

# Асфальтоукротители

КОНСТАНТИН КОВПАК

**Д**евять из десяти украинских дорог находятся в плохом состоянии. Такова официальная статистика “Укравтодора”. И это после проведения ремонтных и строительных работ, связанных с подготовкой к приему Украиной финальной части Чемпионата Европы по футболу в 2012 г. По словам доктора технических наук, профессора кафедры аэропортов Национального транспортного университета **Игоря Гамеляка**, в 1980-х годах ученые попробовали определить основные причины, влияющие на качество дорог. Всего насчитали около 700 факторов, которые условно можно разделить на такие категории: климат, транспорт, материалы, технологии, машины и механизмы, кадры, финансы и организация. В украинских реалиях в этот перечень можно добавить еще и коррупционную составляющую.

## Климат, нагрузка, ремонт

Чаще всего дорожники жалуются на глобальное потепление. Так, в 2012 г. максимальная температура асфальтобетонного покрытия летом достигала +62°C, тогда как еще десять лет назад не превышала +54°C. Зимы стали более экстремальными, температурные перепады способствуют образованию трещин. Не следует забывать и о повышении нагрузки на дороги, что обусловлено увеличением объемов грузоперевозок (от 4% до 22% ежегодно). Магистрали сооружались из расчета нагрузки 6-10 т на ось, однако у современных грузовиков этот показатель уже превышает 12 т. Кроме того, не менее 20% тяжеловесных транспортных средств передвигаются с перегрузом в 20-40%. В результате если в 1980-х годах срок службы дорог с асфальтобетонным

покрытием составлял 16-18 лет, то сейчас он уменьшился до 9-12 лет.

*“Приведу наглядный пример. Движение грузовой фуры по дороге местного значения, рассчитанной на нагрузку всего лишь 6 т, уменьшает срок службы такой дороги в 17,5 раза. Таким образом, за один сезон можно практически уничтожить дорогу, которая могла бы служить при правильной эксплуатации более 15 лет”, — поясняет г-н Гамеляк.* По его словам, ресурс украинских дорог

**В 1980-х годах срок службы дорог с асфальтобетонным покрытием составлял 16-18 лет, сейчас же он уменьшился до 9-12 лет**

уже исчерпан. Об этом свидетельствует тот факт, что количество выбоин на дорожном покрытии обычной дороги с индексом “Т” составляет 15-25%.

Напомним, средства на ремонт дорог поступают от акциза и пошлин на нефтепродукты и автомобили, а также платы за проезд грузовиков, чья масса превышает разрешенную. Кроме того, отрасль активно погашает кредитные средства. Пик долговой нагрузки по кредитному портфелю “Укравтодора”, который составляет около 39 млрд грн. (по курсу 8 грн./USD), пришелся на 2014-2015 гг. В прошлом году при смете около 17 млрд грн. были направлены на погашение задолженности 11 млрд грн. Оставшихся денег хватило на “ямочный” ремонт только 66% площади поражения. Больше всего выбоин, а именно 57-60%,

по состоянию на конец 2014 г. осталось в Одесской, Львовской и Ивано-Франковской областях.

Кроме того, деньги поступают в конце месяца, что добавляет немало головной боли отечественным дорожникам. “Работы и закупка материалов осуществляются в долг, несвоевременно выплачиваются налоги, что приводит к начислениям штрафов и пеней и в итоге к существенным валютными колебаниями, которые влияют на ценообразование на те же работы и материалы, создает дополнительное финансовое напряжение”, — подчеркивает **Сергей Подгайный**, глава Государственного агентства автомобильных дорог. С ним соглашается заместитель генерального директора компании “Альтком” **Михаил Ковалев**: “Необходимо стабильно и в полном объеме финансировать текущий и капитальный ремонт, а также выделять средства на строительство новых дорог. Спецтехника, стройматериалы, новые технологии — все это в стране есть”.

В прошлом году дорожники в рамках программы экономии использовали “доступные и проверенные годами упрощенные технологии”. Львиная доля работ (42%) была выполнена по технологии с использованием горячего асфальтобетона, 19% — методом пропитки с черным щебнем, 11% — струйным методом, остальные — с помощью разогревателей-ремонтников, с использованием литого и холодного асфальтобетона, а также других смесей.

## Технологии

Украина уже располагает всеми западными технологиями строительства дорог,



уверяют опрошенные **БИЗНЕС**ом эксперты. Ограничены лишь количество средств у заказчика и целесообразность исходя из климатических и геологических факторов. *“На мой взгляд, действительно новых для постсоветского пространства технологий в западных странах не так уж и много. Можно назвать, например, технологии стабилизации грунта методом холодной регенерации, непрерывной укладки асфальта и автоматизированные системы управления дорожным строительством. Причем последний пункт относится скорее к организации производства, чем к технологиям, но он заметно ускоряет и удешевляет процесс”*, — рассказывает аналитик компании IFC Markets **Дмитрий Лукашов**. Он отмечает, что западные компании предлагают заказчикам из СНГ две основные группы товаров: специальную дорожную технику, а также новые материалы и реагенты для формирования дорожного покрытия. Благодаря технологиям стабилизации грунта строить дороги можно без использования привозного песка и щебня, что обеспечивает большую экономию вследствие сокращения затрат на их приобретение и транспортировку. Метод холодной регенерации при ремонте дорог позволяет почти на 100% использовать переработанное старое дорожное покрытие. В данных технологиях применяются различные ферменты, полимеры, стабилизаторы, мастики, эмульсии и т.п. Директор одесского предприятия “Фортуна” **Анатолий Журавский** называет также технологию Slurry Seal (холодные литые эмульсионно-минеральные смеси), применяемую для повышения износостойкости дорог. Разработанная еще в 1960-х годах, она так и не прижилась в Украине. *“Причина банальна — денег нет”*, — говорит г-н Журавский.

Ранее обязательно проводилась поверхностная обработка отечественных дорог. Конечно, не по технологии Slurry Seal, но и отечественные аналоги позволяли продлить срок жизни дорожного покрытия. В погоне за экономией “Укравтодор” отменил это обязательное требование.

Имея ограниченную смету, компании “оптимизируют” расходы за счет строительных материалов. Как правило, заменяют зарубежную качественную геосинтетику более дешевым, но некачественным украинским аналогом. А нередко просто занимают приписками, могут сэкономить на толщине разметки, не положить достаточно щебня или использовать асфальт худшего качества.

Присутствует и человеческий фактор — низкий уровень контроля за состоянием дорог и соблюдением технологий ремонта. Дорожники давно смекнули, что

им выгодно сделать ремонт регулярным, ведь реальная рентабельность “ямочного” ремонта достигает 60%. Поэтому дороги пытаются приводить в порядок либо в жаркую погоду, либо в снег, либо в сильный дождь. По правилам, яму нужно вычистить, продуть сжатым воздухом, покрыть горячим битумом, положить асфальт, загладить и утрамбовать виброплитой. Но зачем? Ведь ее можно просто засыпать щебнем и закатать асфальтом.

Общий объем бюджетного финансирования “Укравтодора” на 2015 г. составляет 20,8 млрд грн. Впрочем, на развитие и содержание дорог в госбюджете предусмотрено лишь 16% — 3,4 млрд грн., все остальное вновь пойдет на погашение и обслуживание долговых обязательств. То

Средняя стоимость 1 км  
дороги превышает

**9** млн грн. —

это почти вдвое больше  
суммы, предусмотренной  
нормативом Кабмина



есть на украинских дорогах сохранится практика “закапывания” ям на несколько месяцев.

### Акцент на бетон

Можно ли привести украинские дороги в надлежащее состояние? Да. Правда, для этого необходимо обеспечивать ритмичное финансирование в объеме 30-40 млрд грн. в год в течение 15 лет, заявил г-н Подгайный. Эти расчеты были сделаны еще до того, как инфляция в стране и девальвация гривны пустились в галоп. Оценить необходимый объем

финансирования для ремонта всего дорожного полотна страны сейчас не берется никто. Даже продавцы щебня и бетона с трудом могут сформировать цену на следующий месяц.

За последний год объемы продажи топлива сократились на треть, а значит, пропорционально уменьшается и долларовый эквивалент смет на ремонт автодорог. **Александр Короленко**, генеральный директор компании “Империя дорог”, настаивает на рационализации освоения скудных средств: *“Зачем строить в населенных пунктах дороги с изначально завышенными техническими характеристиками, если их все равно нельзя использовать? В Украине скорость движения в таких местах ограничена 60 км/ч, а мы строим под возможности лететь со скоростью 150 км/ч! А потом еще удивляемся: почему мы в лидерах по смертности на дорогах?”*.

Игорь Гамеляк предлагает начать строительство бетонных дорог. *“Такие дороги имеют целый ряд преимуществ: значительно больший срок службы, долговечность, прочность. Они не требуют частого ремонта. К тому же на бетонном покрытии в жаркое время года не образуется колея, как на асфальтовом. Уменьшение прогибов дорожного полотна, в свою очередь, позволяет водителям экономить топливо”*, — соглашается Михаил Ковалев.

К такому же выводу пришли и чиновники. По словам заместителя министра инфраструктуры **Владимира Омеляна**, ведомство готовит первый проект строительства бетонной дороги. *“В асфальтовых дорогах, которые строятся в Украине, импортная составляющая — минимум 70%. В бетонных дорогах пропорция будет зеркальной”*, — поясняет он. Речь идет прежде всего об импортном битуме, стоимость которого в разгар ремонтного сезона прошлого года доходила до \$1 тыс. за 1 т.

Самая большая проблема при укладке бетонных дорог — обработка швов между плитами. Но дело не в технологиях. Чиновникам следует продумать механизм, который позволит контролировать качество технологии строительства. Ужесточение контроля за денежными расходами и увеличение документооборота помогают слабо. Бюрократия только увеличивает “сопутствующие” расходы стройкомпаний.

Эту порочную связь государство и должно разрушить, предложив подрядчикам нести гарантийную ответственность за качество ремонта и строительства автодорог общего пользования. Иначе украинская коррупция продолжит “подниматься” на дорожных ямах словно на дрожжах.

Дарья Кутецкая