические условия сходны с российскими. Стоимость строительства дорог также довольно высока и сравнима с аналогичными расходами в Норвегии. Например, стоимость возведения первого этапа трассы Джубга—Сочи на участке Адлер—Веселое составила 494 млн руб., тогда как стоимость норвежского дорожного проекта Brustulia составила 461 млн руб.

По мнению экспертов, во многом столь высокие затраты объясняются тем, что практически все дорожное строительство в России, как и его последующая эксплуатация, происходит за государственный счет. «Дорожное строительство в России финансируется полностью за счет государственного бюджета на различных уровнях: федеральном, региональном и муниципальном, не считая небольшой толики частных автодорог. Выделяемые бюджетные средства распределяются среди подрядчиков на конкурсной основе, что на практике называется государственным контрактом»,— говорит старший юрист московского офиса международной юридической фирмы CMS Азиз Азизов. По его словам, при всех положительных и отрицательных сторонах системы закупок для государственных нужд государственный контракт не позволяет одновременно объединить три стадии: финансирование, строительство и эксплуатацию автомобильных дорог. Однако принятый федеральный закон «О концессионных соглашениях», а также региональные законы о государственно-частном партнерстве нивелируют юридическую разницу в возможностях финансирования проектов по строительству автодорог. «В целом после принятия поправок в Бюджетный кодекс, предусматривающих создание дорожных фондов, наша система финансирования автодорог, основанная на целевых дорожных налогах, уплачиваемых пользователями автодорог, соответствует общепринятым за рубежом принципам финансирования»,— добавляет председатель общественного совета при Федеральном дорожном агентстве Олег Скворцов. Однако если говорить о частностях, то различия есть.

**В БЕЛОРУССИИ ПРИ ДНЕВНОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ СВЫШЕ 25 ГРАДУСОВ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ МАШИН ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ АВТОДОРОГ С 11 ДО 23 ЧАСОВ**

**ДЬЯВОЛ В ДЕТАЛЯХ** По данным Олега Скворцова, в Евросоюзе для каждого вида транспорта существуют свои транспортные налоги и сборы, которые соответствуют степени отрицательного воздействия на окружающую среду, а также воздействию на дорогу конкретного автомобиля. Последнее условие в России будет частично выполняться после введения в 2012 году сборов с грузовиков общей массой более 12 тонн, однако в любом случае ставки дорожных налогов в России в целом пока никак не связаны с размером экологического ущерба. Кроме того, система финансирования автодорог в России не содержит механизмов привлечения дополнительных ресурсов и пополнения дорожных бюджетов за счет кредитов и займов, облигационных займов, доходов от эксплуатации платных дорог и т. п. «Из восьми известных форм государственно-частного партнерства при строительстве дорог в России действующим законодательством предусмотрена только одна, при которой концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию в течение установленного срока, после чего объект передается государству для возможности дальнейшего использования без взимания платы»,— говорит Олег Скворцов. При этом пока не используются другие формы партнерства, которые в условиях нашей страны могли бы оказаться более приемлемыми.

Так, за рубежом в последние годы наибольшее распространение получили проекты, реализуемые по схеме Design—Build—Finance—Operate («Проектирование—строительство—финансирование—управление») с использованием принципиально новых систем оплаты проезда по платным автомобильным дорогам, получившим название «теневые сборы» (Shadow Toll). Смысл такой системы заключается в том, что плату концессионеру за проезд по платной дороге вносит не водитель, а государство в зависимости от интенсивности и состава движения по платной автодороге, которое фиксируется при помощи спутниковых навигационных систем. Такие системы используются в настоящее время в США, Финляндии, Норвегии, Испании, Португалии и ряде других стран. Эта система существенно снижает риски инвестора, что одновременно увеличивает инвестиционную привлекательность проектов и повышает доступность платных автодорог для пользователей. В результате нет необходимости создавать пункты взимания платы, а концессионер получит гарантированный доход. «Система финансирования строительства автодорог должна быть построена на долгосрочном финансировании, которое предполагает учет

**ОТНОШЕНИЕ К ЧАСТНЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ В ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ДАЖЕ В ЕВРОПЕ РАЗЛИЧНО В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТРАНЫ. СКАЖЕМ, В ГЕРМАНИИ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НЕТ ВООБЩЕ**

различных рисков, начиная от вопросов выделения земельных участков под строительство и заканчивая вопросами финансирования. При этом ни один из участников процесса строительства и эксплуатации автодороги не берет на себя риск, который он не может уменьшить или на который не может повлиять. Поэтому риски распределяются между всеми участниками»,— говорит Азиз Азизов.

По словам экспертов, в России максимальное внимание уделяется именно стадии строительства, которая действительно является существенной, значение же стадии эксплуатации недооценивается. «В мировой практике распространено правило, в соответствии с которым эксплуатацией дороги занимается компания, эту дорогу построившая. При этом возврат кредитов и прибыль частных инвесторов формируются либо за счет платежей пользователей таких автодорог, либо за счет средств государства. Срок реализации проекта составляет в среднем 25–30 лет, и общая сумма, возмещаемая государством, выплачивается равномерно в течение этого времени»,— объясняет Азиз Азизов. Таким образом, государство за относительно короткий срок (два-четыре года) получает готовую автодорогу, а платит после ввода последней в эксплуатацию.

**ВОПРОС ЭКСПЛУАТАЦИИ** Другой причиной существенной стоимости эксплуатации автодорог в России участники рынка называют наличие в перечне обязательных работ по содержанию — огромного количества операций, целесообразность осуществления которых давно не пересматривалась. Например, «дорожники» обязаны полностью очищать дорожное покрытие от снега, тогда как в Финляндии значительная часть дорог работает зимой с использованием уплотненного слоя снега на дорожном покрытии — «снежного наката». Более того, по законодательным причинам у нас сложно ввести ограничения на движение большегрузов во время жары, когда жесткость дорожного покрытия существенно снижается. Это же относится и к периоду «весенней просушки» дорог. Даже в Белоруссии при дневной температуре свыше 25 градусов запрещается движение грузовых машин по большей части автодорог с 11 до 23 часов. В ряде штатов США каждый год приказами местных дорожных департаментов вводится в действие карта дорог, на которой указана сниженная весовая нагрузка, допустимая при проезде по этим дорогам в весеннее время. В результате, по данным Всемирного банка, из 50 тыс. км федеральных автодорог нормативным требованиям соответствуют чуть более трети всей протяженности дорог, состояние которых можно считать хорошим или удовлетворительным. При этом большей части дорог требуется капитальный ремонт. Действующее российское законодательство требует проведения капитального ремонта каждый 12 лет, тогда как в большинстве развитых государств затраты на капитальный ремонт, как и сам капитальный ремонт, проводятся фактически с первого года эксплуатации дороги, что позволяет, во-первых, снизить уровень расходов на капитальный ремонт в целом, во-вторых, устраняет необходимость единовременного выделения значительных денежных средств.

Впрочем, необходимо менять не только практику выделения денежных средств, но и основные правила игры. «У нас принципы нормирования основных параметров дорог основываются на так называемой концепции расчетной скорости, сформулированной в США еще в 1930-е годы. Эта концепция основана на предположении, что автомобиль движется по дороге с постоянной расчетной скоростью. На практике это положения не выполняется, поскольку автомобиль движется по дороге со скоростью, которую выбирает водитель исходя из дорожных условий и условий движения»,— рассказывает Олег Скворцов. По его словам, современные нормы проектирования дорог базируются на скорости движения не одиночного автомобиля, а транспортного потока и основаны на учете восприятия дороги водителем, а также учитывают его поведение при оценке конкретной дорожной ситуации. «Иной подход используется за рубежом также к назначению классификации автомобильных дорог, которая назначается не исходя из интенсивности движения, а из функционального назначения дороги, ее места и значения в составе дорожной сети»,— говорит Олег Скворцов. В итоге отечественные нормы не содержат требований к целому ряду критериев, которым должна удовлетворять проектируемая дорога, например пропускная способность, уровень обслуживания пользователей, согласованность геометрии трассы дороги с фактической скоростью движения, обеспечение зрительной плавности и зрительной ясности дороги для водителя и т. д. «Большинство российских норм и стандартов утверждены в советскую бытность и не принимают во внимание созданные за последние десятилетия технологи строительства и управления»,— говорит Азиз Азизов.

**НЕОБХОДИМОСТЬ ПЕРЕМЕН** Как всегда, пытаясь применить какие-либо новые подходы, мы традиционно преувеличиваем или преуменьшаем их значение. «Платные скоростные автомагистрали составляют в Европе считаные проценты или даже доли процента от общей протяженности автодорог, и заточены платные участки не под наполнение бюджета или получение сверхприбылей собственниками этих дорог, а под перераспределение транспортных потоков: есть тугой кошелек и желание — можешь с ветерком лететь по платной трассе, нет — можешь ехать по менее скоростной, чуть более извилистой бесплатной автодороге, любуясь живописными пейзажами,— говорит Валерий Войтко, председатель профсоюза „Дальнобойщик“.— За рубежом бесплатные автодороги не считаются „альтернативой“ платным участкам, а являются равноценной и равнозначной частью транспортной инфраструктуры, так как по качеству покрытия, количеству объектов дорожного сервиса и обеспечению безопасности дорожного движения они вполне идентичны платным».

По словам Олега Скворцова, ссылающегося на данные зарубежных исследований, только переход на новые концептуальные подходы в нормировании параметров автодорог позволит снизить аварийность на 20–30%. По мнению экспертов, новые основы финансирования дорожного строительства в России уже заложены, осталось только доработать ряд важных деталей. «После создания дорожных фондов систему финансирования автомобильных дорог у нас в стране следует скорее не менять, а совершенствовать. Прежде всего нужно определить целевые источники для финансирования муниципальных дорог. В целом систему финансирования следует сделать более гибкой»,— говорит Олег Скворцов. С 1 января 2011года в России начал функционировать Федеральный дорожный фонд, который предназначен для финансирования строительства, ремонта и обслуживания дорожных объектов. Но в ряде стран уже используются дорожные фонды второго поколения. Такие дорожные фонды призваны увязать доходы с расходами, при этом управление дорожным фондом обычно осуществляет совет, представляющий интересы пользователей автодорог. По мнению специалистов Всемирного банка, необходимо пересмотреть действующие правила закупок, в соответствии с которыми заказы на проведение строительных работ размещаются через обратные аукционы, а одним из основных условий должен стать запрет на заключение договоров субподряда между участниками конкурса после его окончания. Практика, при которой подрядчики соревнуются, предлагая наиболее низкую цену, существует только в России, и в результате окончательная цена контракта в большинстве случаев далека от реалистичной рыночной цены, отражающей открытую и справедливую конкуренцию. Впрочем, процесс совершенствования закона «О госзакупках» в последнее время существенно активизировался и, возможно, уже в текущем году правила расходования бюджетных средств станут более ориентированными на конечный результат. ■

СОВЕТСКИЙ ПОДХОД К СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОЖНОЙ СЕТИ БЫЛ ПО СУТИ СВОЕЙ ПРАВИЛЬНЫЙ, НО НА ПРАКТИКЕ ДАЖЕ ПЛАНОВАЯ ЭКОНОМИКА СТАЛКИВАЛАСЬ С ОТСУТСТВИЕМ ДЕНЕГ НА ПОКУПКУ МАТЕРИАЛОВ И ОБОРУДОВАНИЯ

РИА НОВОСТИ/STF

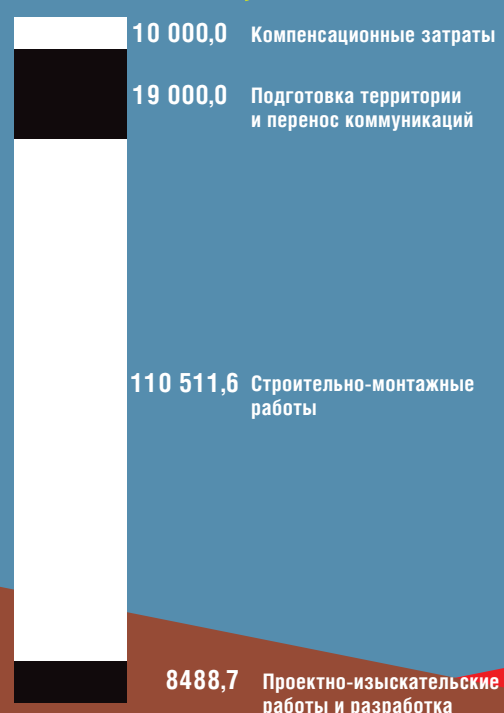
**ПЛАТНЫЕ СКОРОСТНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ СОСТАВЛЯЮТ В ЕВРОПЕ СЧИТАНЫЕ ПРОЦЕНТЫ ИЛИ ДАЖЕ ДОЛИ ПРОЦЕНТА ОТ ОБЩЕЙ ПРОТЯЖЕННОСТИ АВТОДОРОГ**

# РАЗМЕТКА БОЕМ

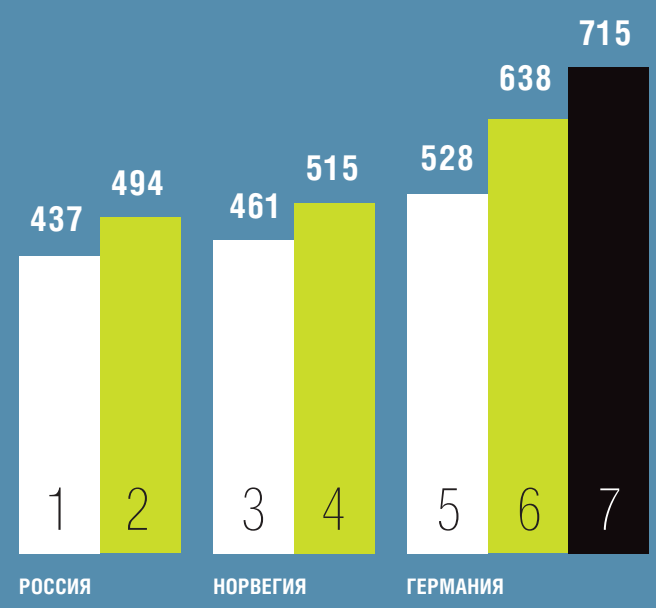
**СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ — КАК СВОДКА С ФРОНТА: «ЛЕТНЕЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА ВЕЧНУЮ МЕРЗЛОТУ ОБНАЖИЛО ФЛАНГИ И ВНЕЗАПНЫЕ ХОЛОДА РАЗРУШИЛИ АСФАЛЬТ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ». БОРЬБА С БЕЗДОРОЖЬЕМ ВЕДЕТСЯ МНОГО ЛЕТ, И ТВЕРДОЕ ПОКРЫТИЕ ПОБЕЖДАЕТ. КАЖЕТСЯ, НУЖЕН ПОСЛЕДНИЙ РЫВОК — И УЖЕ ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО МОСКВЫ МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ, НИ РАЗУ НЕ НАЖАВ НА ПЕДАЛЬ ТОРМОЗА.**

## ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ (МЛН РУБ.)

**148 000,3** ВСЕГО



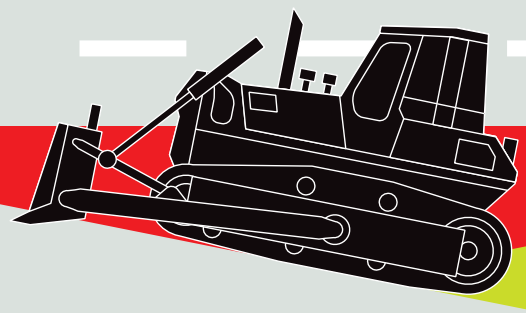

## СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА СОПОСТАВИМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ( БЕЗ УЧЕТА НДС, В ЦЕНАХ 2010 ГОДА, МЛН РУБ.)




1 М-27 Джубга—Сочи до границы с Грузией на участке Адлер—Веселое (2-й этап)
2 М-27 Джубга—Сочи до границы с Грузией на участке Адлер—Веселое (1-й этап)
3 Brustulia, krabbefelt
4 Tresfjordbrua
5 Verlegung bei Wetter (Ruhrbrucke)
6 OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)
7 OU Schwabisch Gmund (2. BA)

## СТРУКТУРА РАСХОДОВАНИЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ, ВЫДЕЛЯЕМЫХ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ (%)

## СРЕДНЕАРИФМЕТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДВУХПОЛОСНЫХ ДОРОГ (МЛН РУБ.)



## НОВЫЕ НОРМАТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Дороги I категории, нагрузка:

**11,5** тонн на ось

Дороги II категории, нагрузка:

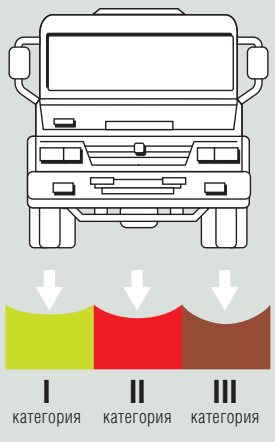
**10,0** тонны на ось

Дороги III категории, нагрузка:

**8,0** тонн на ось

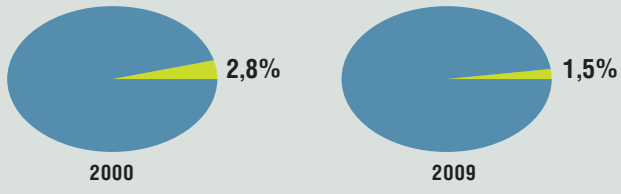
## ПОЧЕМУ РАЗРУШАЕТСЯ ДОРОЖНОЕ ПОЛОТНО

Стандарт российской дорожной сети предусматривает нагрузку на ось автомобиля — 6 тонн. Современные грузовики имеют нагрузку 11-16 тонн на ось




## ГОСРАСХОДЫ НА ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Доля государственных расходов на дорожное хозяйство в валовом внутреннем продукте (ВВП) сократилась



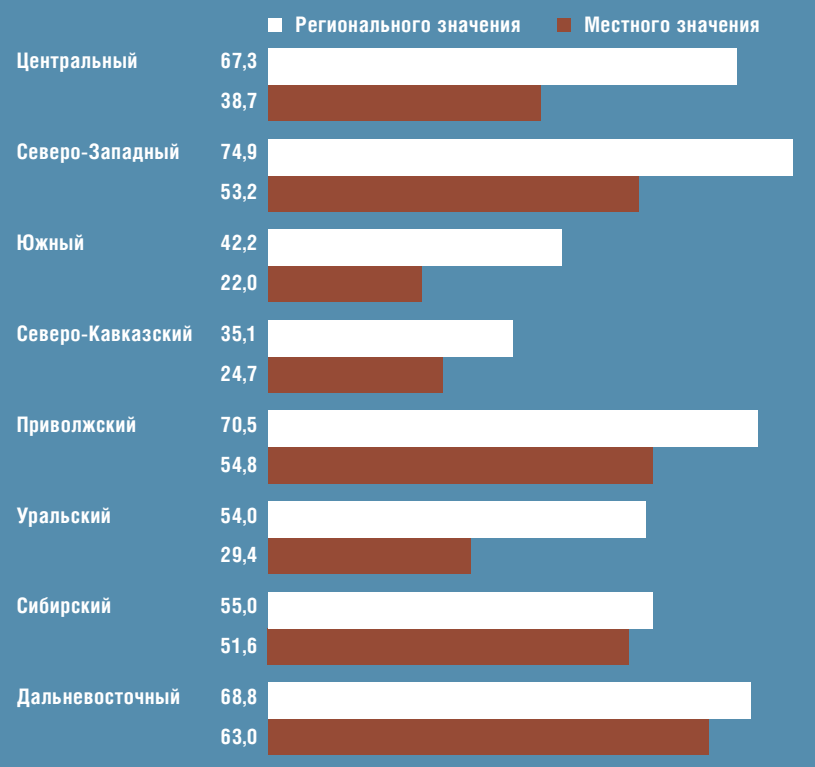

## КАЧЕСТВО ДОРОГ

Из 50 000 километров федеральных автомобильных дорог нормативным требованиям соответствуют более одной трети

4000 километров федеральных дорог отремонтировано в 2010 году. Это означает, что один погонный километр федеральной дороги ремонтируется 1 раз в 10 лет

## ДОЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ (%)

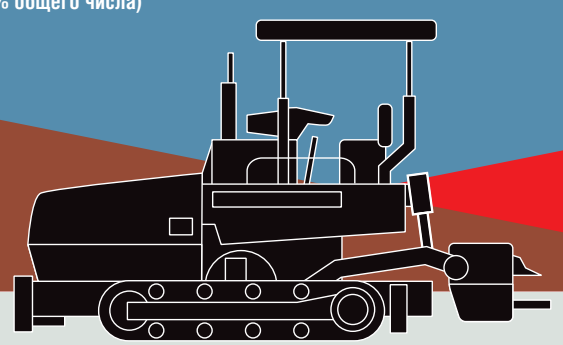
Источник: Росстат, 2010 год.

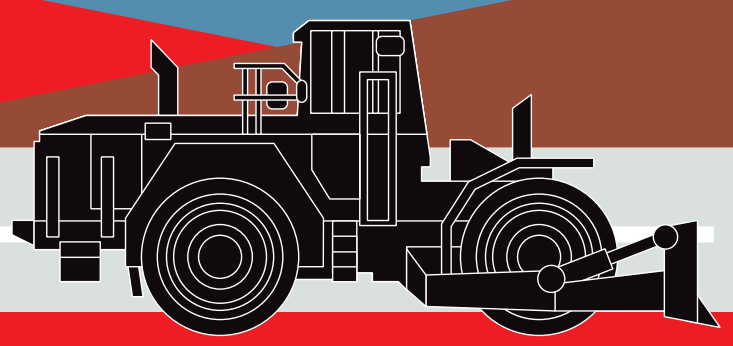



В 7 субъектах РФ (Республика Удмуртия, Республика Алтай, Архангельская, Вологодская, Амурская области, Ненецкий и Чукотский автономные округа) более 90% протяженности дорог регионального значения не соответствуют нормативным требованиям. Не имеют круглогодичного автотранспортного подъезда по автодорогам с твердым покрытием 46,2 тысячи населенных пунктов (31% общего числа)

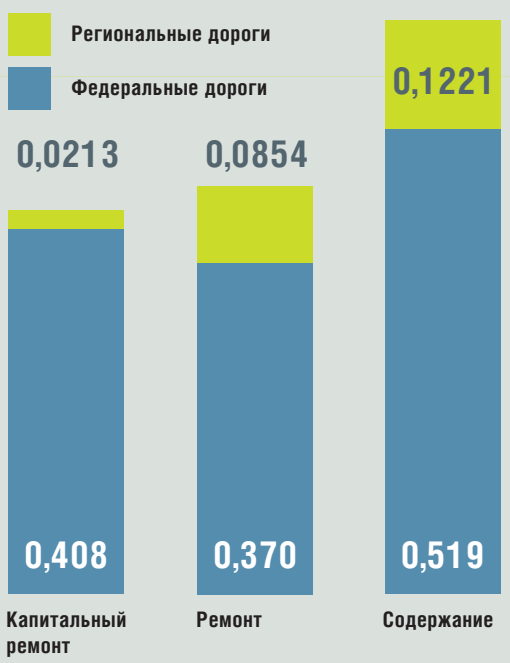
## ДИНАМИКА РАСХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЮ, РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ПЕРИОД 2008–2013 ГОДОВ (МЛРД РУБ.)

## ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РФ В ПЕРИОД 2000–2010 ГОДОВ С ПРОГНОЗОМ ДО 2013 ГОДА (МЛРД РУБ., В ЦЕНАХ 2010 ГОДА)

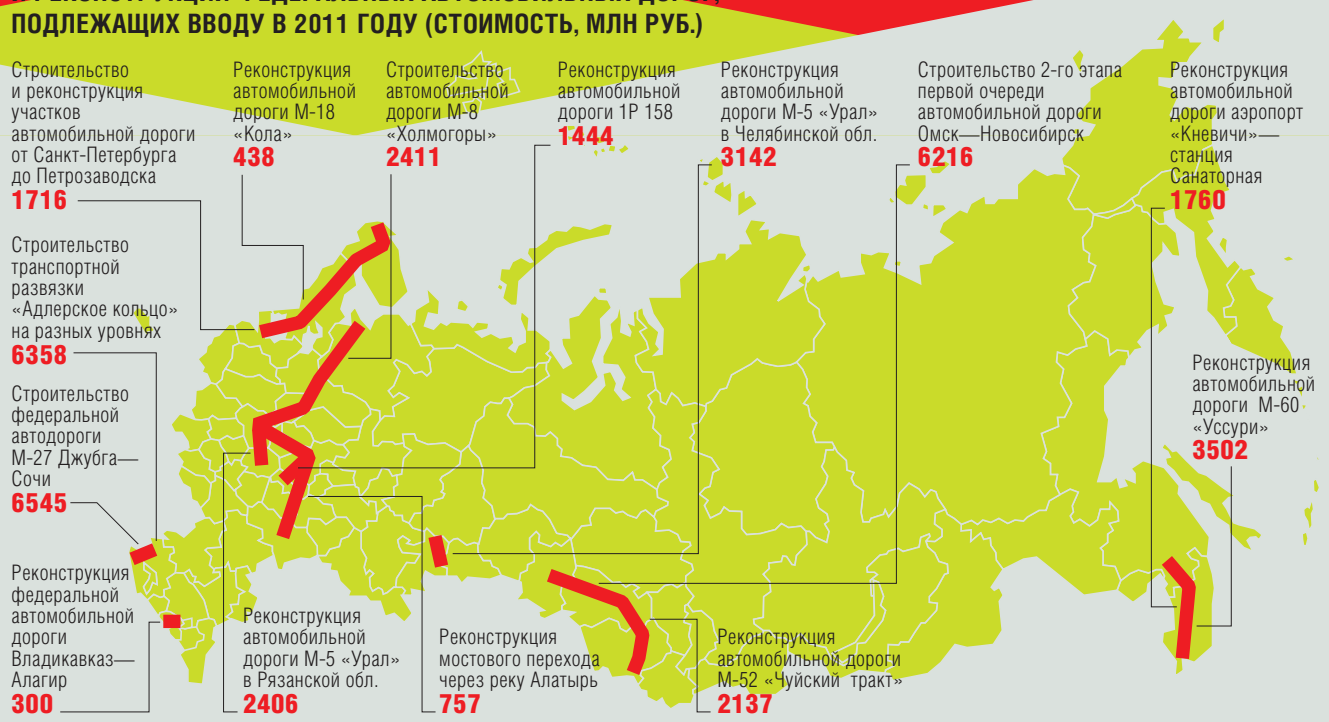




## ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГ РФ В 2010 ГОДУ (МЛН РУБ./КМ)




## ПЕРЕЧЕНЬ НЕКОТОРЫХ ВАЖНЕЙШИХ ОБЪЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ПОДЛЕЖАЩИХ ВВОДУ В 2011 ГОДУ (СТОИМОСТЬ, МЛН РУБ.)



# БЫЛИ СБОРЫ НЕДОЛГИ

**ОДНИМ ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ ГОСУДАРСТВО СЧИТАЕТ СОЗДАНИЕ СЕТИ СКОРОСТНЫХ ПЛАТНЫХ ДОРОГ. СЕЙЧАС В РОССИИ ФАКТИЧЕСКИ В ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМ РЕЖИМЕ ДЕЙСТВУЕТ НЕСКОЛЬКО ПЛАТНЫХ УЧАСТКОВ. ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОКАЗАЛ, ЧТО ОНИ, БЕЗУСЛОВНО, УЛУЧШАЮТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ «УЗКИХ МЕСТ», НО КАЧЕСТВО ПЛАТНЫХ УЧАСТКОВ НЕ ВСЕГДА СООТВЕТСТВУЕТ ЗАПРАШИВАЕМОЙ ЦЕНЕ.** АЛЕКСЕЙ ЛОССАН, РЕДАКТОР ОТДЕЛА ЭКОНОМИКИ ЖУРНАЛА «КОМПАНИЯ», ДЛЯ BG

**ПЕРВЫЕ ОПЫТЫ** По данным госкомпании «Автодор» (единственного в стране оператора платных дорог), на сегодняшний день в России на федеральной трассе существует один участок платной дороги — это 40-километровый отрезок М-4 «Дон» в Липецкой области. «В отличие от других стран с развитой экономикой, где давно и успешно эксплуатируются системы платных автомобильных дорог и скоростных магистралей, которые приносят значительные доходы, в составе всей федеральной дорожной сети России есть только один платный участок — объезд в Липецкой области»,— говорится в недавнем исследовании Всемирного банка. Впрочем, в декабре 2010 года ГК «Автодор» увеличила вдвое длину этого участка и официально открыла первую платную федеральную дорогу. Это первый участок дороги, переданный в доверительное управление ГК «Автодор», а также единственный отрезок М-4, на котором разрешена скорость до 110 км/ч (для легковых машин). По словам первого заместителя председателя правления ГК «Автодор» Сергея Кельбаха, на дублирующем бесплатном участке через населенные пункты разрешена скорость 60 км/ч, а на практике она и того меньше. При этом длина двух участков примерно одинакова. И если на платном участке время движения составляет около получаса, то на бесплатном участке то же самое расстояние водители преодолевают более чем за час. В итоге около 70% грузопотока, как говорит Сергей Кельбах, перешло на платный участок и ГК «Автодор» ежедневно собирает за проезд около 1 млн руб.

Стоимость проезда по платному участку трассы «Дон» в дневное время для легковых и автомобилей с массой до 3,5 тонны составляет 1 руб. за 1 км, для автомобилей от 3,5 до 8 тонн — 2 руб., а для транспортных средств тяжелее 8 тонн — 4 руб. То есть проезд легковой машины по всему участку обойдется ее владельцу в 40 руб. Ночью размер оплаты снижается на 10%. Впрочем, несмотря на разрешенную скорость, соответствующую автомагистрали, у водителей есть претензии к качеству платного участка. Как заявил BG руководитель межрегионального профсоюза «Дальнобойщик» Валерий Войтко, на платном участке стада крупного рогатого скота «иногда выпасаются прямо на проезжей части».

Помимо трассы «Дон» в России существует еще несколько платных участков, однако они расположены на дорогах регионального значения. По словам Сергея Кельбаха, по принципу эксплуатации такие участки ничем не отличаются от федеральной трассы М-4, за исключением того, что сбор денег идет в региональный бюджет, а не федеральный. При этом региональные власти при введении платного участка дороги обязаны соблюсти все требования федерального законодательства, в том числе предоставить возможности бесплатной альтернативы.

Как говорит Валерий Войтко, платные участки автодорог в Псковской области существуют без малого десять лет. «Эти участки не строили как платные — просто решениями местных властей шлагбаумами перекрыли существующие трассы»,— говорит эксперт. Таким образом, плата взималась за пользование уже существующей инфраструктурой, построенной на деньги налогоплательщиков. Например, с 1 марта 2001 года платными стали 3-километровый участок дороги в объезд города Печоры, а также 62 км трассы на участке Нестрино—Остров и 82 км направления Опочка—Полоцк.

Отдельного упоминания заслуживает платный участок между городом Велиж в Смоленской области и Невелем — в Псковской. Его протяженность составляет 68 км, стоимость проезда легковой машины по нему — 190 руб. При этом, по словам господина Войтко, бесплатного объезда просто не существует.

**ОБШИРНЫЕ ПЛАНЫ** Платные дороги являются одним из приоритетов развития транспортной инфраструктуры России. В ноябре 2009 года замглавы МЭР Андрей Клепач даже выступил с предложением строить платные дороги без альтернативного бесплатного объезда. Согласно предложению чиновника, это необходимо для привлечения частных инвестиций в строительство новых и реконструкцию старых дорог. При этом, как отметил господин Клепач, плата за проезд будет взиматься «невысокая». Что именно считать невысокой платой — не уточнялось. Пока планы создания безальтернативных платных дорог остались лишь на словах. Но проектов создания платных трасс, имеющих бесплатную альтернативу, уже немало. До 2020 года «Автодор» рассчитывает полностью завершить создание скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург — полного дублера Ленинградского шоссе, построить 202 км Центральной кольцевой автодороги, реконструировать трассы М-4 «Дон» и М-1 «Беларусь», создать дублер Горьковского шоссе, а также отремонтировать 143 км трассы М-3 «Украина». На всех этих трассах, по словам Сергея Кельбаха, будут оборудованы платные участки, в первую очередь — в объезд населенных пунктов, остальные участки могут остаться бесплатными. Всего до 2019 года «Автодор» планирует инвестировать в строительство и реконструкцию платных дорог около 1,5 трлн руб., из которых 515 млрд руб. будут привлечены за счет внебюджетных средств. Уже в 2011 году госкорпорация получила 39,5 млрд руб. Более того, примеру «Автодора» решили последовать и другие игроки. Так, компания «Западный скоростной диаметр» с 14 мая вводит плату за проезд по одноименной петербургской трассе от КАД до Благодатной улицы. В дневное время плата с легковых автомобилей составит около 30 руб., в ночное время она будет в три раза меньше, однако когда дорога будет окончательно построена, плата увеличится. Московские чиновники также неоднократно заявляли о том, что не исключают появления платных трасс—дублеров радиальных проспектов, например Кутузовского проспекта внутри МКАД.

По словам экспертов, развитие платных дорог тормозит несколько факторов. «Строительству платных, да и других, дорог у нас в стране мешают несовершенное градостроительное и земельное законодательство, не учитывающее специфику линейных объектов, к которым относятся дороги, а также административные барьеры при согласовании проектных решений и получении разрешительных документов для строительства»,— говорит председатель общественного совета при Федеральном дорожном агентстве Олег Скворцов. Так, в рейтинге Doing Business 2011, подготовленном специалистами Всемирного банка, по показателю сложности получения разрешения на строительство Россия находится на 182-м месте из 183 стран, обогнав всего лишь одну страну — Эритрею. Исправить ситуацию должно как раз создание ГК «Автодор». По словам экспертов, наличие государственной компании не решает всех проблем в области строительства платных автодорог, но устанавливает определенную гибкость во взаимоотношениях между частными инвесторами и государством, в первую очередь позволяет урегулировать работу с концессионерами.

**НОВЫЙ ВЗГЛЯД** Современный подход должно продемонстрировать создание новых платных федеральных трасс, в первую очередь магистрали Москва—Петербург. В настоящий момент ГК «Автодор» продолжает работу над этим проектом, несмотря на протесты экологов. Как неоднократно заявляли в компании, работы по строительству дороги идут по плану. Планируется, что на головном участке скоростной трассы Москва—Санкт-Петербург длиной около 50 км стоимость проезда составит 3,6 руб. за 1 км. На остальных участках, которые будет строить сама ГК «Автодор», плата составит, как и на М-4 «Дон»,1 руб. за 1 км пути для легковых автомобилей. Как и в других случаях, на данном участке будет действовать дифференцированная система взимания платы в зависимости от типа транспортного средства и времени суток.

Впрочем, участники транспортного рынка уже готовятся к худшему. По подсчетам Валерия Войтко, введение платы за дороги в размере 2–3 руб. за 1 км эквивалентно росту цены на бензин примерно на 35–45%. «У меня есть все основания предполагать, что в ближайшей перспективе участки платных автодорог, вводимые на федеральных трассах и уж тем более на автодорогах регионального и местного значения, будут заточены исключительно под сбор денег с автовладельцев с весьма туманными перспективами на улучшение качества автодорог»,— говорит Валерий Войтко. Кроме того, по словам экспертов, единственный промежуточный «итог» заключается в том, что строительство платных дорог началось с грандиозного скандала, связанного с Химкинским лесом. «Учитывая, что платные дороги у нас планируется строить между крупными городами, чтобы разгрузить существующие магистрали, а окрестности этих городов застроены плотнее некуда, можно ожидать, что число таких конфликтов будет только множиться и они будут еще тяжелее»,— говорит ведущий эксперт УК «Финам-Менеджмент» Дмитрий Баранов. Более того, по его словам, другие платные дороги могут затронуть владельцев дач и коттеджей, окружающих Москву, и они уж будут отстаивать свои права намного более жестко, чем экологи. В любом случае пока в ГК «Автодор» последствия эксперимента с платными дорогами оценивают позитивно и планируют его продолжить. «Покупатель всегда платит за получение чего-либо, в данном случае — скорости перемещения, за экономию, которую он получает, быстрее перемещаясь по дороге. Для перевозчиков также возрастает скорость доставки грузов»,— говорит Сергей Кельбах. В итоге только на трассе «Дон» платными станут около 760 км пути из 1500 тыс. км трассы до 2016 года. ■

PHOTOXPRESS/ИНТЕРПРЕСС

**В МАЕ КОМПАНИЯ «ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР» СТАЛА БРАТЬ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО ОДНОИМЕННОЙ ПЕТЕРБУРГСКОЙ ТРАССЕ ОТ КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ ДО БЛАГОДАТНОЙ УЛИЦЫ. ПРОЕЗД ЛЕГКОВОЙ МАШИНЫ ДНЕМ СТОИТ 30 РУБЛЕЙ**

# ДОРОГА ДАЛЬНЯЯ

**КОГДА ЗАГРАНИЧНЫЕ ДОРОГИ СРАВНИВАЮТ С РОССИЙСКИМИ, СРАВНЕНИЕ, КАК ПРАВИЛО, БЫВАЕТ НЕ В ПОЛЬЗУ ПОСЛЕДНИХ. ДИСКУССИЯ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ ПРИОБРЕТАЕТ НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ, КОГДА ВЫЯСНЯЕТСЯ, ЧТО В ИНДИИ, ТУНИСЕ, БРАЗИЛИИ, СИРИИ НЕМАЛО ДОРОГ, ПОСТРОЕННЫХ СОВЕТСКИМИ, А ЗАТЕМ И РОССИЙСКИМИ СТРОИТЕЛЯМИ. У РОССИЙСКИХ АВТОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ МЕНЬШЕ, ЧЕМ БЫЛО У СОВЕТСКИХ ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ. НО СТРАНЫ, В КОТОРЫХ БЕЗ РОССИЙСКИХ ДОРОГ ЖИЗНЬ БЫ ОСТАНОВИЛАСЬ, ПО-ПРЕЖНЕМУ СУЩЕСТВУЮТ.** ОЛЬГА ЦЫБУЛЬСКАЯ

Самыми интересными рынками для строителей автомобильных дорог остаются развивающиеся страны. Так, в Бразилии российские компании контролируют почти 8% рынка дорожного строительства.

В Индии присутствие российских строителей дорог увеличивается год от года. В реконструкции и строительстве новых индийских дорог принимают участие два крупных российских дорожных холдинга — «Трансстрой» и «Центродорстрой». Строительные контракты были непосредственно связаны с программой торгово-экономического сотрудничества между Россией и Индией, подписанной в 2006 году. Для быстроразвивающейся индийской экономики было важно связать штаты и города качественными автомобильными дорогами. Для России — получить выгодные контракты на строительство. К конкурсам допускались только компании, сертифицированные по международным стандартам. Индия располагает одной из самых протяженных дорожных сетей в мире — 3,3 млн км, автомобиль — основной вид транспорта в этой стране со слаборазвитой системой железнодорожных магистралей. При этом значительная часть дорог, например, в горных районах, малопроходима, а те, что находятся в равнинной части страны, становятся непригодными для передвижения в сезон дождей.

К 2006 году в Индии было принято три программы развития автомобильных дорог. В рамках национальной программы развития федеральных автострад велось строительство 15 тыс. км четырех- и шестиполосных автобанов, по которым перемещается 40% транспортного потока страны. Была также принята программа развития сельских дорог, согласно которой дороги начали прокладывать во все населенные пункты, в которых проживало более 500 человек.

«Центродорстрой» победил в двух конкурсах на строительство автомобильных дорог класса А. Это участок национальной магистрали NH-2 в штате Уттар-Прадеш между городами Канпур и Аллахабад и участок между городами Аллахабад и Варанаси — всего около 150 км. Дорога проходит по густонаселенному району, и это создавало строителям дополнительные трудности. Кроме того, дочерняя компания ОАО «Центродорстрой» Centrodorstroy (India) Pvt. Ltd, созданная в 2006 году, реконструировала три дороги в штате Пенджаб между городами Дхарамкот и Зира, Ферозпур и Зира, Филлор и Рахон общей протяженностью более 92 км. Еще на двух автомагистралях — в штате Харьяна (96,78 км) и штате Мадья-Прадеш (52 км) — компания произвела капитальный ремонт.

За время работы компания познакомилась со спецификой индийского рынка. Например, пока шла стройка, цена на щебень выросла более чем в два раза. Кроме того, в Индии и бюрократическая система схожа с российской: оформление всех документов на строительство вовсе не означает того, что никаких новых согласований и документов не потребуется. О том, что на пути строителей находится реликтовое дерево или старинное кладбище, они узнают, лишь дотянув дорогу до «запретного» места. Стройка останавливается, и десятки человек, работающих на объекте, ждут решения. Правда, все финансовые издержки согласований ложатся на заказчика.

Корпорация «Трансстрой», которая также имеет представительства в Сирии, Омане и Турции, выполнила существенный объем дорожных работ в Индии. Дочерняя компания «Трансстроя» целиком построила кольцевую автодорогу вокруг города Хайдарабад в штате Андхра-Прадеш и участвовала в строительстве четырех протяженных участков автомагистралей в штатах Карнатака и Тамилнад.

Индийский климат, как и российский, осложняет строительство дорог. Например, в сезон дождей на дорожное полотно обрушиваются потоки воды, что вынуждает делать дорогостоящие дренажные системы. В конце 2010 года представительство в Индии открыло также ОАО «ГипродорНИИ», которое специализируется на проектировании мостов, тоннелей и эстакад. Компания проектирует тоннели в северных штатах Индии вдоль границ с Пакистаном, а непосредственно строительством занимаются индийские компании.

Автобаны, тоннели и мосты по проектам «ГипродорНИИ» и его дочерних компаний построены в северных провинциях Камбоджи, Лаосе и северо-восточных областях Монголии.

PR-менеджер АО «ДСК „Автобан“» Андрей Школьников рассказывает, что зарубежных строек, в которых участвуют российские компании, могло бы быть и больше, но особенности менталитета зарубежных заказчиков, сложности с оформлением разрешительных документов, транспортировка техники на дальние расстояния иной раз лишают привлекательности подобные контракты.

Самый заметный зарубежный проект «Автобана» за границей — строительство и реконструкция участка Сахельской дороги и строительство новой автомагистрали МС-33 в Тунисе. Стройка началась в 2005 году и длилась три года. В работах было занято 200 человек, 50 из которых приехали из России. Помимо инженерно-технического персонала в Тунис были командированы и рабочие. Пришлось везти даже технику, из-за чего возникли сложности на таможне. Собственных ресурсов тунисцам не хватало. По воспоминаниям сотрудников «Автобана», которые участвовали в этой стройке, никаких технических трудностей в работе на Сахельской дороге не было: в Тунисе плотные каменистые грунты, стабильная сухая и теплая погода, а «Автобан» начинал свою деятельность со строительства дорог через болота Западной Сибири.

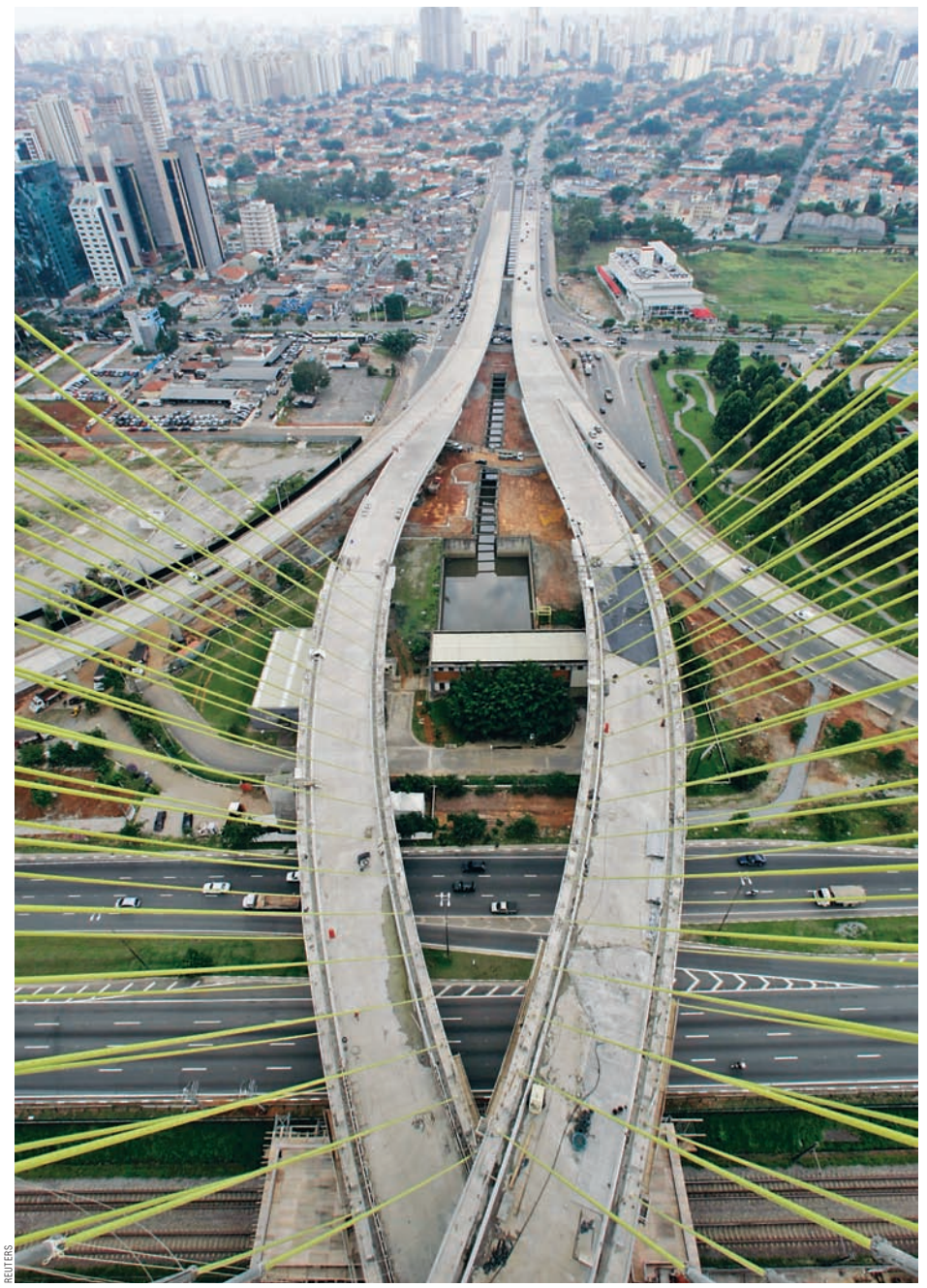
За три года работы у команды «Автобана» сложились отличные отношения с местным населением. У окрестных жителей появились даже свои герои среди строителей. Экскаваторщика Василия Дикого, который на радость публике огромным ковшом экскаватора закрывал спичечный коробок, вспоминают до сих пор. В начале 2000-х компания вела переговоры о работах в Ливии, несколько месяцев назад — в Сирии.

В 2003–2007 годах «Автобан» работал в ближнем зарубежье: проложил участок шоссе Киев—Одесса протяженностью 8,3 км от Краснознаменки до Любошанки. Работать на Украине оказалось сложнее, чем в Тунисе. Ожидалось, что «Автобан» построит более протяженный участок, однако контракт продлен не был.

На недавней встрече президентов России и Казахстана обсуждалось строительство автомагистрали, которая соединит Казахстан через Горный Алтай и Монголию с Китаем.

В апреле 2010 года в монгольском городе Баян-Ульгий прошла международная встреча, на которой было решено построить транзитно-грузовую автодорогу, которая свяжет Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая и Алтай через территорию Монголии. Строительство 212-километровой трассы необходимо для развития торгово-экономических отношений и туризма. Правда, с тех пор никаких новостей об этом проекте не появлялось.

Впрочем, далеко не везде Россия выдерживает конкуренцию с новыми сильными игроками. Одним из них стал Китай. Компании из Китая строят дороги в основном в африканских странах. В странах ближнего зарубежья российским строителям тоже часто предпочитают строителей из других стран. Например, на Украине много строят турки, в Армении и Таджикистане — иранцы, в Узбекистане — строители из Китая и Южной Кореи. ■



REUTERS

**МОСТ OCTAVIO FRIAS DE OLIVEIRA В БРАЗИЛЬСКОМ САН-ПАУЛУ ЯВЛЯЕТСЯ ЧАСТЬЮ ОДНОЙ ИЗ СЛОЖНЕЙШИХ ДОРОЖНЫХ РАЗВЯЗОК В МИРЕ. БРАЗИЛИЯ НЕ ЖАЛЕЕТ ДЕНЕГ НА СОЗДАНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ, А ПОЧТИ 8% МЕСТНОГО РЫНКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КОНТРОЛИРУЮТ РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ**

**В ИНДИИ БЮРОКРАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА СХОЖА С РОССИЙСКОЙ: ОФОРМЛЕНИЕ ВСЕХ ДОКУМЕНТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО НЕ ПОТРЕБУЕТСЯ НОВЫХ СОГЛАСОВАНИЙ И ДОКУМЕНТОВ**

### ТОВАРИЩИ ШЛИ ВЕРНОЙ ДОРОГОЙ

В советские времена наши дорожные строители были востребованы в странах Азии, Африки, Латинской Америки и, разумеется, странах социалистического блока. Минтрансстрой выполнял до 100 международных контрактов ежегодно. Дороги строили в Сирии, Иране, Китае, Польше, на Кубе. В Афганистане, например, была сооружена сеть автомобильных дорог протяженностью 1,5 тыс. км. В Китае — крупные мостовые переходы через реку Янцзы, во Вьетнаме — через реку Красную. Институт по проектированию и изысканиям автомобильных дорог «Союздорпроект», созданный в 1938 году, стал автором проектов автомагистралей в 44 странах Азии, Африки и Латинской Америки. Общая протяженность зарубежных дорог, спроектированных этим институтом, составляет 8310 км, мостов — 37 тыс. км. Металлическую арматуру для строительства мостов и автомобильных дорог изготавливает Энгельсский завод металлоконструкций. Его продукция была использована при строительстве мостов и дорог во Вьетнаме, Нигерии, на Кубе, в Китае, Монголии и на территории бывшей Югославии.

# СЛУЖБА ПО КОНТРАКТУ

**ОТ КОНЦЕССИЙ ГОСУДАРСТВО ПЕРЕШЛО К БОЛЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ ФОРМАМ СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА, В ЧАСТНОСТИ К ОПЕРАТОРСКИМ КОНТРАКТАМ. КОНЦЕССИЯ ПРЕДПОЛАГАЕТ ПЕРЕДАЧУ ИНВЕСТОРУ УЧАСТКА ЗЕМЛИ, НА КОТОРОМ ОН СТРОИТ ДОРОГУ, А ПОТОМ ПЫТАЕТСЯ ВЕРНУТЬ ВЛОЖЕННЫЕ ДЕНЬГИ, СОБИРАЯ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД. ОПЕРАТОРСКИЙ КОНТРАКТ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ЛИШЬ РАБОТЫ ПО РЕМОНТУ И ЭКСПЛУАТАЦИИ УЖЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОГИ.** ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

**ВЫБОР ПУТИ** По словам заместителя председателя правления госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Александра Носова, выбор той или иной формы государственно-частного партнерства (ГЧП) определяется стоящими перед государством целями. «Если задача — построить новую скоростную магистраль, то тогда предпочтительным оказывается выбор концессионного механизма, который позволяет государству привлечь частные инвестиции и сократить бюджетные расходы на новое строительство,— объясняет он.— Но когда дорога уже построена или реконструирована за бюджетные деньги и существует потребность только в создании отдельных дополнительных элементов дорожной инфраструктуры, к примеру пунктов сбора платы или интеллектуальной транспортной системы, а также обеспечении эффективной эксплуатации построенного объекта, оптимальной формой ГЧП является операторский контракт (в международной аббревиатуре — O&M contract)».

Операторские контракты отличаются от концессий как по своему предмету, так и по сроку действия. Так, планируемые «Автодором» операторские контракты будут заключаться только на десять лет в отличие от тридцатилетних концессионных. По своему предмету они в наибольшей степени соответствуют договору оказания услуг, поскольку предусматривают услуги оператора по содержанию, ремонту и сбору платы на платных участках. «Но в нем все же есть и инвестиционная составляющая: оператор должен будет поставить оборудование для сбора платы и компоненты системы управления дорожным движением, которая обеспечивает требуемый уровень качества услуг пользователям. Речь идет об оборудовании, которое позволит водителям получать оперативную информацию о дорожной обстановке, погодных условиях, дорожно-транспортных происшествиях, плюс система оказания технической помощи на дороге. Общий объем инвестиций, которые должен будет вложить оператор по первому операторскому контракту, составляет около €100 млн»,— рассказывает господин Носов. Инвестированные оператором средства будут постепенно возвращаться госкомпанией в течение срока действия контракта, плюс ему будет выплачиваться определенный процент доходности на вложенный капитал. «Размер доходности инвестиций будет определяться по конкурсу. В качестве стартового условия взята ставка 13%, которую мы считаем справедливой, исходя из текущей рыночной конъюнктуры финансовых рынков, а также из условий контракта, не предусматривающих возложение рисков трафика на оператора»,— добавляет зампред правления «Автодора».

Финансовый механизм реализации операторского контракта предполагает, что все поступающие доходы от сбора платы за проезд будут перечисляться оператором в госкомпанию, а госкомпания будет оплачивать предоставляемые оператором услуги по установленным в результате конкурса стоимостным показателям (расценкам). При этом, чтобы мотивировать оператора к макси-

ВНЕДРЕНИЕ МЕХАНИЗМА КОНЦЕССИЙ ПОЗВОЛИТ ПРИВЛЕЧЬ В РОССИЮ ЕВРОПЕЙСКИХ ДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ С ИХ ОПЫТОМ И ТЕХНОЛОГИЯМИ СОЗДАНИЯ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

DPA/HOLAS

мизации выручки и применению наиболее технологически эффективных решений, контрактом предусмотрена система бонусов (премирования оператора) за обеспечение сбора платы сверх установленных плановых показателей. «Вводя операторские контракты, мы исходили из того, что они должны быть как минимум окупаемы для государства, то есть не предполагать какого-либо бюджетного финансирования. Если же помимо прямой окупаемости оператор сможет обеспечить еще и дополнительный объем поступлений, он сможет рассчитывать на получение определенного процента с этой сверхплановой выручки. Таким образом, у оператора появляется прямая заинтересованность в обеспечении сбора платы в как можно большем объеме, что достигается в том числе и за счет высокого качества эксплуатации дороги, поскольку ехать по разбитой платной дороге желающих найдется не много. Очевидно, что в этом случае в выигрыше будет и госкомпания, которая сможет направить полученные дополнительные доходы на содержание и ремонт других автомобильных дорог»,— рассказывает господин Носов. Правда, как отмечают сами концессионеры, «механизма сдерживания цен нет — все зависит от экономической целесообразности».

В ноябре-декабре текущего года «Автодор» выберет первого оператора на управление и эксплуатацию участка дороги на трассе М4 «Дон» (протяженность — 1524 км). Выставленный на конкурс участок — самый протяженный (расположен между 225-м и 633-м километром трассы) — будет передан единым лотом одной компании. При этом поучаствовать в конкурсе «Автодор» пригласил только иностранцев — австрийских Asfinag и Kapsch, итальянскую Atlantia, итальянскую OHL Group, поскольку в России нет ни одной компании с подобным опытом. «Конечно, можно было бы провести эксперимент и дать возможность российским компаниям изобрести очередной велосипед, пройти длительный путь проб и ошибок, но зачем это делать, если существует огромный накопленный международный опыт, отработанные технологии и бизнес-процессы. В конце концов, в Китае не стесняются этого делать»,— поясняет господин Носов.

ИТАР-ТАСС

**ТЕХНОЛОГИИ И МАТЕРИАЛЫ — СЛАБАЯ СТОРОНА РОССИЙСКИХ ДОРОЖНИКОВ. ПЕРЕХОД НА КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ЗАСТАВИТ ИХ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СОБСТВЕННУЮ МАТЕРИАЛЬНУЮ БАЗУ, ЧТОБЫ ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ БИЗНЕСА**

**ПЕРЕДАЧА РИСКОВ** Для строящихся с нуля автотрасс традиционный тип концессий тоже не всегда применим, поясняют в «Автодоре». Существующие виды концессий условно можно разделить на два основных типа — концессии с прямым сбором платы (direct toll concessions) и концессии с эксплуатационными платежами (availability payment concessions), различающиеся механизмом возврата инвестиций. В первом случае возврат инвестиций концессионера осуществляется за счет сбора платы с пользователей объекта инфраструктуры и при этом концессионер несет риски спроса (именно по такой схеме были запущены две пилотные концессии в России). «Однако надо учитывать, что такой вариант далеко не всегда возможен — для инвесторов он приемлем только на высокодоходных объектах с высокой интенсивностью движения (не менее 25–30 тыс. автомашин в сутки),— говорит господин Носов.— На дорогах с низкой интенсивностью либо на дорогах с труднопрогнозируемой интенсивностью движения, к которым, к примеру, относятся кольцевые магистрали, где рынку объективно сложно принять на себя риски изменения трафика, применяется второй тип концессий, предполагающий возврат инвестиций концессионера не за счет сбора платы с пользователей, а за счет эксплуатационных платежей, выплачиваемых государством (при этом дорога может быть как платной, так и бесплатной)». Сегодня эта форма ГЧП получила обозначение у нас как «контракт жизненного цикла» (КЖЦ).

Как и классические концессии, «контракты жизненного цикла» будут заключаться на длительный срок — от 20 до 30 лет и предусматривать выполнение концессионером всего цикла работ — проектирования, строительства, эксплуатации. Тем самым, как полагают специалисты, будет устранен разрыв в ответственности между различными стадиями реализации проекта, повысится мотивация подрядных организаций на обеспечение максимального качества работ и снижение уровня издержек. Снижение издержек может обеспечиваться в том числе и за счет внедрения новых технологий. «Сегодня у подрядных организаций объективно отсутствует мотивация инвестирования в научные разработки и новые технологии, поскольку это фактически не влияет на стоимость заключаемых контрактов и их прибыль. Кроме того, поскольку контракты заключаются только на два-три года, у строительных компаний нет уверенности, что их инвестиции в НИОКР будут востребованы в будущем. При переходе к модели КЖЦ ситуация должна качественно измениться, поскольку применение новых технологий может дать возможность существенно снизить издержки, а значит, и извлечь дополнительную прибыль»,— поясняют в «Автодоре». Например, в США переход к системе контрактов жизненного цикла позволил снизить издержки в дорожной отрасли на 25%.

Еще одним важным преимуществом КЖЦ господин Носов считает наличие в нем своеобразного залогового механизма. «Вкладывая пусть даже небольшой объем собственных средств, концессионер или подрядчик принимает на себя финансовые риски, поскольку возврат этих инвестиций и их доходность увязываются с качеством построенного объекта. Только прямое финансовое участие инвесторов и строительных компаний позволит качественно развернуть ситуацию в отрасли и ликвидирует ситуацию, при которой у всех участников производственной цепочки — проектных институтов, подрядчиков, эксплуатирующих организаций — нет заинтересованности ни в экономии денег, ни в долгосрочном результате работ»,— полагает он. ■

**ИНВЕСТОРАМ ПРЕДЛАГАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО ТРАДИЦИОННАЯ КОНЦЕССИЯ, НО И ОПЕРАТОРСКИЕ КОНТРАКТЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ УЖЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОГИ**

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ СКОЛЬКО ПЛАТИТЬ ЗА ПРОЕЗД?

**Максим Леонидов, ПЕВЕЦ, МУЗЫКАНТ:**
— 600 руб. за проезд из Санкт-Петербурга до Москвы. И столько же — из Питера до Хельсинки. Но это должна быть альтернативная существующим дорогам трасса и там не должно быть скоростных ограничений, должна быть современная инфраструктура. Если этого не будет, то за что я должен платить? Ехать через поля и леса и не быть уверенным в нормальном сервисе вообще вряд ли кто захочет.

**Ольга Свиблова, ДИРЕКТОР МУЛЬТИМЕДИЙНОГО КОМПЛЕКСА АКТУАЛЬНЫХ ИСКУССТВ:**
— Плата за проезд не должна быть единой. В разных регионах разный уровень жизни, и плата должна быть адекватна ему. Допустим, за проезд из Москвы в Тверь или Санкт-Петербург я готова заплатить до 1 тыс. руб. Но вряд ли житель Твери сможет платить такую сумму. Поэтому здесь надо очень тонко подходить к вопросу, а главное, оставлять людям право выбора — либо скоростная платная дорога, либо обычная трасса, по которой он ездил до сих пор.

**Сергей Галицкий, ВЛАДЕЛЕЦ СЕТИ «МАГНИТ»:**
— Сейчас я вообще не готов платить. Для начала необходимо построить скоростную магистраль, дать возможность автомобилистам ее экономически оценить: какова эффективность по времени, по экономии бензина, и только тогда можно поднимать вопрос о введении платы. Допустим, если на новой трассе я буду экономить на бензине 50 руб., то 30 я готов буду отдать за такую трассу. Без этих расчетов я со своими деньгами расставаться не буду.

**Игорь Слюняев, ГУБЕРНАТОР КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ:**
— Существует общий подход к определению стоимости платного проезда. Он варьируется от десяти до нескольких десятков центов за километр. При этом надо понимать, что автомобильные дороги не имеют шансов выйти в режим прямой окупаемости. Платный дорожный объект возникает тогда, когда населенные пункты уже связаны дорогами общего пользования, но ввиду низкого скоростного режима и постоянного трафика возникает потребность организации альтернативного платного проезда. Дефицит дорог общего пользования в нашей стране превышает полмиллиона километров. До того момента как мы построим эти недостающие дороги, мы не можем говорить о том, что сформирована сеть дорог общего пользования в России. Поэтому «платность» дорог сегодня является скорее психологическим инструментом, предназначенным для того, чтобы приучить автомобилистов к мысли, что наряду с бесплатными дорогами в стране со временем будут функционировать и альтернативные платные.

**Сергей Решульский, КООРДИНАТОР ФРАКЦИИ КПРФ В ГОСДУМЕ:**
— Ни копейки. У нас на строительстве дорог постоянно воруют деньги, а теперь еще и из моего кармана хотят делать то же самое. Если бы не воровали, то у нас и без коммерческих дорог трассы были бы нормальные. Мы и так платим довольно большие налоги, в том числе дорожный. А если кому-то захотелось построить бизнес на дорогах, то пусть прокладывает новую параллельно существующим, вкладывает свои средства в инфраструктуру, а потом устанавливает цену за проезд по ней. А я еще посмотрю, будет ли меня устраивать эта сумма.

**Сергей Шишкарев, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ:**
— Устанавливать плату за проезд нужно очень осторожно: мы и так в долгу перед гражданами за дорожную сеть. Она не должна превышать 1 руб. за километр. То есть на трассе Москва—Санкт-Петербург заплатить придется около 700 руб. Это вполне приемлемо. А все, что дороже, вызывает подозрения. Но платные дороги вовсе не панацея для решения проблемы российского бездорожья. Это разумная альтернатива тем магистралям, где очень интенсивное движение, не более. Именно поэтому платных дорог не должно быть много: Москва—Минск, Москва—Киев, Москва—Санкт-Петербург, Москва—юг России и, например, Краснодар—Сочи.

**Александр Галушка, ПРЕЗИДЕНТ «ДЕЛОВОЙ РОССИИ»:**
— Главное, чтобы эта плата была не произвольно установлена, а экономически оправданна. Есть мировой опыт, на который следовало бы опереться. Он сводится к тому, что должен работать институт независимой рыночной оценки дорог. Как только экспертами будет установлена действительная стоимость строительства и эксплуатации дороги, можно говорить о введении платы, к которой нужно подходить дифференцированно. В одном регионе, на одной трассе это будет одна сумма, в другом случае — иная. Все зависит от качества дороги и придорожной инфраструктуры. Если рассуждать в целом, то для России мне кажется разумной такая формула: стоимость проезда по платной дороге где-нибудь в Восточной Европе минус 30%. Скидка делается за счет того, что уровень жизни в Восточной Европе несколько выше, чем у нас.

# «ЖОНГЛИРОВАНИЕ ЦИФРАМИ ПРИНОСИТ ВРЕД»

**НЕДАВНО РОСАВТОДОР ДОБИЛСЯ ОТ ВСЕМИРНОГО БАНКА ПЕРЕОЦЕНКИ СТОИМОСТИ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ В РОССИИ. НОВЫЕ ОЦЕНКИ, ПОЛУЧЕННЫЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОВМЕСТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ, ОКАЗАЛИСЬ КАК МИНИМУМ ВДВОЕ НИЖЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ПОКАЗАТЕЛЯ. НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ СОХРАННОСТИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ РОСАВТОДОРА ИГОРЬ АСТАХОВ ОБЪЯСНИЛ BUSINESS GUIDE, ПОЧЕМУ ВОЗНИКЛО ТАКОЕ РАСХОЖДЕНИЕ В ЦИФРАХ.**

**BUSINESS GUIDE:** В начале мая стало известно, что мэр Москвы Сергей Собянин намерен увеличить финансирование текущего ремонта дорог, чтобы наверстать отставание за прошлые годы. По его словам, дороги находятся в плачевном состоянии из-за нехватки финансирования. Как вы оцениваете инициативу мэра? Насколько она своевременна?

**ИГОРЬ АСТАХОВ:** Как специалист и как пользователь улично-дорожной сети столицы я приветствую предложения мэра Москвы. Одна из основных причин некачественных дорог — недостаток финансирования именно на ремонт. Есть утвержденное постановление правительства РФ № 539 о нормативах денежных затрат на содержание и ремонт федеральных автодорог. Но по состоянию на 2011 год федеральные автодороги финансируются относительно утвержденного правительством постановления только на 50%. Что это значит? В соответствии с правилами мы должны каждый участок дороги ремонтировать с периодичностью раз в 7 лет. Сейчас же у нас есть возможность делать это, как вы видите, один раз в 14 лет. Конечно, это некий усредненный показатель для наглядности, ведь наиболее важные и оживленные дороги мы ремонтируем все-таки чаще. При этом направления, где интенсивность движения меньше, например, ждут ремонтных работ 20, а иногда и 30 лет.

**BG:** Отсутствие регулярного ремонта объясняет неудовлетворительное состояние дорожной сети России вообще и в Москве в частности?

**И. А.:** Это абсолютно правильное понимание. Сейчас по уровню качества дорог мы не отстаем от стран ЕС, потому что применяем самые современные технику и материалы. Правда, пока есть ряд вопросов по качеству битума, одной из важнейших составляющих асфальтобетонной смеси. Парадокс, но выпуск производителями битума европейского уровня, который бы полностью удовлетворял наших дорожников, пока не налажен. В сложившейся ситуации мы вынуждены идти на значительное удорожание, чтобы улучшить качество битума. Ограниченные партии битума, который мы покупаем у нефтяных компаний, приходится дополнительно перерабатывать, вводить специальные полимеры, чтобы улучшить его качества. В целом отсутствие на отечественном рынке недорогого и качественного битума в конечном итоге приводит к тому, что наши дороги порой служат гораздо меньше, чем в европейских странах.

**BG**: Почему тезис о дороговизне строительства дорог в России так активно тиражируется?

**И. А.:** Согласен, что дорожное строительство в силу ряда причин обросло рядом мифообразных страшилок, которыми так называемые специалисты пугают обывателя. Раньше говорили, что есть две области, в которых разбираются все,— это футбол и политика. Сейчас к ним добавились и дороги, что не удивительно, потому что темпы автомобилизации бешеные, а сами дороги на виду. Конечно, мы приветствуем такой повышенный интерес общественности и попытки помочь нам разобраться в наших дорожных проблемах. Однако дьявол, как всегда, кроется в деталях. Провести корректное сравнение тех или иных показателей может только специалист — просто в силу того, что он понимает, о чем говорит. Но даже специалисты иногда представляют на суд общественного мнения результаты недостаточно глубоко проведенных исследований. К примеру, предварительный доклад № 24 Всемирного банка, опубликованный 30 марта, сообщил, что «затраты на содержание 1 км автодороги в России колеблются от $27 тыс. до $55 тыс. в зависимости от категории дороги. В Финляндии, например, где климатические условия сходны с российскими, стоимость аналогичных работ составила в 2007 году $9442». Конечно, общественность возмутилась! В действительности же приведенные в докладе российские цифры касаются только федеральных дорог и представляют собой те самые 100% финансирования, из которых у нас пока только половина. Кроме того, следует помнить, что эти цифры касаются 50 тыс. км основных российских автодорог, принимающих до 70% всей транспортной нагрузки. Цифры же по Финляндии приведены в отношении всей дорожной сети этой страны. Более того, расходы на содержание автодорог в России и Финляндии не совпадают по перечню производимых работ. Возможно ли сравнение? Конечно, да. Поэтому в результате нашей совместной работы со специалистами Всемирного банка в итоговый текст доклада были внесены изменения, в полной мере отражающие результаты более глубокой проработки вопросов сравнительной стоимости содержания автодорог в России и Финляндии. Сейчас мы можем сообщить общественности, что ничего шокирующе дорогого на наших дорогах нет и все затраты абсолютно сопоставимы.

**ГАРАНТИЯ НА ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ СОСТАВЛЯЕТ В СРЕДНЕМ ЧЕТЫРЕ ГОДА, НА ОСНОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА — ПЯТЬ-ШЕСТЬ ЛЕТ, НА ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ И МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ КОНСТРУКЦИИ — ВОСЕМЬ-ДЕВЯТЬ ЛЕТ**

**BG:** Вообще существует цифра — стоимость содержания километра дороги в России?

**И. А.:** Конечно, существует, но точно так же, как и средняя температура по больнице. Строительство автодороги — в случае если это настоящая дорога, а не действующая модель — сложная инженерная задача. При этом дороги строятся разные по качеству, пропускной способности, несущей нагрузке. Сравнивать в среднем по стране, конечно, можно, но бессмысленно. Например, содержание гравийной дороги на далеком севере несопоставимо по затратам на содержание с оживленной подмосковной трассой. Но зачем? Подобное жонглирование дорожными цифрами приносит огромный вред дорожному делу. Дискредитируется работа дорожников, дорожная наука, ставятся под сомнения планы правительства. Все это мешает делать дело и решать реальные проблемы, среди которых действительно и колебания рыночной стоимости стройматериалов, строительной техники, и подготовка квалифицированных специалистов, и вопросы совершенствования нормативной базы.

**BG:** Я правильно поняла, что с профессиональной точки зрения неправильно говорить о том, сколько стоит километр строительства или содержания дороги в целом по стране?

**И. А.:** Да, конечно. Кроме того, проектная документация на ремонт, строительство автодорог проходит обязательную госэкспертизу. Государство проводит оценку достоверности стоимости того, что запроектировано. Только после положительного заключения чиновников мы утверждаем проект и приступаем к строительству. Исключение составляет проектная документация на содержание и ремонт дорог. В этих случаях экспертиза не требуется.

**BG:** Вы сказали, что госэкспертиза на ремонт и содержание не нужна. Не потому ли бытует мнение, что строители дорог специально халтурят, чтобы потом зарабатывать на «бесконечном» ремонте? Насколько я знаю, с этим пытаются бороться с помощью заключения долгосрочных контрактов, в рамках которых подрядчик обеспечивает и строительство, и многолетнюю эксплуатацию дороги.

**И. А.:** Росавтодор как раз и разрабатывает методические рекомендации для заключения долгосрочных контрактов. Но в этой работе есть ряд сложностей, которые нам еще только предстоит разрешить. Например, сейчас у нас есть трехлетний бюджет, который позволяет рассчитать индекс инфляции, спрогнозировать, насколько ежегодно будет дорожать строительство объекта. При переходе на долгосрочные контракты, скажем, на 12 лет, за пределами спрогнозированных 3 лет у нас нет официальных источников для подсчета динамики стоимости объекта. Пока это белое пятно, которое мы пытаемся заполнить. Как спрогнозировать и учесть развитие экономической ситуации на этот срок в конкретных положениях государственного контракта? Как избежать возможных рисков и для заказчика, и для подрядчика? Я обеими руками за продолжительные отношения заказчика и подрядчика, но прежде всего надо найти ответы на эти непростые вопросы.

**BG:** А как устроено выполнение гарантийных обязательств?

**И. А.:** Сейчас заказчик задает минимальный срок гарантии. Далее, когда объект выставляется на торги, подрядная организация, которая выходит на аукцион или на конкурс, пытается увеличить срок своих гарантийных обязательств, чтобы получить определенные конкурентные преимущества. В настоящее время гарантийное обязательство на дорожное покрытие составляет в среднем четыре года, на основание дорожного полотна — пять-шесть лет, на железобетонные и металлические конструкции — восемь-девять лет. Когда объект вводится в эксплуатацию, подрядчик выдает гарантийный паспорт на объект, в котором в соответствии с контрактом указаны сроки гарантии. Один раз в год заказчик проводит инспекцию гарантийных элементов объекта. Если обнаруживаются дефекты, то подрядчик обязан их устранить в предусмотренные сроки. Когда гарантия заканчивается, ответственность за состояние объекта несет заказчик, то есть балансодержатель этого участка дороги, а также организация, обслуживающая этот объект.

**BG:** Правда ли, что нормативная база дорожного строительства сильно устарела? Так, преобладающая часть российской дорожной сети, построенная в прошлом веке, соответствует стандартам, предусматривавшим расчетную нагрузку 7 тонн на ось.

**И. А.:** С 2003 года введена поправка в ГОСТ на проектирование дорог. Требование по нагрузке на автодороги первой и второй категорий увеличилось до 11,5 тонны на ось. До этого года дороги проектировались и строились с нагрузкой 10 тонн на ось, а до 1975 года — всего 7 тон на ось. Действительно, существующая федеральная сеть автодорог в основном была сформирована в 1960–1970-е годы, когда действовали совсем другие нормативы по нагрузке. Сейчас только 20% автодорог построено по новым стандартам и рассчитано на нагрузку более 10 тонн. Большегрузные автомобили катастрофически разрушают наши дороги. Конечно, здесь есть своего рода противоречие между дорожниками и транспортниками. Автомобилисты, конечно, хотят нагружать свои автомобили как можно больше, чтобы повысить рентабельность своего бизнеса. Мы — дорожники — стремимся защитить дороги для тех же самых автомобилистов и вынуждены вводить запреты для транспорта, превышающего нормативные нагрузки. Причем есть ограничения по нагрузке на ось и ограничения по полной массе. Сейчас общая масса автомобиля не должна превышать 38 тонн. Если необходимо осуществить перевозку груза большей массы и нагрузка превышает 10 тонн на ось, то работает система выдачи специальных разрешений. Такие уникальные перевозки есть, были и будут.

**BG:** И все-таки что с нормативной базой дорожного строительства? Требует ли она кардинальных изменений?

**И. А.:** Не думаю. Дороги под новый норматив 2003 года уже проектируются и строятся. Правда, темпы строительства у нас пока недостаточные — в среднем около 1 тыс. км реконструированных и построенных автодорог в год. Например, в текущем 2011 году с учетом новых требований по нагрузке мы капитально отремонтируем 660 км из 50 тыс. федеральной сети. Нормативная база позволяет при достаточном выделении средств за короткое время привести российские дороги в нормативное состояние.

**BG:** Откуда, по-вашему, взялся миф о коррупционной составляющей в дорожном строительстве?

**И. А.:** Как я уже говорил, дорога и ее строительство у всех на виду. Все наблюдают, как дороги ремонтируют в мороз или в дождь, когда это невозможно сделать качественно, или латают дыры и ямы, когда требуется смена покрытия. Чаще всего причина такого нерационального поведения дорожников — в позднем финансировании содержания дорог или его недостатке, особенно на региональном уровне. Но, не будем забывать, есть и нормативы на устранение повреждений дорожного покрытия, и мы их соблюдаем независимо от погодных условий. Цель — обеспечить безопасность дорожного движения. В дальнейшем, при наступлении строительного сезона в летние месяцы, повреждения, временно отремонтированные в снег или дождь, должны быть отремонтированы повторно. Тем более что сейчас существуют технологии, позволяющие осуществлять ремонт дорожного полотна в любую погоду.

**BG**: Но как быть с реальными цифрами? Например, как объяснить официально названную астрономическую стоимость километра четвертого транспортного кольца Москвы?

**И. А.:** Да, сумма значительная. Однако ее масштаб, вот этот ряд нулей, вызывающий ассоциацию с космосом, связан с переустройством инфраструктуры значительных территорий многомиллионного мегаполиса. Сносы домов, заводов, переносы теплотрасс, водоводов, газопроводов, линий связи и электроснабжения — все это надо будет выполнить за все те же самые «дорожные» деньги. Если хорошо все посчитать, то сумма станет вполне обоснованной, хотя и не менее масштабной.

Записала **ОЛЬГА ИЛЬИНА**

## ИЗЛИШНЯЯ ЗАЧИСТКА

Из-за несогласованности действий различных ведомств российских дорожников заставляют выполнять работы, которые наносят дорогам вред и которые в других странах не выполняются. Скажем, в Финляндии дороги держат зимой под снежным покровом. Снег укатывают и посыпают мелкой гранитной щебенкой. Весной ее собирают промышленными пылесосами, осушают и на следующий год пускают в дело, теряя при этом лишь 10% щебенки. Дополнительный плюс: снежный покров обеспечивает теплоизоляцию, и переходов через ноль на полотне дороги происходит гораздо меньше, а именно эти переходы для него особенно разрушительны.

В России же по требованию ГИБДД все дороги должны чистить до «черного асфальта», из-за чего дорожному полотну наносятся механические повреждения, а также ухудшается теплоизоляция, увеличивается количество переходов температуры через ноль, что и является причиной возникновения трещин в асфальте.

# ВАД

## закрытое акционерное общество

Санкт-Петербург
Гражданский пр., 122/5, лит. А
тел. (812) 328-89-80
факс (812) 324-63-81
www.zaovad.spb.ru

Закрытое акционерное общество «ВАД» выполняет все виды работ в дорожной отрасли: проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт, содержание автомобильных дорог всех категорий, осуществляет функции генерального подрядчика на крупных строительных объектах.

Специалистами ЗАО «ВАД» построены сотни километров новых дорог в Республике Карелия, Вологодской, Ленинградской и Ярославской областях – скоростных магистралей, обеспечивших удобный проезд из Центральной России на Север и от государственной границы к Уралу.

Ежегодно усилиями предприятия выполняется ремонт более 100 километров федеральных и региональных магистралей.

Реклама

Организатор

Министерство транспорта
Российской Федерации

# ЮБИЛЕЙНЫЙ

## V Международный форум и выставка

# ТРАНСПОРТ РОССИИ

В рамках

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2011

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ

## 23-25 ноября 2011

Экоцентр «Сокольники»
Москва, Россия

реклама

Оператор

БИЗНЕС ДИАЛОГ

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 28 01, +7 (495) 988 18 00,
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

WWW.TRANSWEEK.RU