

«НАДО ПОСТРОИТЬ СЕМЬ ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ СКОРОСТНЫХ ТРАСС» РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ПО ПРОГРАММАМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП) НЕОБХОДИМА ГОСУДАРСТВУ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНА ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ. О ПРИНЦИПАХ, НА КОТОРЫХ БУДЕТ ОСНОВЫВАТЬСЯ ДАННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ, КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ МАРИИ ГЛУШЕНКОВОЙ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУ «ДОРОГИ РОССИИ» ОЛЕГ ШАХОВ.

BUSINESS GUIDE: Сколько средств сейчас инвестируется в транспортную отрасль, соответствует ли это тому, что нужно реально вкладывать?

ОЛЕГ ШАХОВ: Конечно, инвестировать необходимо больше, нежели это происходит сейчас. В разных странах на строительство дорог государством ежегодно выделяется до 4% от ВВП страны. Там, где вопрос транспортной инфраструктуры хотели решить достаточно быстро, вкладывали в отдельные годы до 30% своего ВВП. Яркий пример — Финляндия, которая несколько лет подряд вливала в отрасль колоссальные средства, решив таким образом вопрос транспортной инфраструктуры.

В России в строительство дорог планируется инвестировать около 1% от ВВП. Причем за последние четыре года финансирование отрасли увеличилось более чем в два раза. В июне была принята программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», где размер финансирования увеличили до 13,5 трлн рублей. Однако только увеличения финансирования недостаточно.

ВГ: Что же необходимо еще?

О. Ш.: Сейчас крайне остро стоит вопрос об эффективности использования выделенных средств. Существует необходимость в достаточных количествах мощностей, подрядных организациях, квалифицированных кадрах. Нам необходимы проектные организации, которые умеют работать, используя современные технологии и последние достижения в дорожной отрасли. Необходима работа над улучшением качества строительных материалов, использование в дорожном строительстве новейших разработок, в том числе нанотехнологий. То есть этот вопрос — комплексный, и мы к нему комплексно подходим. Конечно, все эти задачи быстро не решаются. Но самое главное, что эти проблемы понятны правительству, их обсуждают и принимают решения, необходимые для улучшения ситуации.

ВГ: Вы имеете в виду государственно-частное партнерство?

О. Ш.: Да. Дело в том, что основным механизмом финансирования транспортной отрасли, который использовался до недавнего времени, были бюджетные средства из федеральных целевых программ. Федеральный бюджет выделял деньги на строительство, реконструкцию и эксплуатацию федеральных трасс, региональные власти выделяли средства на свои дороги, муниципальные — на свои и так далее. Когда начали разбираться, где же взять средства для того, чтобы резко увеличить поступления в отрасль, стало понятно, что только бюджетных средств не хватит. Дорожники говорят, что надо вкладывать в дороги. Минздрав говорит, что необходимо вкладывать в здравоохранение, военные ратуют за оборону. И все они абсолютно правы — выделить приоритетную отрасль невозможно.

Стали искать другие механизмы, начали изучать международный опыт. И одним из таких механизмов было государственно-частное партнерство, причем в формате, который в международной практике принято называть Public-Private Partnerships (PPP). Но наша нормативная и законодательная база не позволяла использовать механизм PPP в полном объеме. Поэтому время пришлось потратить на разработку ряда законов. ФЗ «О концессионных соглашениях» №115, который был принят в 2005 году, дает возможность привлечения средств инвестиционного фонда. Одновременно начали готовить проекты в транспортной отрасли, в том числе и в дорожном хозяйстве, которые можно реализовывать на условиях концессионных механизмов. На сегодняшний день с удовлетворением могу сказать, что необходимая для реализации этих проектов законодательная база есть. И ФГУ «Дороги России», деятельность которого последние три года была полностью



ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА — ЭТО КРОВЕНОСНАЯ СИСТЕМА ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ, СЧИТАЕТ ОЛЕГ ШАХОВ

сконцентрирована на выполнении этой задачи, был разработан ряд проектов для реализации на условиях государственно-частного партнерства.

ВГ: Что это за проекты и на какой стадии реализации они находятся?

О. Ш.: На сегодняшний день максимально далеко продвинули два проекта платных дорог. Это головной участок трассы Москва—Санкт-Петербург на участке с 15-го по 58-й км и новый выход трассы Москва—Минск, так называемый северный обход Одинцова.

Для этих проектов был разработан финансовый план, подготовлены проектная документация и проекты концессионных соглашений, на основе которых будут заключаться контракты. В феврале этого года в соответствии с ФЗ №115, который подразумевает двухэтапный отбор концессионера, был проведен первый этап конкурса — предквалификация участников. Второй этап — вскрытие конвертов — состоится в середине сентября; выбор победителей, которые будут реализовывать эти проекты, произойдет в октябре. Правда, это еще не будет итогом, поскольку после объявления победителя необходимо проведение достаточно сложной и длительной по времени процедуры — согласования и заключения концессионного соглашения и финансового закрытия. Но надеюсь, что уже в следующем году концессионеры, выбранные на конкурсах, выйдут на строительные площадки.

Не могу не сказать и еще о двух проектах, которые ведет город Санкт-Петербург. Это проект «Западный скоростной диаметр» и проект строительства Орловского тоннеля. По «Западному скоростному диаметру» уже вскрыты конверты и выбран победитель — консорциум ООО «ЗСД „Невский меридиан“» при участии российского «Баззла». На данный момент стороны находятся на этапе заключения концессионного соглашения.

ВГ: Что собой представляют консорциумы, которые участвуют в названных вами конкурсах на строительство автодорог?

О. Ш.: Хочу особо отметить, что отбор участников был максимально жестким. Проекты капиталоемкие — например, сметная стоимость проекта Москва—Санкт-Петербург составляет 66,199 млрд рублей. Поэтому мы требовали, чтобы участники, которые вышли на конкурс, были консор-

циумами, включающими в себя строительные компании, крупных инвесторов, концессионные компании и имели опыт участия в реализации концессионных проектов — создании платных дорог. Таким образом, в конкурсах участвовали консорциумы, в которые вошли и зарубежные партнеры — французские, португальские компании. Все они являются очень известными игроками на рынке дорожных концессий в мире.

Консорциумам, которые выиграют конкурсы, платные дороги будут отданы в концессию на 30 лет. Срок окупаемости этих проектов составляет 20–23 года, и только в дальнейшем концессионер будет работать на свою прибыль. Безусловно, реализацией столь долгосрочных проектов могут позволить себе заниматься исключительно серьезные игроки, которые умеют управлять своими рисками и скрупулезно их просчитывают.

ВГ: Вы в основном назвали проекты концессионных соглашений по строительству дорог. А существуют ли проекты, включающие сложную инфраструктуру — мосты, тоннели и т. п.?

О. Ш.: Конечно. Один из ярких примеров — проект Краснодар—Абинск—Кабардинка, где 147 км дороги будут построены на условиях PPP. Там будет несколько эстакад и тоннелей, будет прямая дорога с уходом от горного серпантина. Понятно, что эти дороги будут существенно отличаться от тех, которые есть сейчас. И по качеству, и по безопасности, и по скоростному режиму.

В Министерстве транспорта идет разработка комплексных проектов на основе ГЧП в портах и аэропортах. Есть проекты, которые будет реализовывать РЖД на железных дорогах. Таким образом, государственно-частное партнерство сейчас пришло не только в дорожную отрасль, но и в транспортную инфраструктуру вообще. Это крайне важно, поскольку вся транспортная инфраструктура — это кровеносная система экономики страны. Когда эти сосуды не пропускают достаточное количество пассажиров и грузов, то развитие экономики тормозится.

ВГ: По вашим оценкам, сколько мы сегодня теряем?

О. Ш.: На сегодняшний день транспортная составляющая в стоимости наших товаров составляет порядка 22–23% плюс недостаточно развитый сервис для участников движения. В Европе это 15–17%, то есть мы теряем конкурент-

ные преимущества. Соответственно, улучшив транспортную составляющую и логистику, мы сможем снизить стоимость товаров и быть более конкурентоспособными, даже при условии платности трасс.

Возьмем для примера трассу Москва—Санкт-Петербург. Сегодня более 27% этой трассы проходит по городам и населенным пунктам. Это значит, что на федеральной трассе, где можно бы было ехать со скоростью 110 км/ч, приходится двигаться 60, а где-то и 40 км/ч. И это не только вопрос скорости и безопасности. Это еще и экология, поскольку выхлопами дышат люди. Ведь когда полвека назад начинали строить дорожную сеть в России, задача была одна — связать населенные пункты между собой. Поэтому большинство наших дорог проходит через множество населенных пунктов.

Сейчас нужно поддерживать ту сеть дорог, которая связывает города, и есть необходимость строить новую сеть дорог, которая позволяет в кратчайшие сроки и с минимальными затратами доставить пассажира и груз из точки А в точку Б. Такая дорога не должна проходить по населенному пункту или городу и должна иметь совсем другие характеристики. При этом реконструировать дорогу иногда стоит дороже, чем построить новую.

ВГ: Платные дороги появятся?

О. Ш.: В соответствии с законом. Для того чтобы было можно ввести платную дорогу, должна существовать альтернативная дорога или альтернативный проезд. В России приняты достаточно жесткие требования, в отличие от Европы и многих других стран, где эти требования значительно либеральнее. У нас, в частности, альтернативный проезд не должен превышать по расстоянию платную дорогу более чем в три раза. Так что если человек не захочет проехать по платной дороге, у него будет альтернатива.

ВГ: Сколько нам нужно дорог и сколько из них будут платными?

О. Ш.: В настоящее время протяженность дорог общего пользования в России составляет порядка 1 млн км. А по различным оценкам, их должно быть как минимум в полтора раза больше — 1,5 млн км. Но надо понимать, что дороги общего пользования включают в себя как дороги федерального значения, так и регионального, и муниципального уровня. Так вот из 1 млн км дорог общего пользования протяженность федеральных трасс составляет порядка 50 тыс. км. Это 5% от существующих в России дорог. Но именно по этим дорогам федерального значения идет до 50% грузов. Они несут на себе колоссальную нагрузку — входят в международные коридоры, связывают большие промышленные центры и регионы страны. Чтобы удовлетворить потребность страны в дорожной инфраструктуре, необходимо построить порядка 7 тыс. км скоростных федеральных трасс. Не обязательно, чтобы они все были платными. Есть механизмы ГЧП, позволяющие привлекать частные инвестиции и на иных принципах, чем «пользователь платит». Задачи амбициозные, но решаемые. ■

СРОК ОКУПАЕМОСТИ ПРОЕКТОВ ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГ СОСТАВЛЯЕТ 20–23 ГОДА, И ТОЛЬКО В ДАЛЬНЕЙШЕМ КОНЦЕССИОНЕР БУДЕТ РАБОТАТЬ НА СВОЮ ПРИБЫЛЬ