

АНАЛИЗ СТОИМОСТИ ДОРОГ В РОССИИ И В ДРУГИХ СТРАНАХ

А.И. Невядомская, А.А. Дериглазов

Статья посвящена анализу затрат на дорожное строительство. По результатам проведенных исследований дана сравнительная оценка стоимости дорог в России и зарубежных странах. Установлено значительное превышение стоимости строительства российских дорог. Приведено сравнение сроков службы дорожного покрытия.

Ключевые слова: дороги, строительство дорог, срок службы дорог.

Опыт европейских стран показывает, что развитие экономики страны напрямую определяется интенсивностью экономических связей, что в свою очередь обеспечивается развитой дорожной сетью и соответствующей транспортной инфраструктурой. Стремительный рост экономики государства может быть остановлен инфраструктурными ограничениями, в основе которых лежит низкая пропускная способность инфраструктурных объектов дорожной сети (мостов, тоннелей, транспортных развязок) и низкое качество дорог.

В настоящее время дорожная отрасль в России переживает довольно сложный период. В результате экономического [кризиса](#) 2008–2009 гг. произошло сокращение доходной части бюджетов всех уровней, увеличение социальной нагрузки на администрации городов и регионов, сокращение инфраструктурных расходов. В то же время по оценкам экспертов, в России в 2011 году только 40 % автомобильных дорог федерального значения соответствовало нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям [1].

В большинстве развитых стран, в том числе в Японии, Германии, США, формирование сети автомобильных дорог осуществлялось в рамках долгосрочных государственных программ, а также устанавливаются показатели развития дорожной сети и соответствующие этим показателям объемы фи-

нансирования. Первостепенные проекты развития дорожной сети финансируются за счет государства или при участии государства, в том числе в рамках проектов государственно-частного партнерства. На строительство и содержание дорожной сети затрачивается огромное количество денег. На рис. 1 представлена средняя структура затрат на строительство дорог в Западной Европе.

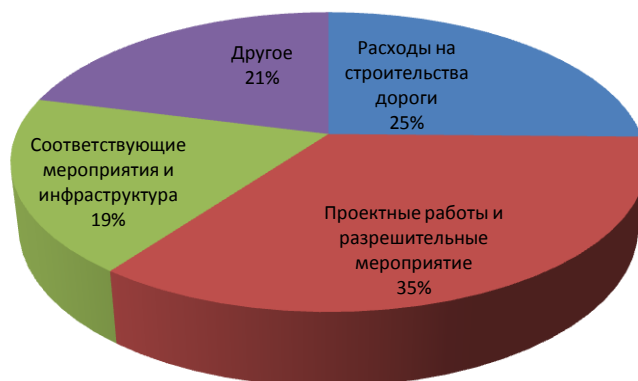


Рис. 1. Средняя структура затрат на строительство дорог в Западной Европе

Учитывая общую нехватку, а также состояние существующих дорог в России, необходимы дополнительные потребности дорожной отрасли в строительных материалах, а именно сотни миллионов тонн цемента, битума, инновационных материалов. Например, перспективным направлением в строительстве дорог может стать применение полимерно-модифицированных битумов (ПМБ). Сегодня в России доля потребления ПМБ в общем объеме битумов мала и составляет лишь 1,4 %, в то время как в Германии – 23 %, Польше – 21 % [2]. В подтверждение этого дорожники акцентировали, что в России проектируемый срок службы цементобетонных покрытий составляет 20–25 лет, асфальтобетонных – 16–20 лет. Для цементобетонных покрытий фактический срок службы соответствует расчётным цифрам или превышает их. В то же время, фактический срок службы асфальтобетонных покрытий автомобильных дорог в России составляет, по данным ФГБУ РосдорНИИ – 5–8 лет, по данным Росавтодора – ещё меньше. А в Германии, США средний срок службы дорог составляет 30 лет, в Китае – 25 лет, (рис. 2) [3].

Средняя стоимость километра однополосной дороги в России составляет 59 млн руб. Для сравнения: в прошлом году в США она составила 127 млн руб., в Канаде – 163 млн руб., в Германии – 81 млн руб., в Китае –

29 млн руб., в Польше – 25,8 млн руб. Но это усредненный показатель, и разброс цен может быть довольно внушительным. Стоимость строительства складывается из многочисленных факторов: класс дороги и количество полос движения, климатические условия, рельеф местности, количество искусственных сооружений и прочее. Отечественные «дорожные» цены вполне сопоставимы с такими странами как Испания, Финляндия, Китай. На рис. 3 представлен график стоимости строительства 1 км дороги и затрат на подготовку территории (данные МАДИ) [1].

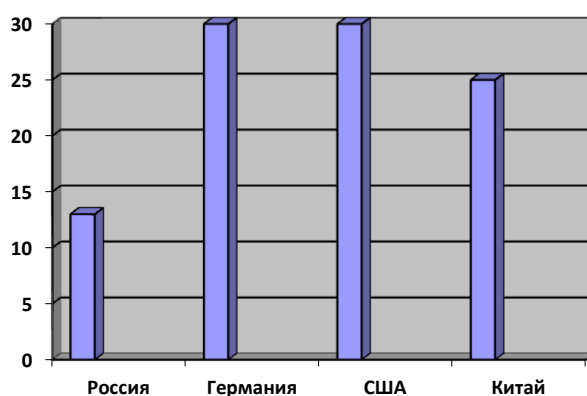


Рис. 2. Средний срок службы дороги

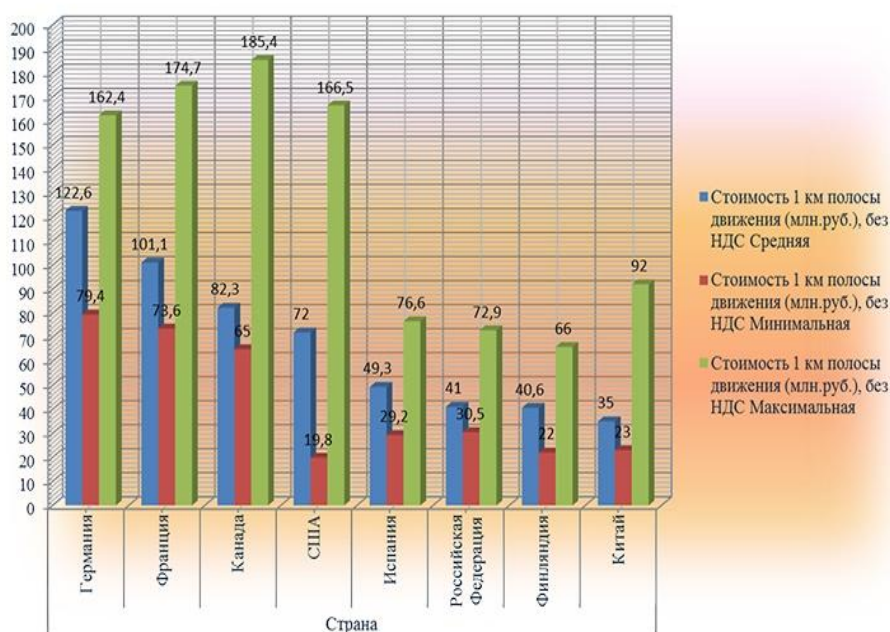


Рис. 3. Стоимость строительства 1 км дороги и затрат на подготовку территории

Из выше приведенных данных сравним объем затрачиваемых средств, приходящихся на 1 год эксплуатации 1-го км дорог в разных странах путем сопоставления *коэффициента эксплуатационных затрат* ($K_{ЭК}$) (отношение суммы затрат к сроку эксплуатации) (рис. 4).

Россия: $K_{ЭК} = 59/13 = 4,54$ млн руб./год;

Германия: $K_{ЭК} = 81/30 = 2,7$ млн руб./год;

США: $K_{ЭК} = 127/30 = 4,23$ млн руб./год;

Китай: $K_{ЭК} = 29/25 = 1,16$ млн руб./год.

Для более наглядности показано на рис. 4.

Из представленной диаграммы наглядно видно, что годовые затраты на 1 км дорог в России сопоставимы с затратами в США, почти на 70 % выше чем в Германии и почти в 4 дороже чем в Китае. При этом, качество российских дорог не идет ни в какое сравнение с качеством дорог в этих странах.

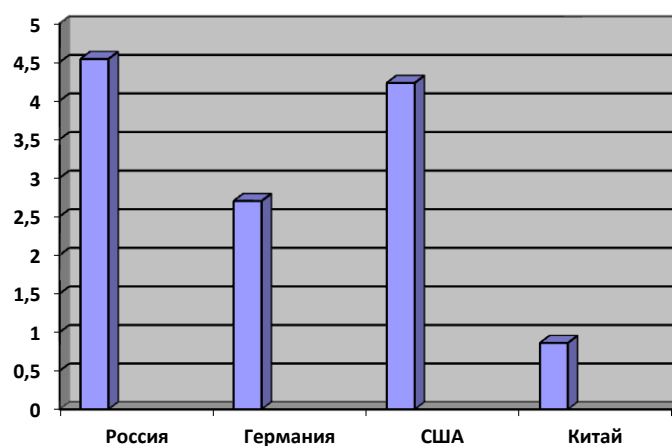


Рис. 4. Затраты на 1 км дороги в год, млн руб.

Еще примеры. Изначально проект моста через Керченский пролив протяженностью 19 км от компании «Автодор» оценивался в 200 миллиардов рублей (10,526 млрд руб. за 1 км); вантовый мост во Владивостоке через пролив Босфор Восточный, соединивший полуостров Назимова с мысом Новосильского на острове Русском 1,9 км, составляет 34 миллиардов рублей (17,9 млрд руб. за 1 км); вантовый мост в заливе Ханчжоу у восточного побережья Китая, соединяющий города Шанхай и Нинбо (провинция Чжэцзян), который является самым длинным трансокеанским мостом в мире – 36 км, составляет всего 1,4 миллиардов рублей (38,889 миллионов руб. за 1 км) [2].

Заключение. Эти примеры демонстрируют неприличную дороговизну отечественных дорог в сочетании с неприемлемо низким качеством. Нам есть чему поучиться у других стран, и в дорожном строительстве тоже. Возникает риторический вопрос – может быть целесообразнее заключать дорожные контракты с китайцами – многократно дешевле, и надежнее.

Опыт европейских стран показывает, что развитие экономики страны напрямую определяется интенсивностью экономических связей, что в свою очередь обеспечивается развитой дорожной сетью и соответствующей транспортной инфраструктурой. Стремительный рост экономики государства может быть остановлен инфраструктурными ограничениями, в основе которых лежит низкая пропускная способность инфраструктурных объектов дорожной сети (мостов, тоннелей, транспортных развязок) и низкое качество дорог. Нам в России давно пора кардинально пересмотреть свою политику в отношении дорожного строительства. Пора перестать непрерывно кивать на сложные температурные условия (Канада, Скандинавские страны тоже живут в условиях низких температур), на то, что мало выделяется средств (их вполне достаточно для строительства качественных дорог). Главная проблема – воровство в дорожном строительстве, непрофессионализм и безответственность всех сторон – органов власти всех уровней, подрядчиков, поставщиков материалов и др.

Будем помнить – дороги, это главные артерии экономики. Без качественных дорог никакие антикризисные программы, программы экономического развития реализованы быть не могут.

Библиографический список

1. Аргументы и факты [Электронный ресурс]. – 2014. – URL: http://www.aif.ru/dontknows/eternal/kto_i_za_skolko_postroit_most_cherez_kerchenskiy_proliv.
2. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство. Сколько стоят автомобильные дороги [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://rosavtodor.ru/activity/world-experience/1519.html>.
3. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://rosavtodor.ru/activity/157/387/14518.html>.

[К содержанию](#)