



ИНФРАСТРУКТУРА
БУДУЩЕГО



**КРАТКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ СЕМИНАРА
«ЗОЛОТЫЕ КИЛОМЕТРЫ»:**

«Сколько стоят автомобильные дороги в России?»



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ



volga-resources.ru

27 ноября 2013 года в НИУ ВШЭ прошел второй семинар из серии «Инфраструктура будущего» на тему: «Золотые километры»: Сколько стоят автомобильные дороги в России».

Развитая транспортная инфраструктура является основой экономического роста любого государства, однако, для успешного решения данной задачи необходимо рассмотрение ряда вопросов, связанных с преодолением экономических, нормативно-технических и административных барьеров.

Основной целью проводимого 27 ноября семинара стал поиск ответа на ключевые вопросы: действительно ли строительство дорог в России дороже, чем за рубежом и какова реальная цена автомобильных дорог в России?

В обсуждении этих вопросов приняли участие специалисты в области строительства дорог, в числе которых:

- Блинкин Михаил Яковлевич, Директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ;
- Решетова Екатерина Михайловна, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ;
- Скворцов Олег Вячеславович, Президент Ассоциации дорожных научно-исследовательских организаций «РОДОС»;
- Кельбах Сергей Валентинович, Председатель правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»);
- Пилевская Татьяна Васильевна, Начальник управления договорных цен Департамента строительства г. Москвы;
- Урманов Игорь Александрович, 1-й заместитель Председателя правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»);

- Ступников Олег Владимирович, и.о. заместителя директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ;
- Сеницын Александр Валерьевич, Первый заместитель директора, главный инженер РОСЖЕЛДОР ФГУП «Единая группа заказчика».

Участники семинара были согласны с тем, что прямое сравнение стоимости строительства в России и за рубежом не совсем корректно. В развитых странах работы по подготовке территории для строительства, выкуп земель, перекладка и перенос коммуникаций, и непосредственно строительство, разделены на отдельные этапы. В России такое разделение отсутствует, поэтому сравнение стоимостных показателей возможно проводить только в рамках процесса строительства. Также, учитывая индивидуальный характер такого сооружения как автомобильная дорога, при сопоставлении удельных показателей стоимости строительства в России и за рубежом, необходимо учитывать множество объективных факторов, непосредственно влияющих на строительство, таких как условия строительства автомобильных дорог, нормативы геометрических элементов автомобильных дорог и т.д.

«В коррупционном плане дорожное строительство отстает от Минобороны или сферы ЖКХ, – заметил экс-замминистра транспорта Олег Скворцов.

«Существует огромная доля черного пиара» – согласился директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

««Автодор» закончил реконструкцию дороги М-3, которая ведет в Украину. Стоимость километра одного участка составила 550 млн. рублей, другого – 270 млн. рублей при одинаковом количестве полос. Легко заметить, каким образом вопросы, связанные с застройкой и коммуникационным обеспечением влияют на конечную стоимость

строительства», – рассказал Председатель правления государственной компании «Автодор» Кельбах Сергей Валентинович.

Участники дискуссии согласились с тем, что в России необходимо формировать регулярно пополняемую базу данных по ценам на дорожное строительство, основу которой мог бы составить российский опыт строительства аналогичных объектов, чтобы сделать затраты на строительство новых объектов прозрачнее.