



ДОРОГИ В РОССИИ НЕ САМЫЕ ДОРОГИЕ



16

Февраль
2017

Стоимость строительства дорог в России по-прежнему значительно дешевле, чем в ряде западных стран, как бы это не звучало обидно для тех «экспертов», которые любят рассказывать о нашей расточительности.

Слова из песни Бременских музыкантов «Нам любимые дороги дороги» сейчас произносят совсем не в том смысле, какой в них вкладывал лирический поэт Юрий Энтин. На эту же тему популярна еще одна расхожая фраза: мол, в нашей стране есть только одно дешевое дорожное покрытие – это снег. Однако те, кто ездил по зимнику, к этой шутке отнесутся скептически – в снежную дорогу тоже надо вложиться: наладить пункты обогрева, поставить дизель-генераторы. Не оценят юмора и коммунальщики – в городе снег обходится в копейку, и немалую, его надо убрать или растопить реагентами, и эту «кашу» все равно убрать с дороги, причем быстро, иначе пойдут аварии, и это уже будет совсем не смешно.

Если все же задаться вопросом, во сколько у нас в сравнении с другими странами обходится укладка дорожного покрытия – обычного асфальтобетонного (цементобетон кладут редко), то тут в обществе, особенно в его наиболее активной части, назы-

ваемой интернет-сообществом, по-прежнему – как и пять, и десять лет назад – ведутся ожесточенные споры. Одни утверждают, что по дороговизне дорог мы среди мировых держав отнюдь не в лидерах, другие же, наоборот, уверены: наши дороги стоят столько, что никому и не снилось. Последние расчет ведут очень просто: берут самый громкий проект, узнают из прессы, во что он обошелся, и делят деньги на расстояние. Например, обсуждая недавно открытый Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, блогеры взяли общую стоимость строительства – 210 млрд руб. – и разделили ее на общую протяженность ЗСД – 46,6 км. В результате вышло, что километр дороги стоит 4,5 млрд руб. Ах, – вскрикнули нервные дамы, – такую дорогу можно было бы в несколько слоев уложить норковыми шубами. Формально подсчет сделан правильно, с одним только но – сравнивать полученную сумму не с чем, аналогичных сооружений просто нет.

На встрече Президента РФ Владимира Путина с министром транспорта Максимом Соколовым и губернатором Санкт-Петербурга Георгием Полтавченко министр рассказал об уникальности этого проекта. Во-первых, он крупнейший не только в Санкт-Петербурге или даже в нашей стране, это крупнейший проект государственно-частного партнёрства в мире! Центральный участок – 11,7 километра – представляет собой четыре крупнейших мостовых сооружения через дельту Невы. Самое высокое – через судоходный канал – 52 метра, через основной фарватер – 35 метров, далее, на Крестовский остров, – 25. Помимо этого под Васильевским островом Западный скоростной диаметр проходит в туннельном варианте.

Для правильного сравнения затрат на дорожное строительство нужно не затраты делить на километры, а оценивать удельную стоимость строительства. Дело в том, что цена может в разы меняться, если сравнивать дороги с разным числом полос движения, или с разной категорией, или с разной классификацией типов местности и грунтов, или с разной густонаселенностью территории, по которой проходит дорога, или с разной протяженностью искусственных сооружений, или с разным количеством тоннелей, или с разным количеством мостов, путепроводов, эстакад, развязок, пересечений, примыканий.

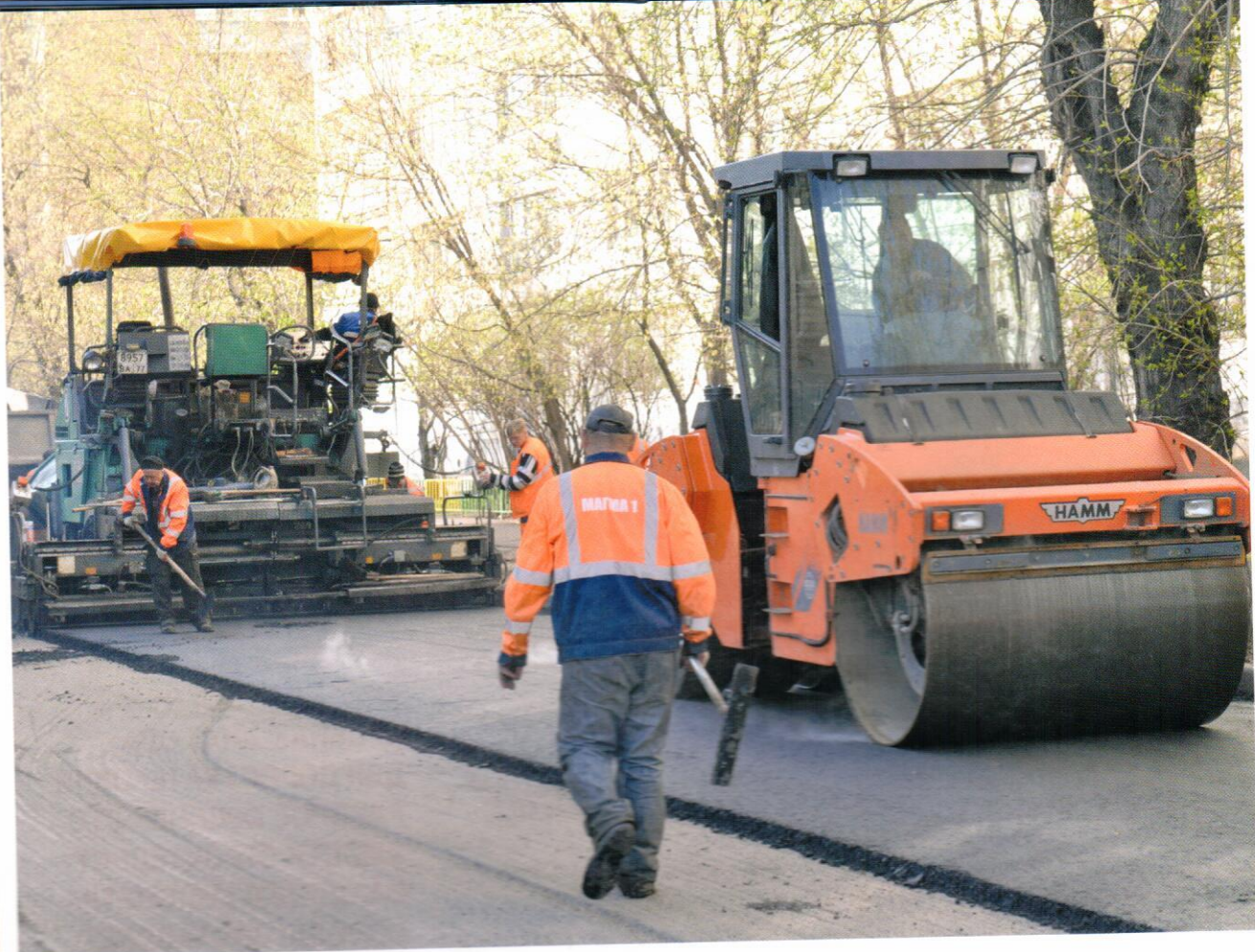
Адекватную оценку по удельной стоимости дорог провела Екатерина Решетова, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Научно-исследовательского университета «Высшая школа экономики». По ее данным, опубликованным в международном научно-практическом журнале «Экономика. Налоги. Право» (4/2015), среднее арифметическое значение удельной стоимости строительства одного километра автомобильных дорог в России в 1,4–2,8 раза меньше, чем в развитых зарубежных странах. По резуль-

татам анализа было установлено, что стоимость строительства и реконструкции автомобильных дорог в России равна в среднем 58,8 млн руб. в пересчете на один километр полосы (в ценах 2014 года). Для дорог I категории разброс средней стоимости строительства одного километра полосы составляет от 19,0 до 243,9 млн руб., для дорог II категории – от 22,9 до 104,8 млн руб., для дорог III категории – от 12,0 до 144,5 млн руб. В США этот разброс в зависимости от числа полос, приближения к городам, географических и геологических условий колеблется в пределах от 32,7 до 389,9 млн руб. за один километр полосы, в Канаде – от 36,6 до 330,9 млн руб., в Германии – от 5,2 до 348,5 млн руб., в Польше – от 12,2 до 42,5 млн руб., в Китае – от 10,1 до 82,9 млн руб. Минимальные значения соответствуют условиям равнинного рельефа местности вне границ городской застройки, максимальные значения – условиям сильно пересеченной местности, плотной городской застройки.

Эти же цифры (средние значения) привел руководитель Росавтодора Роман Старовойт в августе 2016 года в интервью телеканалу «Россия 24». Средняя цена одного километра дороги в однополосном исчислении составила в России 57,3 млн руб., в США – 127 млн руб., в Канаде – 163 млн руб., в Германии – 81 млн руб. При этом, по словам главы Федерального дорожного агентства, нужно учитывать, что в России около 20% от стоимости дорожных работ могут занимать затраты на выкуп земель, снос строений и компенсации их собственникам. Для сравнения: в США федеральное финансирование выделяется из дорожного фонда только при условии, что штат уже обеспечил за счет собственного бюджета проектно-изыскательные работы, выкуп земель, снос зданий и компенсацию собственникам, перенос коммуникаций.

При этом Роман Старовойт считает, что себестоимость дорог у нас

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА БЫЛО УСТАНОВЛЕНО, ЧТО СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РОССИИ РАВНА В СРЕДНЕМ 58,8 МЛН РУБ. В ПЕРЕСЧЕТЕ НА ОДИН КИЛОМЕТР ПОЛОСЫ (В ЦЕНАХ 2014 ГОДА). ДЛЯ ДОРОГ I КАТЕГОРИИ РАЗБРОС СРЕДНЕЙ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ОДНОГО КИЛОМЕТРА ПОЛОСЫ СОСТАВЛЯЕТ ОТ 19,0 ДО 243,9 МЛН РУБ., ДЛЯ ДОРОГ II КАТЕГОРИИ – ОТ 22,9 ДО 104,8 МЛН РУБ., ДЛЯ ДОРОГ III КАТЕГОРИИ – ОТ 12,0 ДО 144,5 МЛН РУБ. В США ЭТОТ РАЗБРОС В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЧИСЛА ПОЛОС, ПРИБЛИЖЕНИЯ К ГОРОДАМ, ГЕОГРАФИЧЕСКИХ И ГЕОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ КОЛЕБЛЕТСЯ В ПРЕДЕЛАХ ОТ 32,7 ДО 389,9 МЛН РУБ. ЗА ОДИН КИЛОМЕТР ПОЛОСЫ, В КАНАДЕ – ОТ 36,6 ДО 330,9 МЛН РУБ., В ГЕРМАНИИ – ОТ 5,2 ДО 348,5 МЛН РУБ., В ПОЛЬШЕ – ОТ 12,2 ДО 42,5 МЛН РУБ., В КИТАЕ – ОТ 10,1 ДО 82,9 МЛН РУБ.



можно и нужно снижать. Для этого следует оптимизировать существующие технологии. Сейчас при строительстве объектов дорожники часто вынуждены перезакладываться по нормативам – на сейсмичку, на устойчивость. Нормативы можно было бы пересмотреть без ущерба качеству, и это сделало бы дороги дешевле. Например, при реконструкции М-9 «Балтия» Росавтодору удалось снизить стоимость работ на 40%, заменив классическую технологию на регенерацию. В этом случае перемальвается полотно существующей дороги, добавляется цемент, уплотняется и сверху заливается новое полотно. По классике дорожники должны были снять асфальтобетон, отвезти его на переработку, вынуть старое основание, отвезти на полигон, разместить как отход, привезти новый песок, бетон, щебень, уложить и залить асфальтобетоном. Еще один способ – добиваться экономии при строительстве дорог с малой интенсивностью движения, без ущерба для качества. Для этих дорог Мин-

транс уже разработаны новые нормативы, которые сейчас обсуждаются с Минстроем. Только за счет их применения, к примеру, при строительстве сельских дорог можно сэкономить до 40%.

Нужно еще учитывать, что строительство самой дороги в общей структуре затрат составляет порядка 16,9% (по данным Росавтодора). Большая часть средств тратится на строительство искусственных сооружений (мостов, тоннелей, эстакад) – 63,5%, еще 12,6% – на подготовку территории и обустройство стройплощадки (с компенсационными затратами), 7,1% – на прокладку и перекладку инженерных коммуникаций (включая линии городского транспорта и железной дороги).

Минтранс в настоящее время подготовил новую методику, позволяющую отдельно учитывать затраты и более объективно и дифференцированно рассчитывать стоимость километра дороги. После ее утверждения будет внедряться единый подход, что, конечно, будет способствовать развенчанию мифа о том,

что строительство дорог в нашей стране самое затратное.

Говоря об опыте более дешевого строительства дорог в Китае, Роман Старовойт в интервью изданию «Ведомости» заметил, что у нас несколько иные требования по нормативам. Это касается несущей способности дороги, толщины слоев, ширины полос. К примеру, китайский подрядчик строил дорогу от Баку до границы с Российской Федерацией, включая мост через реку Суру, и сейчас местные власти ведут судебные разбирательства с ним, поскольку дорога получилась отвратительного качества. Российский участок этого автокоридора разительно отличается в лучшую сторону. Поэтому экономия является оправданной, только если она не идет в ущерб качеству строительства. Не стоит забывать и про стоимость трудовых ресурсов, которая в Китае значительно ниже. Машинное оборудование, которое производится там, тоже существенно дешевле.

Виктор Маслов
Фото автора