



Ухтинский битум, активно применявшийся на дорогах Петербурга в 2000-х годах, гарантирует хорошую сцепляемость, износостойкость и прочность покрытия
 Фото Александра Корякова

бот. Сейчас на асфальтобетонном покрытии образовались трещины вдоль трамвайных путей, разломы и выбоины. Если бы деньги были на ремонт, то уже сейчас бы дорожные компании вышли на объект, все трещины заделали бы — и улица спокойно простояла бы еще лет пять без ремонта. Пока средств не выделяется, на улице придется делать полностью текущий ремонт или снова делать капитальный. Однако, по моим оценкам, сегодня на капитальный ремонт улиц выделяется только 1% от потребности.

— Учитывая то, что вы сказали, удастся ли Петербургу достичь 85% нормативного состояния дорог к 2024 году или по некоторым нацпроектам сроки сдвинулись на 2030 год?

— Всего возможно достичь, но это зависит от финансирования. Если его увеличить на следующий год и дальше, то целевые показатели достижимы. Если оно останется в таком размере, как сейчас, то выйти на высокий процент будет очень сложно. Речь о том, что нацпроект можно продлить до 2030 года, шла, — по всей видимости, это произойдет. Всего к 2024 году планировалось увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, с 43,1% до 50,9%. Сдвиг по срокам объясним, ведь нацпроекты расширили: там теперь и общественный транспорт, и ремонт аварийных мостов, федеральное финансирование которого начнется с 2022 года.

— Какие компании работают в дорожном секторе Петербурга в настоящее время и на сколько сократилось количество подрядчиков за последние 10 лет?

— Раньше компаний было намного больше — около 30 дорожно-строительных предприятий. Сейчас игроков меньше, и это следствие того, что объемы работ сократились. Закредитованность предприятий дорожной отрасли огромная, и эта проблема бесследно не проходит. За последнее время с рынка ушло около 20 компаний. Из 10 мостовых компаний осталась одна. Другие дорожно-строительные предприятия Петербурга уходят на объекты в новые для себя регионы. Ведь кроме проблемы с закрепитованностью, которая доходит до 4% от стоимости контракта, есть задержки по оплате выполненных работ, по-

стоянное подорожание материалов на 20–30%, а в этом году — до 100%. Это не позволяет компаниям вести непрерывную деятельность. Сейчас дорожное строительство стало убыточным бизнесом: фактическая рентабельность, по данным Росстата за три года, составила у мостовиков минус 1,02%, у дорожно-строительных компаний — 0%. Если новые компании и создаются, то действующими игроками. Они пытаются снизить риски, диверсифицируя бизнес: одна фирма занимается новым строительством, другая — текущим ремонтом, третья — мостами.

— Как решается проблема с ценообразованием контрактов?

— В феврале 2021 года Минстрой России уменьшил норматив сметной прибыли до 5%, что с учетом затрат, не учитываемых сметами, снизило фактическую рентабельность работ до 2–2,5% от цены контракта. Однако и эту рентабельность съедают затраты на банковскую гарантию. Также были снижены нормы оплаты труда в расценках на строительные работы до 15%. В связи с событиями последних двух лет, удорожанием материалов, ассоциация обратилась к профильным органам с предложением индексации всех контрактов, которые были заключены до 1 июля 2021 года, на 15%. Поверьте, мы не спускаем краски, когда говорим о плачевном состоянии предприятий отрасли, но проблему, видимо, признают только тогда, когда о ней заявят напрямую президенту крупные компании, исполнители масштабных объектов, когда уже будут на грани банкротства.

— Какие технологии и новые подходы в работе используют подрядчики, чтобы добиться качества дорожного полотна?

— Глобально улучшить качество дорожного покрытия может только ухтинский битум (месторождение и НПЗ находятся в Республике Коми. — „Ъ“), он изготавливается из тяжелой нефти. Петербург 18 лет (начиная с 1991 года) применял этот битум на верхние слои дорожной одежды, хотя он и был всегда дороже. Специалисты фиксировали увеличение срока службы дорожной одежды в пять раз и более. Сегодня долговечность покрытия редко гарантируется на срок до семи лет. Из моих личных обследований видно, что через два-три года

на дороге уже появляется колеиность. Сейчас на Ухтинском НПЗ не производят битум из тяжелой нефти. В мире всего два месторождения тяжелой нефти: в Венесуэле и в Ухте. Например, я знаю, что Финляндия и Белоруссия закупают битум в Венесуэле из тяжелой нефти. Я уверен, что если взять битум из тяжелой нефти, то никакая добавка к асфальтобетонной смеси не нужна. Он сам по себе отменного качества — и сцепляемость хорошая, и износостойкость повышенная. Прочность увеличивается, и, как следствие, повышается долговечность дорожного покрытия. Одно из опасений, которые высказывают сейчас участники рынка, это сокращение производства битума в ближайшее время на 50%. Это связано с тем, что нефтяные компании переориентируют производство на кокс для отправки его на экспорт. Если снижение объемов битума действительно произойдет, то цена превысит 50 тыс. рублей за тонну. Следующая за этим проблема очевидна: удорожание материала не отражено ни в одной смете будущих дорожных работ.

— Как отразится на дорожном покрытии снижение трафика личных машин в центре Петербурга? Подобные меры, включающие платные зоны парковок, платный въезд в центр, уже практикуются или активно обсуждаются.

— Я считаю, что это совершенно правильные шаги властей мегаполисов. Количество автомобилей зашкаливает. Нельзя, чтобы весь город стоял в одной единой пробке. Это, во-первых, ужасная экология, загазованность. Во-вторых, важно, чтобы туристы могли проехать в автобусе по городу, а не стоять в пробке. Но ввод платного въезда в центр и расширение зоны платной парковки не спасут ситуацию с качеством дорог кардинально. Наш климат заставляет зимой пользоваться шипами, и против них ничего не помогает. В мире еще не выработано лекарство против колеиности. Даже соседняя Финляндия ремонтирует полосы заплатками, чтобы избежать ям и колеи. Для оперативного ремонта дорог Петербургу необходимо пересмотреть правила работы дорожной техники ночью: нельзя закрывать улицы днем на укладку асфальта, это только ухудшает ситуацию с пробками.