

ДОРОГИ РОССИИ

ИНТЕРВЬЮ НОВОГО РУКОВОДИТЕЛЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО
АГЕНТСТВА РОМАНА СТАРОВОЙТА / 4
ПОДГОТОВКА ДОРОЖНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ К ЗИМНЕЙ
ОЛИМПИАДЕ В СОЧИ / 5
КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА
В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ / 7
ВОССОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ
РЕГИОНАЛЬНЫХ
ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ / 11
ПОДГОТОВКА ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ДОРОЖНОЙ СЕТИ
К НАСТУПАЮЩЕЙ ЗИМЕ / 13



Четверг, 6 декабря 2012
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №52

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

«ГЛАВНЫМ КРИТЕРИЕМ ОЦЕНКИ НАШЕЙ РАБОТЫ ЯВЛЯЕТСЯ ТО, КАК НА НЕЕ РЕАГИРУЮТ ЛЮДИ»

Минувший год для автодорожной отрасли стал вполне успешным. Завершился процесс воссоздания дорожных фондов, приток средств в отрасль ощутимо возрос. Это дало возможность не только ремонтировать существующие дороги, но и строить новые. В срок, к началу саммита АТЭС, завершены строительство и модернизация дорожного комплекса Приморья. Вступил в заключительную стадию другой мегапроект — строительство транспортных магистралей и развязок в Сочи. Я уверен, что жители многих регионов нашей страны уже почувствовали, что автомобильные дороги становятся более комфортными и безопасными, ведь главным критерием оценки нашей работы является то, как на нее реагируют люди.



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

Однако пока рано утверждать, что с дорогами в России все в порядке. Состояние транспортной системы по-прежнему далеко от идеала, что мешает полностью использовать конкурентный потенциал, предоставленный особо выгодным географическим положением нашей страны. Россия, по мнению экспертов, могла бы претендовать как минимум на 10–15% мирового рынка перевозок, тогда как в настоящее время ее доля составляет всего 2%. Транспортная инфраструктура и основные фонды транспортных предприятий не соответствуют задачам модернизации отечественной экономики: сегодня уровень транспортных издержек в цене готовой продукции составляет 20–25%, что в 2,5–3 раза, чем в развитых странах.

Еще одним препятствием на пути подъема экономики продолжает оставаться низкая транспортная подвижность россиян. Из-за несоответствия уровня развития транспортной инфраструктуры потребностям сегодняшнего дня этот показатель составляет порядка 7 тыс. км на душу населения. Это в три-четыре раза ниже, чем в Европе и Северной Америке. Наконец, нынешний уровень безопасности на дорогах оставляет желать лучшего. В частности, в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибает 19–20 человек в расчете на сто тысяч населения. Для сравнения: в странах Европейского союза аналогичная статистика составляет менее 8 человек в год.

Эти реальные вызовы, стоящие перед транспортной системой, стали особенно актуальны после вступления России в ВТО. Страна должна не только создать условия, которые помогут отечественным производителям товаров и услуг выстоять в конкуренции с западными компаниями, но и занять достойное место на глобальном рынке. Без развитой современной транспортной инфраструктуры эти задачи невыполнимы.

Ответы на вызовы и основные стратегические направления развития отрасли нашли свое отражение в проекте государственной программы «Развитие транспортной системы» на 2013–2020 годы, который был подготовлен во исполнение указа президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике». Программа разработана с учетом роли и места транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Документ, находящийся на рассмотрении в правительстве РФ,

направлен на решение перечисленных проблем и формирование конкурентоспособных транспортных услуг, отвечающих стандартам развитых зарубежных стран.

Перед транспортным комплексом РФ сегодня стоят несколько приоритетных целей. Необходимо ускорить движение товаров по территории страны и добиться снижения транспортных издержек. Также следует повысить доступность транспортных услуг для населения, устойчивость и безопасность всей транспортной системы. В конечном итоге выполнение всех этих задач приведет к достижению еще одной цели — к повышению конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг.

Для достижения заданных целей прежде всего надо работать над обеспечением притока инвестиций. Чтобы выполнить все поставленные задачи, в транспортный комплекс страны необходимо направить до 2020 года 12,5 трлн рублей инвестиций, причем около 5 трлн должны составить не бюджетные средства, а поступления от инвесторов. Для приведения в порядок и развития сети автомобильных дорог речь идет о 2 трлн рублей, значительную часть которых также должен сформировать частный капитал.

Министерство транспорта РФ всегда стремилось выстроить взаимоотношения с бизнесом таким образом, чтобы строительство и реконструкция дорог велись максимально быстро и эффективно. Теперь для этого появились дополнительные инструменты. Вступили в силу поправки к Федеральному закону № 115 о концессионных соглашениях, которые позволяют осуществлять проекты дорожного строительства на так называемом принципе КЖЦ — контракта жизненного цикла. Это успех всех дорожников, которые не один год доказывали необходимость принятия данного документа. Дополнительный стимул привлечению финансирования в отрасль может дать активизация таких инструментов, как государственные гарантии, облигационные займы, средства Пенсионного фонда РФ и Фонда национального благосостояния.

Меры государственной поддержки и постоянная работа по повышению привлекательности транспортного комплекса для инвесторов, обеспечению эффективности вложений позволят не только выполнять текущие задачи по ремонту транспортной инфраструктуры и приведению ее в нормативное состояние, но и строить новые дороги, мосты, развяз-

ки. Если говорить конкретно об автодорожной отрасли, то существенная часть средств, заложенных в дорожных фондах и привлекаемых в отрасль извне, должна направляться на строительство современных скоростных дорог. Так, к 2020 году доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, составит более 85% против сегодняшних 40%. За этот период должны быть построены и реконструированы более 7 тыс. км автомобильных дорог федерального значения и еще столько же — регионального и межмуниципального значения. Это позволит обеспечить круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования только за счет средств федерального бюджета порядка 2,5 тыс. сельских населенных пунктов.

Но тысячи построенных километров — не самоцель. В результате наших совместных усилий к 2020 году мы должны добиться принципиального изменения не столько количественных, сколько качественных показателей: роста подвижности населения в полтора раза, снижения транспортных издержек в цене готовой продукции до 12–16%, удвоения экспорта транспортных услуг и объема транзитных перевозок.

Следует помнить, что эффективная работа транспортной инфраструктуры страны и перспективы ее развития зависят от многих факторов. Невозможно добиться долгосрочных успехов, разрабатывая лишь одно направление. Необходим сбалансированный подход к развитию всего транспортного комплекса страны. Особое внимание следует обратить на взаимодействие различных видов транспорта. Подразумеваю под этим формирование оптимальных логистических маршрутов, развитие транзитного потенциала международных транспортных коридоров. Это залог успешной интеграции России в мировой рынок транспортных услуг.

Опыт ведущих государств в части дорожного строительства показывает, что за короткий промежуток времени общими усилиями можно создать развитую современную сеть автомобильных дорог. Такая задача сегодня стоит перед нами, она должна стать внутренним стимулом для отрасли в целом и для каждого работника. Мы должны приложить максимум усилий для того, чтобы дорожная сеть перестала быть инфраструктурным ограничителем для роста экономики России.

Максим Соколов, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ



АНДРЕЙ ЕРШОВ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ДОРОГИ РОССИИ»

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

Во время подготовки ВГ «Дороги России» произошла смена руководства Федерального дорожного агентства (Росавтодор). Ведомство возглавил Роман Старовойт. На своей предыдущей должности заместителя директора департамента промышленности и инфраструктуры аппарата правительства РФ он плотно занимался финансовыми вопросами подготовки инфраструктурных объектов в Сочи. О своем видении развития отрасли и грядущих изменениях в работе Росавтодора Роман Старовойт рассказал в интервью (стр.4).

Уходящий год для дорожной отрасли запомнится рядом этапных решений. В сфере финансирования завершился процесс воссоздания дорожных фондов: в 2011 году начала работать система федерального, а с 2012 года — региональных дорожных фондов. Этой теме посвящен материал «Финансовый пазл дорог» (стр.10). Для приведения в нормативное состояние всех автодорог страны, реализации всех проектов реконструкции и нового строительства отрасли необходимо более 2 трлн рублей. Пока же дорожный фонд не располагает такими ресурсами, и поэтому очень актуальной стала тема привлечения частных средств в дорожное строительство.

Этому может поспособствовать вступление в силу поправок к ФЗ № 115 о концессионных соглашениях, которые позволяют осуществлять проекты дорожного строительства на принципе контрактов жизненного цикла. Об этом рассказывается в материале «Жизнь для контракта» (стр.7). Но это пока еще теория, которую необходимо перевести в практическую плоскость и привлечь для реализации крупных инфраструктурных проектов как российских, так и иностранных инвесторов.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Дороги России)

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурдалиев — 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»

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: «Сканвеев Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувела, Финляндия
Тираж: 114 600. Цена свободная

Рисунок на обложке: Арсений Блинов

ИНТЕГРАЦИЯ ДЛЯ ИННОВАЦИЙ

ЦЕНТРАЛЬНОЙ ТЕМОЙ ВЫСТАВКИ-ФОРУМА «ДОРОГА 2012» СТАЛО ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ.

АННА ВАСИЛЬЕВА

В Москве в преддверии Дня работника дорожного хозяйства в третий раз состоялась международная специализированная выставка-форум «Дорога». Несмотря на недолгую историю, мероприятие может претендовать на звание одного из важнейших для российской дорожной отрасли ежегодных событий.

В «Дороге 2012» приняли участие 180 ведущих представителей отрасли из 32 регионов России и 12 зарубежных стран. Масштабная экспозиция в выставочном центре «Крокус Экспо» разместилась на 12,5 тыс. квадратных метров. Экспонаты были сгруппированы по пяти тематическим разделам: интеллектуальные транспортные системы, мосты и тоннели, инновации, безопасность дорожного движения, дорожно-строительная техника.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ Особенностью прошедшего мероприятия стало активное участие гостей из-за рубежа. География иностранных участников была представлена весьма широко: от Франции и Финляндии на западе до Кореи на востоке. Так, в церемонии открытия участвовали государственный секретарь Союзного государства России и Белоруссии Григорий Рапота и исполнительный директор FIDIC (Международной федерации инженеров-консультантов) Энрико Винк. Как сказал в приветственном слове господин Винк, дорожники всего мира сталкиваются с одинаковыми проблемами и к их решению должны приходить вместе. Он выразил надежду, что опыт инновационных подходов, применяемых в других странах, окажется полезным для развития российской дорожной отрасли.

Обмен опытом начался уже на пленарном заседании, тема которого в этом году звучала как «Интеллектуальные транспортные системы» (ИТС). Помимо хозяев форума, с докладами выступили дорожники из других стран и представители международных отраслевых организаций. Председатель комитета по политике в сфере ИТС Международной дорожной федерации Жозеф Жако рассказал, как внедрение интеллектуальных систем помогает решить проблемы дорожного комплекса в Европе. Ханс Йоахим Шаде, сотрудник Международной организации по стандартизации (ISO), сообщил о деятельности недавно созданного технического комитета «Интеллектуальные транспортные системы», который уже успел принять 136 международных стандартов ИТС. Руководитель Росстандарта Григорий Элькин уверен, что именно стандартизация должна сыграть свою роль в перемещении передовых западных технологий на российскую почву. На базе МАДИ создан технический комитет, зеркальный техническому комитету ISO. Он уже занимается вопросами стандартизации интеллектуальных транспортных систем и адаптацией международных стандартов ИТС к нашим реалиям, заметил господин Элькин.

Обсуждение общих для дорожников всех стран проблем и найденных решений продолжилось во второй день работы выставки-форума. На семинаре «Международная стандартизация ИТС» речь шла о необходимости внедрять в нашей стране стандарты, единые с западными странами. «Россия должна придерживаться международных стандартов и в полной мере использовать международный опыт. Это обусловлено ее географическим положением между Европой с одной стороны и странами Азии с другой. ИТС не могут развиваться в рамках одного государства. Когда автомобилист выезжает за границу, он должен легко ориентироваться в зарубежной системе. Это залог безопасности. Взаимоотношения наших специалистов с максимальным количеством иностранных профи — это оптимальный подход к проблеме», — подчеркнул заместитель председателя Федерального дорожного агентства Николай Быстров.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ СЧИТАЕТ, ЧТО ПОЯВЛЕНИЕ ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ-КОНСУЛЬТАНТОВ ПОВЫСИТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКИХ СТРОИТЕЛЕЙ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ

НАУЧИТЬСЯ У FIDIC В рамках выставки прошла встреча заместителя министра транспорта РФ Олега Белозерова с Энрико Винком. В ходе беседы заместитель министра отметил важность применения в России зарубежного опыта и нормативной базы в вопросах строительства и содержания автодорог.

FIDIC, созданная в 1913 году и объединяющая 94 национальных ассоциации инженеров-консультантов по всему миру, является общепризнанным мировым авторитетом в области правового регулирования проектно-исследовательской деятельности. К числу главных достижений FIDIC относится разработка унифицированных типовых условий контракта на сооружение объектов гражданского строительства (так

называемой «Красной книги»). Правила касаются проведения тендеров, единых норм и типовых форм контрактной документации. Они применимы в разных государствах, так как учитывают особенности национальных законодательств. Вторая составляющая миссии федерации заключается в объединении инженеров-консультантов разных стран и в содействии их профессиональному росту.

Концептуальное отличие подходов FIDIC к организации строительной деятельности от российской практики сводится отнюдь не только к наличию типовых договоров подряда международного образца. Главное несоответствие — в трактовке самой фигуры инженера-проектировщика. В России его деятельность ограничивается инженерными изысканиями и проектированием. С точки зрения FIDIC, независимый инженер-консультант является ключевой фигурой строительного бизнеса. В его задачу входит объективное и профессиональное консультирование заказчика по всему кругу вопросов, связанных с реализацией проекта. Он выбирает поставщиков, подрядчиков, сопровождает проект на всех этапах — от предпроектной разработки до ввода в эксплуатацию. «Изменение роли инженера в строительном бизнесе и появление института инженеров-консультантов повысят конкурентоспособность российских строителей на международном рынке», — уверен Олег Белозеров.

До 1917 года Россия входила в число первых членов FIDIC. Сегодня, чтобы вернуть утраченный статус, необходимо создать профессиональное сообщество инженеров-консультантов, а затем получить право применять и распространять наработки международной организации. Скептики обращают внимание на несоответствие контрактов FIDIC российской правовой системе и предсказывают сложности, которые возникнут при утверждении проектов Главгосэкспертизой. Однако первый позитивный опыт применения международных норм, не совпадающих со СНиПами и ГОСТами, уже имеется. «Несколько объектов в регионах страны, финансируемых по линии Европейского банка реконструкции и развития, по условиям инвестора строились с использованием документации FIDIC», — сообщил Олег Белозеров. ■



В ВЫСТАВКЕ «ДОРОГА 2012» ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ 180 ВЕДУЩИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ОТРАСЛИ ИЗ 32 РЕГИОНОВ РОССИИ И 12 ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

«ХОРОШИЕ ДОРОГИ — ЗАЛОГ РОСТА ЭКОНОМИКИ»

НОВАЯ СИСТЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ОБЕСПЕЧИЛА ПРИТОК СРЕДСТВ И ПОЗВОЛИЛА НА 20–30% УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ РЕМОНТНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ. ТЕПЕРЬ ОТ ЛАТАНИЯ ДЫР НЕОБХОДИМО ПЕРЕЙТИ К СТРАТЕГИИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ, СЧИТАЕТ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА (РОСАВТОДОР) РОМАН СТАРОВОЙТ.

АННА ВАСИЛЬЕВА

BUSSINESS GUIDE: Вы только вступили в должность главы Росавтодора, и спрашивать вас о нюансах развития дорожного комплекса, очевидно, преждевременно. Но какие стратегические задачи ставите перед собой?

РОМАН СТАРОВОЙТ: Они очевидны и определены Стратегией транспортного развития Российской Федерации. В документе в качестве одной из ключевых задач обозначена модернизация автомобильной инфраструктуры страны. Сегодня дорожная сеть Российской Федерации находится не в лучшем состоянии. Она не покрывает ни количественных, ни качественных потребностей государства в современных дорогах. Это мешает России в полной мере использовать ее уникальный конкурентный потенциал — особое географическое положение, которое дает ей преимущества для оборудования транспортных транзитных коридоров. Давно известно, что хорошо организованные логистические схемы значительно снижают издержки при транспортировке грузов и перевозке пассажиров. Плохие дороги, наоборот, бьют по карману государства и россиян. По оценкам экспертов, из-за неудовлетворительного состояния дорог отечественная экономика ежегодно недополучает до 6,5% ВВП. А хорошие дороги — это залог роста экономики.

Что с этим делать? Прежде всего надо перейти на качественно иной уровень осмысления проблем дорожной отрасли. Отойти от практики сосредоточения усилий на отдельных участках и начать стратегически и системно решать вопросы планирования нового дорожного строительства. Именно такой системный подход, учитывающий взаимосвязи транспортной инфраструктуры, заложен в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Сегодня у нас есть возможность реализовать эти планы. Для этого ставка должна делаться не на бесконечное латание дыр, а на создание крупных мультимодальных узлов, которые дадут толчок развитию региональной и национальной экономики.

BG: Считаете ли вы образцом комплексного подхода к развитию инфраструктуры сочинский проект?

Р. С.: Это действительно беспрецедентный по масштабу и комплексности проект. Я плотно занимался им на своей прежней должности в правительстве РФ. Подготовка Сочи к зимней Олимпиаде-2014 заключается не столько в строительстве новых объектов спортивной инфраструктуры и повышении комфортности городской среды, сколько в реализации мультимодального подхода к развитию транспортного узла. Судите сами: модернизирован морской порт, построены и реконструированы железные дороги, вокзалы и станции. Что касается автодорог, то по завершении строительства и реконструкции они смогут поспорить с европейскими автотрассами и развязками. Всего к 2014 году в Сочи и его окрестностях будет построено и модернизировано 47 объектов транспортной инфраструктуры. Можно с уверенностью сказать, что на побережье Черного моря создается принципиально новый транспортный узел, соответствующий самым современным стандартам. Узел очень мощный, крупнейший на юге страны. Думаю, Сочи — это хороший пример того, как мы должны выстраивать стратегию развития транспортной инфраструктуры в целом и автомобильных дорог в частности.

BG: Но хватит ли дорожникам денег для перехода от латания дыр к реализации стратегических масштабных проектов? Ведь отрасль отличается многолетним недофинансированием.

Р. С.: Действительно, отрасль много лет жила на голодном пайке. Общая потребность всей российской дорож-



ной сети оценивается в 2 трлн рублей. Чтобы не стоять на месте, а обеспечить поступательное движение, ежегодно надо инвестировать в дороги около 800 млн рублей. Это немало. Но буквально в последние два года ситуация с финансами резко улучшилась. В 2012 году завершено формирование новой системы финансирования отрасли: с января воссозданы региональные дорожные фонды, Федеральный дорожный фонд отработал уже два года. Мы видим приток средств в отрасль, в первую очередь в регионах, которые больше не могут, как в прежние годы, экономить на строительстве и содержании автодорог. Соответственно, значительно, на 20–30%, выросли объемы строительства, ремонта и капитального ремонта дорог.

В этом же году были созданы правовые предпосылки для внедрения принципиально нового для нашей страны механизма финансирования крупных инфраструктурных объектов. Я имею в виду принятые весной 2012 года поправки в федеральный закон о концессионных соглашениях. У нас появилась возможность осуществлять проекты в формате контрактов жизненного цикла, которые очень распространены в Европе. В перспективе это позво-

лит привлекать в отрасль частные инвестиции. Инструменты даны, и теперь наше дело — создать такие условия, чтобы пришли не только российские, но и зарубежные инвесторы.

BG: В правительстве Санкт-Петербурга, вы, собственно, этим и занимались — привлекали инвесторов. Исходя из вашего опыта, насколько сложно заинтересовать частный бизнес реализацией крупных проектов?

Р. С.: Не сложно, если, представляя государство, соблюдаешь определенные правила. Надо быть честным с бизнесом, надо разработать внятные условия взаимодействия, надо быть последовательным в своих решениях, надо выполнять все взятое на себя обязательства. За то время, пока наша команда занималась крупными инвестиционными проектами в Санкт-Петербурге, практически ни один из стратегических инвесторов не ушел из города даже в разгар кризиса.

BG: Министр транспорта Максим Соколов неоднократно повторял в своих выступлениях, что бюджеты не бездонны и деньги дорожных фондов необходимо экономить. Что может сделать Росавтодор для оптимизации расходов?

Р. С.: Разделил бы ответ на две части. Первая — это необходимость оптимизировать затраты, не зависящие от Росавтодора. Один из самых наболевших вопросов — это цены на материалы, расходы на которые доходят до 70% в стоимости дорожных работ. Российский рынок стройматериалов не регулируется государством, и подход к ценообразованию определяется довольно волюнтаристски: не реальными затратами производителя, а соотношением спроса и предложения. Другой неподконтрольный нам фактор — это выкуп земли под новые трассы. Действующая процедура направлена на защиту прав землевладельца, но она затягивает сроки строительства и требует дополнительных расходов. В результате земельных спекуляций стоимость проекта может увеличиться на 40%.

BG: А что зависит от самих дорожников?

Р. С.: Мы тоже можем влиять на эффективность инвестиций и делаем это. Прежде всего необходимо добиться экономии на этапе эксплуатации дорог. Мало построить — надо обеспечить значительно больший интервал между ремонтами, и чтобы при этом комфорт и безопасность дорог оставались на мировом уровне. Предпосылки для этого созданы: сейчас мы увеличиваем сроки контрактов на обслуживание федеральных и региональных дорог до 5,5 года. Отношения Росавтодора с подрядчиками меняются коренным образом: долгосрочный контракт повышает заинтересованность подрядных организаций в наилучшем качестве выполнения работ, дает им возможность планировать свою деятельность на более длительную перспективу, позволяет купить в лизинг новую технику.

Кроме того, эффективность инвестиций зависит от внедрения таких технологий строительства и ремонта, которые обеспечивают наилучшее качество дороги без существенного увеличения затрат. Многие инновации перенимаются нами на Западе, другие разрабатываются отраслевыми научными центрами. Мы ожидаем, что с переходом к долгосрочным контрактам процесс пойдет активнее, подрядчики также будут заинтересованы во внедрении лучших практик. Но для этого необходимо устранить одно препятствие. Сейчас сложно идет согласование проектов, выполненных с учетом применения инноваций, которые не вписываются в действующие СНиПы. Бюрократическая машина очень неповоротливая. Надо это менять.

BG: Предполагаются ли какие-то изменения в работе возглавляемого вами ведомства?

Р. С.: Выполнение задач иного уровня требует, безусловно, качественно иных подходов к организации управленческих процессов. Работу самого Федерального дорожного агентства также необходимо сделать более эффективной. Методы, в общем-то, очевидны, ничего нового не скажу: необходимо снизить бюрократию при принятии решений, обеспечить комфортную и современную систему коммуникаций, исключить дублирование функций. Недопустимо тратить деньги на выполнение двойной работы, равно как и на оплату труда неэффективно работающих сотрудников.

Совершенствоваться будут не только внутренние процессы управления в Росавтодоре, но и наша активность, направленная, так сказать, вовне. Эффективность нашей работы зависит от правильно построенных отношений и коммуникаций с органами исполнительной власти, с профильными министерствами, с бизнесом и гражданами. Здесь секрет успеха также прост: согласованность, оперативность, использование обратной связи и максимальная дебюрократизация. ■

БОЛЬШОМУ СОЧИ — БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ГОРОД ЕВРОПЫ, РАСТЯНУВШИЙСЯ НА 145 КИЛОМЕТРОВ ВДОЛЬ ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ, В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПОЛУЧИТ, ПОЖАЛУЙ, САМУЮ СОВРЕМЕННУЮ В РОССИИ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ПОСТРОЕННУЮ С УЧЕТОМ УНИКАЛЬНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ. ПО ПОДСЧЕТАМ СПЕЦИАЛИСТОВ, НЫНЕШНИХ ТРАНСПОРТНЫХ РЕШЕНИЙ ДОСТАТОЧНО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НУЖД ПОСТОЯННО РАСТУЩЕГО НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА СОЧИ, КОТОРОЕ В 2012 ГОДУ ПРЕВЫСИЛО 430 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК.

ЕЛЕНА ВЛАДИМИРОВА



ОДИН ИЗ САМЫХ МАСШТАБНЫХ И СЛОЖНЫХ ПРОЕКТОВ В АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ СОЧИ — ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА «АДЛЕРСКОЕ КОЛЬЦО». РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ ПО КОТОРОМУ НАЧАЛОСЬ В АПРЕЛЕ 2012 ГОДА

Те, кто хоть раз бывал в Сочи в прошлые годы, хорошо помнят прелести передвижения по курорту на автомобиле или общественным транспортом: пробки, заторы, узкие и разбитые улицы. На последнее обстоятельство обратили внимание инспекторы Международного олимпийского комитета, после визита которых Россия получила предписание улучшить к Олимпиаде транспортную инфраструктуру. Тогда было принято кардинальное решение: изменить структуру всей сочинской дорожной сети.

ГОРОД БЕЗ ПРОБОК Комплексное преобразование транспортной инфраструктуры уже сложившегося города — не частое явление в мировой практике. Это отмечают иностранные специалисты. «Мне кажется, что у вас совершенно потрясающее видение ситуации, очень сбалансированный подход, потому что вы рассматриваете все проблемы в комплексе», — заявил глава Федеральной дорожной администрации США Виктор Мендес, посетивший международную выставку-форум «Дорога 2011». — Я уверен, что все ваши концепции претворятся в жизнь. Во всех странах мира проблемы — аналогичные. Именно для этого необходимы масштабные инвестиции в инфраструктуру».

Основной объем работ по обновлению транспортной инфраструктуры Сочи выполняется на участках федеральных дорог. Общую координацию осуществляет Росавтодор, заказчиком строительства выступает подведомственное ему учреждение — ФКУ «Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья Федерального дорожного агентства» (ФКУ ДСД «Черноморье»). На реализацию задуманного из федерального бюджета выделяется 164 млрд рублей. К Олимпиаде-2014 Росавтодор должен построить десять объектов, или 59,6 км дорог федерального значения. Причем значительная их доля придется на искусственные сооружения: эстакады, мосты, путепроводы, тоннели. Помимо этого, будут сданы в эксплуатацию шесть автомобильных многоуровневых развязок и мост через реку Сочи.

Новые дороги решат несколько задач. Они соединят между собой аэропорт, олимпийские объекты и морское побережье. Центр Сочи будет разгружен от транзита грузового транспорта. Внутригородская транспортная сеть также будет «поднята» до современного уровня. Администрация Краснодарского края обещает, что все местные дороги, выходящие на федеральные трассы, будут четырехполосными и к 2013 году войдут в строй. К началу Олимпиады Министерство транспорта РФ построит в Со-

чи семь спецавтопарков. Это площадки примерно по 4–5 га, где будут стоять автобусы для подвоза гостей и участников соревнований к спортивным сооружениям. Минтранс предложил городу впоследствии превратить их в паркинги, что также благотворно скажется на городском трафике. Наконец, предусмотрено внедрение интеллектуальных транспортных систем. На улице Пластунской построен логистический центр, управляющий системой АСУДД. В дальнейшем будут установлены системы видеонаблюдения, которые позволят принимать решение о перераспределении автомобильных потоков в случае аварии или другой непредвиденной ситуации. Сочи может стать городом без пробок.

ОБЪЕКТЫ ГОДА Самый масштабный проект Росавтодора — это строительство дублера центральной сочинской улицы — Курортного проспекта, который обеспечит связь между Большим Сочи и районами горного кластера. Дублер позволит вывести из центра большое количество частных автомобилей и отдать старый Курортный проспект преимущественно общественному транспорту, велосипедистам и пешеходам. Это самый капиталоемкий проект, осуществляемый Росавтодором в Сочи. Затраты федерального бюджета на его строительство превышают 80 млрд рублей. Стоимость определяется уникальностью сооружения: из почти 16,3 км его длины дороги в привычном смысле составляют всего около 2 км. Остальное — это тоннели общей протяженностью 12,2 км (один общий для встречных полос движения и семь парных, где для движения в одну сторону строится отдельный тоннель), двадцать мостов, путепроводов и эстакад, семь транспортных развязок, обеспечивающих доступность к основным микрорайонам города.

Частью дублера Курортного проспекта станет мост через реку Сочи, объект, тоже в своем роде неординарный. Он спроектирован без промежуточных опор в русле реки. Строительство самого дублера Курортного проспекта разбито на три очереди. Первая треть, от реки Агуры до улицы Земляничной, будет запущена в самое ближайшее время. Вторая и третья будут введены в строй в 2013 году.

Один из самых масштабных и сложных проектов в автодорожной инфраструктуре Сочи — транспортная развязка «Адлерское кольцо», рабочее движение по которому началось в апреле 2012 года. Этот транспортный узел Большого Сочи соединит аэропорт, Адлерский район, центр Сочи и дорогу к горнолыжным курортам в Красной

Поляне. «Адлерское кольцо» включает в себя эстакаду, три путепровода и более десяти съездов и способно пропускать 14 тыс. машин в сутки. Строительство данного объекта ликвидировало одно из самых «узких» мест сочинской дорожной сети — пересечение в одном уровне федеральной трассы М27 Джубга — Сочи с дорогой на Красную Поляну и с улицей Мира. Кроме того, раньше на въезде в Адлер нужно было миновать регулируемый железнодорожный переезд по двухполосной дороге, что создавало постоянные заторы. Строительство «Адлерского кольца» планировалось начать еще в 2006 году, но лишь в 2008 году было решено, что осуществлять его будет Федеральное дорожное агентство за счет средств ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Строители столкнулись здесь не только с ландшафтными проблемами и традиционной застройкой, но и с ограничениями, накладываемыми аэропортовой и железнодорожной инфраструктурой. Тем не менее справились с задачей в срок.

«Адлерское кольцо» непосредственно стыкуется с другим важным транспортным объектом — участком Адлер — Веселое федеральной автодороги М27 Джубга — Сочи, который также частично вступил в строй. В июне 2012 года был закончен первый этап дорожно-строительных работ — строительство транспортной развязки в двух уровнях и мостового перехода через реку Мзымту. Когда этот объект будет завершен, он свяжет магистральные улицы Имеретинской низменности с современной (автомобильной и железной) дорогой Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». Новая дорога обеспечит сквозной проезд автомобильного транспорта в режиме непрерывного движения по трассе через всю территорию Адлерского района.

Еще один объект Росавтодора, введенный в эксплуатацию в этом году, — транспортная развязка «Стадион» на пересечении Курортного проспекта и улицы 20-й Горнострелковой дивизии. Теперь транзитные транспортные потоки проходят мимо районов плотной застройки, улучшена связь с периферией Большого Сочи. В этой части городской агломерации заторы ликвидированы. Более того, по расчетам специалистов, еще остается потенциал для дальнейшего развития дорожной сети.

ПОЛИГОН ДЛЯ ИННОВАЦИЙ Проект дорожной инфраструктуры Большого Сочи уникален не только своим масштабом, но и тем, что при его реализации при-

ходится учитывать ряд нестандартных факторов. Первым и главным «особым условием» являлась ценность Черноморского побережья как курортно-рекреационной зоны. Около 80% данной территории покрыто лесами, которые составляют основу государственного биосферного заповедника и национального природного парка. Сложные грунты, горные породы, а также особый климат с внезапными ливневыми дождями дополнительно усложняют задачу строителей. Именно поэтому заместитель министра транспорта Российской Федерации Олег Белозеров отметил, что автодорожные олимпийские объекты Сочи не только имеют стратегическое значение в рамках подготовки к Олимпийским играм 2014 года, но также являются крупнейшей опытной площадкой для апробации самых современных дорожно-строительных и горнопроходческих технологий.

Многие из этих технологий реализуются впервые при строительстве сочинских объектов транспортной инфраструктуры: так, при строительстве тоннеля № 1 первой очереди дублера Курортного проспекта для первичного укрепления стен сооружения был применен метод набрызга бетона вместо привычной технологии — установки опалубки и заливки бетона. По нормативам тоннель длиной около полутора километров должен был строиться около трех лет. Но инновационное решение позволило сократить сроки в полтора раза. На тоннеле № 8 этого же объекта впервые в России был опробован итальянский метод ADECO. Особенностью данной технологии является проходка тоннеля на полное сечение, постоянный мониторинг состояния грунта и устроенной крепи, который позволяет оперативно принимать технические решения по строительству тоннеля для минимизации срока строительства.

К уже опробованным и совершенно новым технологиям дорожные строители предъявляют два основных требования: минимальное вмешательство в сложившуюся экосистему и максимальная эффективность использования транспортного объекта в дальнейшем. Например, при строительстве активно применяются габионы и геосинтетические материалы для возведения подпорных стен и укрепления склонов. При берегоукреплении используются промышленные матрасы Рено в сочетании с геотекстилем. Применение данных конструкций значительно сократило расходы на строительство и сроки производства работ по монтажу. Есть интересные наработки в создании систем локальных очистных сооружений транспортных объектов, их освещенности и многого другого. ■

«РАЗВИТИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ПОЗВОЛИТ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТАТЬ ИННОВАЦИОННОЙ»

ВНЕДРЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ И ЭФФЕКТИВНЫХ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ТОРМОЗЯТ УСТАРЕВШИЕ ДОКУМЕНТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ. ПРОЦЕСС УСЛОЖНЯЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬЮ РАЗРАБОТКИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ СТАНДАРТОВ В РАМКАХ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА «БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ». О ТОМ, ЧТО СДЕЛАНО В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ В МИНУВШЕМ ГОДУ, РАССКАЗЫВАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСАВТОДОРА НИКОЛАЙ БЫСТРОВ.

BUSINESS GUIDE: Какие усилия прилагает Росавтодор к привлечению инноваций в отрасль?

НИКОЛАЙ БЫСТРОВ: В настоящее время Федеральное дорожное агентство взяло курс на значительное увеличение объемов применения новых эффективных материалов, техники и технологий в дорожном хозяйстве. Основными направлениями деятельности для нас являются проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с целью разработки новых материалов и технологий. Другое направление инноваций — это развитие интеллектуальных транспортных систем и создание геоинформационных систем. Совершенствуется практика применения полимерно-битумных вяжущих, композиционных и других инновационных материалов.

Но для внедрения всего этого необходимо обновить нормативно-техническую базу в области дорожного хозяйства. Причем, как вы помните, после создания Таможенного союза в декабре 2010 года было подписано соглашение о единых принципах и правилах технического регулирования в Белоруссии, Казахстане и Российской Федерации. Затем было принято решение о разработке технических регламентов Таможенного союза. То есть сейчас речь идет не просто об обновлении национальных стандартов и нормативов, но о создании единого «языка», на котором будут общаться дорожники трех государств, и единых требований к автомобильным дорогам.

ВГ: Как идет работа по разработке нормативов?

Н. Б.: В настоящее время проводится весьма активная работа в этом направлении. Для дорожной отрасли особо важным стало решение о создании отдельного технического регламента «Безопасность автомобильных дорог». Он был включен в перечень первоочередных документов Таможенного союза. Дорожниками трех стран была проделана колоссальная работа, ответственной за которую была Российская Федерация в лице Минтранса России и Росавтодора. Мы уложились в максимально возможные короткие сроки: после проведения общественного обсуждения и процедур внутригосударственного согласования уже 18 октября 2011 года технический регламент «Безопасность автомобильных дорог» был утвержден.

После этого началась работа над Программой по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение упомянутого технического регламента. А также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований и измерений, в том числе — правила отбора образцов для оценки соответствия продукции. Данная программа была утверждена коллегией Евразийской экономической комиссии в июне 2012 года. Между прочим, первой из всех программ Таможенного союза.

ВГ: Что означает принятие этой программы для российских дорожников?

Н. Б.: Сейчас очень ответственный для отрасли момент — мы на пороге унификации правил в рамках Таможенного союза. Для реализации этой программы должны быть разработаны более ста основополагаю-



щих стандартов, которые влияют на безопасность автомобильных дорог. А именно: стандарты на правила изысканий, проектирования и эксплуатации автомобильных дорог в различное время года, основные геометрические и весогабаритные характеристики автомобильных дорог, мостов, путепроводов, тоннелей и так далее. Кроме того, предполагается установить единые требования к основным дорожно-строительным материалам. Именно сейчас у отрасли есть шанс сделать скачок в развитии нормативной базы, которая позволит улучшить качество автомобильных дорог за счет применения новых материалов и использования новых стандартов на проектирование и эксплуатацию объектов дорожного хозяйства.

ВГ: Когда предполагаете завершить работу?

Н. Б.: Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» должен вступить в силу с 15 февраля 2015 года. К этому моменту все стандарты программы должны пройти достаточно длительные процедуры межгосударственного согласования во

всех трех странах. Задача весьма непростая. Например, в начале 2000-х в дорожной отрасли разрабатывалось 3–5 новых национальных стандартов в год. Сейчас надо трудиться в несколько раз интенсивнее. С середины этого года мы начали разработку более чем 30 межгосударственных стандартов, ответственным за разработку которых является Росавтодор. Планируем завершить основной объем работ до конца 2013 года.

ВГ: Как будет учитываться современный мировой опыт?

Н. Б.: Мы всегда ставим задачу перед разработчиками учесть передовой отечественный и зарубежный опыт. Это касается не только стандартов, которые разрабатываются в рамках программы Таможенного союза, но и всех стандартов отрасли за последние годы.

Так, например, несколько лет назад совместно с крупнейшими производителями была начата разработка классификации и общего перечня требований к геоинженерным материалам. Они были приняты в виде методических документов. После применения на прак-

тике были проведены корректировки, и документы легли в основу национальных стандартов, восемь из которых были приняты в октябре 2012 года. Они установили общую классификацию, методы испытания и требования к геосинтетическим материалам в зависимости от области применения в дорожном хозяйстве. Все разработанные стандарты гармонизированы с передовыми зарубежными нормами. В ближайшее время по такому же принципу разработаем ряд национальных стандартов в области геосинтетики и регламенты для ее применения в различных конструкциях.

Практически с нуля начата разработка документов технического регулирования в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС). В 2011 году по инициативе Росавтодора был создан технический комитет по стандартизации в области интеллектуальных транспортных систем, что должно ускорить работу. Это особенно важно ввиду того, что нормативная база в России в этом направлении была развита в меньшей степени, чем в странах Европейского союза и Северной Америки.

Еще одним важным примером является разработка комплекса национальных стандартов на методы испытания и требования к нефтяным дорожным вязким битумам. Это одни из наиболее важных для дорожной отрасли стандартов. Разработка велась в тесном контакте со всеми крупнейшими нефтяными компаниями России — производителями битумов. В основу стандартов легли результаты глубокого анализа мировых норм на битумы, и были выбраны наиболее подходящие показатели оценки свойств, признанные во всем мире.

ВГ: Как проводится оценка эффективности новых материалов и конструкций?

Н. Б.: В настоящее время мы используем опытные участки. Уже несколько лет под эгидой Росавтодора проводятся сравнительные полевые испытания материалов для разметки автомобильных дорог, геосинтетических материалов, применяемых в асфальтобетонных слоях и в слоях оснований, построены участки с различными видами полимерно-битумных вяжущих. Как правило, несколько различных производителей предоставляют свои материалы для строительства выбранного опытного участка, а независимая организация проводит отбор материала на объекте и его испытания в лаборатории. После этого производится мониторинг опытных участков как минимум в течение двух лет. Затем их сравнивают с контрольными показателями. Результаты испытаний представляются участникам и в Росавтодор.

Кроме того, действующей подпрограммой «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015)» предусмотрено строительство четырех полигонов для испытания дорожных конструкций и материалов. Эта работа Росавтодором уже ведется. Принято решение о строительстве объектов в четырех регионах России: это Северо-Запад, горные оползневые условия юга страны, а также районы вечной мерзлоты и сухого климата. После запуска всех полигонов у дорожников России появится мощный инструмент для улучшения качества автомобильных дорог. ■

ЖИЗНЬ ДЛЯ КОНТРАКТА

КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВЫГОДНЫ ОБЕИМ СТОРОНАМ — И ГОСУДАРСТВУ, И КОНЦЕССИОНЕРУ. РАСПРОСТРАНЕННЫЙ В ЕВРОПЕ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ ПРИТОК ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РОССИЙСКОЕ ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

ЕЛЕНА ВЛАДИМИРОВА

Принятые весной 2012 года изменения в ФЗ «О концессионных соглашениях» и в статью 16 ФЗ «О государственной компании „Российские автомобильные дороги“» открыли перед дорожно-строительным комплексом новые перспективы. Теперь при строительстве автомобильных дорог, защитных и искусственных дорожных сооружений и объектов дорожной инфраструктуры можно заключать концессионные соглашения (КС) в виде контрактов жизненного цикла (КЖЦ). Новый механизм дает шанс привлечь в отрасль значительный объем частных инвестиций, в том числе иностранных. В отличие от действовавшего ранее концессионного соглашения, КЖЦ обеспечивают прозрачность взаимоотношений государства и концессионера, а также лучше защищают частного инвестора от экономических и политических рисков.

НА ПРИНЦИПАХ ДОВЕРИЯ Контракты жизненного цикла отличаются от действовавших до сих пор концессионных соглашений прежде всего своей долговременностью. Концессионные соглашения заключаются только на период строительства, тогда как КЖЦ подразумевают, что все этапы жизни дороги (ее проектирование, строительство и эксплуатацию в течение 10–30 лет) осуществляет концессионер. Публичный партнер (государство, субъект федерации, муниципалитет) берет на себя возврат инвестиций частному инвестору, включая оговоренную в соглашении норму прибыли. Этот механизм привлечения частного капитала в строительство крупных инфраструктурных объектов в последние 20 лет получил широкое распространение в странах Евросоюза, США, Канаде, Австралии, Сингапуре. К примеру, в Европе за эти годы было заключено более 1400 контрактов жизненного цикла на общую сумму более €260 млрд.

Популярность данного вида соглашений между бизнесом и государством объясняется выгодами, которые получают обе стороны. Публичный партнер избавляется от необходимости одновременно отчислять из бюджета миллиарды рублей на строительство новой автодороги или дорожного сооружения: возврат средств за построенный объект «растягивается» на весь период КЖЦ. Оплата начинает поступать только после сдачи объекта в эксплуатацию, а потому частный партнер заинтересован в скорейшем завершении строительства.

Размер ежеквартальных или ежегодных эксплуатационных платежей не привязан к фактическим затратам концессионера, что является сильным стимулом для снижения себестоимости строительства и для сокращения эксплуатационных расходов. В том числе — за счет внедрения инновационных технологий. Опыт западных стран показывает, что схема КЖЦ существенно сокращает период строительства и снижает его себестоимость до 40%.

Но при этом у частного партнера не возникает желания сэкономить на качестве материалов или работ, так как ему предстоит эксплуатировать построенную дорогу или сооружение. «Контракт жизненного цикла позволяет строительной организации не только построить дорожный объект, но и в дальнейшем содержать его до капитального ремонта. После капремонта заключается уже новый контракт на содержание — с организацией, этот ремонт проводившей. Это очень действенный способ обеспечить реальную ответственность подрядных организаций», — утверждают в Росавтодоре.

Частный партнер, в свою очередь, получает от государства гарантии возврата средств, вложенных в строительство дороги или сооружения. Если возведены бесплатные дорога или мост, то из бюджета будут постепенно возвращены все затраты на строительство и эксплуатацию, включая установленную в договоре прибыль инвестора. Если дорога платная, то возме-

ние будет производиться из двух источников. При этом не важно, насколько активным окажется движение по новой дороге — недополученная прибыль компенсируется из средств заказчика. Размер эксплуатационных платежей зависит не от количества, а исключительно от качества предоставляемых услуг, что фактически снимает с инвестора риск недостаточного спроса. Такая система возврата инвестиций воспринимается как дополнительная гарантия национальными и международными кредитными организациями и повышает доступность финансовых ресурсов в строительстве дорог.

РИСК ДОЛГОСРОЧНОСТИ Как в любой новой практике, в КЖЦ неизбежно присутствуют подводные камни. Из-за длительного срока реализации контракты жизненного цикла теоретически подвержены инфляционным, политическим и законодательным рискам. От досрочного прекращения контракта частный партнер защищен законодательством: для разрыва отношений потребуется согласие всех сторон, а также решение органов исполнительной власти соответствующего уровня. Менять технические характеристики объекта после заключения концессионного соглашения также запрещено. Однако, по мнению экспертов, механизм защиты от инфляционных и валютных рисков пока продуман недостаточно — они полностью ложатся на концессионера. Это может оттолкнуть потенциальных инвесторов, в первую очередь — иностранных.

Еще один минус связан с чрезмерной финансовой нагрузкой на частного партнера на начальной стадии реализации проекта. Мировой опыт свидетельствует, что кредитное бремя может оказаться весьма существенным: при создании объектов транспортной инфраструктуры на принципах КЖЦ доля заемных средств составляет от 60 до 80%. Возможности минимизации финансовой нагрузки не предусмотрены.

Государственный партнер, в свою очередь, также не застрахован от «рисков долгосрочности». Так как возмещение затрат инвестора на строительство и эксплуатацию дороги должно осуществляться в течение 10–30 лет, он может ошибиться в прогнозах и переоценить

свои возможности. Уменьшить нагрузку на бюджет будет невозможно — это нарушило бы контрактные обязательства перед частным партнером. Если государство участвует одновременно в нескольких крупных КЖЦ, то риски не справиться с ухудшением экономической ситуации и не выполнить принятые на себя обязательства многократно возрастают. Показателен пример Португалии, где большое количество долгосрочных частно-государственных проектов привело в 2011 году к возникновению чрезмерного объема бюджетных обязательств, неспособности правительства эффективно управлять долгом перед частными партнерами и необходимости пересмотра условий 20 наиболее значительных контрактов.

ОБУЧЕНИЕ НА МАРШЕ Федеральное дорожное агентство вплотную подошло к применению КЖЦ. В 2011 году агентство заказало московскому проектно-му институту «Транспроект» разработать схему привлечения частного инвестора к строительству бесплатных дорог для выработки вариантов применения на практике поправок в закон «О концессионных соглашениях». Предложенная схема предполагает строительство дороги на условиях паритетного финансирования: половину средств инвестирует частная компания, вторую — государство. При условии снижения затрат на проектирование, строительство и эксплуатацию дороги не менее чем на 14,77% от первоначальной цены государственному партнеру гарантирует концессионеру после сдачи объекта на период эксплуатации доход на уровне 11%. Вариант «Транспроекта» наряду с другими предложениями лег в основу разрабатываемых Федеральным дорожным агентством схем КЖЦ.

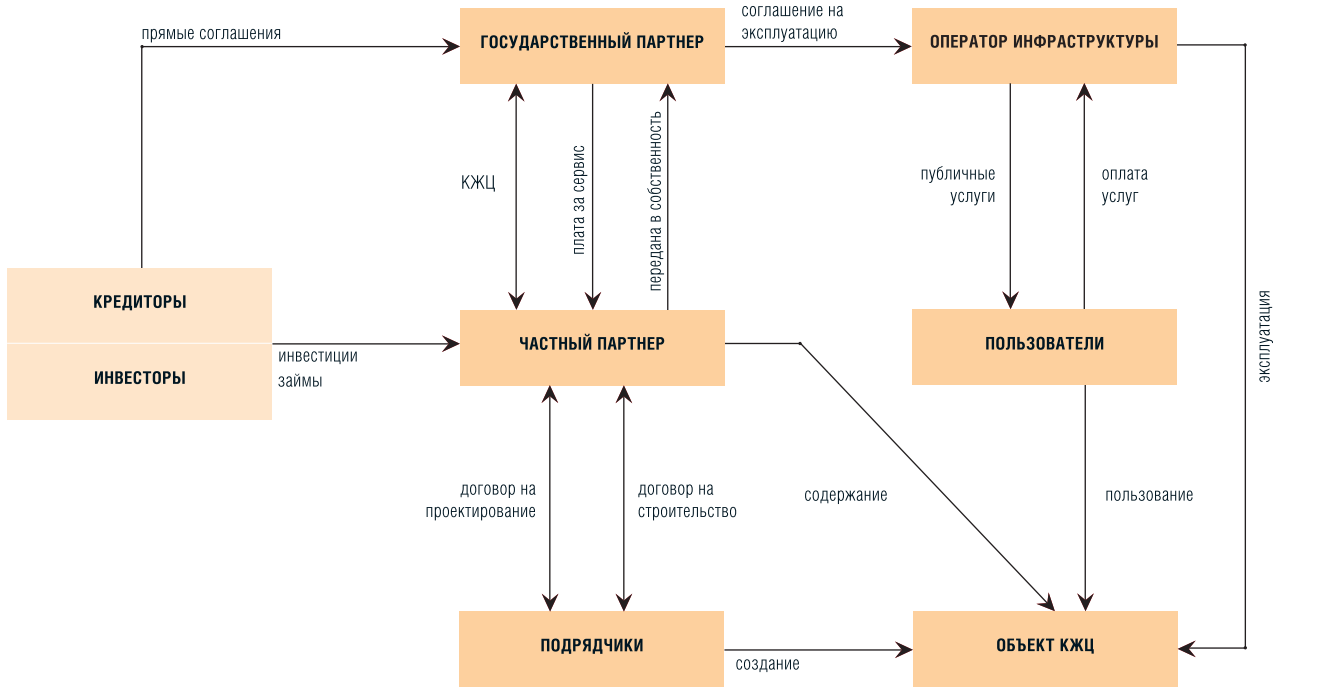
Пока Росавтодор подбирает объекты, которые могли бы предложить частным инвесторам для заключения контрактов жизненного цикла. Процедура достаточно длительная и предполагает защиту проекта в Минтрансе, Минэкономразвития и Минфине. Первый перечень таких объектов Росавтодор планируется сформировать в 2013 году. Первый КЖЦ будет заключен на строительство и эксплуатацию объезда населенного пункта Тарасовка в Московской области на трассе М8 «Холмогоры» (Москва — Ярославль — Архангельск).

Уже начата подготовка документов для проведения конкурса.

Росавтодор не единственный, кто управляет федеральными дорогами. Некоторые крупнейшие дороги находятся в доверительном управлении у государственной компании «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»). Она, по закону обладая более гибкими механизмами привлечения частных инвестиций в строительство дорог, уже начала апробацию схемы КЖЦ на практике. Первым опытом можно считать обход Вышнего Волочка на трассе М10 Москва — Санкт-Петербург, на строительство, содержание и ремонт которого было заключено долгосрочное инвестиционное соглашение с ОАО «Мостотрест» сроком на 23 года. Строго говоря, де-юре соглашение несколько отличается от КЖЦ, но на момент его заключения еще не были приняты поправки в закон о концессиях. Но де-факто достигнутые договоренности очень похожи на контракт жизненного цикла: частный инвестор обязуется привлечь около 5 млрд рублей — 10% от стоимости проекта, построить обход, а затем обеспечить его эксплуатацию.

ГК «Автодор» определила объекты, по которым будут проведены конкурсы на заключение КЖЦ в 2013–2014 годах. Например, ведутся предпроектные работы на строительство с последующей эксплуатацией участка между 633-м и 715-м км трассы М4 «Дон». В данном случае инвестор должен будет привлечь уже четверть от необходимой суммы финансирования — от 34,2 млрд рублей, а срок контракта составит 25–30 лет. Долгосрочная программа деятельности ГК «Автодор» предусматривает реконструкцию автомобильной дороги М1 на всем ее протяжении с 33-го по 470-й км в рамках контракта жизненного цикла. В 2013 году также будет проведен конкурс на заключение КЖЦ на реконструкцию и эксплуатацию в платном режиме на трассе М1 «Беларусь» (Москва — Минск). Как объявили на Петербургском международном экономическом форуме министр транспорта России Максим Соколов и председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах, два элемента новой скоростной трассы Москва — Санкт-Петербург также будут построены в рамках контрактов жизненного цикла. ■

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВАЯ СХЕМА КЖЦ



ИСТОЧНИК: VEGAS LEX

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

САМЫЙ РАСПРОСТРАНЕННЫЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ – ПРОСТОЕ ДЕЛЕНИЕ ЗАТРАЧЕННЫХ СРЕДСТВ НА ПОСТРОЕННЫЕ КИЛОМЕТРЫ – НЕИЗМЕННО ПРИВОДИТ К ОШИБОЧНЫМ РЕЗУЛЬТАТАМ. СПЕЦИАЛИСТЫ ОСВЕДОМЛЕНЫ, ЧТО РЕАЛЬНАЯ ЦЕНА КИЛОМЕТРА ЗАВИСИТ ОТ СОВОКУПНОСТИ МНОГИХ ФАКТОРОВ. ЕСЛИ ПРОВОДИТЬ КАЛЬКУЛЯЦИЮ С ИХ УЧЕТОМ, ТО МИФ О «ЗОЛОТЫХ» РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ НЕ ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ. КАК СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ МЕЖДУНАРОДНАЯ СТАТИСТИКА, ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТРАСС ЗАЧАСТУЮ ОБХОДЯТСЯ ДОРОЖЕ.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СТОИМОСТЬ ДОРОГИ

Выкуп земли и вынос инженерных коммуникаций

в **1,4** раза

Пример. При строительстве одной из федеральных дорог в малонаселенной Мурманской области затраты на выкуп земельных участков составили всего 2% от стоимости проекта. На головном участке дороги М8 «Холмогоры» расходы на вынос инженерных коммуникаций и выкуп земли дошли до 38% сметы.

Сложные климатические условия

почти в **4** раза

Пример 1. Стоимость строительства одного километра четырехполосной автомобильной дороги в Костромской области составляет 144 млн руб./км, в Камчатской области — 563 млн руб./км.

Пример 2. В северных штатах США, находящихся на широте юга европейской части России, удельная стоимость строительства дороги составляет около \$3 млн/км, а в Нью-Йорке — \$8,4 млн/км.

Грунты и рельеф местности

в **5** раз

Пример. Удельные показатели стоимости автомобильных дорог Финляндии в зависимости от грунтовых условий могут отличаться в 2–3 раза, в зависимости от условий рельефа — от 1,3 до 5 раз.

Национальные нормы проектирования (поперечный профиль, ширина и т. д.)

в **1,2 – 1,4** раза

Пример. В России ширина проезжей части четырехполосной дороги составляет 24 м, в Финляндии и Норвегии, где ширина обочин на 3 метра меньше, чем у нас, этот показатель будет 19,5 м. Соответственно, объемы работ, а также затраты на строительство одного километра дороги будут отличаться.

Особенности региона и дальность транспортировки

до **80 %** стоимости материалов

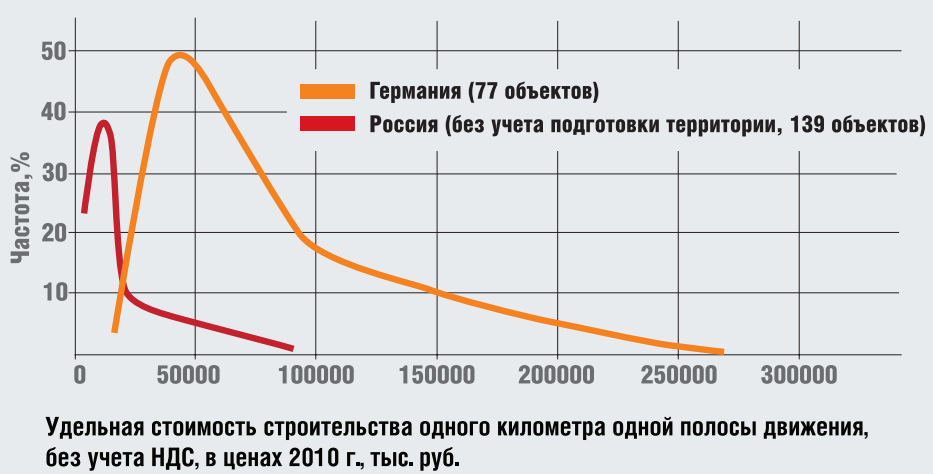
Пример. В Московской области стоимость гранитного щебня до 5 раз выше отпускной цены карьера за счет расходов на транспортировку.

СРЕДНИЕ ЗНАЧЕНИЯ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

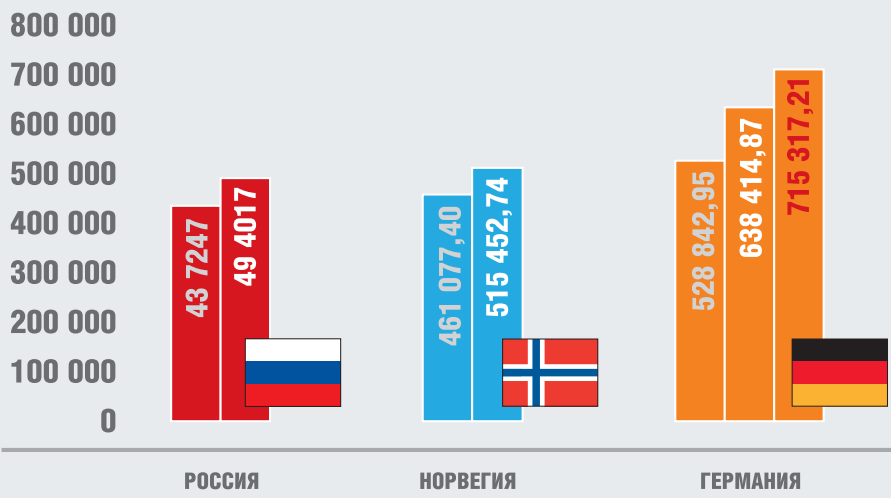


УДЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ДВУХПОЛОСНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

Страна	Среднеарифметическое значение удельной стоимости строительства двухполосных дорог, млн руб.	Наиболее часто встречающаяся средняя удельная стоимость строительства двухполосных дорог, млн руб./км
Россия	16	8
Германия	87	43



УДЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА
ОДНОГО КИЛОМЕТРА ОДНОЙ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ
ДЛЯ ДОРОГ С РАЗВИТОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ,
БЕЗ УЧЕТА НДС, В ЦЕНАХ 2010 Г., ТЫС. РУБ.



Страна	Россия	Норвегия	Германия
Название дорог	М27 Джубга — Сочи до границы с Грузией на участке Адлер — Веселое (2-й этап)	Brustulia, krabbefelt	Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)
	М27 Джубга — Сочи до границы с Грузией на участке Адлер — Веселое (1-й этап)	Tresfjordbrua	OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)
	-	-	OU Schwabisch Gmund (2. BA)

НА ЧТО РАСХОДУЮТСЯ СРЕДСТВА,
ВЫДЕЛЕННЫЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ



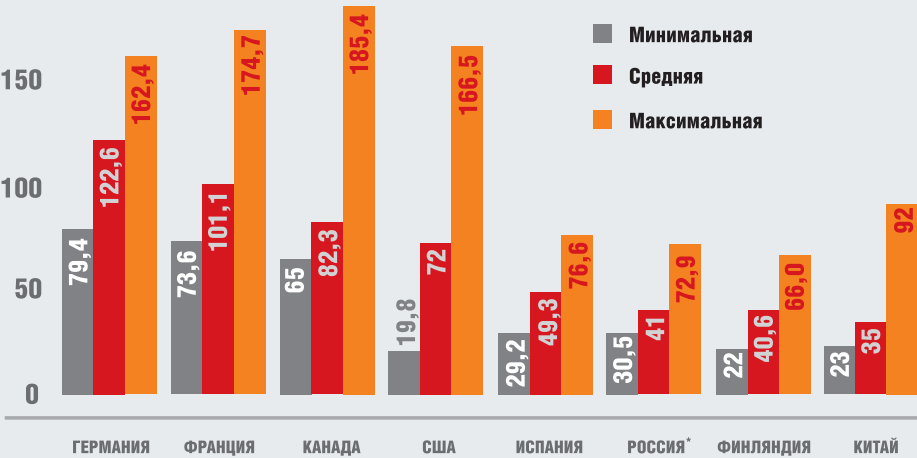
ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА
И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Объект	Тип местности	Протяженность, км	Срок строительства	Стоимость, \$ млн	Стоимость 1 км, \$ млн (млн руб.)
Внутренний обход г. Веллингтон, Новая Зеландия	застроенная, равнинная	1,44	3 года	57,182	39,7 (1270)
Реконструкция участка междуштатной дороги I-94 в штате Мичиган, США	застроенная, равнинная	3,1	2,5 года	52,0	16,8 (537)
Строительство обхода Deer Park, Австралия	застроенная, равнинная	9,3	3 года	331	35,59 (1 139)
Строительство скоростной дороги Каланг — Пайя-Лебар, Сингапур	застроенная, равнинная	12	5 лет	1308	109,0 (3 488)
Строительство прибрежной скоростной дороги, Сингапур	застроенная, равнинная	5	6 лет	3082	616,4 (19 725)
Дублер Курортного проспекта в г. Сочи	застроенная, равнинная	16,21	5 лет	2926,7	180,5 (5776)

«В 90% случаев при оценке стоимости дорог людьми, далекими от отрасли, мы сталкиваемся с распространенной ошибкой — с простым делением объема выделенных по году на строительство дорожных объектов денег на количество километров по вводу. Например, год назад такой вопрос возник в Госдуме. В 2011 году Федеральное дорожное агентство ввело в действие 233 км автомобильных дорог, или 26 объектов. При этом общий объем финансирования предусматривал, что у нас в заделе и работе находятся еще порядка 900 км, или 130 объектов. Но этого никто не считал. Взяли объем денег, поделили на введенные дороги, получили стоимость одного километра».

Иннокентий Алафинов,
заместитель руководителя
Федерального дорожного агентства

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА: СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ОДНОГО КИЛОМЕТРА ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РАЗНЫХ СТРАНАХ, БЕЗ НДС, В МЛН РУБ.



- Минимальные значения стоимости соответствуют условиям равнинной местности на незастроенной территории
- Максимальные значения стоимости соответствуют условиям сильно пересеченной местности на застроенной территории
- Из расчета исключены сумма налога на добавленную стоимость и затраты на подготовку территории строительства
- * Россия — без учета подготовки территорий одной полосы движения

ИСТОЧНИК: ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО

ФИНАНСОВЫЙ ПАЗЛ ДОРОГ

НЕДОПОЛУЧЕННАЯ ПРИБЫЛЬ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ ДОРОГ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 3,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО, ИЛИ 6,5% ВВП. УВЕЛИЧЕНИЕ ДОХОДОВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ ПОЗВОЛИТ СПРАВИТЬСЯ С ПРОБЛЕМОЙ.

ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ

Еще недавно дорожная отрасль России страдала от хронической нехватки средств: темпы прокладки новых магистралей на годы отставали от роста автомобилизации страны, состояние многих существующих дорог было плачевным из-за многолетнего недоремонта. Ситуация коренным образом изменилась в 2011 году, после воссоздания Федерального дорожного фонда. Решение, принятое правительством страны по предложению Минтранса, обеспечило приток денег в содержание и развитие российской дорожной сети. Если в 2010 году из федерального бюджета на дороги было направлено 326,3 млрд рублей, то в 2012 году финансирование выросло на 27%, до 415 млрд рублей. Это позволило в текущем году на 16% увеличить объемы строительства дорог и на 26% — ремонта и капитального ремонта по сравнению с 2011 годом.

Еще через два года, в 2014 году, Федеральный дорожный фонд аккумулирует почти 516 млрд рублей, что даст возможность выделять на ремонтные работы столько средств, сколько предусмотрено нормативами. Но действительность может оказаться не столь оптимистичной, как прогнозы дорожников. Из-за пересмотра некоторых аспектов акцизной политики государства дорожные фонды могут не получить часть ожидаемых доходов.

ИЗ РАЗНЫХ ИСТОЧНИКОВ Пристальное внимание проблемам дорожной отрасли государство уделяет с 2007 года, когда был принят закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». Он определил принципы разделения автомобильных дорог по категориям и подходы к их финансированию. «С этого времени государство планомерно проводило политику по упорядочиванию вопросов в этой сфере. Самым важным шагом, который базировался на новом законе, было решение о воссоздании системы дорожных фондов на федеральном и региональном уровнях», — считает заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентий Алафинов.

Дорожные фонды были воссозданы на иных принципах, нежели их предшественники, упраздненные в 2002 году. Для формирования Федерального дорожного фонда основными источниками являются перечисления из федерального бюджета (254,1 млрд рублей в 2012 году с ежегодной индексацией на уровень инфляции), а также поступления от сбора акцизов на топливо. В этом году в Федеральный дорожный фонд было перечислено 23% собранных акцизов, остальное пошло в региональные дорожные фонды. Со следующего года соотношение изменится на 28% к 72% в пользу федерального фонда.

Помимо этого, были установлены десять неналоговых источников пополнения Федерального дорожного фонда, среди которых доходы, получаемые от использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог, сборы за проезд иностранных автотранспортных средств, госпошлины за разрешение на перевозку опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов и другие.

Важной особенностью созданных дорожных фондов является возможность переноса остатков средств на следующий год. Это позволило более эффективно планировать выполнение дорожных работ, не вводить объекты ускоренными темпами, невзирая на погодные условия, а планомерно завершать проект с соблюдением всех технологических процедур.

В перспективе очень важную роль могут сыграть два механизма привлечения средств в Федеральный дорожный фонд. Первый — это так называемый отрицательный трансферт. Регионам предоставлена возможность финансировать строительство федеральных дорожных объектов в том случае, если скорейшее их появление важно для развития экономики субъекта федерации. Но главное — Федеральный дорожный фонд получил право принимать ассигнования от частных инвесторов, заинтере-

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ
РУКОВОДИТЕЛЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО
ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА
ИННОКЕНТИЙ АЛАФИНОВ
СЧИТАЕТ, ЧТО САМЫМ
ВАЖНЫМ ШАГОМ
В ОТРАСЛИ БЫЛО
РЕШЕНИЕ О ВОССОЗДАНИИ
СИСТЕМЫ ДОРОЖНЫХ
ФОНДОВ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ
И РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ**



рсованных в новых дорогах, развязках, мостах. Такие проекты будут осуществляться на деньги бизнеса, а затем передаваться в собственность государству.

Для наращивания доходов Федерального дорожного фонда с 2013 года запланирован ввод специальной платы для компенсации вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам тяжелыми транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Плата определена в размере 3,5 рубля за километр, что обеспечит дополнительные средства для ремонта дорог.

Но особые надежды дорожников связаны с топливными акцизами. В соответствии с поправками в Налоговый и Бюджетный кодексы РФ, в 2010 году было решено ежегодно, с 2011 по 2013 год, повышать ставку акциза на 1 рубль с каждого литра топлива. И хотя этот акциз все равно составлял бы порядка 17% в цене литра бензина при 50% в Германии и 53% в Нидерландах, за счет этой меры поступления в дорожные фонды из данного источника должны были повыситься на 60%.

АКЦИЗНАЯ НЕСТАБИЛЬНОСТЬ Разлад в стройную финансовую схему был внесен в прошлом году, после принятия в ноябре 2011 года федерального закона

№ 338. Документ коренным образом изменил правила сбора акцизов. С 1 июля этого года ставки акцизов повысились, но вовсе не так, как ожидалось. Акциз на бензин класса «Евро-5» был снижен с 5,2 до 3,9 рубля за литр, а на бензин «Евро-3» вырос с 5,6 до 5,99 рубля на литр, для «Евро-4» ставки остались на прежнем уровне: 5,18 рубля. «Дорожная отрасль с литра бензина класса „Евро-5“ за три года теперь получит уже не три рубля прибавки, а только 92 копейки. За три года выпадающие доходы федерального и региональных фондов составят около 100 млрд рублей», — говорит генеральный директор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. И хотя высококачественными бензинами пользуются в основном новые скоростные машины, требующие повышенного качества дорог, их вклад в улучшение этого качества становится меньше.

Решение об изменении ставок акцизов на топливо было принято правительством отчасти из-за лобби нефтяников, которые просили сохранить доходы от продажи топлива для последующего инвестирования около 1 трлн рублей в нефтеперерабатывающие предприятия. Не менее важным мотивом стало желание поощрить производителей переходить на выпуск более экологически чистых видов топлива опережающими темпами. Дорожники неожиданно для себя опять оказались на грани недофи-

нансирования отрасли. Если учесть, что в соответствии с техническим регламентом в 2015 году в России будет производиться топливо только 4-го и 5-го классов, а с 2016 года только 5-го экологического класса, то общий объем потерь в доходах дорожных фондов в 2013–2016 годах составит 350 млрд рублей.

Надежда, что позитивный для отрасли выход будет найден, появилась после встречи президента РФ Владимира Путина с Союзом транспортников России, которая прошла в конце октября 2012 года. На встрече президент отметил: «Дорожные фонды все равно будут наполняться. Я не хочу, чтобы все это прозвучало так, что количество денег в дорожных фондах будет сокращаться. Оно будет увеличиваться, просто с решением понизить акциз они не наполнятся так, как планировалось, но все равно дорожные фонды будут увеличиваться». Президент подчеркнул, что правительство должно будет еще раз вернуться к вопросу и внимательно проанализировать экономику двух отраслей — нефтяной и дорожной.

ОТСТУПАТЬ НЕКУДА Вместе с тем любое сокращение поступлений в Федеральный дорожный фонд самым негативным образом скажется на состоянии российских дорог, и в первую очередь — федеральных. Несмотря на их относительно небольшую протяженность (к данной категории относятся 50,51 тыс. км из 825 тыс. км дорожной сети), по ним осуществляется 40% всех автомобильных перевозок страны. Состояние этих трасс оставляет желать лучшего. Как отметил Иннокентий Алафинов, на 1 января 2012 года не отвечали нормативным требованиям 60% дорог федерального значения. Их качество различается от региона к региону. С перегрузкой работают автомобильные дороги московского и петербургского транспортных узлов. Несмотря на значительные средства, выделяемые на поддержание дорожной сети в этих регионах, автотрассы двух агломераций испытывают колоссальную нагрузку со стороны грузового, транзитного и легкового транспорта.

Дорог не хватает. Развитие дорожной сети страны на 7–8 лет отстает от роста уровня автомобилизации. А количество автомобилей в России непрерывно увеличивается. Стартовав с 25 млн машин в начале тысячелетия, их число увеличилось к настоящему времени в 1,6 раза и, по данным аналитического агентства «Автостат», на октябрь 2012 года достигло 41 млн единиц.

Сегодня общие потери и недополученная прибыль экономики РФ от неудовлетворительного состояния дорог составляют около 3,5 трлн рублей ежегодно, или 6,5% ВВП. Увеличение доходов дорожных фондов позволит справиться с проблемой в обозримом будущем. Как заявил министр транспорта РФ Максим Соколов, к 2014 году поставлена задача выйти на 100% финансирования работ по ремонту и содержанию, чтобы уже в 2018 году довести 100% дорог до нормативного состояния. «После этого большая часть Федерального дорожного фонда будет направляться уже не только на поддержание дорог в надлежащем состоянии, но и на строительство новых трасс», — заверил министр. ■

ИЗМЕНЕНИЕ СТАВОК АКЦИЗОВ НА АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО В СООТВЕТСТВИИ С ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ ОТ 28 НОЯБРЯ 2011 Г. 338-ФЗ

ВИД ТОПЛИВА	СТАВКИ АКЦИЗОВ (РУБ. ЗА ТОННУ), УТВЕРЖДЕННЫЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ЗАКОНАМИ ОТ:			УВЕЛИЧЕНИЕ СТАВОК В 2010–2013 ГГ., РУБЛЕЙ ЗА 1 ЛИТР	
	28.11.2009 282-ФЗ НА 2010 Г. ДО ВВЕДЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ	27.11.2010 306-ФЗ НА 2013 Г.	28.11.2011 338-ФЗ НА 2013 Г.	ПО ЗАКОНУ ОТ 27.11.2010 306-ФЗ	ПО ЗАКОНУ ОТ 28.11.2011 338-ФЗ
БЕНЗИН КЛАССА 5	3922	8560	5143	3,48	0,92
БЕНЗИН КЛАССА 4	3922	8560	8560	3,48	3,48
БЕНЗИН КЛАССА 3	3922	9151	9750	3,92	4,37
БЕНЗИН, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ КЛАССАМ 3–5	2923	9511	10100	4,94	5,38
ПРЯМОГОННЫЙ БЕНЗИН	4290	9617	9617	4,00	4,00
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО КЛАССА 5	1188	4934	4334	3,22	2,36
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО КЛАССА 4	1188	4934	4934	3,22	3,22
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО КЛАССА 3	1188	5199	5860	3,45	3,50
ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ КЛАССАМ 3–5	1188	5500	5860	3,71	3,50
МАСЛА МОТОРНЫЕ	3246,1	7509	7509	3,67	3,20

ПОЗИТИВНЫЙ ТРЕНД ВОССОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ ПОЗВОЛИЛО СУБЪЕКТАМ ФЕДЕРАЦИИ РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ РЕМОНТА И СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ.

ЕЛЕНА ВЛАДИМИРОВА

В этом году после десятилетнего перерыва были воссозданы региональные дорожные фонды. Объем финансирования, направленный на содержание, ремонт и строительство дорог регионального значения, по сравнению с прошлыми годами вырос почти вдвое. Но, по оценке участников отрасли, для приведения региональной дорожной сети в порядок необходимо вложить в три раза больше средств.

ДОРОГИ ЗАПУСТЕНИЯ Российская региональная дорожная сеть общего пользования — это 452 тыс. км дорог с твердым покрытием и 42 тыс. км с грунтовым. Из них не соответствуют нормативным требованиям к качеству содержания 63,3% автодорог. В 13 субъектах федерации положение дел и вовсе критичное — более 80% трасс не отвечает стандартам. Регионы не в состоянии качественно содержать свое дорожное хозяйство из-за хронического недофинансирования отрасли, накапливавшегося в течение двух десятилетий.

Существовавшая в Российской Федерации с 1992 года система дорожных фондов (ДФ) была ликвидирована в 2002 году. С того момента деньги на дороги выделялись напрямую из федерального или региональных бюджета. Преобразование схемы финансирования не пошло на пользу отрасли. К 2005 году количество средств, вкладываемых в дорожную сеть, в сопоставимых ценах сократилось вдвое по сравнению с 2000-м. Объемы строительства и ремонта упали в разы. Особенно пострадали региональные дороги, зачастую финансировавшиеся по остаточному принципу. Если в 2002 году субъектами федерации было построено 3,2 тыс. км новых дорог, то в 2010-м — всего 0,9 тыс. км. Объемы ремонта и капитального ремонта сократились с 18,9 тыс. км в 2002 году до 6,5 тыс. км к 2009 году.

«Самый большой провал по финансированию случился в кризис — объем средств в региональном дорожном хозяйстве сократился на четверть. В прошлом году вернулись к докризисному показателю: на содержание, ремонт и строительство дорог было направлено 206 млрд рублей. Но с учетом инфляции, роста цен на энергоносители и строительные материалы можно говорить о фактическом сокращении финансирования отрасли», — констатирует генеральный директор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин.

РЕГИОНЫ СПРАВИЛИСЬ Необходимость реформ в отрасли стала очевидна всем. В 2011 году был принят соответствующий федеральный закон, воссоздан федеральный дорожный фонд, в 2012-м очередь дошла до региональных дорожных фондов. К 1 января 2012 года во всех субъектах федерации были приняты законы о региональных дорожных фондах, а также соответствующие подзаконные нормативно-правовые акты. С начала года система заработала.

В обновленные региональные ДФ в обязательном порядке должны зачисляться транспортный налог, собираемый в субъекте федерации, и акцизы на горюче-смазочные материалы, которые делятся между федеральным и региональными уровнями. В текущем году эти средства были поделены в следующей пропорции: 23% поступили в федеральный дорожный фонд и 77% — в региональные. В следующем году федеральная доля вырастет до 28%. Кроме того, из федерального дорожного фонда регионам выделяются субсидии.

Субъектам федерации было дано право самостоятельно определить дополнительные источники финансирования региональных фондов. Регионы оказались довольно изобретательны: в совокупности они нашли и узаконили 34 дополнительных источника денежных средств. Многие субъекты федерации предусмотрели пополнение ДФ за счет поступления средств от юридических и физических лиц, но скорее



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АССОЦИАЦИИ РАДОР ИГОРЬ СТАРЫГИН СЧИТАЕТ, ЧТО ОДИН ИЗ САМЫХ ВАЖНЫХ ПЛЮСОВ ВОССОЗДАНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ — УВЕЛИЧЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГ К СЕЛЬСКИМ НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА

сделали это в порядке пожелания, чем в расчете на то, что такие пожертвования случатся. Более реалистично выглядят ожидания, связанные с компенсацией вреда, причиняемого дорожному покрытию тяжелыми транспортными средствами, или с платой за использование имущества, входящего в состав автомобильных дорог, за размещение объектов дорожного сервиса в придорожной полосе. Дополнительные источники должны принести региональным дорожным фондам ощутимую прибавку доходов в целом по РФ в 2012 году в размере 53 млрд рублей. Это более 13% средств, аккумулированных в дорожном хозяйстве субъектов федерации.

В итоге по сравнению с 2011 годом совокупное финансирование региональных дорог из всех источников возросло в 1,9 раза — с 206,6 млрд рублей до 388,2 млрд рублей (без учета Москвы и Санкт-Петербурга). Но не во всех субъектах федерации ситуация одинаковая. В семи из них объемы финансирования дорожной отрасли в этом году даже уменьшились. Это характерно, как правило, для крупных регионов с развитой экономикой, которые в прошлые годы уделяли большое внимание развитию собственной региональной дорожной сети. Теперь, когда минимальный размер регионального дорожного фонда установлен федеральным законодательством в размере поступлений региона от транспортного налога и части акцизов, субъекты федерации решили сократить расходы на дороги.

Причем в ряде субъектов зачастую «экономят» даже больше, чем позволено законодательством. «По нашим данным, в этом году 52 субъекта федерации снизили доходную базу региональных дорожных фондов по сравнению с оценками Минфина, причем в части сбора акцизов на ГСМ. Мы готовим доклад в Минфин и собираемся отразить ситуацию с исполнением регионами бюджетного кодекса», — комментирует за-

меститель руководителя Федерального дорожного агентства Иннокентий Алафинов.

Однако в большинстве субъектов федерации объемы финансирования дорожной отрасли увеличились. В 24 из них рост составил от 3 до 97%. В остальных инвестиции в дороги выросли в разы. «Такое резкое увеличение объемов финансирования, в некоторых случаях — в семь раз, связано исключительно с низкой базой и острым недофинансированием отрасли в этих регионах в прошлые годы», — поясняет Игорь Старыгин.

НЕ ВСЕ ГЛАДКО Главным положительным итогом притока средств в региональное дорожное хозяйство следует считать перелом негативной динамики. По планам субъектов федерации, в этом году должно быть отремонтировано 9,2 тыс. км дорог и построено 1,67 тыс. км, что больше прошлогоднего соответствен-

но на 21% и 33%. Отрицательный тренд переломлен, и это позитивно, констатируют участники отрасли. Но состояние региональных дорог остается критическим. По расчетам РАДОР, фактическая обеспеченность финансами на содержание автомобильных дорог регионального значения в текущем году составила лишь около 30% от норматива, на ремонт — 27,8%, на капитальный ремонт — 3,4%. Годовая нормативная потребность в финансовых ресурсах на ремонт, капитальный ремонт и содержание региональной сети в три раза выше текущей и составляет, по данным РАДОР, 1,192 трлн рублей.

В будущем, предполагает Игорь Старыгин, ситуация резко не улучшится. В соответствии с федеральным законодательством, региональные дорожные фонды должны перечислять не менее 5% собранных средств на строительство подъездов к сельским населенным пунктам, не менее 5% на капитальный ремонт и ремонт дорог в населенных пунктах (фактически по состоянию на 01.10.2012 — 7,2%), не менее 5% на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий.

Кроме того, из региональных дорожных фондов выделяются субсидии на выполнение иных работ на муниципальных дорогах, а также 3,5% на погашение бюджетных кредитов, которые выдавались в годы кризиса регионам на дорожное хозяйство из федерального бюджета.

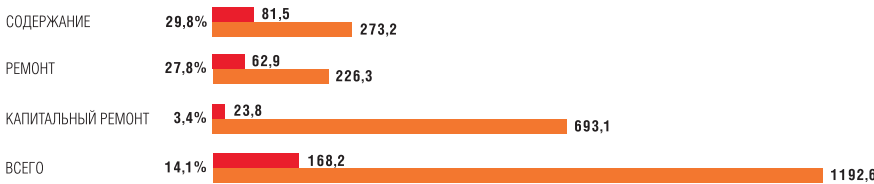
«Очень хорошо, что начали выделяться финансовые ресурсы на выполнение работ на муниципальной сети автодорог. Один из самых важных плюсов воссозданных дорожных фондов — увеличение финансирования строительства автодорог к сельским населенным пунктам почти в три раза», — отмечает Игорь Старыгин. При этом на содержание, ремонт и развитие дорожной сети самих субъектов федерации направляется лишь три четверти средств региональных дорожных фондов.

Воссоздание дорожных фондов субъектов Российской Федерации — лишь первый шаг на пути к улучшению состояния региональных дорог, к созданию безопасных условий движения автотранспортных средств. Они дадут мультипликативный эффект от вложений в дорожную отрасль и будут способствовать развитию всей экономики страны. Но для достижения максимальной отдачи от вложений необходима большая работа на федеральном и региональном уровнях по совершенствованию финансирования дорожного хозяйства. ■

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ (БЕЗ УЧЕТА МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА), МЛРД РУБЛЕЙ



СООТНОШЕНИЕ ФАКТИЧЕСКОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ И НОРМАТИВНОЙ ПОТРЕБНОСТИ В ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСАХ В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2012 ГОДУ НА СОДЕРЖАНИЕ, РЕМОНТ И КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (БЕЗ УЧЕТА МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА), МЛРД РУБЛЕЙ (01.10.2012)



■ Фактическая обеспеченность средствами за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации
■ Нормативная потребность в финансовых средствах

ИНТЕЛЛЕКТ ДЛЯ КАД

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА БУДУТ ОБЪЕДИНЕНЫ В ЕДИНУЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ. ЯДРОМ ПРОЕКТА ЯВЛЯЕТСЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ.

АННА ВАСИЛЬЕВА

Автомобильный парк в нашей стране быстро растет: за период с 2004 по 2012 год он увеличился на 35%. По темпам роста автомобилизации Россия в настоящее время занимает второе место в Европе после Германии. В то же время уровень автомобилизации в России пока вдвое ниже европейского и составляет 243 машины на тысячу жителей, то есть потенциал еще не исчерпан. По мнению экспертов, в ближайшие годы автомобилей на российских дорогах прибавится. Дорожная сеть развивается куда медленнее — ее ежегодный прирост исчисляется единицами процентов. Оптимально использовать уже имеющиеся трассы позволит внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

ОБКАТАНО НА ПЕТЕРБУРГЕ Первый опыт комплексного внедрения ИТС связан со строительством кольцевой автомобильной дороги (КАД) вокруг Санкт-Петербурга. «Апробация интеллектуальных транспортных систем началась именно с этого федерального дорожного объекта потому, что в ходе проектирования КАД был накоплен опыт принятия решений, отвечающих современному техническому уровню», — поясняет заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Николай Быстров.

Петербургская кольцевая изначально строилась как дорога, рассчитанная в перспективе на напряженный трафик. В основной части КАД положено восемь полос, на большинстве участков установлен скоростной режим 110 км в час. Однако интенсивность движения росла быстрее, чем предполагали авторы проекта. В 2012 году, на несколько лет раньше, чем планировалось, был зарегистрирован очередной рекорд — в районе вантового моста по кольцевой в течение суток проехали 220 тыс. автомобилей.

Как показывает опыт Запада, ответом на вызов ускоренной автомобилизации могут стать ИТС, которые представляют собой единый комплекс автоматизированных систем, разработанный специально для решения транспортных задач в городском масштабе. Этот комплекс собирает, обрабатывает и передает информацию о работе и состоянии транспортной инфраструктуры, обеспечивает обмен данными между ее пользователями и управляющими организациями в режиме реального времени. ИТС оптимизируют возможности дороги и увеличивают ее пропускную способность. По эффекту внедрение этих систем сопоставимо с расширением дороги: водитель владеет информацией о пробках на трассе, погодных условиях, состоянии дорожного полотна, он выбирает наилучший маршрут движения — и в результате средняя скорость автомобильного потока возрастает.

Идея о том, что петербургская КАД должна стать первой интеллектуальной дорогой страны, зародилась еще на стадии проектирования. За образец были взяты «умные» дорожные системы Европы и Северной Америки. «Россия должна придерживаться международных стандартов и в полной мере использовать международный опыт. Это обусловлено ее географическим положением между Европой с одной стороны и странами Азии с другой. ИТС не могут развиваться в рамках одного государства. Когда автомобилист выезжает за границу, он должен легко ориентироваться в зарубежной системе. Это залог безопасности. Взаимоотношения наших специалистов с максимальным количеством иностранных профи — это оптимальный подход к проблеме», — утверждает Николай Быстров.

Десять лет назад было окончательно решено внедрить ИТС на петербургской обьездной. После этого в ходе ее строительства был создан единый Центр управления движением на кольцевой дороге (ЦПУ КАД). Внедрение ИТС шло в несколько этапов. Первые активные работы начались в 2008 году. В 2011-м многие элементы системы уже действовали, но управлялись в ручном режи-



К ИТС НА КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГЕ ВОКРУГ САНКТ-ПЕТЕРБУГА ОТНОСЯТСЯ СИСТЕМЫ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ, МОДЕЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ И РАСПОЗНАВАНИЯ НЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ

ме. С прошлого года оборудование работает в автоматическом и полуавтоматическом режиме. Проект находится на заключительном этапе. Для завершения оснащения КАД интеллектуальной транспортной системой осталось замкнуть ту ее часть, которая проходит по дамбе.

ОТ СКОРОСТИ ДО ВЛАЖНОСТИ Интеллектуальная транспортная система состоит из нескольких подсистем. Прежде всего это АСУДД — автоматизированная система управления дорожного движения. В нее входят почти 100 дорожных контроллеров, более 400 датчиков и более 450 знаков переменной информации на всем протяжении магистрали. Следующая подсистема, метеорологическая, состоит из 25 автоматических станций, которые производят замеры температуры воздуха, атмосферного давления, влажности, скорости ветра. Кроме того, к ИТС относятся системы видеонаблюдения, моделирования транспортных потоков и распознавания нештатных ситуаций. В планах — установка оборудования для измерения весогабаритных характеристик автомобилей.

Интеллектуальная система для КАД, сообщают в Дирекции транспортного обхода Санкт-Петербурга, была создана на базе аналога, разработанного компанией Siemens, но в нее также вошли лучшие решения других разработчиков. Оборудование в основном импортное: как выяснилось, в России не производят практически ничего, разве что камеры фотофиксации.

Установленные на протяжении 116 км кольцевой автодороги датчики и видеокамеры дают возможность вести постоянное видеонаблюдение за автомобильным потоком, распознавать и фиксировать инциденты и нарушения правил дорожного движения. Появление ИТС ощутило повысило безопасность на дороге. В этом году начала работать автоматическая система фиксации нарушений правил дорожного движения, в итоге по сравнению с прошлым годом количество ДТП снизилось на 30%. Для пе-

тербургского узла с его высокой нагрузкой транзитным транспортом это крайне важно.

МУЛЬТИПЛИКАЦИЯ ОПЫТА Существование ИТС в рамках одной дороги практически лишено смысла — для получения максимального эффекта необходимо анализировать ситуацию в режиме онлайн также на подступах к КАД. Потому Росавтодором было принято решение о создании в Северо-Западном округе первого в стране узла федеральных дорог, снабженных интеллектуальной транспортной системой. На базе ЦПУ КАД формируется единый центр управления ИТС Северо-Запада, который будет обеспечивать улучшение транспортной обстановки региона и части транзитного коридора Хельсинки — Москва. В единую систему с КАД будут завязаны несколько федеральных трасс. Уже намечены дальнейшие векторы развития. «В приоритете создание транспортного коридора Москва — Санкт-Петербург, Москва — госграница с Финляндией. Следом в планах — коридор Хельсинки — Санкт-Петербург», — сообщает руководитель Дирекции транспортного обхода города Санкт-Петербурга Вячеслав Петушенко.

Сейчас подготовка к внедрению ИТС ведется по трем автотрассам, соединяющим Санкт-Петербург с другими регионами: на автодорогах «Кола» и «Скандинавия» идет проектирование, на «Сортавале» производится подключение к ЦПУ КАД. Министерствами транспорта РФ и Финляндии подписан меморандум о создании интеллектуального мультимодального транспортного коридора от Санкт-Петербурга до Хельсинки.

Что касается более отдаленного будущего, то сейчас нарабатываются заделы для внедрения интеллектуальных систем на дорогах других федеральных округов. Так, в 2013 году планируется завершить обустройство системы АСУДД магистралей в Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах. Сейчас на фе-

деральных дорогах страны установлено 335 пунктов метео- и видеофиксации. В течение 2013–2014 годов предполагается увеличить их количество еще на 242 пункта.

Опыт петербуржцев довольно просто будет транслирован другим субъектам федерации. Верно принятое решение, о том, что программное обеспечение ИТС для КАД пишут российские специалисты, позволило получить продукт, оптимально подходящий для российских условий. Несмотря на то, что создание отечественного «софта» потребовало несколько больше времени, чем рассчитывали, в конечном итоге затраты окупятся, так как собственный программный продукт обеспечивает независимость от иностранных разработчиков. Однако для успешного внедрения ИТС по всей стране необходимо доработать устаревшую нормативную базу. Дорожники выходят с инициативами о внесении на законодательном уровне изменений в соответствующие правовые акты и о корректировке действующих технических нормативов. За два года, с 2010-го по 2012-й, Федеральное дорожное агентство утвердило 17 ГОСТов и четыре отраслевых методических документа. Еще шесть ГОСТов находятся в стадии разработки. ■

СОСТАВ ИТС КАД:
100 ДОРОЖНЫХ КОНТРОЛЛЕРОВ
400 ЗНАКОВ ПЕРЕМЕННОЙ
ИНФОРМАЦИИ
40 ТАБЛО
30 МЕТЕОСТАНЦИЙ
60 ВИДЕОКАМЕР
400 ДАТЧИКОВ
350 КМ ВОЛОКОННО-ОПТИЧЕСКИХ
ЛИНИЙ СВЯЗИ



ГОРЯЧАЯ ЗИМА

ЗВУЧИТ ПАРАДОКСАЛЬНО, НО С ПРИХОДОМ ХОЛОДОВ ДЛЯ ДОРОЖНИКОВ НАСТУПАЕТ ГОРЯЧАЯ ПОРА. НА ДОРОГИ СТРАНЫ ВЫЕЗЖАЮТ ТЫСЯЧИ ЕДИНИЦ СПЕЦТЕХНИКИ, И НАЧИНАЕТСЯ КРУГЛОСУТОЧНАЯ БИТВА СО СНЕГОМ, ЗАНОСАМИ, ОБЛЕДЕНЕНИЕМ. ВЕДЬ ОТ КАЧЕСТВА ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЗАВИСИТ МНОГОЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ. О ПОДГОТОВКЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ К НАСТУПАЮЩЕЙ ЗИМЕ РАССКАЗАЛ НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И СОХРАННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА ИГОРЬ АСТАХОВ.

BUSSINESS GUIDE: Почему из года в год зимой повторяется ситуация, когда какая-нибудь трасса намертво встает на несколько дней?

ИГОРЬ АСТАХОВ: Приходится признать, что полностью избежать проблем, связанных с ограничением и перерывами автомобильного движения зимой в России пока не удастся. Зимой 2010–2011 годов крупный катаклизм случился на автодороге М5 «Урал», когда в снежных заносах машины простояли трое суток. Прошлой зимой произошло еще более масштабное ЧП. На севере Волгоградской области на федеральной трассе Сызрань — Саратов — Волгоград движение было фактически остановлено на две недели.

В конце января — начале февраля в Камышинском районе Волгоградской области сложилась непростая погодная ситуация: устойчивый циклон с двадцатиградусным морозом и сильным ветром. Объем выпадавшего и переносимого ветром снега был просто гигантским. Но дорожники справлялись со стихией и обеспечивали проезд, пока не случилась ординарная для наших дорог ситуация, ставшая критической в тех условиях. Одна из фур не смогла преодолеть подъем. Следующий за ней грузовик пошел на обгон. В результате машины зацепились кабинами и заблокировали проезжую часть. Образовалась пробка, которая мешала чистить покрытие. За короткое время и дорога, и машины превратились в один большой сугроб. Для ликвидации критической ситуации потребовались героические усилия не только дорожников, но и всех специальных служб.

ВГ: То есть виноват пресловутый человеческий фактор?

И. А.: Во многом да. Склонность к неоправданному риску можно считать нашей национальной особенностью. Российские водители при любых условиях начинают обгонять впереди идущий транспорт, часто вопреки правилам. Но и сами правила дорожного движения нуждаются в существенной доработке. Пока у нас только дискутируется обязательность наличия цепей противоскольжения, шипованной и зимней резины. Если бы у водителя фуры, не справившегося с подъемом в Волгоградской области, оказались с собой цепи противоскольжения, чрезвычайной ситуации не было бы. Однако наши инициативы не встретили понимания ни в ГИБДД, ни у автомобилистов. Позиция автомобилистов, в общем, понятна: они не хотят лишних расходов. Но чем руководствуется в этом вопросе ГИБДД, неясно. Ведомство проявляет необъяснимое упорство, требуя научных исследований в этой области. Тогда как в странах с климатом, аналогичным нашему, эти требования к водителям давно регламентированы законодательством. И если у вас нет всего необходимого, то в случае аварии винить придется себя, а не дорожников, как принято у нас. Безопасность зимой — это современный ремонт дорог плюс аккуратная езда.

Приведу пример. В прошлом году делегация дорожников изучала опыт зимнего содержания дорог в странах Северной Европы — Австрии, Швейцарии и Финляндии. Стали свидетелями показательного случая. На одной из трасс недалеко от Инсбрука нас застала непогода — сильный снег, ветер, резкое ограничение видимости. Патрульная служба немедленно вызвала полицию, которая остановила движение. Все машины без исключения послушно встали на обочину



и спокойно ждали, когда проезд будет открыт. Приблизительно через час с помощью специальной техники дорога была расчищена. За это время вокруг автомобилей снега насыпало немало, и все водители, в том числе и женщины, достали из своих багажников цепи противоскольжения и быстро надели их на колеса. Из тех же багажников вынули мешочки с солью, подсыпали под колеса и спокойно выбрались из снежного плена.

В свою очередь, Росавтодор планирует приложить усилия к законодательному закреплению обязательности использования в зимний период зимних покрышек и цепей противоскольжения.

ВГ: Получается, что дорожники абсолютно не виноваты в зимних проблемах на дорогах?

И. А.: Безусловно, каждая критическая ситуация выявляет слабые места в нашей работе. На участке дороги в Волгоградской области, к примеру, имела место ошибка проектировщиков и строителей, которые не предусмотрели и не создали защитный земляной вал — самую эффективную защиту от заносов. Ошибку можно было бы исправить, установив самые простые снегозащитные сооружения — заборы. Однако в условиях многолетней нехватки денег этот вид работ в ранг приоритетных не попал. Таким же необходимым на протяжении многих лет считалось устройство противокамнепадных сеток и противолавинных заборов в горных районах, заградительных и направляющих устройств на пешеходных переходах, а также многие виды работ, делающих дороги безопасными и устойчивыми при различных природных катаклизмах.

Самое оптимальное решение этой проблемы — вовремя выполнять все работы по установленным нормативам, в соответствии с которыми ежегодно мы должны ремонтировать порядка 10–15% трасс. Но достичь этих объемов мы сможем не ранее 2014 года, когда будем получать стопроцентное финансирова-

ние, необходимое для выполнения всего комплекса нормативных работ, и приступим к ликвидации «недоремонта». По нашим расчетам, к концу 2017 года мы приведем в нормативное состояние 85% всех федеральных магистралей нашей страны и перестанем зависеть от так называемых «гнилых» зим.

Ситуация с финансированием улучшается уже сегодня. Это позволило Росавтодору перейти к заключению долгосрочных, на 5,5 года, контрактов по содержанию автодорог. В рамках такого контракта будут выполняться и те работы, которые сегодня входят в так называемые целевые программы (расчистка полосы отвода, замена дорожных знаков и барьерного ограждения, нанесение разметки).

ВГ: Технологии зимнего содержания, применяемые за рубежом, отличаются от того, что есть у нас?

И. А.: Принципиально новых решений в части зимнего содержания у наших западных коллег нет. Поэтому сегодня следует говорить о распространении уже освоенных технологий на всю федеральную сеть. Например, борьба с зимней скользкостью чистой солью и жидкими хлоридами в России известна и успешно работает, но только на 5,7% протяженности сети. На остальных 94% по-прежнему используется песко-соляная смесь. А ведь выгода от применения соли очевидна. Для зимнего содержания федеральных дорог ежегодно необходимо около 3 миллионов тонн песко-соляной смеси. Чистой соли — в 5–6 раз меньше. Затраты на закупку, перевозку, хранение в несколько раз ниже. Но держатся за привычную технологию. И не только дорожники — часто инспекторы ГИБДД требуют, чтобы дорога была посыпана песком, и в полной мере используют свое право применения наказаний.

ВГ: Какие подготовительные дорожные работы проводятся перед зимним периодом?

И. А.: Самым значительным шагом я считаю решение Росавтодора о заключении долгосрочных контрактов

на содержание дорог. Утвержден бюджет, в ряде управлений дорог уже прошли конкурсы, заключаются контракты. Эти меры позволили нам обеспечить преемственность в выполнении работ даже при смене подрядчика, а подрядным организациям заранее начать подготовительную работу к исполнению контракта. В предыдущие годы в связи с поздними сроками утверждения бюджета на очередной год нам не удавалось довести задание до исполнителя заранее, подрядчик не всегда успевал подготовиться к работе. Сейчас эта проблема решена. В целом подготовка к зиме прошла в соответствии с графиком. Противогололедные материалы заготовлены на 100%, подготовлены техника, люди, производственные базы.

ВГ: Какие федеральные дороги будете ремонтировать в 2013 году?

И. А.: В первую очередь ремонт затронет дороги Московского региона, так как здесь наиболее напряженное автомобильное движение. Из четверти федеральных дорог, работающих в режиме перегрузки, 80% приходится на Москву и Московскую область. Эти участки дорог разрушаются быстрее, чем положено.

Также в приоритете стоит трасса М10 Москва — Санкт-Петербург, входящая в состав международного транспортного коридора. По ней проходит большое количество автотранспорта из портов Северной столицы, из городов Финляндии, причем половину составляет грузовой транспорт. Для нас это большая проблема, так как разрушения от прохождения фур в десятки раз больше, чем от легковых автомобилей. Ремонтировать трассу М10 мы начали уже в 2011 году и к 2013 году должны закончить ее приведение в нормативное состояние.

Далее идет дорога М9 «Балтия», связывающая Россию и порты Латвии. По части ремонта этой автодороги именно 2013 год будет наиболее продуктивным, мы уже подготовили большое количество проектов, выдали задания, часть торгов уже проведена.

Если посмотреть на Дальний Восток, то к концу этого года приведем в нормативное состояние дорогу М60 «Уссури» от Хабаровска до Владивостока — это 700 км. Трассу «Амур» от Читы до Хабаровска мы полностью ввели в 2010 году, ее протяженность 2165 км. Но дорога строилась почти 40 лет, поэтому на данный момент уже есть участки, требующие ремонта. Программа ремонта завершится в следующем году, далее будет осуществляться плановый ремонт.

Также будут выделены средства на трассу М7 «Волга». В начале 2000-х годов дорога до Нижнего Новгорода была реконструирована под четыре полосы движения, но с тех пор больших средств на ремонт не вкладывалось, поэтому наступил момент проведения планового ремонта. ■

В 2014 ГОДУ ФИНАНСИРОВАНИЕ СОДЕРЖАНИЯ АВТОДОРОГ ДОСТИГНЕТ 100%, И К КОНЦУ 2017 ГОДА РОСАВТОДОР ПРИВЕДЕТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ 85% ВСЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СТРАНЫ

ВЛАДЕТЬ ПО-РУССКИ

БОЛЕЕ СОТНИ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ, ТРИ СОВРЕМЕННЫХ МОСТА, НОВЫЕ РАЗВЯЗКИ И ПУТЕПРОВОДЫ — ВСЕ ЭТО ПОЛУЧИЛ ПРИМОРСКИЙ КРАЙ В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ К САММИТУ СТРАН АТЭС. СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ В ГОРОДЕ ОБОШЛОСЬ ПРИМЕРНО В 95 МЛРД РУБЛЕЙ, ЗА ЭТИ ДЕНЬГИ В СТОЛИЦЕ ПРИМОРЬЯ СОЗДАНА ОПОРНАЯ СИСТЕМА АВТОМАГИСТРАЛЕЙ, А ТАКЖЕ ПОСТРОЕН УНИКАЛЬНЫЙ КРАСАВЕЦ-МОСТ, СВЯЗАВШИЙ МАТЕРИК С ОСТРОВОМ РУССКИЙ.

ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ

По сути, саммит АТЭС положил начало новому освоению Дальнего Востока. Теперь региону, который долгое время был незаслуженно обделен вниманием федеральных властей, предстоит наверстывать упущенное и попытаться стать одним из центров экономической жизни на Тихоокеанском побережье.

ВЛАДЕТЬ — ЗНАЧИТ РАЗВИВАТЬ Известно, что название «Владивосток» возникло от слов «владеть» и «восток». По аналогии была названа другая русская крепость, Владикавказ. Между тем, если просто владеть неким активом, никак его не развивая и не вкладывая средств, то ценность такой собственности со временем будет снижаться. Применительно к региону или городу это означает, что данная территория постепенно превратится в резервацию, малопривлекательную для жизни, из которой будут уезжать люди. На Дальнем Востоке в последнее время так и происходило, население края неуклонно снижалось. Сохранять данную ситуацию и дальше было неблагоприятно и опасно для территориальной целостности страны.

Толчком для развития Приморского края стал саммит стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТЭС). Россия с 1998 года входит в АТЭС, однако впервые принимала глав всех регионов на своей территории. В инфраструктуру округа начали вкладывать средства. Непосредственно к саммиту АТЭС во Владивостоке реализовано восемь дорожных проектов. Среди них строительство двух вантовых мостов, прокладка новых магистралей, связывающих аэропорт Владивостока с центром города и островом Русский, реконструкция автодорог города, а также части трассы М60 и создание улично-дорожной сети острова Русский. Самым протяженным из новых дорожных объектов стала магистраль, соединившая поселок Новый и бухту Патрокл, ее длина составляет 41,7 км. Общая протяженность реконструированных и построенных объектов составит 118,8 км.

Ввод всех перечисленных объектов состоялся в 2012 году. Теперь, если посмотреть на карту Владивостока, то можно увидеть, что город получил два полукольца дорог, связывающих аэропорт города с островом Русский. Со стороны Амурского залива проложена новая трасса поселок Новый — полуостров Де-Фриз — станция Седанка — бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой), а с противоположной — реконструированный участок трассы М60 и его продолжение, идущее по территории города.

ЗОЛОТОЙ И РУССКИЙ «Жемчужинами» дорожного проекта являются два мостовых перехода — через бухту Золотой Рог в самом Владивостоке и через пролив Босфор Восточный на остров Русский. Вторая из этих двух вантовых переправ, названная мостом Русским, на данный момент не имеет аналогов в мире. Его центральный пролет длиной 1104 м стал рекордным в мировой практике вантового мостостроения. У этой переправы и самый высокий пилон — 320,9 м, и самые длинные ванты — до 580 м. Мостовой переход протяженностью 3,1 км состоит из вантового моста длиной 1885,53 м и двух подходных эстакад со стороны полуострова Назимова и острова Русский. Габарит моста предполагает пропуск двух полос движения автотранспорта в каждом направлении. Общая ширина проезжей части — 21 м, служебные проходы по 0,75 м. Подрядчиком строительства Русского моста выступила компания ОАО «УСК Мост». Проектированием занимались НПО «Мостовик», институт «Гипрострой-



МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ НЕ ИМЕЕТ АНАЛОГОВ В МИРЕ. ЕГО ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПРОЛЕТ ДЛИНОЙ 1104 М СТАЛ РЕКОРДНЫМ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ ВАНТОВОГО МОСТОСТРОЕНИЯ

мост» и «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Несмотря на грандиозность сооружения, оно было построено в сжатые сроки. История проекта началась 31 августа 2008 года с подписания президентом соответствующего указа, а 1 августа 2012 года по мосту было открыто движение. Для сравнения второй из крупнейших вантовых мостов мира — Сутун через реку Янцзы в Китае — строился почти пять лет. Примерно столько возводился и Stonecutters Bridge в Гонконге.

Второй вантовый мост, получивший название Золотой, поскольку проложен над бухтой Золотой Рог, также построен за четыре года. Его длина составляет 1388,09 м, протяженность мостового перехода по

основному створу — 2,1 км. Согласно проекту также сооружен автодорожный тоннель под четыре полосы движения — по две в каждую сторону.

Еще один мост, на этот раз через Амурский залив, входит в состав трассы от поселка Новый — через полуостров Де-Фриз — станция Седанка до бухты Патрокл. Он не побил мировых рекордов по высоте, данная переправа сделана низководной. Однако и мост через Амурский залив отнюдь не ординарен. По протяженности он занимает шестое место в списке самых длинных мостовых переходов России. В Дальневосточном округе же это самая длинная переправа, ее длина составляет 4,378 км, а с учетом транспортной развязки на ул. Маковского — 5,331 км.

Финансирование дорожного строительства в столице Приморья осуществлялось по подпрограмме «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» с общим объемом финансирования 679,33 млрд рублей, из которых 219,2 млрд рублей составили средства федерального бюджета, 34,5 млрд рублей — бюджета Приморского края, а 425,4 млрд рублей — внебюджетных источников. Данная подпрограмма является частью ФЦП «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года».

Естественно, что самыми дорогостоящими проектами оказались два вантовых моста. По данным Жана-Даниэля Лебона, генерального директора подразделения больших проектов в Азиатско-Тихоокеанском регионе компании «Фрейссине» (которая обеспечила ванты для моста на остров Русский), на строительство этих двух сооружений Россия затратила около €850 млн, из которых порядка €60 млн пошли на ванты «Фрейссине», мирового лидера в данной области.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА По словам представителей Федерального дорожного агентства, мост через пролив Босфор Восточный во Владивостоке станет визитной карточкой восточного входа в Россию. Он будет иметь исключительное значение для России, так как позволит ей выйти на новый уровень международного сотрудничества. «Накопленный нашими мостостроителями опыт, безусловно, будет полезен строителям других стран, ведь многие технологии были разработаны специально и испытаны здесь впервые», — говорит он.

Одним из самых волнующих вопросов остается востребованность данных объектов после окончания саммита. Между тем ответ на этот вопрос есть: создание инфраструктуры всегда повышает инвестиционную привлекательность региона. Так, одним из приоритетных направлений дальнейшего развития Приморского края является развитие туризма. В регионе разработана программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Приморском крае на 2011–2016 годы», определяющая девять ключевых векторов — экологический, пляжный, оздоровительный, развлекательный, деловой, культурно-познавательный, сельский (агротуризм), автомобильный и социальный туризм. Новые проекты позволяют в 4,6 раза увеличить поток иностранных туристов.

Кроме того, за последнее время в регионе принят целый ряд решений, направленных на улучшение инвестиционного климата. Среди них совершенствование нормативно-правовой базы в сфере инвестиционной деятельности, создание инвестиционной инфраструктуры развития, снижение административных барьеров, формирование новых механизмов привлечения и поддержки инвестиций, формирование благоприятных тарифных условий, развитие кадрового потенциала.

Также предполагается создать специальные агентства по работе с иностранными инвесторами — такая структура уже действует в Приморском крае. Эти органы будут сопровождать конкретные бизнес-проекты с иностранным участием, а также помогать региональному бизнесу доводить свои предложения до уровня международных требований.

Владивосток долгое время считался закрытым городом. После саммита у города появился шанс стать одним из центров экономического развития России, а возможно и всего Азиатско-Тихоокеанского побережья. ■



Большой Обуховский мост — вантовый, неразводной мост через Неву. Расположен на границе Невского района Санкт-Петербурга и Всеволожского района Ленинградской области, в среднем течении Невы, соединяет проспект Обуховской обороны и Октябрьскую набережную. Длина мостового перехода — 2,8 км. Расстояние между осями мостов — 36,4 м



Мост через реку Оку между Муромом Владимирской области и Навашином Нижегородской области обеспечивает бесперебойную связь республик Мордовия, Татарстан, Башкирия и юго-западных районов Нижегородской области с Владимирской областью. Высота пилонов — 86,7 м. Общая длина мостового перехода — 1393 м, ширина — 15 м



Мост через реку Мацесту на автомагистрали М27. Мацестинский виадук — автодорожный мост в Хостинском районе Сочи. Расположен на федеральной трассе Новороссийск — Сухум (Курортный проспект) над долиной реки Мацесты. Имеет арочную конструкцию. Мост пятипролетный, железобетонный. Его длина — 411 м, ширина — 18, высота — 31 м



Эстакадный мостовой переход через ущелье реки Чеимтоквадже расположен на автодороге Джубга — Сочи в Лазаревском районе Большого Сочи. Высота опор эстакады достигает 80 м, длина эстакады — 576 м



Мостовой переход через реку Обь в районе Сургута. Сургутский мост — вантовый мост через реку Обь, один из самых длинных мостов в Сибири: длина составляет 2110 м (общая длина с подъездами — около 15 км), длина центрального пролета — 408 м. Пролет моста поддерживается одним пилоном высотой 150 м. Мост занесен в Книгу рекордов Гиннеса как имеющий самый большой центральный пролет, поддерживаемый одним пилоном



Мост через реку Иртыш («Красный дракон») находится в черте Ханты-Мансийска. Мост расположен на автодороге Ханты-Мансийск — Нягань, являющейся частью федеральной автодорожной трассы Пермь — Серов — Ханты-Мансийск — Нефтеюганск — Сургут — Нижневартовск — Томск. Русловая часть моста представляет собой уникальное, не имеющее в России аналогов стальное неразрезное пролетное строение комбинированной системы типа «арка-ферма-балка». Габариты проезда по ширине — 11,5 м. Габариты проезда по высоте — 5,5 м. Высота подмостовых габаритов — 15 м

В 2012 ГОДУ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО НА СВОЕМ ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ WWW.ROSAVTODOR.RU ПРОВОДИТ КОНКУРС «САМЫЙ КРАСИВЫЙ МОСТ РОССИИ». РЕЙТИНГ КАЖДОМУ МОСТУ ПРИСВАИВАЕТСЯ НА ОСНОВЕ ИНТЕРАКТИВНОГО ГОЛОСОВАНИЯ ПОСЕТИТЕЛЕЙ САЙТА

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС