



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ДОРОЖНЫЕ МАТЕРИАЛЫ»

СПОКОЙНЫЕ НОЧИ

Сколько раз этим летом вы просыпались ночью или вздрагивали днем от грохота отбойных молотков, разбивающих асфальт? Давайте посчитаем, сколько раз за сезон меняли асфальт во дворе вашего дома и офиса. А точнее, перестилиали заново новое дорожное полотно. В моем случае получается дважды на Второй Песчаной улице. А сколько раз перестилиают асфальт на Волоколамском шоссе на подъезде к «Коммерсанту», я уже и со счета сбилась. Благо, что на пересечении Ленинградки и Волоколамки уже с десяток лет стройка и дробить здесь асфальт и настилать новый можно при желании хоть каждый день: предлог всегда найдется. Какие цифры у вас получились? Сколько беспокойства подарили вам строители? Но если от шума спасают беруши, то долготерпение не спасает городской и федеральный бюджеты от транжирства денег на поддержание интересов недобросовестных строителей. Очевидно, что в сложившейся ситуации им выгоднее обновлять дорожное полотно как можно чаще. Невероятно, что законодатели до сих пор не приняли меры, обязывающие строителей давать гарантии качества своих работ.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Дорожные материалы)

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Дмитрий Сергеев — генеральный директор «Коммерсантъ-Холдинг»
Михаил Михайлин — шеф-редактор «Коммерсантъ-Холдинг»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Эдвард 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»
Ольга Соломатина — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — 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: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная
Рисунок на обложке: Мария Заикина

ДОРОГА С ГАРАНТИЕЙ

НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКИХ ДОРОГ ПРИНЯТО ОПРАВДЫВАТЬ ОГРОМНОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ СТРАНЫ, НЕДОСТАТКОМ ФИНАНСИРОВАНИЯ И КОРРУПЦИЕЙ. НО ЧТОБЫ ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СТАЛО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЭФФЕКТИВНЫМ, ОТРАСЛЬ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ДОЛЖНА СТАТЬ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ. НОВЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ИМЕЮТ ВСЕ ШАНСЫ ОПЕРАТИВНО ВЫВЕСТИ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ РФ НА ЕВРОПЕЙСКИЙ УРОВЕНЬ.

ВАСИЛИЙ АНДРЕЕВ

В сентябре Генеральная прокуратура РФ провела инспекцию федеральных и региональных дорог. В ходе проверки выяснилось, что половина трасс не соответствует нормативам. Из-за плохого состояния дорог в России происходит каждое пятое ДТП. Среди основных нарушений — дефекты дорожного покрытия. Инициатором другой ревизии стала компания Google, которая исследовала состояние дорог в 22 городах страны — всего более 100 тыс. км — по таким параметрам, как ровность полотна, наличие ям и трещин. Специалисты вычислили суммарный рейтинг качества дорог. Средний балл оказался равен 2,8 по 5-балльной шкале. При этом даже победитель рейтинга Москва не набрала и четырех баллов.

Несмотря на невысокие оценки, за последние несколько лет произошло масштабное техническое перевооружение дорожно-строительной отрасли. Этому немало способствовало появление Государственной транспортно-лизинговой компании, которая на льготных условиях предоставляет технику строительным компаниям. Говоря о технологическом росте, стоит отметить внедрение системы ГЛОНАСС на технике, которая обслуживает федеральные трассы. Расходы на дорожное строительство в России из года в год увеличиваются — с 255 млрд руб. в 2005 году до 545 млрд руб. в 2011 году (данные исследования Goldman Sachs). «Положение непростое: дорог не хватает, строится их меньше, чем нужно, качество имеющегося дорожного полотна зачастую не очень хорошее, но все же ситуация постепенно меняется. В обществе сформировался заказ на хорошие, качественные дороги, причем это не только заказ от владельцев личных автомобилей, но и от бизнеса», — говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Одним из главных достижений отрасли называют возрождение института дорожных фондов. Их создание позволит увеличить региональные расходы на дорожное строительство в 2012 году на 112 млрд руб., а в 2013 году — на 192,3 млрд руб. В целом же благодаря новому механизму финансирования транспортной отрасли ежегодный объем бюджетных инвестиций в дорожное строитель-

ство возрастет с нынешних 700 млрд руб. до 1 трлн руб. В такой ситуации будет странно слышать обвинения в недостатке финансирования.

Но денежные вливания не единственный способ решения всех проблем. Очевидно, что государство тратит огромные бюджетные средства на строительство и ремонт автомобильных дорог. Конечно, много нареканий вызывает эффективность этих расходов. Объем расходов растет, а качество дорог улучшается медленно. В этом принято винить коррупцию, но дело не только и не столько в этом. Неэффективность использования средств во многом определяется тем, что в отрасли дорожного строительства крайне медленно внедряются инновационные материалы и технологии.

ПУТЬ К ИННОВАЦИЯМ Объемы применения высокотехнологичной продукции в нашем дорожном строительстве пока несравнимы с аналогичными показателями в странах с развитой экономикой. Так, в Европе передовые полимерно-битумные вяжущие (ПБВ) технологии, которые увеличивают срок службы дорожных покрытий в несколько раз, применяются при строительстве и ремонте около 12% всех автомобильных дорог, в Германии этот показатель составляет 22%, в США — 15% (в том числе в штате Аляска — 48%). В России технология ПБВ используется при изготовлении менее чем 1% всех производимых дорожных битумов.

Причем дело не в отсутствии производства такой продукции. Высокотехнологичные дорожные материалы сегодня в России выпускает целый ряд промышленных предприятий, среди которых «Газпром нефть», СИБУР, «Роснефть», ТНК-ВР, АБЗ-1 и многие другие. Так, компания ТНК-ВР в рамках стратегии увеличения объемов продаж инновационного битума в первом полугодии 2012 года почти вдвое увеличила парк битумовозов (до 280 машин). Российская «Газпром нефть» еще два года назад наладила на Омском НПЗ производство ПБВ объемом 10 тыс. тонн в год, а в 2012 году объявила о планах по созданию на Московском НПЗ предприятия по производству



полимерно-модифицированных битумов совместно с французской компанией Total, вложив в СП около \$10 млн. Предполагаемая мощность производства составит около 60 тыс. тонн. Всего в 2011 году в России было произведено 50 тыс. тонн полимерных битумов, и спрос на эту продукцию медленно, но растет.

Дело в том, что дорожные строители не горят желанием внедрять инновационные разработки. По данным опроса, проведенного компанией «Маркетинговые и инвестиционные проекты», около половины руководителей асфальтобетонных заводов заявили, что не стремятся производить асфальтобетон на основе ПБВ из-за того, что на него нет ГОСТа, а большинство СНИПов устарело и требует существенной переработки. «На сегодняшний день качество битума остается на недостаточном уровне. Более устойчивые к эксплуатации модифицированные битумы не пользуются повышенным спросом у потребителей. При этом компании отмечают, что по мере принятия новых стандартов они будут готовы увеличить объемы производства полимерно-модифицированных битумов и ПБВ», — подчеркнул заместитель директора департамента переработки нефти и газа Минэнерго России Александр Лобанов на недавнем совещании в Министерстве энергетики Российской Федерации.

Основным препятствием для широкого применения высокотехнологичных дорожных материалов в России является несовершенство нормативной базы по дорожному строительству. Для обоснования использования того или иного материала при строительстве дороги требуются долговременные (не менее двух лет) результаты лабораторных и полевых испытаний — и это только для начала разработки конкретных проектов документов. В настоящее время такие данные отсутствуют. Министерство транспорта, Росавтодор, российские НИИ и производители современных материалов активно участвуют в строительстве экспериментальных участков, опираясь на богатый опыт применения геосинтетических материалов и ПБВ в США, странах Европы, Китае, ведут мониторинг и собирают статистические данные, которые необходимы для актуализации СНИПов и ГОСТов. Так, «Газпром нефть» совместно с компанией СИБУР строят экспериментальный участок дороги в ХМАО. Дорожное покрытие укладывают с использованием геосинтетики и полимерного битума, преимущество которого в том, что он не подвержен колейности и более устойчив к перепадам температур. В обеих компаниях рассчитывают, что опыт в ХМАО послужит основой для расширения применения полимерно-битумных вяжущих и геосинтетических материалов в России.

Ускорить внедрение инновационных решений в краткосрочной перспективе могли бы конкретные изменения в нормативно-технической документации. В частности, ➔

ПЛОТНОСТЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В РОССИИ СОСТАВЛЯЕТ 6 КМ НА 1 ТЫС. ЧЕЛОВЕК. ЭТО ВЫШЕ, ЧЕМ В ИНДИИ И КИТАЕ (2 КМ), НО НИЖЕ, ЧЕМ В США (14 КМ). ОТЧАСТИ ПОЭТОМУ 30% РОССИЙСКИХ ТРАСС ПОСТОЯННО РАБОТАЮТ В РЕЖИМЕ ПЕРЕГРУЗКИ И БЫСТРО ВЫХОДЯТ ИЗ СТРОЯ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА