

РАСТИ ИЛИ НЕ РАСТИ... ДОРОЖНОЙ СЕТИ?

В настоящее время строители, а также производители и поставщики дорожного комплекса обеспокоены недостаточностью запланированных объемов нового дорожного строительства в нашей стране. Эти объемы, к сожалению, не отражают реальной потребности в расширении автодорожной сети. Наблюдается ли тенденция к их фактическому росту? Какие дополнительные меры нужно принимать, чтобы содействовать активному развитию автодорожной сети? На эти и другие вопросы ответил нашему корреспонденту генеральный директор НП «АСДОР» Юрий АГАФОНОВ.



– Юрий Анатольевич, сколько же требуется автодорог современной России для создания разветвленной сети?

– По мнению экспертов дорожного комплекса, необходимо построить как

минимум 1 000 000 км новых дорог. Однако даже самый оптимистичный сценарий «Транспортной стратегии РФ до 2030 года» предусматривает строительство новых участков дорог только по 600–700 км в год – вплоть до 2019 года. При этом в 2013 году на федеральных автомобильных дорогах по завершении строительства и реконструкции введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 485,6 км. Это в 1,8 раз больше, чем в 2012 году. А вот сколько построено именно новых дорог – информация скрыта. Так или иначе, указанных объемов крайне недостаточно для выполнения как самой Транспортной стратегии, так и для создания разветвленной дорожной сети страны.

Согласно же вышеуказанной Транспортной стратегии, до 2019 года мы долж-

ны будем строить новых участков дорог по 600–700 км. в год, а уже затем – по 3000–7000 км в год...

– Это реально? Ведь региональные дорожные фонды предусматривают финансирование только 30% (в среднем по стране) от нормативной потребности дорожного комплекса субъектов РФ...

– Утопией, конечно, это назвать нельзя, однако нужен инновационный сценарий формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры. Нужна серьезная подготовка, со всех сторон.

Что касается Альянса строителей и поставщиков дорожного комплекса, то мы предложили к рассмотрению на заседании Государственного совета РФ следующие рекомендации по совершенствованию и реальному удвоению объемов строительства сети автомобильных дорог в целях комплексного освоения и развития территории Российской Федерации.

Первая рекомендация связана с обеспечением стабильного роста финансирования строительства, ремонта и

№	Индикаторы	Ед. изм.	2011	2012–2015	2016–2018	2019–2020	2021–2024	2025–2030	Всего построено н/у с 2011 по 2030	Общая протяженность 2030	Общая протяженность 2010
	Строительство новых участков автомобильных дорог общего пользования, всего, в том числе:	тыс. км	0,1	2,8	1,9	6,7	24,2	45,8	81,8	1370,2	837,7
				в год 0,7	в год 0,6	в год 3,35	в год 6,05	в год 7,63			
1	автодороги федерального значения	тыс. км	0,1	1,7	0,9	0,7	4,2	15,8	23,5	82,8	50,6
				в год 0,42	в год 0,3	в год 0,35	в год 1,05	в год 2,63			
2	автодороги регионального значения	тыс. км	0	1,1	1	6	20	30	58,3	553	493,9
				в год 0,28	в год 0,3	в год 3,0	в год 5	в год 5			
3	автодороги местного значения	тыс. км	0	0	0	0	0	0	0	734,4	293,2

содержания федеральных и региональных дорог, а также с обеспечением финансирования дорожного комплекса на уровне не менее 4% ВВП. Для этого необходимо внести изменения в Налоговый и Бюджетный кодексы РФ, Закон о бюджете РФ, подзаконные акты относительно обеспечения перехода на взимание платы по акцизам на ГСМ непосредственно с АЗС и НПЗ. Причем этот процесс должен осуществляться с применением плавающей ставки акцизов на ГСМ в размере не менее 50% акциза в стоимости литра бензина (по мере постепенного выравнивания цены бензина в России с ценой бензина в странах ЕС, исходя из членства России в ВТО). И это – при условии введения постоянного текущего контроля объемов реализованного горючего непосредственно на АЗС.

Как показывает европейский опыт оплаты акцизов, такой путь позволит выровнять уровень развития дорожной сети страны с уровнем автомобилизации населения и аккумулировать в дорожных фондах сумму акцизов, в 6 раз превышающую планируемую величину. Кроме того, предлагаемый источник доходов Дорожного фонда является целевым, поскольку за строительство и содержание дорог будут платить непосредственно их потребители. Кроме того, он носит постоянный характер, в отличие от временных источников при условии проведения налогового маневра.

Теперь что касается второй рекомендации, которая связана с возможностью устранения постоянного процесса недоремонта автодорог. Для ликвидации недоремонта важно стимулировать внедрение наиболее эффективных технологий строительства, реконструкции и содержания дорог (при условии соблюдения реальной экономии бюджетных средств в долгосрочной перспективе). Это известно. В первую же очередь, следует изменить цель и систему оценки проектов еще на стадии экспертизы – для отражения в ней экономической эффективности проектных решений.

А одномоментное получение сомнительной (сиюминутной) выгоды на аукционах и конкурсах наносит огромный (в будущем!) ущерб государственным, общественным и частным интересам. Этот ущерб можно сравнить чуть ли не со стихийными бедствиями и чрезвычайными

ситуациями природного и техногенного характера.

– Экономическая эффективность в данной связи – это..?

– Это минимизация затрат на весь период жизненного цикла строительного объекта – дороги (сооружения), включая затраты на строительство (реконструкцию), ремонт, содержание дороги (сооружения), издержки пользователей и потери от ДТП.

– Что следует сделать для того, чтобы изменить цель и систему оценки проектов на стадии экспертизы?

– Для этого, во-первых, следует внести ряд изменений в пункт 5 статьи 49 главы 6 Градостроительного кодекса РФ «Экспертиза проектной документации и результатов инженерных изысканий, государственная экологическая экспертиза проектной документации объектов, строительство, реконструкцию которых предполагается осуществлять в исключительной экономической зоне Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море Российской Федерации, на землях особо охраняемых природных территорий» по предмету экспертизы (см. табл.).

Во-вторых, нужно внести поправки в закон «О федеральной контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных

и муниципальных нужд». Эти поправки должны предусматривать возможность оценки наиболее экономически выгодного предложения по принципу максимального эффекта при соотношении цена-качество (минимальные суммарные затраты за весь жизненный цикл дороги (сооружения), включая затраты на строительство (реконструкцию), ремонт, содержание дороги (сооружения), издержки пользователей и потери от ДТП).

И, наконец, в-третьих... Важно также внести в статью 34 «Антидемпинговые меры при проведении конкурсов и аукционов» изменения, связанные с обязательным обоснованием предложений по снижению цены контракта более чем на 10% от начальной (максимальной) его цены. При отсутствии такого обоснования заявка должна быть отклонена, а участие во всех дальнейших конкурсных процедурах запрещено. При этом организация, выставившая демпинговую цену, может быть занесена в «черный список» недобросовестных поставщиков.

– А вообще, насколько и когда может быть допустим демпинг в такой серьезной сфере, как дорожное строительство?

– При проведении конкурсных процедур в дорожном строительстве и проектировании все проекты и сметы заказчика проходят государственную экспертизу, исключая какие-либо ошибки в расчетах и проектах. Снижение цены допустимо только в пределах резерва

Старая редакция	Новая редакция
<p>Предметом экспертизы являются оценка соответствия проектной документации требованиям технических регламентов, в том числе санитарно-эпидемиологическим, экологическим требованиям, требованиям государственной охраны объектов культурного наследия, требованиям пожарной, промышленной, ядерной, радиационной и иной безопасности, а также результатам инженерных изысканий, и оценка соответствия результатов инженерных изысканий требованиям технических регламентов.</p>	<p>Предметом экспертизы является оценка технико-экономической эффективности проектных решений в целях оптимизации затрат на весь период жизненного цикла строительного объекта, при условии соответствия проектной документации требованиям технических регламентов, в том числе санитарно-эпидемиологическим, экологическим требованиям, требованиям государственной охраны объектов культурного наследия, требованиям пожарной, промышленной, ядерной, радиационной и иной безопасности, а также результатам инженерных изысканий, и оценки соответствия результатов инженерных изысканий требованиям технических регламентов.</p>

непредвиденных работ, которые составляют от 1,5% до 3% стоимости строительства. Поэтому организации, необоснованно снижающие цену на торгах, фактически увеличивают риски государства при размещении заказов по таким социально значимым и опасным объектам, как дороги, мосты, тоннели.

– Относительно изменений в законодательных актах мы поговорили. Но интересно узнать и об изменениях практического характера – от чего, например, следует отказаться, а что, наоборот, следует добавить в привычный для россиян дорожный формат?

– В России, в основном, функционируют двухполосные федеральные автомобильные дороги – с ограниченной пропускной способностью, но с достаточно большой по площади полосой обочин. Обочины автомобильных дорог используются для временного размещения неисправных или поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях автомобилей, что в общем-то неграмотно, поскольку для этих целей должны быть отведены специальные площадки.

Известно, что изначально обочины на дорогах строились для гужевого транс-

порта. Сейчас, в XXI веке, мы почему-то продолжаем неэффективно использовать выделенные земли под дорожное строительство, создавая широкие полосы обочин... В результате на них задерживаются талые и грунтовые воды, которые попадают в слои основания дорожной одежды, снижая их прочностные характеристики. В соседней Финляндии, например, широких обочин не строят, а систематизируют стояночные полосы. Это существенно экономит средства на строительство, а также снижает разрушение дорог, что, в свою очередь, позволяет сэкономить эксплуатационные расходы. Негативного же влияния на безопасность такой подход не оказывает.

Как я уже сказал, повышение объемов строительства сети автомобильных дорог – это необходимый шаг, который нужно сделать в целях комплексного освоения и развития территории Российской Федерации, в целях повышения эффективности использования выделенных земель и существенного расширения пропускной способности уже существующих трасс. Для этого и необходимо рассмотреть в том числе вопрос, связанный с внесением измене-

ний в соответствующие национальные стандарты, которые предусматривают расширение проезжей части дорог за счет сокращения ширины полосы обочин, без увеличения полосы отвода. Это позволит с минимальными затратами расширить проезжую часть, увеличив пропускную способность автотрасс. А обеспечить безопасность на дорогах, причем вполне эффективно, возможно с помощью установки разделительных тросовых ограждений. Так, например, белорусский опыт использования разделительных ограждений при двухполосном движении показал резкое снижение количества ДТП с лобовыми столкновениями. И это несмотря на низкую стоимость и простоту в обслуживании.

– Юрий Анатольевич, чего бы вы хотели бы пожелать коллегам-дорожникам в преддверии их профессионального праздника?

Наверное, надежды на то, что все происходящие изменения – к лучшему, и, конечно же, его (лучшего) скорейшей материализации! Желаю во всем везения и, в рифму, – терпения!

Беседовала Диана Кальварская