

«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 постановлением правительства 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.

ВГ: 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.

ВГ: 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 попытаемся помочь нам разобраться в наших дорожных проблемах. Однако дьявол, как всегда, кроется в деталях. Провести кор-

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

ректное 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.

ВГ: 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. Сравнить 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.

ВГ: 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.

ВГ: 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.

ВГ: 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.

ВГ: 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.

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.

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 тонн 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.

ВГ: И все-таки что с нормативной базой дорожного строительства? Требуется 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.

ВГ: 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 поврежденного 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.

ВГ: 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



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА