

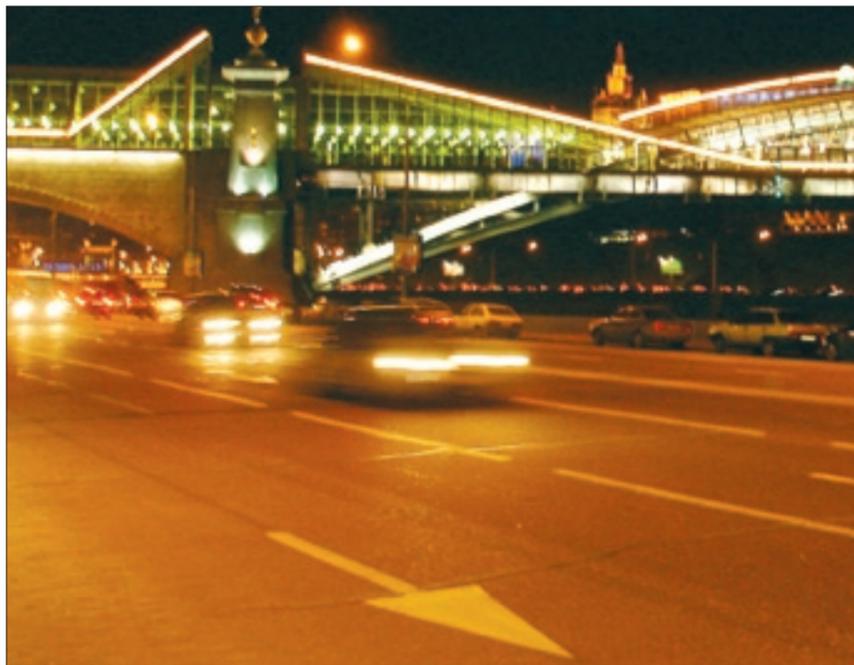
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

Охарактеризовать состояние дорожной отрасли России редакция журнала попросила Михаила БУРМИСТРОВА, руководителя отдела аналитики Информационного агентства INFOLine.

— Как Вы можете оценить инвестиционную активность на ближайшее будущее с учетом реализации правительственных программ и потенциала частного финансирования?

— Огромная площадь территории России обуславливает значимость эффективного транспортного сообщения для сохранения территориальной целостности, геополитического влияния и конкурентоспособности на международном рынке. Однако состояние транспортной инфраструктуры в настоящее время не позволяет в полном объеме обеспечивать потребности экономики нашей страны и конкурентоспособность международных перевозок грузов различными видами транспорта через территорию России.

В наибольшей степени приведенное выше утверждение касается такого сегмента транспортной инфраструктуры, как дорожное хозяйство. В то же время объем инвестиций в строительство новых и содержание существующих дорог в России составляет менее 2% ВВП при среднем уровне этого показателя в развитых странах 3–5%. В результате доля транспортных издержек в себестоимости промышленной продукции в России значительно превышает показатели США и стран Западной Европы. Так, потребление моторных топлив автомобилями в России больше на 40–50% по сравнению со странами Западной Европы, стоимость обслуживания автомобилей — в 2–2,5 раза, срок службы автопокрышек меньше более чем в 1,5 раза, срок службы автомобилей — на 30%.

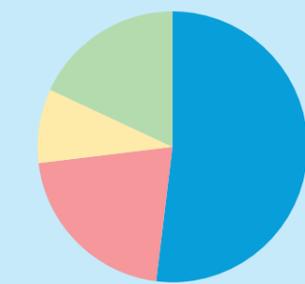


По состоянию на 1 января 2006 г. в России 600,6 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, из которых федеральные автомобильные дороги составляют 47,1 тыс. км, дороги субъектов РФ — 553,5 тыс. км. Несмотря на то что федеральные автомобильные дороги составляют лишь 7,8% от общей протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, на них приходится до 50% интенсивности движения. Твердое покрытие имеют более 546 тыс. км автомобильных дорог, остальные 54 тыс. км представляют собой грунтовые дороги. Динамика показателей состояния дорожной сети в 2000–2005 гг. представлена в таблице 1.

В настоящее время состояние российских автомобильных дорог можно расценить как кризисное, так как в течение 1990–2005 гг. автомобильный парк в России вырос более чем в 2,5 раза, в то время

как протяженность автомобильных дорог общего пользования — только на 30%. Количество автомобилей на 1000 жителей в 2000 г. составляло 132,1, а в 2005 г. — 156, при этом обеспеченность автомобильными дорогами в 2000 г. составляла 3,98 км на 1000 жителей, а в 2005 г. — 4,12. В дальнейшем разрыв между темпами роста автомобильного парка и протяженности автомобильных дорог будет возрастать. Так, по оценкам Министерства транспорта, численность парка грузовых автомобилей в России к 2010 г. по сравнению с 2000 г. возрастет на 25%, автобусов — на 12%, легковых автомобилей — на 55–60%, в то время

Рис. 2. Уровень загрузки федеральных автомобильных дорог в 2005 г.



Менее нормативного — 52%
 Нормативный — 21%
 Выше нормативного менее чем в 1,5 раза — 9%
 Выше нормативного более чем в 1,5 раза — 8%

Рис. 1. Показатель динамики нагрузки на автомобильные дороги России в 2000 и 2005 гг.



Количество автомобилей на 1000 жителей
 Обеспеченность автомобильными дорогами



как протяженность дорожной сети — не более чем на 2%.

По данным Министерства транспорта, более 62% федеральных трасс не соответствуют нормативным требованиям по целому ряду характеристик: прочности¹, колеиности, освещению, безопасности и ряду других показателей. 27% федеральных автомобильных дорог работает в режиме перегрузки, а более 50% грузоперевозок по федеральным дорогам осуществляется с превышением нормативного уровня загрузки дорожной сети. При этом издержки в промышленности и транспортном комплексе возрастают на 20–30% по сравнению с нормативными условиями движения.

Состояние территориальной дорожной сети России характеризуется следующими негативными моментами:

- протяженность участков территориальных дорог, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, составляет более 76% от общей протяженности сети;
- отсутствие подъездов с твердым покрытием к малым сельским населенным пунктам обуславливает дополнительные затраты на перевозки по грунтовым дорогам, которые в 3–4 раза выше, чем по дорогам с более качественным покрытием — протяженность грунтовых дорог составляет около 220 тыс. км, движение по этим дорогам затруднено в осенне-весенний период, что вызывает значительные потери у сельскохозяйственных предприятий;
- около 50 тыс. населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием,

что приводит к стагнации производства и оттоку населения.

Следует отметить, что в настоящее время в России более 540 тыс. км автомобильных дорог не включены в общероссийскую дорожную сеть, но фактически выполняют функции автомобильных дорог общего пользования. В связи с введением в действие федерального закона №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» это упущение исправлено и к автомобильным дорогам общего пользования отнесены муниципальные дороги. В целом протяженность муниципальных автомобильных дорог составит около 544,3 тыс. км. Полный перечень дорог, которые будут переданы в ведение муниципальных образований или субъектов РФ, в настоящее время находится в стадии формирования, так как федеральные законы №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» и №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ» установили только общие принципы разграничения полномочий и ответственности в части эксплуатации автомобильных дорог между уровнями власти.

Другой острой проблемой является состояние примерно 299,2 тыс. км ведомственных и частных дорог, существенная часть которых по своим параметрам не может быть отнесена ни к одной из категорий в соответствии со строительными нормами и правилами. Их нормальная эксплуатация, с учетом обеспечения движения общественного транспорта, невозможна без проведения работ по доведению до

Табл. 1. Показатели состояния сети автомобильных дорог России в 2001–2005 гг. (тыс. км)

Основные показатели дорожной сети	На 1 января 2001 г.	На 1 января 2002 г.	На 1 января 2003 г.	На 1 января 2004 г.	На 1 января 2006 г.
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего:	584,4	588,7	592,6	598,5	600,6
в том числе с дорожной одеждой:					
капитального и облегченного типа	360,5	365,3	369,4	372,2	546
переходного типа	171,9	172	171,7	171,9	—
грунтовые	52	51,4	51,5	54,4	54,6
Федеральные дороги, всего:	46,3	46,6	46,8	46,7	47,1
в том числе с дорожной одеждой:					
капитального и облегченного типа	42,2	42,5	42,8	42,9	—
переходного типа	3,7	3,7	3,7	3,6	—
грунтовые	0,3	0,3	0,3	0,2	—
Территориальные дороги, всего:	538,1	542,2	545,8	551,8	553,5
в том числе с дорожной одеждой:					
капитального и облегченного типа	318,3	322,7	326,6	329,4	—
переходного типа	168,1	168,3	168	168,3	—
грунтовые	51,7	51,1	51,2	54,1	—

(—) — нет данных

Таблица 2. Уровень загрузки федеральных автомобильных дорог в 2005 г.

Уровень загрузки	Протяженность (тыс. км)
Менее нормативного	24,3
Нормативный	9,8
Выше нормативного менее чем в 1,5 раза	4,2
Выше нормативного более чем в 1,5 раза	8,4

Источник: Министерство транспорта России

(Footnotes)

¹ Федеральные автомобильные дороги рассчитаны на нагрузки не более 10 т на ось, хотя международные грузовые перевозки в Европе осуществляются грузовыми автомобилями с нагрузкой на ось в 11 и более тонн.

нормативного уровня. Значительная часть частных дорог находится в ведении предприятий, которые зачастую не имеют средств и мотивации финансировать их содержание. Кроме того, более 25% частных дорог в результате ликвидации предприятий остались бесхозными.

Сложившаяся ситуация обусловила необходимость завершения формирования системы классификации автомобильных дорог, для чего было принято Постановление Правительства РФ № 209 от 11 апреля 2006 г. «О некоторых вопросах, связанных с классификацией автомобильных дорог в РФ», в соответствии с которым внесены изменения в Постановление «О классификации автомобильных дорог в РФ».

Постановлением Правительства РФ № 209 установлена классификация автомобильных дорог:

Автомобильные дороги общего пользования:

- относящиеся к собственности РФ (автомобильные дороги федерального значения);
- относящиеся к собственности субъектов РФ (автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения, за исключением автомобильных дорог федерального значения);
- относящиеся к собственности муниципальных образований (автомобильные дороги местного значения, за исключением автомобильных дорог федерального и регионального значения), включая относящиеся к собственности:
 - поселений (автомобильные дороги, расположенные в границах населенных пунктов поселений);
 - муниципальных районов (автомобильные дороги, расположенные между населенными пунктами, а также вне границ населенных пунктов в границах муниципальных районов);
 - городских округов (автомобильные дороги, расположенные в границах населенных пунктов, а также между населенными пунктами);
- относящиеся к частной и иным формам собственности.

Автомобильные дороги необщего пользования (автомобильные дороги, нахо-



дящиеся во владении или пользовании юридических или физических лиц и используемые ими для обеспечения собственных, технологических или частных нужд).

Также Постановлением Правительства РФ № 209 утверждены показатели определения автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в соответствии с которыми автомобильными дорогами общего пользования федерального значения являются дороги:

- соединяющие Москву со столицами сопредельных государств, административными центрами субъектов РФ;
- включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями РФ;
- соединяющие между собой административные центры субъектов РФ;
- являющиеся подъездами от автомобильных дорог общего пользования федерального значения к крупнейшим транспортным узлам, имеющим международное значение (морским и речным портам, аэропортам и железнодорожным узлам), а также к специальным объектам федерального значения;
- являющиеся подъездами от административных центров субъектов РФ, не имеющих связи по автомобильным дорогам общего пользования с Москвой, к ближайшим

морским и речным портам, аэропортам и железнодорожным станциям.

В Постановлении Правительства РФ № 209 определено, что перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения и необходимых для обеспечения обороны и безопасности РФ утверждается Правительством РФ, а перечни автомобильных дорог необщего пользования, относящихся к собственности Российской Федерации, — уполномоченными федеральными органами исполнительной власти.

Таким образом, Постановление Правительства РФ № 209 позволит ускорить формирование перечня автомобильных дорог, которые будут переданы в ведение муниципальных образований или субъектов РФ, завершить процесс распределения ответственности между уровнями власти и, соответственно, оценить объем финансирования, необходимый для содержания автомобильных дорог на каждом из уровней власти.

— Назовите, пожалуйста, основные российские компании-участницы дорожного хозяйства.

— По мнению заместителя министра транспорта РФ Александра Мишарина (интервью опубликовано в издании «Строительная газета» от 6 февраля 2006 г.), в настоящее время в России нет достаточного количества мощных строительных организаций, способных своевременно и качественно осваивать выделяемые на строительство автомобильных дорог средства. Как отметил министр, он сделал подобный вывод на основании итогов строительных работ в 2005 г. на КАД в Санкт-Петербурге и некоторых участках трассы Чита — Хабаровск.

Для эффективной реализации крупных инфраструктурных проектов дорожно-строительные компании должны быть мощными финансово-промышленными группами, которые включают в себя финансово-инвестиционный блок (например,

банк или управляющая компания, способная привлечь финансовые ресурсы на рынке облигаций), проектные организации, строительные компании и компании, осуществляющие производство строительных материалов (в первую очередь щебень, асфальтобетон и ЖБИ). В российской дорожно-строительной отрасли компаний, в большей или меньшей степени отвечающих перечисленным выше критериям, не много, и крупнейшие из них охарактеризованы ниже.

Следует отметить, что анализ российских дорожно-строительных компаний в настоящее время осложняется их непубличностью: раскрытие информации обычно происходит в преддверии размещения облигационных займов или смены контролирующего акционера. Так, корпорация «Трансстрой» в отчете за IV квартал 2005 г. приводит информацию о конкурентах следующим образом: «Основными конкурентами ОАО «Трансстрой» можно считать строительные и дорожно-эксплуатационные организации Министерства транспорта РФ, строительные организации Министерства промышленности и энергетики РФ, ОАО «Мосинжстрой» и др. В связи с тем, что большинство конкурентов не являются публичными компаниями и получение достоверной информации об объемах продаж из открытых источников невозможно, информацией о значении долей,

занимаемых им самим и его конкурентами на рынке подрядных услуг и на объектах транспортного строительства, эмитент не располагает».

Что касается крупнейших дорожно-строительных компаний федерального уровня, то можно назвать следующих: «Балтийская Строительная Компания», ОАО Корпорация «Трансстрой», ОАО «Мостотрест», ООО НПО «Космос», ОАО Дорожно-строительная компания «АВТОБАН», ЗАО «Труд», ООО Строительный холдинг «Иландорстрой», ОАО «Дормост», ОАО «Мосинжстрой», ОАО «Центродорстрой» и многие другие.

— Расскажите подробнее о реализации крупнейших проектов строительства дорог.

— Перечислю лишь несколько. Так, холдинг «Балтийская Строительная Компания» принимает активное участие в крупнейших проектах по строительству дорожных объектов. Подразделение «БСК-Санкт-Петербург» принимало участие в строительстве кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, на участке протяженностью 4,5 км, из которых 1,5 км — эстакада над железнодорожными путями и рекой Лубей. «БСК-Восток» принимает участие в строительстве автодороги федерального значения «Амур» (Чита — Хабаровск), включая строительство мостов и путепроводов.

Важнейшими объектами ОАО Корпорация «Трансстрой» в Москве в 2006 г. стали Четвертое транспортное кольцо, комплекс зданий и сооружений аэропорта «Внуково», завершение работ по реконструкции Боровского и Киевского шоссе, завершение работ по строительству объектов Третьего транспортного кольца, реконструкция Ленинградского проспекта от Беговой улицы до станции метро «Сокол».

В 2006 г. ОАО «Мостотрест» продолжил реализацию следующих проектов: строительство второй очереди КАД вокруг Санкт-Петербурга, участка автомобильной дороги «Дон» в Воронежской области с мостовым переходом через реку Дон, внеклассных автодорожных мостов через реку Неву на кольцевой автодороге Санкт-Петербурга (II очередь), реку Волгу в Ярославле, реку Ангара в Иркутске, реку Вятку у г. Вятские Поляны, совмещенного автодорожного и метромоста через реку Оку в Нижнем Новгороде, вантового моста через реку Москву в Серебряном Бору, железнодорожного Павелецкого путепровода через Б. Тульскую улицу в Москве (II очередь).

ОАО «Мосинжстрой» в качестве генерального подрядчика было построено 12 км из 35 км Третьего транспортного кольца в Москве.

— Спасибо, за интересную беседу. ●
Подготовила Наталья ЯКОБЮК

Таблица 3. Транспортно-эксплуатационное состояние сети федеральных автомобильных дорог в 2005 г.

Параметр	Протяженность	
	тыс. км.	% от всей сети
Неудовлетворительная прочность дорожных одежд	26,1	55,4
Неудовлетворительная ровность дорожных покрытий	17,4	36,9
Неудовлетворительные сцепные свойства дорожных покрытий	17	36,1
Участки, работающие в режиме перегрузки	7,9	16,8
Участки концентрации ДТП	3,9	8,3

Источник: Министерство транспорта России