

Планы на будущее

С 2023 года федеральные и региональные власти будут работать по новому стратегическому документу — пятилетнему плану дорожной деятельности. К концу 2027 года в нормативе будет 85% федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, входящих в опорную сеть. Сейчас ее протяженность составляет 136 тыс. км. Именно они играют сегодня ключевую роль для развития российской экономики. На мероприятия, заложенные в пятилетке, выделено более 13,2 трлн руб., однако ожидаемый совокупный эффект от строительства и экономии времени при перевозках грузов и пассажиров составит почти 7 трлн руб., еще 3,5 трлн руб. поступит в бюджеты в виде налогов и сборов.

— стратегия —

Нашли опору

Год назад, напомним, по предложению Минтранса из перечня объектов нацпроекта «Безопасные качественные дороги» (БКД), комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и других документов выделили 136 тыс. км самых важных автодорог. Именно эти трассы, названные опорной сетью, играют ключевую роль в развитии экономики страны, связывая основные точки генерации транспортного спроса и формируя транспортный каркас страны. Их развитие (и состояние) крайне важно на фоне усиливающихся западных санкций, поэтому президент поручил дорожникам привести в порядок в первую очередь дороги именно опорной сети. Для это понадобился комплексный план дорожной деятельности до 2027 года.

В июне 2022 года вице-премьер Марат Хуснуллин на встрече с президентом впервые раскрыл подробности документа. План, рассказывал он, направлен на опережающее достижение показателей указа президента о национальных целях. В нем, напомним, закреплено, что к концу 2024 года в нормативе должно быть 85% дорог крупнейших городских агломераций. Параллельно в порядок приведут 50% всей региональной сети. В качестве отдельного направления пятилетки выделены дороги, входящие в транспортные коридоры «Запад—Восток» (суммарной протяженностью более 12 тыс. км, из которых 2,8 тыс. км нужно модернизировать) и «Север—Юг» (более 4,2 тыс. км, из которых 1,8 тыс. км нужно модернизировать).

Посмотрим объективно

Документа федерального уровня с четким планом финансирования на несколько лет вперед до сих пор не существовало. Комплексный план, рассказал вице-премьер Марат Хуснуллин, рождался в спорах, особенно на фоне желания Минфина сократить бюджеты многих отраслей на 10%, в том числе дорожной, однако в итоге программу сохранили. Пятилетний план одобрен президентом 2 июня, утвержден распоряжением правительства от 20 июня №1601-р и представляет собой 60-страничный документ, поделенный на несколько блоков. Всего в него включено 250 разных объектов.

Первый блок — объекты, за реализацию которых отвечает госкомпания «Автодор». Среди них — строительство трассы М12 Москва—Казань, нового участка Дюртюли—Ачит, дополнительных развязок на Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД), новых обходов Твери, Санкт-Петербурга, Краснодар, реконструкция М1 «Беларусь», М3 «Украина» и М4 «Дон» и т. д. Деньги также выделены на проектирование и разработку технико-экономического состояния трассы «Меридиан». Общий объем финансирования, который выделяется на объекты «Автодора», — более 1,6 трлн руб.

Второй блок — объекты Росавтодора. Среди них — строительство новых участков трасс М5 «Урал», М7 «Волга», А121 «Сортавала», М2 «Крым», Р22 «Каспий», обходов Владикавказ, Язани, Саратова, реконструкция участков М8 «Холмогоры», А181 «Скандинавия», Р21 «Кола», Р504 «Колыма». На эти объ-

екты до 2027 года выделяется более 3,39 трлн руб.

Третий блок — объекты на региональных и межмуниципальных дорогах. Из самых крупных стоит отметить строительство трассы Солнцево—Видное—Лыткарино—Железнодорожный (Московская область), мост через Волгу в Твери (Тверская область), обходы Пскова, Тольятти, Кемерово, Калуги, Липецка, Астрахани. Также запланированы капитальный ремонт моста через Волгу в Рыбинске и реконструкция моста через Никольское устье Северной Двины в Северодвинске. Финансирование региональных объектов превысит 8,3 трлн руб.

Общий объем средств на пятилетку составит более 13,2 трлн руб., из которых 5,4 трлн руб. — деньги федерального бюджета, 7,2 трлн руб. — средства регионов, 436 млрд руб. — деньги Фонда национального благосостояния, 200 млрд руб. — внебюджетных источников.

Несмотря на усиливающиеся санкции, о сокращении финансирования речи не идет, заявил Марат Хуснуллин в ходе выставки «Дорога-2022» в Казани, отвечая на вопрос «Ъ»: «Пока мы идем в том режиме, который запланирован». В Минтрансе «Ъ» заверили, что регулярно «прорабатывают варианты поддержания объемов финансирования мероприятий пятилетнего плана, а также обеспечения опережающего финансирования объектов в рамках инвестиционных возможностей федерального бюджета».

Долгостроев не будет, обещают в правительстве: объекты должны строиться не более трех лет, самые сложные (внеклассные мосты, тоннели и другие сложные инженерные сооружения) — не более пяти лет. Более 50% объектов, описанных в плане, уже имеют проектную докумен-

тацию либо находятся в проектировании. В рамках пятилетки в день будет строиться практически 2 км новых дорог и еще 60 км — ремонтировать, рассказал глава Росавтодора Роман Новиков.

Быстро, безопасно и экономично

Один из главных эффектов реализации программы — скорость перемещения и удобство пользования. Наглядный пример — это совокупный эффект от трасс М11, ЦКАД и М12: время поездки на автомобиле из Санкт-Петербурга в Казань сократится, по подсчетам Минтранса, с 30 часов до 7 часов 30 минут. Строящиеся обходы городов также позволят быстрее проезжать мимо населенных пунктов.

Улучшится и безопасность дорожного движения, ведь новые магистрали строятся сразу с освещением и разделительными ограждениями. «Дорожная пятилетка» также предполагает капитальный ремонт 3 тыс. км существующих дорог, которые будут переведены из двух- в четырехполосный режим. «Мероприятия пятилетнего плана предусматривают в том числе ликвидацию очагов аварийности, узких мест, обустройство дорог, что напрямую влияет на безопасность движения и предусмотренные национальным проектом БКД показатели», — пояснили «Ъ» в Минтрансе. Целевым показателем БКД, напомним, является снижение к 2027 году транспортного риска (чи-

сло погибших на 10 тыс. автомобилей) с 2,6 до 1,5 в среднем по стране. Подробнее о ситуации с аварийностью на федеральных дорогах читайте на стр. 27.

Программа является также важной антикризисной мерой, направленной на развитие экономики и промышленности в условиях внешнего давления, поясниют в правительстве: ее реализация будет способствовать повышению внутреннего спроса, созданию рабочих мест и снижению логистических издержек. Подрядчики смогут получить долгосрочные заказы — это позволит им более четко планировать свою деятельность и снизить стоимость работ. «В ближайшие годы отечественной промышленности будет обеспечен гарантированный спрос на технику и строительные материалы», — говорят в Минтрансе. — Появится возможность инвестировать в новые производства, расширять и модернизировать линейку выпускаемой продукции, создавать новые рабочие места. Активное дорожное строительство будет способствовать дальнейшим исследованиям и разработкам в области проектирования дорог, в управлении строительством и производстве стройматериалов».

Социально-экономические эффекты от программы, пояснили «Ъ» в Минэкономике, состоят из эффектов на этапе строительства (за счет дополнительного инвестиционного спроса на стройматериалы и строительные работы) и эффектов на этапе

эксплуатации (экономии в пути пассажиров и грузов). Текущая оценка Центра стратегических разработок (ЦСР) следующая: рост ВВП на стадии строительства составит 2,5 трлн руб. Эффекты от экономии времени в пути пассажиров обеспечат дополнительный вклад в ВВП в размере не менее 2,9 трлн руб. за 20 лет. Эффекты от экономии времени в пути грузов оцениваются ЦСР в 1,4 трлн руб. Совокупные эффекты на стадии эксплуатации составят минимум 4,3 трлн руб., а все эффекты от пятилетки — 6,8 трлн руб. «По ряду объектов еще не завершено проектирование, в связи с чем применялась консервативная оценка, в реальности результаты будут выше», — уточняют в Минэкономике.

По итогам выполнения пятилетнего плана ожидается также поступление более 3,5 трлн руб. в казну за счет налогов. «Мультипликативный эффект от программы является драйвером для всей экономики», — комментируют в Минтрансе. — Помимо непосредственно налоговых поступлений от дорожной деятельности в долгосрочной перспективе качественная дорожная инфраструктура позволяет ускорить товарооборот и мобильность граждан, что также положительно влияет на экономическую деятельность».

Эксперты поддерживают

Любая работа, связанная с инфраструктурными объектами, невозможна без планирования, рассказал «Ъ» президент Ассоциации производителей и потребителей асфальтобетонных смесей Р.О.С.АСФАЛБТ, зампред общественного совета Росавтодора Николай Быстров. «Пытаться строить такие объекты в режиме „давайте посмотрим, что у нас есть сегодня“ не только бессмысленно, но и невозможно», — поясняет он. — То, что сейчас делает правительство, имеет всеобъемлющую поддержку со стороны дорожной отрасли, которая раньше десятилетия была вынуждена работать бессистемно, имея горизонт планирования не более года».

«Пятилетний план демонстрирует внимание президента и правительства к вопросам развития транспортной инфраструктуры нашей страны, обозначает цели, к осуществлению которых надо стремиться, мобилизует силы и средства, расширяет горизонты деятельности», — добавляет председатель комитета по транспортному строительству ассоциации «Национальное объединение строителей», гендиректор СРО „СОЮЗДОРСТРОЙ“ Леонид Хвоинский. — Теперь мы знаем, что планируется построить к 2027 году. Эта информация очень важна для подрядчиков. Они могут работать на перспективу, обучать кадры, приобретать технику и материалы для предстоящих строек. Заказчики, обладая этой информацией, смогут своевременно готовить проектно-сметную документацию и проводить торги на объекты, не откладывая этот процесс на начало сезона».

Дорожные работы, поясняет Николай Быстров, связаны в первую

очередь с применением сложных и дорогостоящих машин и механизмов. «Если вернуться на 15–20 лет назад, когда план был только годовой, мог ли руководитель строительной организации осуществлять серьезные вложения в технику? Конечно, нет. А сейчас может, — говорит господин Быстров. — Долгосрочное планирование способствует развитию организации не только с точки зрения оборудования, но также в плане повышения квалификации своих сотрудников».

Независимые эксперты также подчеркивают важность привлечения внебюджетных средств в рамках пятилетнего плана. Поскольку бюджетные возможности снижаются, инфраструктурные программы неизбежно будут оптимизироваться за счет переноса ряда проектов и расходов на будущие периоды, пояснил «Ъ» гендиректор Национального центра ГЧП Павел Селезнев. «При этом дорожные компании не могут просто подождать „лучших времен“ — есть коллективы, техника, которые нужно содержать», — рассказывает эксперт. — Им и так пришлось непростое из-за пандемии и роста цен на стройматериалы, снижение темпов автодорожного строительства может привести к банкротству или уходу с рынка тех немногих, кто уцелел». Частные средства на рынке есть, утверждает господин Селезнев: это и ликвидность банков, и инвестиционные средства компаний, которые решили пока заморозить свою активность в условиях неопределенности. В результате, отмечает Павел Селезнев, сегодня складывается идеальная среда для активного применения механизмов ГЧП, в первую очередь в транспортной сфере. «Инвесторам и финансирующим организациям нужны проекты внутри страны, куда можно вкладывать средства», — говорит он. — В условиях максимальной неопределенности им нужны и максимально четкие гарантии, а их может дать только государство».

«При всех сложностях сегодняшнего периода временами мы преувеличиваем непредсказуемость экономической ситуации», — добавляет Николай Быстров. — Это видно на примере одного из важнейших материалов для дорожного строительства — битума». В январе текущего года, рассказывает он, в Центральном регионе битум стоил в среднем на 50% дороже, чем годом ранее. К маю цены выровнялись, и сейчас он уже на 200 руб. дешевле, чем год назад.

Перспективы на будущее

Финансирование пятилетней программы считалось из расчета минимального объема Федерального дорожного фонда, который составит чуть более 1 трлн руб. в 2025–2027 годах, но это довольно консервативная оценка. Наполняется фонд, напомним, в том числе за счет топливных акцизов, объем которых впоследствии может увеличиться. Как только появятся дополнительные деньги, в пятилетку можно будет включить объекты, строительство и ремонт которых планировались после 2027 года. Об этом недавно говорил президент. Перечень таких объектов уже подготовлен Минтрансом, среди них: строительство обходов городов, например Костромы, Иваново, Борислебска, Медыни, Дмитровграда, строительство дублера Щелковского шоссе, реконструкция участков дорог Р256 «Чуйский тракт», Р254 «Иртыш» и другие проекты.

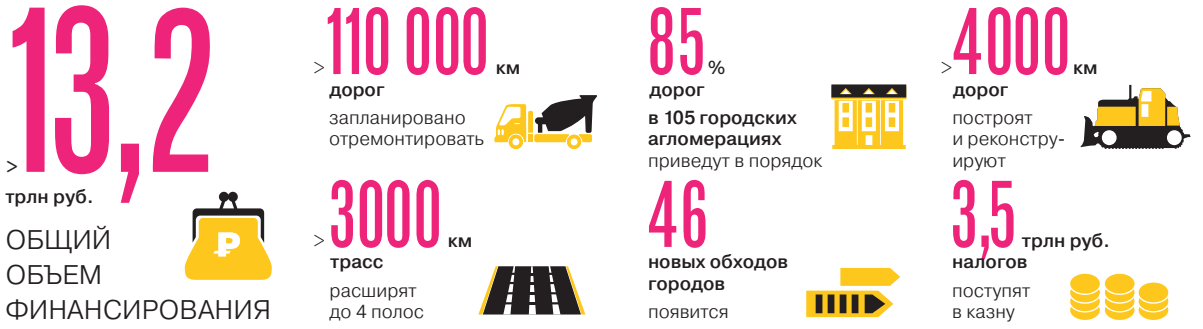
Логичным продолжением федеральной пятилетки должны стать аналогичные региональные программы, заявил недавно премьер Михаил Мишустин. «Для обеспечения устойчивого развития отрасли важно, чтобы субъектами РФ в самое ближайшее время была завершена подготовка региональных пятилетних планов дорожного строительства», — заявил он. — При этом они должны быть синхронизированы с задачами транспортной стратегии страны и взаимосвязаны с нацпроектом БКД». Работа по утверждению пятилетних программ будет завершена до 1 декабря — к этой дате Росавтодор подпишет с регионами соответствующие соглашения. 35 субъектов федерации это уже сделали, 36 региональных программ находятся на рассмотрении, 13 — в проработке.

Иван Буранов



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО РОСАВТОДОР

ПЛАН ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 2023–2027 ГОДАХ



КРУПНЫЕ ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОЙ ПЯТИЛЕТКИ

По линии Росавтодора



По линии госкомпании «Автодор»



Региональные объекты



Review Дороги России

Дороги другого порядка

Завершается четвертый год нацпроекта «Безопасные качественные дороги» (БКД). Несмотря на сложную экономическую ситуацию, дорожники выполнили более 92% запланированных работ: к концу года в порядок приведут более 16,5 тыс. км автодорог в 84 субъектах федерации, участвующих в реализации нацпроекта. Общий объем финансовой помощи регионам на развитие федеральных, региональных и местных дорог в рамках БКД в текущем году составляет порядка 400 млрд руб. Благодаря рекордным объемам финансирования в субъектах федерации ремонтируют дороги, работа с которыми планировалась только в 2023–2024 годах.

— инфраструктура —

Ровный путь

Нацпроект «Безопасные качественные дороги», напомним, включает несколько направлений, одно из которых — ремонт межрегиональных и межмуниципальных дорог, улиц в городах в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть». Изначально планировалось, что по итогам 2022 года в нормативе будут 48% региональных дорог, но этот показатель по итогам десяти месяцев 2022 года уже превышает 48,9%. В городских агломерациях обновлено уже 77,9% дорожной сети, при этом плановый показатель по году составляет 77%. Во многих регионах работы, запланированные на 2023–2024 годы, дорожники сумели выполнить в нынешнем году. Белгородская область стала традиционным лидером по скорости выполнения ремонта: плановые работы закончились еще в июле. Досрочно закончили ремонт также Ингушетия, Пензенская область, Камчатский край, Ямало-Ненецкий автономный округ и Еврейская автономная область.

В ходе ремонтной кампании обновляли дороги, необходимые для транспортного обеспечения медицинских учреждений. В текущем году их общая протяженность — более 3,4 тыс. км. В Подмоскowie, к примеру, уже отремонтировали участки десяти дорог, которые ведут к поликлиникам, больницам и станциям скорой помощи в Волоколамске, Одиново, Серпухове, Раменском. В Чите обновили улицу, названную в честь советского хирурга заслуженного врача РСФСР Василия Коханского, на ней расположены клинический медицинский центр, клиническая больница с консультативной поликлиникой, два перинатальных центра.

Другое социальное направление — это школы и детские сады. За три года было отремонтировано 2,1 тыс. участков дорог к образовательным учреждениям, в 2022 году — еще 822 протяженностью более 3,3 тыс. км. В Ангарске Иркутской области, к примеру, в текущем году полностью обновили 1,2-километровый участок улицы Зурабова, который ведет к гимназии №1: изначально планировалось ограничиться ямочным ремонтом, но в итоге решили сделать дорогу комплексно. В селении Куба-Таба Кабардино-Балкарии отремонтировали центральную дорогу, по которой дети добираются до учебного заведения: здесь установили новые светофоры, искусственные неровности и барьерное ограждение.

Усиленное внимание традиционно уделяется и туризму: подрядчики за три года обновили более 800 участков дорог, ведущих к заповедникам, памятникам архитектуры, природным достопримечательностям. В нынешнем году работы по дорожному нацпроекту велись на 2 тыс. км таких дорог. В Севастополе отремонтировали участок дороги Гончарное—Ялта, который является частью разных туристических маршрутов. По ней, в частности, можно добраться к Форосской церкви — православному храму Симферопольской и Крымской епархии Русской православной церкви над поселком Форос. В Астраханской области ремонтировали второй участок дороги к озеру Баскунчак, на побережье которого имеются залежи лечебных глин, из-за которых летом сюда приезжает масса туристов.

Отдельное внимание уделяется и спортивным учреждениям: в текущем году к ним ремонтируется 165 участков общей протяженностью 700 км, причем большая часть работ уже завершена. Среди примеров — ремонт 28-километрового участка трассы Куба—Псыхурей—Крем-Константиновка в Кабардино-Балкарии, который ведет к физкультурно-оздоровительному комплексу. В подмосковных Люберцах обновили Комсомольский проспект, по которому можно проехать к оздоровительному комплексу, стадиону и лыжной базе. В Орехово-Зуево отремонтировали участок автодороги ММК—Ликино-Дулево — это маршрут к стадиону «Сокол».

Ремонт автомобильных мостов и путепроводов — более сложный процесс, чем ремонт обычной дороги. В 2021 году Росавтодор разработал отдельную программу по реконструкции искусственных сооружений, с нынешнего года она вошла состав федеративного «Региональная и местная дорожная сеть». В 2022 году ремонт шел на 455 сооружениях, из них по состоянию на 1 ноября 163 уже сданы, остальные — в высокой степени готовности, рассказали «Ъ» в Росавтодоре. В Тамбовской области, к примеру, капитально отремонтирован мост через реку Ирка в Гавриловском районе. В этом же регионе закончены работы на мостах через реки Сержалу, Кашму и Малый Ломовис. В Челябинске реконструирован Ленинградский мост через реку Миасс, соединяющий Курчатовский, Тракторозаводский и Калининский районы города. В Острогожском районе Воронежской области приведен к нормативу мостовой переход через реку Тихая Сосна на участке трассы Воронеж—Луганск. Общий объем федеральной поддержки ремонта искусственных сооружений составил в 2022 году 28,9 млрд руб.

Строй и езжай

Второе направление нацпроекта — это реконструкция и строительство новых дорог. Работы проводятся в рамках федпроектов «Региональная и местная дорожная сеть» и «Развитие федеральной магистральной сети».

Из региональных объектов стоит выделить обходы городов. Один из крупнейших, открытых в текущем году, 21-километровый северный обход Калуги, на строительство которого было выделено 14,7 млрд руб. из федерального бюджета. Работы на объекте шли два года и



завершились 16 сентября нынешнего года открытием движения. Новый северный обход вместе с открытым в 2018 году южным обходом образуют единую 84-километровую трассу для транзитного транспорта. В Свердловской области недавно открыто движение по 11,4-километровому третьему пусковому комплексу Екатеринбургского кольцевого автомобильной дороги, которая позволит объединить в единый каркас Пермский тракт и М5 «Урал», разгрузив улично-дорожную сеть столицы Екатеринбург за счет выведения транзита из города. Стоимость работ составила 9,2 млрд руб. Из относительно небольших, но тоже важных объектов стоит выделить первый участок новой магистрали в створе улиц Кирова и Строителей в Йошкар-Оле, движение на котором открылось в текущем году. В поселке Гусь-Железный Касимовского района Рязанской области отремонтировали мост через реку Гусь. Объект, расположенный на важной региональной магистрали — Егорьевском шоссе, давно находился в полуаварийном состоянии.

Среди объектов федерального значения — открытый в сентябре 15-километровый участок трассы Р255 в обход села Тулушка и деревни Трактовая в Иркутской области с новым путепроводом над железнодорожными путями. В сентябре также запустили после реконструкции участок южного подъезда к Ростову-на-Дону в составе трассы А135. Здесь работы начались еще в 2019 году и закончились на год раньше срока. В нынешнем году, рассказали «Ъ» в Росавтодоре, после капремонта и реконструкции в эксплуатацию будет введено 207,7 км федеральных дорог — на 36% больше, чем в 2021 году.

Денег хватает

Общий объем финансирования, выделенный на мероприятия проекта «Региональная и местная дорожная сеть», в нынешнем году составил 385,7 млрд руб. и более 240 млрд руб. — на развитие федеральной магистральной сети. С 2020 года, напомним, применяется схема опережающего финансирования: регионы, сумевшие выполнить плановый объем работ раньше сроков и готовые при финансовой поддержке со стороны федерации отремонтировать новые участки, получают дополнительные средства.

Еще в апреле правительство выделило из резервного фонда 120 млрд руб. на строительство, реконструкцию и ремонт дорог, из них 86 млрд руб. — в 63 субъектах федерации (ускорение ремонта 2,5 тыс. дорог), 34 млрд руб. — на капремонт крупных автотрасс. Из 120 млрд руб. на реализацию нацпроекта направлено порядка 28,5 млрд руб. Дополнительные 2,2 млрд руб. направлены, в частности, на строительство моста через Волгу в Волгограде, 295 млн руб. — на завершение реконструкции участка трассы М5 «Урал» в Подмоскowie. В июне по аналогичной схеме дополнительно 18,5 млрд руб. ушло на ускорение реконструкции и расширения федеральных трасс М1 «Беларусь» и М4 «Дон» в Московской, Ростовской, Тульской областях, Краснодарском крае. В октябре 35 млрд руб. было направлено на ускорение работ на 34 объектах, расположенных на трассах М7 «Волга», М5 «Урал», М4 «Дон», М10 «Скандинавия», М55 «Байкал», М23 Ростов-на-Дону—Таганрог.

«Регионы благодарны руководству страны и отрасли за принятые решения, — говорит гендиректор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. — В сложных условиях финансирование не только не снижено, но и увеличено, из резервного фонда выделены дополнительные ресурсы. Все это позволило, как говорится, «сдвинуть сроки влево» — завершить в более ранние сроки выполнение дорожных работ, ввести в эксплуатацию объекты с опережением календарных графиков, начать подготовительные работы по объектам 2023 года».

Санкции не помеха

Особенностями текущего года стали усиление западных санкций, осложнение экономической ситуации и уход многих компаний с российского рынка. Однако на дорожно-строительном комплексе и темпах реализации нацпроекта это не отразилось. Ситуация обсуждалась еще в августе на встрече премьера Михаила Мишустина и главы Росавтодора Романа Новикова. Дорожники, рассказал он, меньше всего зависят от импорта, особенно в части строительных материалов. Сегодня в регионах есть большое количество производителей дорожной техники. Для оперативного решения возникающих вопросов работает межведомственная группа Минтранса и Минпромторга.

«Организации, выполняющие строительно-монтажные работы, обеспечены всем необходимым для выполнения мероприятий, — рассказали «Ъ» в Росавтодоре. — Есть позиции, на которые выросли цены, но для предотвращения срывов сроков введения в эксплуатацию объектов проведена повторная экспертиза сметной документации для определения стоимости удорожания объектов из-за роста стоимости строительных материалов. После получения положительного заключения прорабатывается вопрос о выделении дополнительного финансирования».

«Трудности, как и в других отраслях, по всей стране примерно одинаковые, — добавляет Игорь Старыгин. — Это санкционные ограничения, уход поставщиков, нарушение логистических цепочек, проблемы с запчастями, расходными материалами. Ряд мер принимается на федеральном уровне, идет поиск возможностей замещения другими поставщиками в нашей стране, у восточных партнеров, что-то удается сделать собственными силами или смежниками в соседних регионах».

Власти Курской области, несмотря на ограничения, успешно выполняют намеченные планы, заявил «Ъ» председатель областного комитета транспорта и автодорог Сергей Солдатенков. «Мы регулярно проводим мониторинг цен на материалы и оборудование, — сказал он. — Мы постоянно находимся на связи с подрядными организациями: проводим встречи и выездные совещания, чтобы понимать реальную ситуацию и оперативно реагировать на происходящие изменения. Пока особых рисков, влияющих на темпы и планы дорожных работ, нет». Благодаря ранней контрактации, отметил господин Солдатенков, подрядчики заблаговременно ведут заготовку инертных материалов, в основном используют местное или отечественное сырье. Санкции не затронули и Подмоскowie, рассказала «Ъ» зампредседате-

ля областного правительства Анна Кротова. «Уже завершен в полном объеме ремонт региональных дорог, обновлено более 870 км покрытия — более 6% от общей протяженности региональной сети», — сообщила она. Основной запрос, который поступал от подрядчиков, касался обслуживания техники, используемой при ремонте и строительстве, рассказывает госпожа Кротова. «Но благодаря оперативным мерам, принятым правительством РФ, по легализации параллельного импорта и запуску «Биржи импортозамещения», где заказчики могут опубликовать запросы на приобретение запасных частей и комплектующих, а поставщики — направлять свои ценовые предложения и предлагать аналоги без дополнительных затрат и посредников, ведется обслуживание и ремонт техники», — говорит она.

Дороги ровнее, аварий меньше

По данным ГИБДД, за девять месяцев аварийность на региональных и межмуниципальных дорогах сократилась на 6,6%, количество погибших — на 2%. Важно, что проводимые по нацпроекту работы не ограничиваются одним только ремонтом. Безопасность пешеходов обеспечивается тротуарами — их в 2022 году будет отремонтировано 1,7 млн погонных метров. Внушительный объем работ, к примеру, был проделан в Подмоскowie: более 60 км новых тротуаров появились в 18 городских округах, некоторые из них — с барьерными и пешеходными ограждениями, с пониженным бордюрным камнем, съездами или тактильной плиткой для маломобильных групп населения. Для обеспечения видимости пешеходного перехода применяется проекционная подсветка, благодаря которой виртуальная «зебра» видна в любую непогоду и ночью. В текущем году четыре перехода с проекцией появились в Чите около школ и детских садов. Аварийность позволяют снизить и камеры: в 2022 году, рассказали в Росавтодоре, в рамках БКД планируется установить более 2,1 тыс. комплексов.

Большим подспорьем также является внедрение интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях, развертывание которых является отдельным направлением БКД. На реализацию мероприятий из федерального бюджета в соответствии с соглашениями с регионами соглашениями предоставляются иные межбюджетные трансферты, объем которых в 2022 году составил 7,35 млрд руб. На сегодняшний день заключены соглашения с 42 регионами.

Многие из субъектов достигли существенных результатов. Так, в Уфе в 2022 году производится модернизация светофорных объектов: заменены контроллеры, подключены датчики транспортных потоков, камер видеонаблюдения. В Свердловской области развивается система метеомониторинга дорог: метеопосты в режиме реального времени определяют погоду, интенсивность осадков, состояние проезжей части, коэффициент сцепления, температуру покрытия. В Архангельске развернута система видеонаблюдения, детектирования ДТП и ЧС: специальное программное обеспечение анализирует изображение с камер, распознает марку и модель машины, госрегистрационные знаки, направление движения, а также иные параметры.

Дальнейшие планы

В 2023 году в рамках нацпроекта работы по ремонту и строительству продолжатся: до 81% увеличится доля дорог городских агломераций в нормативе и до 50% — доля региональных дорог. Регионы уже готовятся: уровень контрактации по объектам 2023 года превышает 45%. Финансирование нацпроекта из федерального бюджета составит 644,9 млрд руб.

Среди крупных объектов, которые планируются к сдаче в следующем году, можно выделить мостовой переход через реку Обь в Новосибирске с транспортной развязкой в створе улицы Станиславского. В 2023 году также планируется ввести в эксплуатацию 1,2-километровый Высокогорский мост в Красноярском крае, который обеспечит устойчивую транспортную связь центра региона с Северо-Енисейским районом — одним из крупнейших центров золотодобывающей промышленности. В Ивановской области построят 1,3-километровый путепровод через железнодорожный переезд на трассе Иваново—Кинешма в районе местечка Горино. Продолжится строительство обхода Удмуртского на трассе Р217 «Кавказ» в Чечне (работы на котором ведутся с 2019 года) и восточного выезда из Уфы протяженностью 14 км. Дорога, которая будет сдана в 2024 году, соединит две федеральные трассы — М5 и М7 — и уведет транзитные потоки из столицы Башкирии.

Иван Буранов

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» В 2022 ГОДУ



От края до края

Открыты для движения первые участки транспортного маршрута Москва—Казань — крупнейшего инфраструктурного проекта в области дорожного строительства. В следующем году по скоростной трассе можно будет доехать от Москвы до столицы Республики Татарстан, в 2024 году — до Екатеринбурга, а в перспективе и до Владивостока.



— проект —

Строительством участка маршрута от Москвы до Казани, напомним, занимается госкомпания «Автодор». Проект поделен на восемь этапов, за каждый отвечает отдельный подрядчик, участки трассы вводятся в эксплуатацию по мере готовности. 8 сентября открыто движение на отрезке от ЦКАД до А108, 14 октября — от М7 до «Золотого кольца», в декабре откроют еще один участок во Владимирской и Московской областях. Основной ход трассы до Казани откроют в конце 2023 года.

Есть ли жизнь после Казани

800-километровый участок маршрута между Казанью и Екатеринбургом — организационно более сложный проект. Напомним, что продлить трассу до столицы Урала в 2021 году поручил президент Владимир Путин. Маршрут будет состоять из участков федеральной сети, которые будут реконструированы и капитально отремонтированы, а также обходов городов и новых дорог. По линии Росавтодора на эту часть трассы выделяется более 241 млрд руб.

Первая часть — это существующая трасса М7 от Шали до Дюртюлей. На участке Шали—Нижнекамск дорога сегодня уже относится к технической категории: имеет четыре полосы движения, разделительный барьер — здесь масштабных работ не требуется. Для улучшения

безопасности движения здесь построят 22 надземных пешеходных перехода. Далее планируется обход Нижнекамска и Набережных Челнов (81,09 км), на строительство которого выделяется 83,1 млрд руб. Это один из самых крупных проектов в составе маршрута. Обход будет представлять собой четырехполосную дорогу с 10 мостами, 5 развязками и 11 путепроводами. Работы уже давно ведутся — в сентябре, к примеру, дорожники приступили к строительству моста через реку Челна, параллельно идет строительство путепроводов в составе двух развязок. В 2023 году, рассказали «Ъ» в Росавтодоре, обход будет использоваться для перевозки грузов и пассажиров, в 2024 году его откроют для всех. Дорога впоследствии будет эксплуатироваться в платном режиме.

Этот участок выполнит важную локальную задачу. М7 является самой грузонапряженной транспортной артерией региона, рассказали «Ъ» в минтрансе Татарстана, обеспечивая перевозки грузов и пассажиров как внутри республики, так и транзитом. Крупными грузообразующими и грузопоглощающими узлами являются города Казань, Набережные Челны, Нижнекамск, Елабуга, расположенные на территории кластера «Иннокам». «Дальнейшее развитие сдерживает ограниченность транспортной инфраструктуры «Иннокама», — говорят в министерстве. — Единственный въезд в город Набережные Челны по дороге М7 проходит по плотине

Нижнекамской ГЭС. Участок, проходящий по территории города, также перегружен городским и транзитным транспортом. В пиковые часы наблюдаются километровые транспортные заторы, тем самым создается неблагоприятная экологическая обстановка». Появление обхода, поясняют в минтрансе, повысит транспортную доступность нефтехимических предприятий в Нижнекамске, автопроизводств в Набережных Челнах. Строительство обхода с мостовым переходом через Каму позволит перенаправить транзитный автотранспорт из западных регионов, идущий через Казань по М7, минуя загруженный автотранспортом проезд по плотине.

После обхода Нижнекамска и Набережных Челнов идут работы по реконструкции и капремонту М7. 25 октября был открыт для движения обновленный шестикилометровый участок в Актанышском районе Татарстана: проезжая часть расширена с двух до четырех полос, установлено осевое барьерное ограждение, разделяющее потоки движения транспорта. Следующий крупный объект маршрута расположен уже в Башкирии: 65-километровый обход населенных пунктов Исаметово, Верхнеяркеево, Лаяшты, Ишкарково и Асяново, строительство которого началось в сентябре. Трасса будет иметь четыре полосы движения, разделительную полосу, включает в себя два моста, девять путепроводов и шесть развязок. Объем финансирования составляет 59,7 млрд руб. Так же, как и в случае

с обходом Нижнекамска и Набережных Челнов, уже в 2023 году по этому участку начнется перевозка грузов и пассажиров.

«Мы уведем транзитный транспорт от наших сел и деревень, что значительно улучшит экологическую обстановку», — написал глава Башкирии Радий Хабиров. Пропускная способность трассы после появления обхода вырастет с 14 тыс. до 43 тыс. авто в сутки, рассказали «Ъ» в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Башкирии. В каждом из трех районов, через которые пройдет обход, планируется построить АЗС, общепит и гостиницы, автосервисы. «Благодаря строительству автомагистрали повысятся качество перевозок, расширятся и улучшатся внешнеторговые связи, повысится туристическая привлекательность самых удаленных уголков нашего края», — поясняют в министерстве. — Будут созданы новые рабочие места, а также будет дан дополнительный импульс для развития нашей экономики».

Следующая часть маршрута — это новая дорога протяженностью 275 км, которая пройдет от города Дюртюли (Башкирия) до поселка Ачит (Свердловская область). В плане дорожной деятельности на этот участок выделено 288 млрд руб., строительством занимается госкомпания «Автодор». Сейчас идет подготовка территории и накопление инертных материалов. После участка Дюртюли—Ачит дорога пройдет уже в Свердловской области — от Ачита

от Екатеринбургской кольцевой автодороги — по существующей трассе Р242, участки которой капитально ремонтируются. Часть работ уже выполнена. В 2021 году завершили капремонт участка 250–276-й км, сейчас работы идут на 187–232-м км, недавно заключен контракт на капремонт участка 276–301-й км.

Дальше на Восток

В июле 2021 года президент Владимир Путин предложил продлить маршрут до Тюмени и Челябинска, а в сентябре текущего года одобрил идею продлить трассу через Омск, Кемерово, Красноярск, Читу до Хабаровска и Владивостока. Таким образом, в России будет создана единая транснациональная магистраль от Санкт-Петербурга до столицы Приморского края протяженностью 12 тыс. км. Конкретная трассировка дороги будет известна к лету 2023 года, заявил вице-премьер Марат Хуснуллин. На данный момент известно, что трасса на всем протяжении будет I–II технической категории, за основу возьмут федеральные дороги за Уралом, реконструкция (и капремонт) которых планируется в 2022–2025 годах. Работы, в частности, проведут на нескольких участках трассы Р351 в Свердловской и Тюменской областях. Также проектируется строительство обходов Омска, Кемерово, Хабаровска и других городов.

Подчеркнем, что трасса будет иметь выходы в сторону Китая, Казахстана, Северной Кореи и Монго-

лии. Напомним, что Россия на фоне ужесточения западных санкций делает ставку на сотрудничество с азиатскими странами, новая дорога будет играть важную роль в контексте новых приоритетов. В этом направлении работа уже давно ведется — к примеру, трассу М12 с Казахстаном соединит новая дорога, которая пройдет через Оренбург и будет включать обход Тольятти со строительством нового моста через Волгу. Дорожники Казахстана, в свою очередь, делают трассу на своей территории. В итоге будет налажена связь с северным Китаем. Параллельно с этим Росавтодор уже проработал развитие трех маршрутов до границы с Монголией и КНР: до многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Ташанта» протяженностью более 2,4 тыс. км, до МАПП «Кяхта» — более 3,9 тыс. км, до МАПП «Забайкальск» — более 4,8 тыс. км. Часть работ по этим маршрутам уже включена в пятилетний план. Также Росавтодор разработал варианты транспортного сообщения с Китаем и Северной Кореей через Владивосток путем модернизации трасс Р297 «Амур» и А370 «Уссури». В рамках пятилетнего плана на этих дорогах запланированы строительство и реконструкция участков общей протяженностью 74 км и капремонт 64 км, а для окончательного завершения проекта транснациональной магистрали дополнительно нужно провести работы еще на 128,6 км этих автодорог.

Иван Буранов

Федералки станут безаварийными

— тенденция —

Устойчивое финансирование и комплекс мер, направленных на улучшение безопасности движения, позволяют сокращать аварийность на федеральных дорогах. До 2024 года Росавтодор планирует среди прочего оборудовать барьерным ограждением более 3 тыс. км автодорог и добавить освещение еще на 1 тыс. км дорог. ГИБДД призывает также позаботиться о дополнительных местах для отдыха водителей в связи с увеличением количества поездок по стране.

Состояние безопасности движения на федеральной сети обсуждалось на одном из круглых столов прошедшей в октябре выставки «Дорога 2022» в Казани. Автотранспорт сегодня остается основным видом перевозок, сообщил начальник Научного центра безопасности дорожного движения (НЦ БДД) МВД Дмитрий Митрошин. «Железнодорожные тарифы растут, авиационные перевозки в условиях федеральных ограничений под большим вопросом, а водный транспорт пребывает не в самом лучшем состоянии», — рассказал он. — Динамика говорит о том, что год от года объем перевозок грузов и пассажиров по автодорогам только растет». По данным Росстата, в августе автотранспортом было перевезено 546,9 млн тонн грузов (+60% к январю) и 674,4 млн пассажиров (+12% к январю).

По данным ГИБДД, в 2014–2021 годах смертность на федеральной сети дорог сократилась на 33,4%, при этом протяженность федеральных дорог увеличилась на 23,2%. За девять месяцев 2022 года число ДТП на дорогах Росавтодора уменьшилось еще на 6,5%, число погибших — на 9,9%. «Это, безусловно, большой успех, и коллеги из Росавтодора имеют право принимать поздравления», — заявил господин Митро-



шин. — При всем при этом определенные проблемы все же имеются».

Разделяй и отдыхай

В первую очередь ГИБДД выделяет проблему разделения встречных потоков транспорта: далеко не все трассы федерального значения снабжены барьерным ограждением. Фактически все средства, направляемые на капремонт, с 2021 года идут на расширение дорог с двух до четырех полос с разделением потоков, рассказал заместитель руководителя Росавтодора Андрей Самарьянов: в 2022 году на эти цели выделено 201,4 млрд руб. Сейчас барьерным ограждением оборудовано около 5,3 тыс. км федеральных трасс (по данным на начало 2022 года), до 2024 года к ним добавится еще более 3 тыс. км. Из последних примеров можно упомянуть недавно открытый после капремонта участок южного обхода Омска: здесь дорога была переведена как раз в четырехполосный режим. Также существует «дорожная карта», утвержденная правительством, согласно которой к началу 2025 года четырехполосных федеральных дорог без разделите-

лей в России вообще не останется. ГИБДД и общественность регулярно обращают внимание и на нехватку освещения на федеральных трассах. Эта проблема также постепенно решается. Более 20% федеральных дорог, по данным Росавтодора, уже оборудовано линиями стационарного электрического освещения, ежегодно в рамках дорожных работ добавляется еще 500 км.

Еще одна проблема, о которой говорит Госавтоинспекция, — это аварийность из-за нарушения режима труда и отдыха: 72% всех смертельных случаев в ДТП, связанных с несоблюдением режима, фиксируется именно на федеральных дорогах, причем это касается не только профессиональных водителей, но и обычных владельцев легковых автомобилей. Огромные расстояния нашей страны вынуждают людей проезжать сотни или тысячи километров без остановок, говорят в НЦ БДД — водитель рад бы остановиться отдохнуть, но объективно сделать это комфортных условий у него нет.

Комментируя ситуацию, в Росавтодоре «Ъ» рассказали, что сегодня на всей протяженности федераль-

ных дорог уже размещено более 11 тыс. объектов дорожного сервиса — как отдельно стоящих, так и в составе multifunctional зон дорожного сервиса (МФЗ, включающие заправки, мойки, кафе и т. д.). Вдоль автодорог также размещено 1,25 тыс. отдельных площадок отдыха, которые впоследствии станут МФЗ — в августе была утверждена соответствующая генеральная схема. При этом в Росавтодоре обращают внимание, что организацией инфраструктуры — объектов дорожного сервиса, специализированных сервисных зон, парковок — занимается бизнес исходя из перспективной рентабельности.

Через города и села

Вопросы у экспертов также вызывают участки дорог, которые проходят через населенные пункты. «Когда трасса шла за городом, а потом зашла в населенный пункт, водители зачастую не могут вовремя осознать, что дорожные условия изменились», — пояснил Дмитрий Митрошин. — Несмотря на знаки, автомобилист чисто интуитивно воспринимает дорогу без изменений. Как у нее было четыре полосы с разделителем направлений, так и осталось». В «точке перехода» от более высоких ограничений

к низким происходит больше всего аварий, что подтверждается данными ГИБДД. В некоторых странах применяются определенные визуальные и тактильные средства, которые позволяют автомобилисту понять, где он находится, например въездные ворота или другой тип покрытия (брусчатка).

Самым верным решением в данной ситуации является строительство отдельного обхода населенного пункта, однако сделать их везде и быстро технически и финансово сложно, поэтому Росавтодор выполняет точечные мероприятия в населенных пунктах. Например, в городе Яранск Кировской области на трассе Р176 установили освещение, в городе Юхнов Калужской области на трассе А130 появилась проектируемая дорожная разметка в виде «зебры», в столице Бурятии Улан-Удэ в микрорайоне Солдатский на Р258 сделали надземный пешеходный переход.

Не менее важный вопрос на повестке — аварийность в местах производства дорожных работ. Федеральным казенным учреждениям поручено строго контролировать работу подрядчиков на местах в части расстановки знаков, ограждений и других средств организации движе-

ния, говорят в Росавтодоре. Подрядные организации, нарушающие правила, штрафуются, добавил Андрей Самарьянов, как следствие, аварийность идет на спад. «Вопрос обеспечения безопасности движения на участках дорожных работ является одним из первоочередных», — подчеркивают в Росавтодоре. — Особенно недопустимы факты наличия в местах производства работ ДТП с недостатками транспортно-эксплуатационного состояния».

Свои замечания высказывают и независимые эксперты. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов (недавно проехал более 30 тыс. км по всей стране) обращает внимание на дефицит мест для обгона на двухполосных дорогах, хотя в последнее время на многих федералках стало встречаться трехполосное движение. Решения по увеличению количества полос движения «принимаются и реализуются» исходя из конкретных условий дорожного движения и технических параметров участков, пояснили «Ъ» в Росавтодоре. В октябре, к примеру, после капремонта открыли восьмьюкилометровый участок трассы Р258 в Забайкальском крае: на затяжных подъемах там сделали как раз отдельную третью полосу для большегрузов.

Первопричиной всех ДТП все-таки является поведение водителей, не соблюдающих ПДД, в том числе скоростной режим, и допускающих обгон по встречке, обращает внимание замглавы Росавтодора Андрей Самарьянов. 17% ДТП на федеральной сети происходит по вине водителей в нетрезвом состоянии. «Видится крайне необходимым формирование законопослушного поведения водителей», — считает он. — Вместе с инженерными мероприятиями капитального характера нужно использовать все возможные средства пропаганды, профилактики и социальной рекламы».

Иван Буранов



Review Дороги России

Дело не только в технике

Пятилетний план дорожной деятельности, принятый правительством, предполагает реконструкцию и строительство более 4 тыс. км дорог. Из-за того что около 70% дорожных машин в России — импортного производства, задача может показаться неподъемной, ведь в условиях действия тотальных санкций гарантийное обслуживание или приобретение новой техники стало невозможным. Представители отрасли уверяют, что все не безнадежно: отечественный машиностроительный комплекс готов наращивать темпы производства, чтобы уход западных компаний не смог существенно отразиться на работоспособности дорожного хозяйства страны.

— импортозамещение —

Копать и строить

До введения санкций российские дорожно-строительные компании приобрели оборудование в странах ЕС, США и Японии. За последние месяцы о приостановке деятельности или полном уходе с отечественного рынка заявило большинство крупных производителей спецтехники, в числе которых Caterpillar, Komatsu и Hitachi. К примеру, еще в мае США запретили экспортировать в РФ любые асфальтоукладчики, а российских аналогов у этого вида техники мало.

В Росавтодоре утверждают, что держат ситуацию на контроле, причем готовиться начали заранее, рассказали «Ъ» в Федеральном дорожном агентстве. Еще в 2019 году представители Минтранса и Минпромторга объединились в рабочую группу, чтобы создать стратегию повышения конкурентоспособности отечественной техники. «По отдельным видам удалось достичь положительных результатов: 90% комбинированных дорожных машин, 70% автогрейдеров и порядка 60% автосамосвалов в стране сделаны в России», — рассказывает заместитель руководителя Росавтодора Олег Ступников.

Однако общая доля техники из недружественных стран по-прежнему остается высокой — около 70%. При этом некоторые ее виды вообще не производились в России, например дорожные фрезы, антисегрегационные перегружатели и ресайклеры. Примерно 10–15% узлов зависят от импортных поставок, добавляет господин Ступников, например автоматизированные системы защиты и контроллеры, клапаны высокого давления, гидромоторы, редукторы, гусеничные шасси и т. д. Совместно с поставщиками асфальтоукладчиков и асфальтобетон-

ных заводов Росавтодор сформировал перечень комплектующих, которые производятся и закупаются за рубежом (страны ЕС, Турция, Китай). Конечная цель — замена их на альтернативные компоненты, выпущенные на российских заводах.

Несмотря на потенциально возможную нехватку оборудования, дорожные стройки не прекратятся. «Та техника, которая есть у строительных организаций сейчас, в основном европейская», — пояснил «Ъ» председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. — Подрядчики ищут разные пути для ее обслуживания, в том числе импортозамещением. И к следующему строительному сезону она будет готова на 100%».

Отрасль с этой задачей справится, считает научный руководитель Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин. «На объектах нового строительства и реконструкции останутся завезенные в страну в последние годы западные машины, а рядовые работы мы можем вести, используя отечественную технику», — говорит эксперт. Такого же мнения придерживается генеральный директор строительного-инвестиционного холдинга «Автобан» Алексей Андреев: «До конца февраля поставки шли бесперебойно, автопарки и заводы всех крупных компаний укомплектованы. Зарубежная техника может долго обходиться без ремонтов».

Спокойствие сохраняют и заместитель генерального директора по механизации ПАО «Дорис» (предприятие по строительству дорог, инженерных сетей и сооружений) Александр Митюшин. «Сейчас мы не испытываем проблем с асфальтоукладочной техникой, так как ее ре-



курс не выработан», — говорит он. — В нашем распоряжении машины HAMM и Voegel. Последние в перспективе может заменить российский производитель. А вот альтернативу западным ресайклерам и фрезам сегодня может предложить только Китай. У нас эта техника представлена западным брендом Wirtgen. С расходниками для нее пока проблем нет: мы в необходимом объеме запащаем фильтры, резаками, транспортными лентами».

По словам Михаила Блинкина, с выходом европейской и американской техники из строя парки подрядчиков действительно могут пополнить аналоги из КНР: «Да, они похуже, но Китай строит от 5 тыс. до 10 тыс. км дорог высших технических категорий в год на этом оборудовании, значит, сможем и мы. А для развития отечественного машиностроения необходимы большие бюджетные вложения».

Когда вся техника будет российского производства, тогда проблем точно не будет, добавляет глава «Автодора» Вячеслав Петушенко. «Пока наша промышленность темпы по производству набирает не так быстро, как нужно дорожной отрасли», — говорит он. — При этом на российском рынке много техники китайского производства, отсутствующей в нужном количестве у отечественных производителей. Порядка 3 тыс. единиц по всей стране могут поставить китайские компании, в связи с чем в ок-

тябре в Казани подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве с одним из производителей из КНР».

План спасения

Если не принять меры сейчас, дорожно-строительный бизнес может столкнуться с отложенным эффектом санкций: через два-три года они могут больно ударить по дорожным стройкам. «Нам необходимо в кратчайшие сроки решить, чем заместить поставки из Европы и США», — говорит Алексей Андреев. — Увы, сегодняшние российские машины импортными не конкуренты: им постоянно требуется замена узлов, агрегатов и другие виды ремонтов. Кроме того, отечественных и даже китайских аналогов многих видов погрузчиков, перегружателей и ресайклеров просто не существует».

Понимая проблему, ответственные министерства и ведомства занялись ее активным решением. Так, минувшим летом между брянским заводом ООО «БТД ИРМАШ» и дорожно-строительной компанией ООО «Транстроймеханизация» был заключен договор об эксплуатационных испытаниях асфальтоукладчика в реальных условиях федеральных трасс Московской области и Краснодарского края. В целом тест-драйв прошел успешно, но говорить о серийном производстве преждевременно.

«Сейчас мы занимаемся устранением недочетов», — комментиру-

ет главный специалист отдела дорожно-строительной техники ООО «БТД ИРМАШ» Александр Веретенников. — Речь прежде всего идет об эргономике, а не о технических характеристиках — на качество укладки это не отражается. Всего выявлено около 30 слабых мест, 17 из них уже исправлено, с остальными разберемся до конца года. Для нас это принципиально, поскольку Минпромторг готов субсидировать серийное производство только после доработки модели».

При получении поддержки, по словам представителя компании, они рассчитывают собирать до 200 машин в год, сейчас завод готов к выпуску 50–70 единиц техники. Производитель заверяет, что его асфальтоукладчик стоит на 25–30% дешевле импортных аналогов, поскольку дает почти 90% комплектующих и запчастей изготавливаются в России. ООО «Транстроймеханизация», подавая пример остальным коллегам, продолжает тестировать отечественную технику. На прошедшей в октябре выставке «Дорога 2022» компания подписала соглашение об опытной эксплуатации катка ZDM-10 российского производства. Он предназначен для уплотнения песчаных и щебенитых грунтов, асфальтобетонных смесей, а также применяется при устройстве слоев основания или покрытия. Как отмечает производитель (Завод «Дорожных машин» в Рыбинске), этот каток обладает не-

обходимым функционалом и уже хорошо зарекомендовал себя на объектах национального проекта «Безопасные качественные дороги». Теперь машину будут испытывать на участках федеральных трасс.

Дорожно-строительные предприятия озадачены сегодня не только тем, как будут пополняться парки спецтехники, но и оснащенностью асфальтобетонных заводов (АБЗ). Нехватки оборудования для АБЗ нет, отмечают эксперты: в 2022 году, по данным ассоциации «Росспецмаш», в РФ ввезли 51 асфальтосместительную установку, 41 из которых китайского производства. Российские производители, впрочем, тоже стремятся к наращиванию своих объемов. Например, сейчас тестируется техника компании ООО «ДробТехМаш»: предприятием создана линия по сборке до пяти мобильных АБЗ непрерывного действия. В планах — увеличить количество продукции до 30 единиц в год. Для этого компания рассчитывает получить льготные кредиты на закупку дополнительного оборудования. Выпуск быстромонтируемых АБЗ различной мощности налажен также на конвейере ООО «Колокшанский агрегатный завод». Пока речь идет о производстве 25 комплексов оборудования в год, но в компании говорят о желании достичь 70.

В чем точно не будет недостатка, так это в инертных материалах и вяжущих: «Уже сегодня ниша на 95% закрыта российскими производителями», — уточняет Олег Ступников. Среди всех материалов, применяемых в дорожном строительстве, доля импорта составляет не более 10%, рассказала «Ъ» зампред правительства Подмосковья Анна Кротова. «Большинство зарубежных материалов были закуплены ранее и поставлены на стройплощадки», — говорит она. — Компании ориентированы на импортозамещение и при необходимости заменяют зарубежную продукцию на российские аналоги». В рамках строительства Северного обхода Лобни вместо немецких материалов для защиты несущих и ограждающих конструкций успешно применяются гидроизоляционные и лакокрасочные материалы из Подольска и Смоленска, рассказывает госпожа Кротова. А при строительстве тоннеля под площадью Громова в Жуковском для монтажа внутренних инженерных систем вместо немецкого оборудования использовались китайские комплектующие, позволившие сохранить все необходимые технические и эксплуатационные характеристики.

Александр Аносов, Иван Буранов

Не останутся за кадром

— ресурсы —

«Дорожная пятилетка» и нацпроект «Безопасные качественные дороги» требуют привлечения большого количества строителей и инженеров, в связи с чем остро стоит вопрос подготовки кадров. На выставке «Дорога 2022», проходившей недавно в Казани, для обсуждения этой темы прошло Всероссийское совещание с участием Росавтодора, ведущих вузов страны и крупных подрядных организаций. Важно, что дискуссионную площадку предоставили именно федеральные дорожники — они как никто заинтересованы в привлечении пусть пока не на 100% готовых, но хорошо обученных специалистов.

Работа не волк

О том, как важно формировать кадровый резерв для дорожной отрасли, неоднократно говорил президент России Владимир Путин. «У нас поставлена национальная цель: в 2030 году доля дорожной сети в нормативном состоянии в крупнейшей городской агломерации должна составлять не менее 85%, — заявил глава государства в июне на совещании по развитию отдельных направлений транспортного комплекса. — Наши профильные вузы, научные институты должны принимать самое активное участие в обеспечении кадрами, которые обязательно будут востребованы в сфере дорожного строительства. Особое внимание нужно уделить подготовке специалистов рабочих профессий. Многие важные стройки сталкиваются с их дефицитом, а значит, надо расширять и обновлять учебную базу техникумов и колледжей, центров переподготовки и повышения квалификации».

Бить тревогу, возможно, и рано, но многие руководители, понимающие, что их ждет в обозримом будущем, уже говорят о проблеме. Так, глава Росавтодора Роман Нови-



ков, выступая в июне на Сибирском транспортном форуме, отмечал, что с кратным увеличением объемов дорожного строительства (в том числе утверждением пятилетнего плана) в отрасли может возникнуть общий дефицит кадров. «Вынужден констатировать, что в системе высшего образования наблюдается кризис», — заявлял он. — Знания и компетенции выпускников не соответствуют ожиданиям работодателей, иной раз специалиста просто нельзя принять на работу, так как ему требуется полноценная переподготовка».

Начальник отдела кадров дорожно-строительной компании ООО ДСК Ольга Лупушор разделяет эту обеспокоенность. «Мы испытываем нехватку инженеров с опытом работы в строительстве», — говорит она. — Недостает и людей рабочих специальностей: машинистов, водителей, электрогазосварщиков, бетонщиков — тех, кто составляет базу строительного процесса». Генеральный директор ПАО «Дорис» Всеволод Рошин также признает, что дефицит кадров на предприятии уже ощущается: «Нужны квалифицированные механизаторы, инженеры-геодезисты с профильным высшим образованием».

Причины текущего положения дел накапливались десятилетиями, рассказывает директор ассоциации организаций по развитию дорожного образования «Ассоциация дорожного образования» Светлана Жаденова. «Это и утрата квалификации инженера-строителя автодорог, и в целом снижение привлекательности специальностей среди выпускников не соответствующего отраслевого образования», — поясняет она. — Не последнюю роль сыграло и значительное сокращение количества бюджетных мест. В МАДИ, например, по некоторым специальностям их число снизилось в шесть раз». Кроме того, сильно изменились учебные планы вузов: более 40% дисциплин, по словам эксперта, никак не относятся к формированию профессиональных компетенций. «Если раньше самой изучаемой была математика, то сейчас это физвоспитание», — сетует Светлана Жаденова. — Дипломная работа инженера превратилась в квалификационную, написание которой предусмотрен всего месяц. За это время студенты не составляют ни ведомость объемов работ, ни смет, то есть, говоря метафорически, пороха не нюхают».

Люди за работой

В сложившихся обстоятельствах логичным кажется бросать камни в огороды вузов. Но они, судя по всему, осознают свою роль в формировании кадрового резерва одной из ключевых отраслей российской экономики и открыты к диалогу. «К сожалению, в настоящее время престиж дорожных специальностей снизился», — говорит и. о. ректора МАДИ Дмитрий Ефименко. — Мы понимаем, что для его восстановления нужна долгая и кропотливая работа со всеми заинтересованными сторонами: Минтрансом, Росавтодором, госкомпанией «Автодор». И она уже ведется. Во время проведения выставки «Дорога 2022» были заключены соглашения о сотрудничестве и взаимодействии в области развития дорожного образования между Росавтодором и Российским университетом транспорта (РУТ), а также между РУТ, МАДИ и Сибирским государственным автомобильно-дорожным университетом (СибАДИ).

Пока это только «договоры о намерениях», но, судя по всему, скоро за ними последуют и конкретные шаги. Они уже перечислены в «Концепции развития дорожного образования до 2035 года», проект которой перед участниками выставки представил Николай Быстров, президент Ассоциации производителей и потребителей асфальтобетонных смесей Р.О.С.АСФАЛБТ, председатель технического комитета по стандартизации №418 «Дорожное хозяйство». Над документом работает группа отраслевых экспертов, в том числе из Ассоциации дорожного образования и недавно созданной при РУТ (МИИТ) Академии дорожного хозяйства. По данным господина Быстрова, сегодня более 50 вузов, осуществляющих подготовку кадров для дорожной отрасли, вправе самостоятельно формировать образовательные программы, и этот процесс не регулируется ни Минтрансом, ни Росавтодором. Федеральные государственные образовательные

стандарты по подготовке специалистов в области дорожно-строительной деятельности также не подлежат согласованию с отраслевыми организациями в должной мере. «Вопрос, который мы задали себе, анализируя ситуацию: какие существуют обязательство у образовательных учреждений по согласованию образовательных программ с главными регуляторами дорожной деятельности — Минтрансом, Росавтодором? Ответ: в настоящее время никаких», — заключил Николай Быстров. Согласно предлагаемой концепции, ответственность за взаимодействие представителей науки и отрасли будет лежать на Академии дорожного хозяйства, которая в перспективе может стать всероссийским учебно-методическим центром.

В том, что проблема не только существует, но и имеет глубокие исторические корни, уверен и директор административного департамента Минтранса России Константин Пашков. «В советские времена практически каждое ведомство самостоятельно готовило кадры для своей отрасли», — рассказал он. — Исключение составляла только автодорожная отрасль: изначально строительством таких объектов занималось Главное управление шоссейных дорог МВД СССР, и гражданские кадры для этой структуры готовило Министерство высшего образования СССР. Поэтому сегодня МАДИ и СибАДИ находятся в ведении Минобрнауки России».

Обучайся и строй

Создание новой площадки поможет решить проблему трансляции позиции Минтранса вузам, уверена директор Академии дорожного хозяйства Татьяна Марканич. «Мы созданы на базе РУТ — единственного высшего учебного заведения, подведомственного Министерству транспорта», — поясняет она. — Таким образом оно сможет транслировать свои идеи через нас. Не приказывать образовательным организациям, находящимся в структуре Минобрнауки, а имен-

но направлять, подсказывать. И без Росавтодора здесь никуда. Он определяет политику в дорожном хозяйстве страны и активно привлекает к работе выпускников профильных учреждений. И если у этого ведомства возникнет проблема с качеством подготовки приходящих сотрудников, то в этом будет наша вина. Работа над «Концепцией развития дорожного образования до 2035 года», говорит Татьяна Марканич, уже заканчивается — документ после утверждения в Минтрансе РФ станет определяющим в формировании кадрового резерва для дорожной отрасли.

Учреждение учебного методического центра — верхушка айсберга, обращает внимание Светлана Жаденова, следующий шаг — создание или, говоря точнее, возвращение в прежнем виде, специальностей «автомобильные дороги и аэродромы» и «строительство и эксплуатация автомобильных мостов и тоннелей» с пятилетними сроками обучения. «В 2011 году они были, можно сказать, упразднены, войдя в общее направление «Строительство», где указанным профессиям стали обучать лишь со второго-третьего курсов», — резюмировала эксперт.

Уровень зарплата в отрасли еще один аспект, от которого зависит ее привлекательность, добавляет госпожа Жаденова. «На мой взгляд, специалисты получают недостаточно, особенно в госучреждениях», — говорит она. — Конечно, это не может не сказываться на кадровый обеспеченности. Впрочем, судя по открытым источникам, не похоже, что дорожно-строительные профессии можно отнести к числу низкооплачиваемых: по данным сервиса «Авито Работа», средняя по стране зарплата дорожного рабочего составляет 90 тыс. руб. Есть и более интересные предложения — например, 110 тыс. руб. в месяц предлагают за работу машиниста асфальтоукладчика в Нижегородской области.

Александр Аносов