

ЭТАЛОННЫЙ КИЛОМЕТР

В ТЕКУЩЕМ ГОДУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В РОССИИ ВЫДЕЛЕНО БОЛЕЕ 130 МЛРД РУБ., НА РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ИМЕЮЩЕЙСЯ СЕТИ ДОРОГ — ЕЩЕ 114 МЛРД РУБ. НЕСМОТРЯ НА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ДЕНЕЖНЫЕ ВЛИВАНИЯ, КАЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ДОРОГ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ НИЗКИМ. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ИЗМЕНИТЬ СИТУАЦИЮ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВЫХ ПОЛИМЕРНЫХ МАТЕРИАЛОВ. НО ПРЕЖДЕ ВСЕГО НЕОБХОДИМО МОДЕРНИЗИРОВАТЬ НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКУЮ БАЗУ.

ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

НАШИ ДОРОГИ Ни для кого не секрет, что российская сеть автодорог развита недостаточно. Средняя скорость перевозки грузов по российским дорогам составляет порядка 280–300 км в сутки, в то время как в странах ЕС — свыше 1 тыс. км в сутки. Расходы на автотранспорт в России являются одними из самых высоких в мире. По данным Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), в стоимости промышленной продукции они составляют не менее 12%, строительства — 30%, сельского хозяйства — 40%, торговли — 50%. В развитых странах доля транспортных расходов не превышает 8–10%.

По данным Росавтодора, строительство 1 км полосы движения в России в среднем обходится в 41 млн рублей. Для сравнения: в США этот показатель составляет 72 млн, в Канаде — 82,3 млн, во Франции — 101,1 млн, а в Германии — 122,6 млн. Большая часть расходов в совокупной стоимости строительства автодороги в России приходится на материалы — 40%, еще 20% — на топливо и энергетические ресурсы, 17% — на машины и механизмы, 15% — на оплату труда.

ЭКОНОМИЯ НА КАЧЕСТВЕ По данным Всемирного банка, в 2010 году на ремонт 1 км дорог в России в среднем выделялось \$8 тыс., что составляет лишь 20% от потребностей. Это часто приводит к тому, что ремонт, как правило, носит косметический характер, а его результаты держатся не более двух-трех лет.

Другой проблемой российских дорог является прочность дорожного покрытия — в соответствии с нормами, которые не всегда соблюдаются. Например, в соответствии с законодательными нормами покрытия федеральной дорожной сети рассчитаны на давление 11,5 тонны на ось, однако в реальности нагрузки гораздо выше, потому что грузоперевозчики всегда стремятся максимально заполнить машины. Кроме того, в последние годы возросла и интенсивность транспортного потока. Так, МКАД строилась из расчета пропускной способности одной полосы движения 2,2 тыс. автомобилей в час. Сегодня этот показатель составляет 2,7 тыс. Как заявляют многие эксперты и участники дорожно-строительного рынка, для того, чтобы строить хорошие дороги, нужно серьезное обновление нормативной базы.

Еще одной проблемой является низкое качество дорожно-строительных материалов. В центральной части России расположены четыре нефтеперерабатывающих завода (НПЗ) — в Москве, Рязани, Ухте и Ярославле, еще три — в Поволжье. До недавнего времени они поставляли битум относительно низкого качества. Только в 2012 году на Московском НПЗ, принадлежащем «Газпром нефти», завершена полномасштабная реконструкция большой битумной установки, позволяющей заводу ежегодно производить 1,7 млн тонн битумов улучшенного качества. Инвестиции в проект составили 3,2 млрд рублей.

ПО ДАННЫМ ВСЕМИРНОГО БАНКА, В 2010 ГОДУ НА РЕМОНТ 1 КМ ДОРОГ В РОССИИ В СРЕДНЕМ ВЫДЕЛЯЛОСЬ \$8 ТЫС., ЧТО СОСТАВЛЯЕТ ЛИШЬ 20% ОТ ПОТРЕБНОСТЕЙ



УКРЕПИТЬ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ ТАКЖЕ ПОЗВОЛЯЕТ ПРИМЕНЕНИЕ ГЕОСИНТЕТИКИ (ГЕОТЕКСТИЛЯ И ГЕОРЕШЕТОК) С ВЫСОКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ РАЗРЫВНОЙ НАГРУЗКИ

Стоит также отметить, что в других регионах России производители нефтепродуктов также проводят технологическую модернизацию, внедряя установки по производству полимерно-битумных вяжущих (ПБВ) и битумных эмульсий. В 2010 году на НПЗ «Газпром нефти» в Омске введена в эксплуатацию битумная установка, мощность которой составляет до 10 тыс. тонн ПБВ и до 3 тыс. тонн

битумных эмульсий. Там же была запущена система налива и стабилизации качества сырья для производства нефтяных вязких дорожных битумов.

В 2011 году ЛУКОЙЛ начал производство полимермодифицированных марок дорожных битумов на Пермском НПЗ, оптимизировал технологии производства дорожных битумов на Волгоградском НПЗ, реконструировал битумную установку в Нижнем Новгороде.

В марте текущего года о планах увеличить производственные мощности по выпуску ПБВ до более 500 тыс. тонн к 2013 году заявила ТНК-ВР. Как пояснил руководитель про-

изводственной единицы «Битум» компании Андрей Чиркин, в 2013 году на Саратовском НПЗ будет запущена установка по производству ПБВ, а на Рязанском опытном заводе нефтехимпродуктов будет расширен выпуск ПБВ «Альфабит».

ПОЛИМЕРНОЕ РЕШЕНИЕ В развитых странах применение полимерных материалов в дорожном строительстве является повседневной практикой. Одним из таких материалов во всем мире является нефтяной битум — один из основных компонентов асфальтобетона. Это универсальный и самый дешевый вяжущий материал. В то же

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ДОЛЖНЫ ЛИ СТРОИТЕЛИ ДОРОГ ДАВАТЬ ГАРАНТИИ?

Михаил Аншаков,

ГЛАВА ОБЩЕСТВА ЗАЩИТЫ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ:

— Дороги должны соответствовать ГОСТам, СНиПам и условиям контрактов. А у нас сейчас ничего не соблюдают, и поэтому дороги в таком состоянии. Заказчик с подрядчиком кулуарно договариваются о несоблюдении этих условий. Технологии в итоге не соблюдаются, а деньги распиливаются. И это приводит к тому, что дороги оказываются в безобразном состоянии сразу за пределами МКАД. Но уголовная ответственность должна наступать в случае, когда доказываются факты нецелевого использования средств, воровства, хищений. А за плохое качество работ должна наступать гражданско-правовая ответственность, то есть подрядчик, выполнивший работы ненадлежащего качества, должен заплатить штраф и неустойки и за свой счет все переделать и привести в соответствие нормам. Частные фирмы-подрядчики нужно наказывать именно рублем. А у нас заказчик за откат подчас закрывает глаза на нарушения.

Владимир Жириновский, лидер ЛДПР:

— Необходимо ввести такой же гарантийный срок эксплуатации дорог, как мы имеем на обувь, телевизоры и прочее. И временных организаций в этой сфере не должно быть. Компании должны этим заниматься на постоянной основе. Если же через два года

дорога приходит в негодность, то строители должны возвращать деньги, выделенные на строительство дороги. А если не будут возвращать, то нужно их судить за мошенничество. Тогда будут лучше строить.

Евгений Москвичев,

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ:

— Если сегодня у нас строится новая дорога, то строительная компания должна давать гарантию, что через 6 лет эксплуатации дорожному полотну потребуются лишь ремонт, а в случае, если идет капитальный ремонт или реконструкция, гарантия должна даваться на 12 лет. Это прописано в федеральном законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности». Одно из основных условий конкурса для государственных и частных компаний: кто строит дорогу, тот ее и содержит.

Олег Королев, губернатор липецкой области:

— Строители должны стать и эксплуатантами дорог. То есть строители должны и обслуживать дороги — только в этом случае они будут делать качественные дороги. Ведь никто же не захочет тратить время, силы и деньги на восстановление того, что плохо сам же и сделал. И срок эксплуатации, наверное, здесь уже не так важен. Здесь может быть и облегченный вариант: десять лет — гарантийный срок эксплуатации, а мо-

жет быть и пожизненный: построил, так и эксплуатировать ее так, чтобы не было стыдно за свою работу.

Юрий Кобаладзе,

СОВЕТНИК ГЛАВНОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО ДИРЕКТОРА X5 RETAIL GROUP:

— Гарантии могут быть одни: полная материальная и уголовная ответственность. Если только что построена дорога из-за стихии или чего-то другого разрушена, то все, начиная от начальника и заканчивая рабочим, должны за это отвечать. У нас же все и так на соплях строят, так еще и за аварии, к примеру во Владивостоке, никто и не отвечает. Если строители будут знать, что за плохую дорогу они второй раз работать будут бесплатно, если за воровство ответят дважды, то, может, и дороги у нас станут лучше. А сейчас строительство плохих дорог стало чуть ли не национальным видом спорта — в каком регионе дороги хуже. Если бы в Лондоне обрушился какой-нибудь олимпийский объект, то это стало бы национальным позором и катастрофой. А у нас все списывают на погоду и даже не краснеют. Мне стыдно смотреть, что президент уже третий раз приезжает в Крымск, где люди жалуются на местную власть, которая ничего не делает. И, увы, уже даже президент ничего сделать в этой ситуации не может. Наверное, пора уже применять очень жесткие меры: уговорами уже ничего не исправить.

