

# дорожное строительство ТЕНДЕНЦИИ

## «Я поставил цель сломать стереотипы»

В этом году Росавтодор впервые представил общественности и бизнес-сообществу целый ряд беспрецедентных решений и инициатив. Начало реформы отрасли и перехода от бюджетного финансирования дорог к проектам государственно-частного партнерства связано с приходом на пост руководителя Федерального дорожного агентства **Романа Старовойта**. Об итогах уходящего года и дальнейших планах главный дорожник страны рассказал корреспонденту „Ъ“.

### — административный ресурс —

— В ноябре исполнился год, как вы были назначены на пост главы Росавтодора. Какие приоритеты изначально поставили для себя? Удалось ли их реализовать?

— До прихода на эту должность я занимался общим строительством в администрации Санкт-Петербурга и аппарате правительства РФ. В то время у меня был сформирован стереотип, как и у многих людей, что все связанное с дорогами — это коррупционная сфера. Поэтому я сразу поставил цель его сломать. Во-первых, если есть такие факты, то в соответствии с законодательством их пресекать, а во-вторых, сделать отрасль открытой для общественности. Это даже если не говорить про внедрение новых технологий и привлечение частных средств.

В результате в смене имиджа отрасли уже есть успехи: коллеги из МВД и ФСБ говорят, что ситуация заметно улучшилась. Во многом этому способствовал наш переход на автоматизированные системы контроля за работой подрядчиков и качеством выполняемых работ. А в рамках политики информационной открытости мы привлекаем на все свои мероприятия прессу, представителей общественного совета при Росавтодоре и независимых общественных организаций.

— С какими итогами Росавтодор подходит к окончанию этого сезона? Правда ли, что в ближайшее время отрасль выйдет на стопроцентное финансирование?

— Все, что планировалось, мы выполнили, а по некоторым показателям даже превзошли ожидания. Отремонтировали на 37% больше километров дорог, чем в прошлом году. Перевыполнили показатели дорожного строительства, заложенные в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Но задачи по-прежнему поставлены серьезные. Реализацию этих планов должен способствовать выход на стопроцентное финансирование. В 2014 году это произойдет впервые за 20 лет! В первую очередь этот результат связан с возвращением дорожных фондов: федерального и региональных. Для выполнения поруче-

ния президента по удвоению объема строительства дорог наших средств будет достаточно. В будущем году мы планируем построить 519 км дорог, в 2015-м — 500 км, в 2016-м — 700 км. Конечно, до темпов строительства, как в Китае, еще далеко, но если оглядываться на последнее десятилетие — это очень много для России.

— Насколько активно Росавтодор работает с частными инвесторами?

— Перед ведомством стоит задача по привлечению частных инвестиций в дорожную отрасль. Сейчас успешно идут конкурсные процедуры по двум крупным проектам государственно-частного партнерства. В апреле текущего года вышло распоряжение правительства РФ о так называемом «проекте 12-тонников». На создание этой системы потребуются 26 млрд руб., и это будут исключительно привлеченные средства. С ее внедрением мы планируем уже в 2015 году дополнительно направить в дорожный фонд до 50 млрд руб. Второй проект — строительство и эксплуатация мостового перехода через реку Лену в районе Якутска. Он уникален по сложности и объему работ: 3 км составляет сам мост, и около 20 км составят только автомобильные подходы к мосту. Новый мостовой переход очень нужен для всей Якутии, так как сейчас все товары, в том числе продукты питания, доставляются в отдаленные регионы республики только авиацией и водными путями.

На мост через Лену у нас были допущены две заявки участников, а по системе взимания платы — три, то есть эти проекты бизнесу привлекаются.

Но на этом мы не останавливаемся и просчитываем другие модели. Например, в Краснодарском крае для улучшения транспортного обеспечения Сочи планируется построить альтернативу дороги Джубга—Сочи. На Дальнем Востоке у нас есть дорога «Виллой», которая работает исключительно как зимник — это почти 700 км федеральной трассы, где летом невозможно проехать. Для решения этих проблем внутри агентства сформирован отдел госу-дарственно-частного партнерства.

— Как вам удалось привлечь частный бизнес в такие проекты, ведь



дорога — это всегда достаточно долго окупаемый объект?

— Государственно-частное партнерство — специфическая сфера. Финансовые институты, частный бизнес привыкли к определенной форме подачи документов и их структурирования. Начиная от расчетов и заканчивая роуд-шоу, они используют критерии, уже зарекомендовавшие себя на рынке. Мы это знаем и готовы по ним работать. Поэтому презентации наших проектов прошли с аншлагом. Количество поданных заявок подтверждает, что мы предложили как раз то, к чему бизнес готов.

Сейчас наша задача — провести конкурсы и реализовать проекты в срок. При этом важно, чтобы у концессионера и его подрядных компаний был соответствующий опыт. Поэтому в консорциумах есть фирмы, представляющие Францию, Словакию, Италию, Германию. В частности, если говорить о проекте 12-тонников, то в этих странах системы взимания платы с большегрузов уже давно внедрены. Во многом мы рассчитываем на помощь в том числе иностранных фирм — они и составили костяк участников конкурса.

— Как высчитывался тариф оплаты для грузовиков — 3,5 руб. за километр, и соответствует ли он международным стандартам?

— Такой размер платы был поддержан Минтрансом РФ по схеме расчета, используемой в зарубежных аналогах системы. Учитывался годовой ущерб, причиняемый 12-тонниками федеральным трассам, — порядка 180 млрд рублей в год. Из этой цифры вычли акцизы и транспортные налоги, а затем разделили на совокупный пробег транспортных средств массой свыше 12 тонн. Так и была получена итоговая сумма взимания платы.

При этом ее размер дополнительно обсуждался с сообществом перевозчиков и федеральными министерствами.

Отмечу, что в России тариф все равно будет ниже, чем в других странах. В некоторых случаях — почти в два раза. Мы изначально не хотели оказывать негативное влияние на бизнес и сделать перевозку по федеральным трассам невыгодной. С другой стороны, это цивилизованный способ компенсации ущерба дорогам. Можно было просто повысить транспортный налог или акциз, но это несправедливо. Тогда бы пришлось платить всем, а мы бы хотели, чтобы платили в первую очередь те, кто наносит ущерб. Таких автомобилей в общем объеме немного — всего 3%, но 56% ущерба приходится именно на них.

Работа новой системы будет максимально простой и понятной. Для оплаты проезда на каждую машину будет заведен счет с предоплатой, и на контрольных пунктах начнут считываться деньги с помощью транспондера. Дальше через спутник необходимые сведения начнут поступать в центр обработки данных, который, кстати, также должен будет построить инвестор.

— Насколько реально, что система заработает с 1 ноября 2014 года, как было запланировано ранее?

— График получился сжатый: очень долго проходила процедура согласования, полтора года готовилась документация, полгода утверждались условия конкурса. Мы исходим из того, что пока переносится срок запуска системы не предполагается, но понимаем, что на каком-то этапе реализации проекта, если увидим, что участники конкурса не успевают, можем рассматривать вопрос об изменении этого срока. Теоретически такую возможность мы имеем, но сейчас об-

ращаться в правительство, не запустив проект, не хотим. Уже пройден большой этап пути, завершена предквалификация. Пока находимся в графике и надеемся успеть. Да, были опасения, что компании в короткие сроки не успеют подать заявки на конкурс, но только одна фирма попросила перенести даты. В итоге решили ничего не менять, а та организация успела подготовить документы и вошла в состав одного из консорциумов.

— Вы сказали, что платить должен тот, кто наносит ущерб трассе, однако многие считают, что не грузовики портят дороги, а ремонтники просто плохо работают. Так ли это?

— Опорная сеть федеральных дорог большей частью строилась в послевоенное время. Пик строительства был в 1950–1960-х годах. Тогда параметры закладывались совсем другие: расстояние между осями, весовой и скоростной режимы — это все влияло на состояние дороги. Если мы строим новую магистраль, то она отвечает всем современным требованиям, но остальные трассы надо привести в соответствие. Существующая интенсивность движения в несколько раз превышает проектную. Например, дорога Москва—Петербург строилась для 20 тыс. автомобилей в сутки, а сейчас по ней ежедневно проезжает 70 тыс. машин. Какие бы технологии мы ни применяли, асфальтобетон приходит в негодность очень быстро, а чтобы привести его под современные нагрузки, надо менять всю дорожную одежду.

Сейчас Росавтодор внедряет аналог американской системы проектирования верхних слоев асфальтобетона. Очень важно в зависимости от инертных материалов создать на каждый регион свою систему проектирования, чтобы подбирать смеси для каждого региона. Такая практика зарекомендовала себя в Америке, и мы перенимаем опыт. Для этого утвердили 12 новых национальных стандартов, которые изменят многие устоявшиеся подходы. В частности, до сих пор нефтяники воспринимали битум как отход производства, однако ситуация меняется. В этом сезоне мы уже использовали новые битумы на дорогах Северо-Западного региона.

— Современные технологии требуют совсем других кадров. Есть ли сейчас резерв специалистов?

— Специалистов на рынке достаточно много. Однако потребность в новых кадрах есть, и она продиктована внедрением новых технологий, реализацией сложных технических решений. Об этом в октябре я прочитал открытую лекцию в МАДИ. Молодым дорожникам нужно понимать, куда они пойдут и что их ждет. Мне, как главе Росавтодора, важно посвящать их в то, что происходит в отрасли, поэтому практика подобных встреч будет продолжаться. Уверен, что это поможет многим

студентам сделать правильный выбор в своей специализации.

Но есть и проблема: у частного сектора заработная плата гораздо выше, чем на государственной службе, поэтому, как правило, молодежь стремится в коммерческие организации. Здесь ничего поделать нельзя, получается, что мы растим специалистов для всей отрасли.

— Насколько ситуация на Дальнем Востоке в этом году повлияла на ваши планы?

— Погода не только на Дальнем Востоке, но и в центральной части России «подмочила» наши планы и в прямом, и в переносном смысле. Избежать количественных срывов показателей по итогам года удалось за счет регионов с благоприятными условиями. Сыграла свою роль и продолжительность паводка. Вода стояла долго и оказала большое негативное воздействие на дороги. Практически все пять регионов Дальнего Востока попали в зону затопления. В Якутии, например, впервые в истории сходились сели, которые носились мосты.

Сейчас нам поручено привести в нормальное состояние федеральные, региональные и местные дороги в пострадавших субъектах. Общий размер ущерба дорожной сети составляет около 35 млрд рублей. Сейчас нам надо в три этапа восстановить дорожную сеть, в том числе придется отводить дороги от русла рек.

— Удастся ли на федеральных трассах избежать повторения транспортного коллапса прошлой зимы?

— Мы сделали для себя выводы, выявили недостатки и провели работу над ошибками. Во-первых, устранили одну из причин этой проблемы, когда период перезаключения договоров с подрядными организациями мог привести к задержкам в их работе. Теперь перешли на контракты сроком на пять с половиной лет. Компания, которая имеет долгосрочное соглашение с понятным финансированием, может составить план обновления техники, обучения специалистов, изучения дороги, строительства складов для противогололедных материалов. До этого момента были годовые договоры — не каждая фирма могла себе позволить купить новую дорожную технику.

Во-вторых, был составлен регламент межведомственного взаимодействия дорожников, специалистов МЧС и сотрудников ГИБДД. Эти механизмы уже удалось отработать на практике. Росавтодором был составлен план, в соответствии с которым 16 сентября состоялся тактический учения на трассе «Холмогоры», 9–10 октября прошла тренировка в Горном кластере Сочи. А в конце октября состоялся масштабный учения на трассе М-10 «Россия», где прошлой зимой серьезное ДТП стало препятствием для работы снегоуборочной техники.

Беседовал Алексей Лоссан

## Перспективное удвоение

### — развитие —

В рамках окончания строительного сезона Федеральное дорожное агентство подвело промежуточные итоги выполнения строительно-ремонтных работ. По данным дорожников, к концу 2013 года удалось отремонтировать и привести в нормативное состояние 8869 км федеральных трасс, что на 37% улучшило результат прошлого года.

### Годовые параметры

В федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» к сфере деятельности Росавтодора относятся девять показателей. Как утверждает руководитель ведомства Роман Старовойт, по итогам 2013 года все из них будут выполнены. В частности, доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составил 46%.

Кроме того, Росавтодору удалось превзойти результаты, намеченные в целевой программе. В результате проведенных мероприятий по итогам года планируется ввести в эксплуатацию 470 км новых участков магистралей вместо 334 км, запланированных ранее (на 40% больше).

Также в качестве субсидий дорожного агентства выделено федеральное финансирование на строительство и реконструкцию 678 км магистралей регионального и межмуниципального значения. На 250 км увеличена протяженность дорог с твердым покрытием к сельским населенным пунктам, которые обеспечивают постоянную круглогодичную связь с сетью автомобильных дорог общего пользования. В рамках про-

водимых мероприятий на федеральной дорожной сети удалось ликвидировать ограничения пропускной способности на 236 км.

К важным показателям эффективности работы Росавтодора следует отнести сокращение количества аварий на дорогах федерального, регионального и муниципального значения по причине дорожных условий (менее 1% на 1 тыс. автомобилей). Повышению безопасности дорожного движения, в частности, способствовало увеличение протяженности линий искусственного электроосвещения (по итогам 2013 года по заказу дорожного агентства искусственное электроосвещение дополнительно обеспечено на 371 км федеральных трасс).

Стихийное бедствие в Дальневосточном федеральном округе повлияло на выполнение показателей ФЦП. Несмотря на это, благодаря усилиям Росавтодора проезд по федеральным трассам Дальнего Востока обеспечен на 100%. В связи с паводком некоторые объекты ремонта не удалось ввести в эксплуатацию в намеченные сроки и завершение работ на них планируется в 2014 году (отдельные участки ремонта и капремонта на трассах «Колыма», «Амур»).

### Приоритеты на будущее

В качестве приоритетов в дорожной отрасли определены три важнейшие задачи, реализация которых в ближайшие годы коснется всех федеральных трасс страны.

До 2022 года в два раза по сравнению с периодом 2003–2012 годов будет увеличен объем строительства и реконструкции дорог. В России будет построено более 8 тыс. км феде-

ральных трасс по таким приоритетным направлениям, как Дальний Восток, Сибирь, Калининградская область, Московский транспортный узел и Урал.

При этом Росавтодор предполагает удвоить темпы строительства, рассчитывая на современные технологии, минимизацию расходов и работу по принципу государственно-частного партнерства. Одновременно с этим создаются условия для привлечения частных инвесторов к развитию придорожных многофункциональных центров. Минтрансом РФ утверждена Концепция развития дорожного сервиса в Российской Федерации, которая одновременно открывает новые возможности для малого и среднего бизнеса.

Кроме того, уже к 2014 году планируется выход на 100-процентное финансирование капремонта, ремонта и содержания федеральных трасс и приведение их в нормативное состояние к 2019 году.

В этой связи необходимо отметить, что Федеральным дорожным агентством разработан комплекс мер, направленных на увеличение до 12 лет межремонтного срока эксплуатации магистралей. В перспективе это позволит оптимизировать потребность в финансировании ремонта и содержания дорог и высвободить часть средств для увеличения объемов нового строительства.

Еще одним важным направлением является существенное ужесточение контроля за деятельностью подрядных организаций. В этих условиях ключевое значение приобретет четкость при планировании и исполнении государственного заказа на дорожные работы.

Дарья Фоменко

## Слагаемые ценообразования

### — калькуляция —

Бостонская дорога обошлась в три с половиной раза дороже, чем сочинская. То есть «у них» не все так гладко, как некоторым хотелось бы представить», — говорит глава Федерального дорожного агентства Роман Старовойт.

В Европе с Дублером Курортного проспекта по сложности можно сравнить дороги в Австрии или Швейцарии. И то не всегда, поскольку в Сочи речь идет о строительстве в густонаселенной и густозастроенной зоне с огромным количеством горнопроходческих и мостостроительных работ. Ближе всего к этой трассе — комплекс «Бланка» в Праге, который подразумевает строительство почти 6 км подземных тоннелей в городской черте. Это очень крупный и затратный транспортный проект Чехии. Цена строительных работ по комплексу «Бланка» составила более \$1,5 млрд, по самой минимальной оценке. При этом процесс идет с массой технических нарушений и отставаний от графика. Достаточно сказать лишь, что тоннель уже несколько раз обваливался.

Другой пример. В Мюнхене, столице Баварии, в августе 2010 года местный муниципалитет оценил ремонт дороги на участке Васербургштрассе длиной 2,4 км в \$8,9 млн. Даже если там восемь полос, то на 1 км полосы это дает почти \$450 тыс., а в пересчете на четырехполоску — \$900 тыс. При этом речь идет не о полноценном строительстве, а лишь о замене тонкого верхнего слоя асфальта.

В 1998–2006 годах между Прагой и Дрезденом был построен скоростной автобан. Стоимость 1 км этой трассы

в Германии составила €12,2 млн, в Чехии — €9,2 млн. Правда, на незаконный участок дороги в Чехии в 16 км предстоит инвестировать дополнительно €336 млн (по €20,5 млн за 1 км). Часть этой дороги проходит через Саксонские Альпы, и там есть сложные участки, но большая часть автомагистралей идет все же по равнине. Средняя стоимость 1 км этого автобана составила €11,4 млн.

Конечно, России есть куда стремиться: в Китае, как правило, строят и больше, и существенно дешевле. Причем не только за счет почти бесплатной рабочей силы. Важно отметить технологию стабилизации грунта, которую в России тоже планируют широко использовать в ближайшем будущем.

Однако даже в Китае из проанализированных РосдорНИИ показателей 29 проектов многополосных автомобильных дорог, построенных в последние два года, максимальная стоимость 1 км автомагистрали составляет \$71,16 млн (Чаньдэ—JishouExpressway), минимальная — \$1,99 млн (элемент шоссе Центральной Азии, сеть между Корла и Куца на северо-западе Китая Синьцзян-Уйгурского автономного района). Средняя стоимость — \$11,28 млн.

### На дорожку...

Перед началом проведения любых исследований важно помнить, что каждая дорога — сооружение сугубо индивидуальное, и сказать однозначно о стоимости 1 км трассы в любой стране практически невозможно из-за существенной разницы в показателях удельной стоимости строительства.

В частности, в ходе сравнения цен новых показателей автомобильных

дорог различных стран должны учитываться и различия в нормах проектирования. Это прежде всего касается норм, регламентирующих поперечный профиль или ширину дороги. Например, у нас в стране, согласно ГОСТу Р 52399–2005, ширина проезжей части четырехполосной трассы будет составлять 24 м, а в Финляндии и Норвегии, где ширина обочин на 3 м меньше, чем у нас, этот показатель будет 19,5 м. Поэтому объемы работ и, соответственно, их стоимость на единицу длины дороги будут отличаться в 1,23 раза, а для дорог другого класса эта разница может доходить до 40%.

Также важно отметить, что в России сейчас ведется активный процесс смены технологий и методов дорожного строительства. При постоянно возрастающем трафике и нагрузке на наши трассы строить по старинке уже нельзя. В России, как и во всем мире, растут требования к дорожным материалам и технологиям. Росавтодор ежегодно издает дополнительные требования, технические регламенты и стандарты, которые применяются при строительстве дорог. Они позволяют обеспечить лучшее качество и долговечность.

Безусловно, внедрение инноваций чаще всего делает проект на первом этапе несколько дороже. Но если рассматривать стоимость как совокупность затрат на строительство, ремонтные работы и эксплуатацию, то такая практика себя полностью оправдывает и делает проект более выгодным в долгосрочной перспективе. Это особенно важно для реализации поручения президента Российской Федерации об удвоении объемов дорожного строительства.

Лидия Верховенская