

Дорожное счастье России – на перепутье

В чем главная проблема дорожного хозяйства России? Сколько денежных средств надо израсходовать, чтобы наши дороги были хорошими и надежными, а дорожная сеть развивалась в соответствии с требованиями экономики? Какие технологии и оборудование надо при этом использовать? На все эти вопросы руководители государства, главные специалисты отрасли искали и находили ответы весь 2006 г.

Иван Петров

Уже далеко позади прошлогодний президиум Госсовета в Ярославле, посвященный дорогам. Дорожное хозяйство страны – в ожидании перемен. Впервые за последние пять лет годовой дорожный федеральный бюджет страны достигнет почти 2 млрд руб. Кто и как потратит эти средства? Что скрывается за оптимистическим настроем руководителей отрасли – четкий и выверенный расчет или надежда на то, что маховик отрасли уже начал раскручиваться и все пойдет по накатанным рельсам?

Впереди – главное знаковое событие года – внесение в Госдуму проекта Закона об автомобильных дорогах. В октябре 2006 г. Президент страны Владимир Путин в Ярославле потребовал сделать это раньше – в начале марта. Будет ли этот закон в конечном варианте решать насущные проблемы? Концепция закона и сам проект разработаны Минтрансом РФ и Росавтодором, а сам документ прошел стадию согласований с необходимыми ведомствами и инстанциями. Дорожное сообщество (значит и вся страна!!!) получит законодательный регулятор отношений в сфере создания, содержания и пользования автодорогами. Наконец-то определится реальный хозяин придорожных полос, появятся принципы взаимоотношений с предприятиями сервиса вдоль дорог, установятся правила эксплуатации платных участков и трасс, будет определен порядок взимания платы за использование сверхтяжелого транспорта. Второе знаковое событие – трехлетнее планирование бюджета страны и это означает, что дорожники перейдут на такое многолетнее финансирование. Этот момент должен дать только положительный эффект, специалисты оценивают его как наиболее важный для отрасли.

В соответствующих ведомствах уже приступили к корректировке подпрограммы «Автомобильные дороги» и Федераль-

ной целевой программы «Модернизация транспортной системы страны (2006–2010 гг.)».

Принципы многолетнего финансирования и планирования отрасли позволят давать выверенные и обоснованные прогнозы транспортного и дорожного развития на 10–15 лет вперед. Положительным моментом для отрасли является тот факт, что большую помощь в решении дорожных проблем оказывают депутаты Госдумы и члены Совета Федерации РФ. Фактически сегодня можно сказать, что 2007 г. – это точка отсчета для работы в новых системах координат, установка понятных правил игры в дорожной отрасли. Но здесь не следует ждать мгновенной отдачи от принятых решений. Определяющей стадией возрождения дорожной отрасли станет функция контроля за расходованием финансовых средств, за использованием только передовых методов, технологий и оборудования. Предстоит серьезная работа в условиях новых законодательных актов и очень важно, чтобы при выявлении нестыковок и острых моментов была возможность быстрой реакции законодательной и исполнительной ветвей власти.

В 2007 г. планируется сдать автомагистраль «Амур» в щебеночном варианте, а в асфальтобетонном исполнении принятие в эксплуатацию ожидается в 2009 г. В целом на 2007 г. запланировано построить и реконструировать более 2000 км федеральных и региональных автомобильных дорог, ввести 18 объектов федерального значения, среди них пять крупных внеклассных мостов (к ним относятся сложные в техническом исполнении сооружения длиной более 350 м). Надежда этого года – мостовой переход через р. Кигач в Астраханской области, мост через р. Ока в Калуге, мост через р. Вятка в Кировской области,

мост через р. Ангара в Иркутске, мост через р. Селенга на трассе «Тресково–Заречье» в Республике Бурятия. Увеличение финансирования отрасли позволит создать задел для завершения в 2008 г. строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга – ее восточного и западного участков, также будет сдана в эксплуатацию вторая очередь вантового моста через р. Нева. Получит значительное развитие объем ремонта и реконструкции магистрали М-4 «Дон». Регионам планируется выделить на дороги из федерального бюджета 74 млрд руб., в том числе значительные суммы 11-ти городам миллионникам (не включая Москву и Санкт-Петербург). Эти средства должны быть направлены на реконструкцию магистральных улиц, ликвидацию пробок, строительство альтернативных объездов и обходов, подъезды к новым микрорайонам.

Одной из острых точек станет возможный всплеск завышения расценок, демпингования на рынке дорожно-строительных услуг. Этими процессами надо будет управлять.

Министр транспорта России Игорь Левитин реально оценивает сложившуюся в отрасли ситуацию. Так в одном из итоговых в 2006 г. интервью, он отметил, что выделение дорожного строительства в отдельный национальный проект не является принципиальным вопросом. Министр подчеркнул, что автомобильные дороги и так играют ключевую роль в реализации приоритетных национальных проектов в области образования, здравоохранения, сельского хозяйства, обеспечения населения доступным жильем. Справедливость оценки состояния отечественных дорог как критического министр признает полностью – «...несмотря на принятые в последнее время меры, состояние сети автомобильных дорог общего пользования не способствует реше-



ДОРКОМЭКСПО-2007

IX международный форум

12 – 15 марта 2007 г., Москва, МВЦ «Крокус Экспо», пав. 2, залы 6,11;
открытая площадка

Тел./факс (495) 580-3028 (многоканальный)
E-mail: info@dorkomexpo.ru

Web-site: www.dorkomexpo.ru

Научно-деловая программа

12.03.2007 (понедельник)

10.00	Начало работы форума «Доркомэкспо-2007»
10.30-14.00	Научно-практическая конференция «Развитие и совершенствование комплекса городского хозяйства в современных условиях» (пав. № 2, конференц-зал «Д») Организаторы: <ul style="list-style-type: none">• Строительная гильдия Московской Торгово-промышленной палаты• НП «МПС «Строительные корпоративные инновационные технологии»• ООО «Выставочно-маркетинговый центр»
12.00-13.00	Церемония открытия IX международной выставки «Доркомэкспо. Дорожно-мостовое хозяйство»
14.30-18.00	Семинар «Современная техника для дорожных и коммунальных служб» (пав. № 2, конференц-зал Д) Организаторы: <ul style="list-style-type: none">• Журналы: «Строительная орбита», «Дороги и мосты», «ЖКХ и строительство»

13.03.2007 (вторник)

10.00-11.15	Торжественное открытие VIII Всероссийского форума «Стратегия. Перспективы. Инвестиции»
11.15-12.00	Открытие IX международной выставки «Доркомэкспо. ЖКХ и строительство-2007» и II Всероссийской выставки «ЖКХ-2007»
12.00-18.30	Мероприятия по программе VIII Всероссийского форума ЖКХ «Стратегия. Перспективы. Инвестиции» Подробнее: www.miskk.ru

14.03.2007 (среда)

8.30-11.30	Мероприятия по программе VIII Всероссийского форума ЖКХ «Стратегия. Перспективы. Инвестиции» Подробнее: www.miskk.ru
11.30-19.00	Международная конференция «Современные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» Организаторы: <ul style="list-style-type: none">• РАДОР «Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами»• Компания «Би Эй Ви» (пав. № 2, конференц-зал «С»)
15.00-18.00	Семинар «Экономические аспекты строительства и реконструкции трубопроводов ЖКХ и газораспределения» (пав. № 2, конференц-зал «Д») Организатор: <ul style="list-style-type: none">• ЗАО «Полимергаз»

15.03.2007 (четверг)

15.30-16.00	Церемония официального закрытия IX международного форума «Доркомэкспо-2007»
-------------	--



нию задач социально-экономического развития страны. Более того, если сейчас не изменить ситуацию в корне, то последствия могут быть плачевными. По данным на середину этого года (от ред. 2006 г.), только 37% федеральных и 24% территориальных дорог соответствуют нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию. Если мы все оставляем, как есть, то к 2010 г. на дорожной сети с учетом территориальных дорог им будет соответствовать не более 15% протяженности. Россия станет одним сплошным бездорожьем».

Действительно – плотность дорожной сети у нас в расчете на единицу площади территории и на одного жителя в разы и в десятки раз ниже, чем в странах ЕС, США и ряде стран Азии. Положительным моментом Игорь Левитин считает то, что за последние два года ситуация начала улучшаться – к руководству дорожной отраслью пришла молодая команда, существенно изменившая саму систему работы отрасли, внедрившей новые методы и технологии.

Известный специалист по дорожной отрасли – депутат Государственной Думы В.А. Лазуткин высказывается более жестко. По его мнению, ситуация с территориальными трассами просто аховая (несмотря на выделенные субъектам Федерации 74 млрд руб. Он считает, что этих денег катастрофически недостаточно, так как вновь будут расти объемы недоремонта, а дороги будут упорно задыхаться от растущего движения и

грузопотока, являющегося источником роста аварийных ситуаций. Депутат Госдумы считает, что в строительстве и обновлении федеральных магистралей надо вкладывать ежегодно не менее 500 млрд руб. Он не поддерживает идею, высказанную вице-премьером Александром Жуковым в первом номере «РФ сегодня» в статье «Как разорвать порочный круг». В. Лазуткин, цитата: «Оказывается, дорожники должны искать инвесторов, дополнительные источники средств на придорожной полосе, от рекламы и предприятий сервиса, а также за использование сверхтяжелого транспорта, считать доходную и расходную части дорожного бюджета. Одним словом, им надо переквалифицироваться в финансисты, не больше не меньше. У меня такое впечатление, что вице-премьер прилетел с Луны, совершенно не знаком с дорожной ситуацией в стране, смотрит на вещи как сторонний наблюдатель. По-моему, дорожники должны строить дороги. А вот изыскивать инвестиции, средства, считать деньги и контролировать их расходование, сопоставлять приход с затратами в дорожном хозяйстве должны как раз именно Правительство, а также контролирующие органы. Это государственная забота – обеспечить необходимое финансирование отрасли, а дорожники пусть занимаются своим делом».

Руководитель Росавтодора О. Белозеров оценивает недостаток финансовых средств прагматично и взвешенно.

Он считает, что вопросы увеличения финансирования ставятся руководством отрасли на самом высоком уровне, но по-прежнему потребность превышает реально выделяемые из федерального бюджета и бюджетов субъектов средства в три раза. По мнению руководителя Росавтодора, выход в изменении системы финансирования с одновременным внедрением новых технологий и повышением эффективности использования выделяемых средств. Финансирование дорожного строительства раньше осуществлялось через целевые источники – федеральный и территориальные фонды, а деньги из бюджета выделяются на один год при инвестировании дорожного строительства в 3–5 лет. Поэтому прерывистость финансирования приводит к ежегодной потере трех-четырех рабочих месяцев в год.

Росавтодор последние годы готовил почву для сегодняшнего дня – были разработаны и жестко соблюдаются приоритеты и критерии эффективности при составлении программ дорожных работ, в том числе территориальных дорог с привлечением субсидий из федерального бюджета. Именно такой подход позволил за период 2005–2006 гг. ввести в эксплуатацию 573 км только федеральных автомобильных дорог. Когда средств на строительство не хватало – в агентстве было принято единственно верное решение – сосредоточить финансы на наиболее важных участках. В планах 2007 г. концентрация средств на ключевых объектах еще больше усилится – на них будет направлено до 74% выделяемых средств. Изменена структура ремонтных работ – основной акцент сделан на капитальный ремонт. В Росавтодоре принята концепция качества в дорожном хозяйстве – действительно работающий документ. Олег Белозеров подчеркивает в своих выступлениях, что говорить о выходе на европейский уровень можно только в рамках программы дорожного строительства до 2025 г., которую необходимо принять. По его мнению европейское качество дорог возможно при условии, что будет не только изменен порядок финансирования, но и увеличатся его объемы. А в планах – к 2025 г. удвоить протяженность дорожной сети на душу населения и выйти по этому параметру на уровень Канады.



Кадры

Камнем преткновения может стать кадровая проблема. По мнению одного из руководителей эксплуатационной компании, все преимущества от использования передовой техники сводятся на «нет» некомплект квалифицированных кадров. Остро стоит вопрос со статусом дорожно-эксплуатационных предприятий, так как на сегодняшний день это унитарные государственные предприятия. Акционировать их или сделать казенными? Во многих странах Европы содержанием дорог занимаются государственные предприятия.

Госзаказ

Финансирование дорожной отрасли осуществляется через систему государственного заказа. Сейчас эту систему регулирует федеральный закон №94 «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд», вступивший в силу с начала 2006 г. О том как работают дорожники в этих условиях лучше всего знает начальник управления организации госзаказа и научно-технических исследований Федерального дорожного агентства Виктор Володькин. 2006 г. ознаменовался целым комплексом нововведений, начиная с закона о госзаказе и заканчивая Градостроительным кодексом. В его ведомстве через 10 сотрудников управления госзаказа прохо-

дит конкурсная документация примерно о 5 тыс. дорожных объектах. В соответствии с законом, заказчики обязаны публиковать всю конкурсную документацию, включая проект государственного контракта – прежде его можно было дорабатывать и детализировать после завершения конкурса.

По мнению В. Володькина разработчики закона 94-ФЗ в качестве главной цели выбрали не размещение государственного заказа наиболее эффективным образом, а повышение конкурентоспособности предприятий разных организационно-правовых форм. Этот закон убрал возможность предъявления каких-либо квалификационных требований в отношении организаций, которые претендуют на получение государственного заказа. В связи с этим, в ведомстве подготовлены свои предложения по внесению изменений в закон 94-ФЗ.

За качество работ в дорожном строительстве отвечает Дирекция мониторинга дорожных работ, технологий и материалов Федерального дорожного агентства. Руководитель, Николай Быстров провел большую работу по изменению самой системы обеспечения и контроля качества. Документальным результатом этой работы стала «Концепция обеспечения качества в дорожном хозяйстве». Основная мысль, отраженная в Концепции, заключается в том, что проблему качества дорог необходимо решать на основе комплексного под-

хода. Но одного контроля качества недостаточно для того, чтобы добиться необходимых результатов. Необходимы системные действия по достижению поставленных целей. Поэтому Дирекция по качеству ставит две основные задачи на данный момент:

- увеличение межремонтных сроков и сроков службы дорожных конструкций;
- повышение транспортно эксплуатационных показателей дорожной сети.

По данным показателям можно судить об эффективности использования бюджетных средств и потребительских свойствах автомобильных дорог.

Платные дороги

В России уже вовсю ведутся работы над проектами строительства платных магистралей.

Крупнейший их них – **проект скоростной автомагистрали «Москва–Санкт-Петербург»**, разделен на два этапа. По первому этапу (участок около Москвы) уже пройдены все необходимые стадии получения государственной поддержки, принято решение правительственной комиссии и вышло распоряжение правительства, утверждающее паспорт проекта. Второй этап находится пока на стадии утверждения обоснования инвестиций. Строительство соединительной магистрали от МКАД в районе транспортной развязки с Молодогвардейской улицей до автомагистрали М-1 «Беларусь» (сокращенное название – «Обход Одинцово») не такой крупный проект, но при этом не менее важный. Строительством этой 19-ти километровой дороги будет решена проблема крайней перегруженности головного участка трассы «Москва–Минск». Готовится распоряжение о проведении концессионного конкурса. Правительственную комиссию прошел проект Западного скоростного диаметра в Петербурге. Это наиболее продвинувшийся в своем развитии проект – уже вышло распоряжение о проведении концессионного конкурса, идет сбор заявок от потенциальных инвесторов. В Петербурге также на условиях концессии будет построен Орловский тоннель, по которому уже утвержден паспорт проекта.

Платными будут ряд участков трассы М-4 «Дон», соединяющей Москву с черноморским побережьем России. Это одна из

самых важных дорог страны, но построена она была в 60-х годах и на ней есть места, которые сейчас находятся в плачевном состоянии. На некоторых участках капитального ремонта с тех пор не проводилось. А интенсивное развитие черноморского побережья как курорта и как портового региона невозможно без нормальной трассы. Проект «Краснодар–Абинск–Кабардинка» также прошел правительственную комиссию. Эта дорога обеспечит качественное и безопасное автомобильное сообщение между важнейшими населенными пунктами в регионе и позволит разгрузить существующие участки трассы М-4 «Дон».

В центре России активно ведется работа над Центральной кольцевой автомобильной дорогой (ЦКАД). Как известно, основой для ЦКАД станет трасса А-107, иначе называемая «бетонкой». ЦКАД будет проложена в обход ряда населенных пунктов и городов Подмосковья (рассматриваются варианты обходов г. Ногинска, г. Электростали, г. Бронницы, г. Звенигорода, г. Голицыно). Там, где дорога будет располагаться вблизи небольших населенных пунктов, деревень и дачных поселков, установят шумозащитные экраны. Планируемое количество полос движения – от 4 до 8 в каждую сторону. На пересечении ЦКАД с 18 радиальными автомагистралями планируется построить многоуровневые развязки. Все пересечения с железными дорогами также будут разнесены на разные уровни, а между внешней и внутренней сторонами проектируемого кольца поставят разделительный барьер безопасности. В природоохранных зонах и лесах, через которые пройдет трасса ЦКАД, будут построены специальные подземные переходы для диких животных. Всего на территории дороги предполагается строительство 31 развязки и 180 искусственных сооружений. Дорога будет строиться с соблюдением норм I и II технической категории. По показателям безопасности и комфорта ЦКАД будет на уровне лучших дорог Европы. Кроме того, планируемый к реализации Проект полностью соответствует европейским принципам пространственного развития территорий. Общая протяженность ЦКАД составит 520 км. Расчетная скорость движения 120–150 км/час.

Проект будет реализован с использованием механизмов государственно-

частного партнерства. Предполагается, что средства федерального инвестиционного фонда составят не более 50%, а остальная сумма будет профинансирована из бюджета Московской области и средств частных инвесторов, в рамках заключаемого концессионного соглашения.

Дисконтированный период окупаемости инвестиций в строительство ЦКАД составит 26,5 года.

Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автодорогу с федеральной дороги М-1 «Беларусь» в обход г. Одинцово – один из наиболее значимых инфраструктурных проектов, финансируемых из средств Инвестфонда РФ.

Автомобильная магистраль создается с целью облегчить жизнь пользователей дороги «Москва–Минск». Она пойдет от развязки МКАД с Молодогвардейской улицей, и пересечется с Минским шоссе за Лесным городком. Как известно, М-1 «Беларусь» в настоящее время перегружена. На подъезде к Москве дорога имеет всего 4 полосы движения, которые в состоянии обеспечить нормальный пропуск не более 48 тыс. автомобилей в сутки. Реальный же трафик движения сегодня достигает 100–110 тыс. автомобилей в сутки. Из-за возникающих многочасовых транспортных заторов значительно ухудшается экологическая обстановка. Ширина дороги составит 6 полос, расчетная скорость движения – 120 км/ч. Предполагается, что новый выход на МКАД возьмет на себя трафик в размере 40 тыс. машин в сутки. Общая стоимость проекта составит 17,26 млрд руб. в ценах соответствующих лет. Из Инвестфонда на этот проект планируется выделить более 10,01 млрд руб. (58%). На 42% строительство будет профинансировано за счет частных инвестиций.

Проезд по дороге будет платным. Предполагается, что его стоимость составит 1,5 руб. за 1 км. Для грузовых автомобилей – в районе 3 руб. за 1 км. В настоящее время осуществлен весь комплекс мероприятий по получению государственной поддержки из средств Инвестиционного фонда РФ. В ближайшее время ожидается выход распоряжения правительства РФ по проекту и объявление концессионного конкурса. Проект планируется ввести в эксплуата-

цию к 2010 г. В перспективе будет построен дублер Кутузовского проспекта с выходом на «Москва-Сити» и далее до 33-го километра автомагистрали «Москва–Минск». В дальнейшем магистраль будет продолжена до аэропорта «Внуково».

Инвестиционный проект – дорога «Краснодар–Абинск–Кабардинка» имеет общедоказательное значение. Он предполагает создание автодорожной инфраструктуры, интегрированной в систему международных транспортных коридоров, в частности, в МТК «Север–Юг». Будет обеспечен выход к юго-западной части курортной зоны Черноморского побережья и крупнейшему порту юга России – Новороссийску. Проект «Строительство платной автомобильной дороги «Краснодар–Абинск–Кабардинка» предполагает три очереди строительства. Предусматривается создание участков: «Абинск–Кабардинка», «Западный обход Краснодара» и «Краснодар–Абинск». В результате реализации полного комплекса мероприятий планируется создать дополнительную автодорожную инфраструктуру южного участка МТК «Север–Юг». Общая протяженность всех участков проекта составляет 147,42 км, в том числе: «Абинск–Кабардинка» – 33,64 км, Западный обход Краснодара – 36,00 км и «Краснодар–Абинск» – 77,78 км.

Общая сметная стоимость проекта составляет 117,5 млрд руб. в ценах соответствующих лет, при этом финансирование около 51% будет осуществлено за счет средств Инвестфонда РФ, порядка 23% – бюджета Краснодарского края, 26% за счет средств частных инвесторов. В конце ноября 2006 г. правительственная комиссия одобрила выделение из Инвестфонда 1,16 млрд руб. на реализацию подготовительной стадии проекта в течение 2007–2008 гг.

Строительство дороги должно быть осуществлено в течение 4 лет с I кв. 2010 г. по IV кв. 2013 г. Стоимость проезда по этой дороге должна составить для легковых автомобилей 1 руб. за 1 км на равнинных участках и 3 руб. – на горных. Для легких и тяжелых грузовиков плата возрастает в 1,5–2 раза соответственно. В данный момент ведется доработка обоснования инвестиций в строительство автомобильной дороги «Краснодар–Абинск–Кабардинка» с учетом платности дороги.

*The largest international gathering place
in 2008 for the construction industries*



CO-LOCATED WITH



March 11-15, 2008 Las Vegas, USA www.conexpoconagg.com