

«ПРИ РАЗУМНЫХ ТАРИФАХ ПЛАТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ СМОГУТ ОТТЯНУТЬ НА СЕБЯ ДО 30% ПОТОКА»

СОКРАЩЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ КОСНУЛОСЬ И ТАКОЙ ПРИОРИТЕТНОЙ ОТРАСЛИ, КАК ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ БУДУТ СОХРАНЕНЫ НА УРОВНЕ, СООТВЕТСТВУЮЩЕМ УТВЕРЖДЕННОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2002–2010 ГОДЫ)». КАКИМ ОБРАЗОМ — РАССКАЗЫВАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ.

BUSINESS GUIDE: Как мировой экономический кризис скажется на дорожной отрасли России?

ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ: В федеральном бюджете на 2009 год объем финансирования дорожного хозяйства составил без учета средств инвестфонда Российской Федерации 312,4 млрд рублей. Это на 28,1% меньше объема, первоначально предусмотренного в бюджете. При этом объем финансирования подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» уменьшен на 30%. Объем субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автодорог в рамках подпрограммы, а также на строительство, реконструкцию и модернизацию автомобильных дорог, предусмотренных в федеральном бюджете, сократился на 15%.

ВГ: Какие меры по снижению последствий негативного влияния кризиса на дорожную отрасль принимает Минтранс?

О. Б.: Изменены приоритеты при формировании программ дорожных работ. В программе строительства и реконструкции автомобильных дорог учитывалась необходимость безусловного ввода в эксплуатацию в установленные сроки объектов, предусмотренных программой олимпийского строительства, а также подпрограммой «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Приоритет также отдавался объектам, подлежащим вводу в эксплуатацию в 2009 году. В этом году намечен ввод в эксплуатацию внеклассных мостов через реку Волгу в Волгограде, Саратове, Ульяновске, Муроме. Из вновь начинаемых объектов в программу включены только объекты, необходимые для обеспечения безопасности движения и бесперебойного функционирования дорожной сети.

ВГ: Субъекты Российской Федерации вынуждены существенно снижать объем расходов на содержание и ремонт дорог, а в ряде случаев полностью отказываются от выполнения ремонта и капитального ремонта. Какую помощь планируется оказать регионам?

О. Б.: Для оказания помощи регионам в 2009 году размер субсидий из федерального бюджета на строительство и реконструкцию автомобильных дорог по подпрограмме «Автомобильные дороги», а также субсидий, предусмотренных в федеральном бюджете в соответствии с бюджетным посланием президента Российской Федерации, повышен до 95% вместо ранее установленных 80%.

В федеральном бюджете предусмотрено предоставление субъектам Российской Федерации бюджетных кредитов на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог в сумме до 25 млрд рублей. При этом плата за пользование этими бюджетными кредитами установлена в размере одной четвер-

**В ПОМОЩЬ РЕГИОНАМ
В 2009 ГОДУ РАЗМЕР СУБСИДИЙ
ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА
НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
ПОВЫШЕН ДО 95% ВМЕСТО
РАНЕЕ УСТАНОВЛЕННЫХ 80%**



ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ: «К 2030 ГОДУ ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РФ ДОЛЖНА ВЫРАСТИ ДО 1,35 МЛН КМ.»

той ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей на день заключения соглашения о предоставлении бюджетного кредита.

В результате в 2009 году, несмотря на сокращение объемов финансирования, темпы строительства автомобильных дорог федерального значения будут сохранены на уровне, соответствующем ранее утвержденной федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

➤ ДОСЬЕ

Белозеров Олег Валентинович родился 26 сентября 1969 года. В 1992 году окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов по специальности «экономист, планирование промышленности». 1998–2000 годы — ОАО «Ленэнерго», заместитель коммерческого директора, коммерческий директор, начальник департамента по материально-техническому снабжению и транспорту. 2000 год — ОАО «Грузовое автотранспортное предприятие №21», заместитель директора. 2000–2001 годы — аппарат полномочного представителя президента РФ в Северо-Западном федеральном округе, начальник финансово-экономического отдела. 2001–2002 годы — ОАО ЛОМО, заместитель директора по управлению корпоративным имуществом. 2002–2004 годы — ОАО «Российская топливная компания», генеральный директор. Июль—ноябрь 2004 года — заместитель руководителя Федерального дорожного агентства. Ноябрь 2004 года — март 2009 года — руководитель Федерального дорожного агентства. Март 2009 года — назначен заместителем министра транспорта РФ.

ВГ: Прошлым летом была принята пятилетняя федеральная целевая программа развития транспортной системы до 2015 года. Будет ли ее бюджет, превышающий 13 трлн рублей, сокращен в связи со сложной экономической ситуацией в мире?

О. Б.: Прогноз макроэкономической ситуации на 2009 и последующие годы, который готовится сейчас Министерством экономического развития, предполагает развитие нескольких сценариев развития событий. В том числе прогнозирует падение темпов ВВП в 2009 году до 6–8%. Для транспортной инфраструктуры это будет означать снижение объемов финансирования из федерального бюджета. В связи с этим нами предполагается в ближайшее время осуществить корректировку ФЦП «Развитие транспортной системы (2010–2015 годы)», которая будет включать оптимизацию бюджетных расходов и, как следствие, уточнение приоритетов и результатов новой программы.

При корректировке основная наша цель — не допустить, чтобы транспорт стал одним из ограничений социально-экономического развития страны в долгосрочной перспективе.

ВГ: Сколько дорожных проектов планируется осуществить на основе государственно-частного партнерства?

О. Б.: Эти проекты находятся на разной стадии проработки. Ряд автодорог планируется начать строить в 2009 году с привлечением частного капитала, некоторые проектируются за счет бюджета, но предполагаются к строительству на принципах софинансирования. Уже выбраны концессионеры по двум проектам строительства автодорог. Это «Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва—Минск» (срок строительства 2009–2011 годы) и «Строительство скоростной автодороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» (срок строительства 2009–2012 годы).

По ряду объектов выполняется разработка проектной документации: строительство автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 58-й км — 684-й км; строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области; реконструкция дороги М-4 «Дон»; реконструкция дороги М-1 «Беларусь» от Москвы через Смоленск до границы с Республикой Беларусь — на участке 33-й км — 84-й км, Московская область, 231-й км — 380-й км, Смоленская область; реконструкция дороги М-8 «Холмогоры» от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска в обход поселка Тарасовка, Московская область, а также различные участки (150 км) по территории Московской, Владимирской, Ярославской областей.

ВГ: Планируется ли привлечение иностранных инвестиций?

О. Б.: Да, в проектах «Строительство скоростной автомобильной магистрали Москва—Санкт-Петербург на участке 15-й

км — 58-й км» и «Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва—Минск» уже участвуют как российские, так и иностранные инвесторы.

ВГ: Когда планируется ввести платные дороги? Станут ли делать платными уже построенные участки дорог?

О. Б.: Сегодня участок федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» (обход села Хлевное в Липецкой области) является платным. Только за 2008 год в бюджет Российской Федерации было перечислено около 118,6 млн рублей.

В настоящее время Федеральное дорожное агентство проводит процедуру заключения концессионных соглашений о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе инвестиционных проектов скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва—Минск.

Как показывают расчеты экспертов, платные автомобильные дороги смогут принять на себя до 30% автомобильного потока.

ВГ: Сколько километров автодорог не хватает в России? И сколько лет уйдет на их постройку?

О. Б.: «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» поставлена задача снять инфраструктурные ограничения перспективного социально-экономического развития страны, зависящие от транспорта. Для этого Стратегией предусмотрено к 2030 году довести общую протяженность автомобильных дорог общего пользования до 1,35 млн км.

Потребность страны в автомобильных дорогах велика. Ведь плохое состояние автомобильных дорог, недостаточное развитие дорожной сети оборачиваются ощутимыми потерями для страны. По расчетам специалистов, недостаточные темпы увеличения российской дорожной сети, состояние многих ее участков уже сейчас вызывают экономические потери, эквивалентные 3% ВВП Российской Федерации. При сохранении существующих тенденций эти потери к 2025 году увеличатся в сопоставимых ценах еще более чем в два раза.

Поэтому приоритетной задачей социально-экономического развития нашей страны является устранение инфраструктурных ограничений долгосрочного экономического роста в первую очередь путем развития транспортно-дорожной инфраструктуры. Решение этой задачи возможно при условии перехода на новый качественный уровень благодаря строительству скоростных и высокоскоростных магистралей, комплексному развитию крупных транспортных узлов, применению новых технологий, решению транспортных проблем мегаполисов.

Записал ФЕДОР МЕЛЬНИКОВ