



УСРЕДНИТЬ – ЗНАЧИТ, ИСКАЗИТЬ...

Строительство автодорог в России не столь дорогостоящее, как принято считать многими «экспертами». Но цены в этой сфере зависят от многих, можно сказать, внедорожных факторов. Прежде всего, это затраты на отчуждение земель для дорожного строительства и перенос инженерных коммуникаций. Кроме того, природно-климатические условия страны уже изначально ведут к росту стоимости дорожного строительства. Таковы основные оценки конференции «Ценообразующие факторы дорожного строительства в России и за рубежом: инженерные факты и медийные легенды», состоявшейся 22 сентября в Москве.

Упомянутая проблематика отражена в одноименном исследовании «Высшей школы экономики». Основной его вывод состоит в том, что «усредненные» соответствующие оценки по странам – это всё равно что... средняя температура больных по больничной палате. Поскольку обязательно должны учитываться экономические и природно-климатические условия стран, которые сравниваются по динамике темпов автодорожного строительства и его стоимостных показателей.

В целом, затраты по российским дорожно-строительным проектам в 1,4 -2,8 раза ниже, чем, к примеру, в США, Канаде, Германии. В то же время, реализация соответствующих проектов в РФ обходится дороже в сравнении с Китаем и Индией – в 2 и 3 раза. В этих двух странах весьма низкая стоимость рабочей силы и, вдобавок, государство прямо

или косвенно субсидирует строительство, обслуживание и модернизацию автомагистралей, а в КНР – ещё и закупку дорожно-строительной техники и материалов.

Заместитель начальника Управления проектирования и строительства автомобильных дорог Росавтодора Дмитрий Лаптев пояснил нашему журналу: «В Канаде и США строительная цена одного километра дороги почти вдвое выше. А, к примеру, Керченский мост, создание которого, по имеющимся оценкам, обойдется в 228 млрд. рублей, дешевле своего китайского аналога – моста Гонконг – Макао.

Российские дорожно-строительные затраты меньше в сравнении со многими другими странами, несмотря на всевозможные сопутствующие расходы. Так, около трети всего расходов у нас приходится только, замечу, на выкуп земель под прокладку пу-

тепловодов, снос строений, перенос коммуникаций и т.п. То есть, на работы по комплексной подготовке трассы.

На ценообразование в дорожно-транспортном секторе влияет и климат. Скажем, чтобы обеспечить морозостойчивость асфальта, равно как и любого другого прочного покрытия, строителям приходится увеличивать, и весьма существенно, его толщину. Плюс к тому, на стоимость дорог столь же значительно влияют издержки на транспортировку стройматериалов. Проще говоря, это значительные расстояния перевозок из-за отсутствия во многих регионах качественных щебня или битума, других компонентов дорожной «одежды».

Между тем, специалисты Росавтодора недавно приступили к разработке модели строительства дорог по контракту жизненного цикла, включающему весь комплекс работ по проектированию, созданию, использованию объекта». При этом, как отмечает Д.Лаптев, «44-ый ФЗ позволяет проводить торги по проектированию, строительству и эксплуатации дорог. Но пока непонятно, как определять начальную цену этого лота в условиях высокой волатильности рубля».

Генеральный директор ПАО «Мостотрест» Владимир Власов, поддержав упомянутую инициативу, пояснил нашему журналу, что «неприемлемо пытаться экономить затраты на стадии проектирования, как это нередко случается. Потому что некачественный проект приводит впоследствии к крупным издержкам по всем компонентам уже сданной, эксплуатируемой дороги. Те же издержки возникают и в процессе реализации проекта, если по мере его выполнения обнаруживается, что документация разработана по принципу экономии средств. Именно предпроектная и проектная стадии работ – тем более в контексте контракта жизненного цикла – изначально определяют, в конечном счете, жизнеспособность, эксплуатационную надежность автомагистрали. Взаправду, скупой платит дважды, и это как минимум».

Особенно важное значение в структуре дорожно-

строительных затрат в России имеют климатические факторы. Генеральный директор АО «Институт «Стройпроект» Алексей Журбин в контексте этой подтемы отметил, что «среднегодовые температуры в России ниже, чем в любой стране мира, проводящей активное дорожное строительство. В большей части страны существует также категория «переход температуры через ноль». Плюс к тому, до 86% всех российских грунтов – это связанные грунты, то есть с примесью глины, либо вообще чистая глина. В конечном итоге, это необходимость немалых затрат на предотвращение или устранение «морозного пучения» на маршруте трассы. Такие статьи дорожно-строительных расходов характерны отнюдь не для большинства других стран».

На форуме отмечалось, что дорожно-строительные организации РФ обеспечивают заказами российских производителей дорожной «одежды», так что данному сектору импорта нет. Это, например, покрытие из асфальтобетона; основание из щебня, покрытого битумом. Кстати, в РФ на магистральных и скоростных автодорогах толщина слоя асфальтобетонного покрытия, а также покрытия из обработанного битумом щебня ныне достигает, соответственно, 22 и 20 см; для автодорог других категорий эти показатели варьируются в РФ от 12 (асфальтобетон) до 30 см. Примерно в том же диапазоне соответствующие показатели, например, в Финляндии. А в США основание покрытия из щебня, подвергнувшегося обработке битумом, практически не применяется.

Скажем, толщина слоя «дорожной» одежды из асфальтобетона на магистральных и скоростных автодорогах в США составляет (в см) 32,5; Финляндии – 17; Китае – 18; в Германии этот показатель варьируется от 13 до 40.

Оказывает влияние на себестоимость работ и возросшая в последнее время цена импортной техники. Приходится признать. Что по качеству дорожно-строительной техники в последние 20 лет наблюдается серьезное отставание от западных стран и Китая. До распада СССР отечественная техника





этого профиля в основном не уступала зарубежной, но после 1991-го в этой сфере наступила длительная стагнация. Поэтому неудивительно, что строители предпочитают выбирать пусть более дорогую, зато более надежную технику.

На уровень затрат по строительству, обустройству и обслуживанию автодорог оказывают влияние и их скоростные параметры. Причем эти параметры схожие в РФ и ряде других стран, несмотря на имеющиеся между ними природно-климатические различия:

Расчетная (проектная) скорость движения, км/ч (2015 г.)				
	Равнинный	Пересеченный	Сильно пересеченный	Горный
США	112	96	80	нет данных
Германия	120	120	н.д.	80
Канада	130	120	100	80
Россия	150	120	-	80*

* СНиП 2.05.02-85

Обсудив вопросы повестки дня, участники конференции выработали рекомендации для повышения эффективности всего комплекса дорожно-строительных работ:

1. Инициировать проведение под эгидой Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства постоянного мониторинга стоимости основных материалов, эксплуатации машин и механизмов, рабочей силы. Результаты этого мониторинга должны учитываться при формировании начальной стоимости объектов.

2. Для обеспечения точности и прозрачности расчетов необходимо пересмотреть нормы и регламенты проектно-сметного дела, ценообразования и государственной экспертизы в дорожном строительстве.

3. Министерству строительства и министерству экономического развития РФ предлагается разработать индексы-дефляторы для автомобильных дорог. Такие индексы, применяемые во многих странах, позволяют снижать или, по крайней мере, замедлять темпы удорожания дорожно-строительных работ.

Конференция прошла успешно. Конечно, необходимо доводить до общественности информацию, которая зачастую подается с искажениями. Некоторые наши коллеги-журналисты, ради собственного пиара и желания слыть борцом за справедливость, порой пользуются не всегда достоверной информацией, найденной на сайтах интернета. При этом они даже не стараются поглубже вникнуть в тему, а, вырвав из контекста отдельные высказывания и цифры, создают «сенсацию». И потом по всей стране «гуляют» слухи, что строительство наших дорог обходится в разы дороже, чем за рубежом. Мы не собираемся утверждать, что в дорожной сфере нет финансовых нарушений. Есть, впрочем, как и в любой другой отрасли. Поэтому нужен контроль общественности, нужна прозрачность в деятельности дорожных организаций. Федеральное дорожное агентство, Госкомпания «Автодор» предприняли определенные шаги, вынося на суд общественности обсуждение крупных проектов, а также вопросы распределения средств. Однако, остаются вопросы по проведению торгов, определению подрядных организаций. Конечно. Информацию о проведении конкурсов и аукционов можно найти на сайтах учреждений, но этого, думается, недостаточно. Понятно, что все лоты прокомментировать нереально, но речь идет о крупных объектах. К примеру, недавно произошло событие, которое осталось вне поля зрения большинства средств массовой информации. ГК «Автодор» объявила о том, что сменился исполнитель строительства и эксплуатации первой очереди ЦКАД. Информация появилась в некоторых изданиях, но нигде не было сказано о том, почему победитель конкурса – компания ООО «Стройгазконсалтинг» передала свои права и обязанности по этому объекту АО «Крокус Интернешнл». А ведь это тоже повод для слухов.

В регионах дело с прозрачностью обстоит хуже. Там представители дорожных учреждений стараются не комментировать вообще не только вопросы, касающиеся заключения контрактов, но и распределения средств дорожного фонда. Такая практика только вредит престижу дорожников. Из этого следует, что проблема открытости деятельности дорожных учреждений еще не решена до конца. ■

Алексей БАЛИЕВ