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