ного транспорта до 2030 года, согласно которой на строительство новых путей будет выделено 4,2 трлн руб.

Предполагается, что основные денежные потоки пойдут на линии Томмот—Якутск, Нижний Бестях—Магадан, Селихин—Сергеевка, Волгоград—Элиста, Ханты-Мансийск—Салым, Бийск—Горно-Алтайск, Тыгда—Зея и Селихин—Ныш. Новая стратегия развития предусматривает строительство 4,6 тыс. км грузовых железных дорог, которые должны обеспечить транспортное сообщение к 18 месторождениям полезных ископаемых и промышленным зонам.

В то же время уже существует отрезок железной дороги, строящийся по программе ГЧП — Белкомур. Ветка, которая пройдет через Соликамск (Пермский край), Гайны (Коми), Сыктывкар и Архангельск, соединит регионы Сибири и Урала с портом федерального значения в Мурманске. Общая протяженность новой железнодорожной ветки Белкомур составит 1252 км. Белкомур примерно на 800 км сократит путь товарных поездов из Сибири к портам Белого моря и существенно снизит стоимость перевозок для предприятий региона.

Реализация проекта должна стать точкой роста комплексного социально-экономического развития сразу трех субъектов РФ — Пермского края, Республики Коми и Архангельской области. Согласно достигнутым договоренностям, частный бизнес инвестирует в собственные проекты на территории этих субъектов федерации около 420 млрд руб. По предварительным данным, общая стоимость программы промышленного и инфраструктурного развития трех субъектов РФ оценивается в 500 млрд руб.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

До настоящего времени основным способом финансирования транспортной отрасли были бюджетные средства из федеральных целевых программ. Федеральный бюджет выделял средства на строительство, реконструкцию и эксплуатацию федеральных трасс, региональные власти давали деньги на свои дороги, муниципальные — на свои и т. д.

«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,— рассказывает Олег Шахов.— Стали искать другие механизмы, начали изучать международный опыт. И одним из таких механизмов было государственно-частное партнерство».

Проанализировав международный опыт работ в рамках государственно-частного партнерства, российские специалисты выбрали формат, который в международной практике принято называть Public-Private Partnerships (PPP) — формат, подразумевающий взаимовыгодный альянс между государством и частным сектором в реализации проектов, требующих масштабных капиталовложений и услуг. Для того чтобы обеспечить возможность взаимодействия государства и частных инвесторов в области дорожного строительства, пришлось потратить довольно много времени на создание необходимой правовой базы. Был разработан и принят федеральный закон №115 «О концессионных соглашениях», который позволяет привлекать для финансирования инфраструктурных проектов средства инвестиционного фонда.

«Одновременно начали готовить проекты в транспортной отрасли, в том числе в дорожном хозяйстве, которые можно реализовывать на условиях концессионных механизмов,— отмечает Олег Шахов.— 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 сконцентрирована на выполнении этой задачи, разработало ряд проектов для реализации на условиях государственно-частного партнерства».

ДО 2015 ГОДА ДОЛЖНО БЫТЬ ПОСТРОЕНО ИЛИ РЕКОНСТРУИРОВАНО БОЛЕЕ 17 ТЫС. КМ АВТОДОРОГ, БОЛЕЕ 100 ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПОЛОС, ПРОЛОЖЕНО СВЫШЕ 3 ТЫС. КМ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ



ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – ВЗАИМОВЫГОДНОЕ РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

Минэкономразвития с помощью лидера в области транспортных концессий — международной юридической компании CMS Cameron McKenna — собрало пул инвесторов, заинтересованных в реализации проектов. В частности, разработкой плана строительства ЦКАД занимался в том числе и международный фонд McQuire, которому принадлежит почти 100% платных автодорог в Южной Корее и Австралии. Обоснование инвестиций в платную скоростную дорогу из Москвы в Санкт-Петербург проводила консалтинговая компания Ernst & Young.

«Хочу особо отметить, что отбор участников был максимально жестким. Проекты капиталоемкие: например, сметная стоимость проекта „Москва—Санкт-Петербург“ составляет 66,199 млрд руб.,— рассказывает Олег Шахов.— Поэтому мы требовали, чтобы участники, которые вышли на конкурс, были консорциумами, 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».

Согласно условиям тендеров, победители конкурсов получат платные дороги в концессию на 30 лет. По расчетам экспертов, срок окупаемости этих проектов не должен превышать 20–23 лет, и лишь затем концессионеры смогут извлечь из долгосрочных инвестиций прибыль. Поэтому позволить себе участие в подобном государственно-частном партнерстве могут только серьезные игроки рынка инфраструктурного строительства.

«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.— объясняет Олег Шахов.— Такая дорога не должна проходить по населенному пункту или городу и должна иметь совсем другие характеристики. Например, если раньше дороги строились для нагрузки 6 т на ось, то сейчас 12–14 т на ось является средней величиной. При этом реконструировать дорогу под новые технические требования иногда стоит дороже, чем построить новую».

ПРОБЛЕМЫ РОСТА

Реализация такой масштабной задачи, как программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», естественно, сталкивается с множеством сложностей.

Прежде всего типичной проблемой при реализации задач такого уровня является отсутствие координации в работе государственных органов законодательной и исполнительной власти. Взаимодействовать приходится чиновникам МЭРТа, Минфина, Минрегионразвития и Минтранса. У каждого из этих ведомств существуют свои стандарты, свои регламенты, и они крайне слабо увязаны между собой. Поэтому согласование необходимых для работы программы развития транспортной системы документов идет крайне медленно.

Кроме того, нужны согласования отраслевого законодательства — внесение в него дополнений и изменений. Поправки и подзаконные акты придется вносить также в бюджетный и градостроительный кодексы.

Сейчас создаются рабочие группы, координационные советы, правительственные комиссии. Речь идет о единой политике в реализации этих проектов. Ведь координационный совет — это скорее орган оперативного управления, чем стратегического. Здесь также должны быть дополнительные нормы, дополнительные регламенты, которые взаимоувязывают финансы, законодательство, систему государственного управления и создают единый подход к решению проблем, а в результате — новый этап в развитии государственности.

В связи с длительностью процесса согласования и разбалансированностью системы принятия решений деньги на инфраструктурные проекты выделяются долго и тяжело. У государства пока нет долгосрочных финансовых инструментов для реализации капиталоемких инфраструктурных программ. Прямая уполномоченная структура, которая занималась бы этим вопросом, отсутствует, и работа над инфраструктурным строительством децентрализована. Для успешной реализации программы развития транспортной системы необходим государственный орган, который бы регулярно проводил мониторинг реализации проектов и создал стандартизованную систему управления процессами.

Участники программы отмечают, что им необходимо как воздух и возрождение программ подготовки государственных кадров для строительной отрасти. Поскольку инфраструктурные и транспортные проекты требуют миллиардных государственных и частных долгосрочных инвестиций и направлены на создание новой и реконструкцию существующей инфраструктуры, участвовать в их реализации должны только лучшие и подготовленные специалисты. Которых сейчас катастрофически мало.

Что касается координации программы, важно, чтобы вне зависимости от смены руководства государство обеспечило преемственность по проектам развития транспортной инфраструктуры, поскольку все проекты программы долгосрочные, для успешного привлечения инвесторов необходимы гарантии стабильности, а также того, что условия работы с частными капиталами останутся неизменными.

Финансовый кризис, конечно, внесет коррективы в реализацию поставленных задач, но отказаться от таких проектов, как новые дороги, порты, аэропорты, для страны окажется гораздо дороже, чем шаг за шагом настойчиво продвигаться вперед. ■

ТО, ЧТО ПОНЯТНО МОРЯКАМ, НЕ ВСЕГДА ПОНЯТНО НЕФТЯНИКАМ

По опыту транспортных строительных компаний, занимающихся реализацией проектов в области инфраструктуры и дорожного строительства, основная сложность работы, с которой им приходится сталкиваться регулярно,— это построение взаимоотношений с заказчиком и решение вопросов финансирования. Причем указанное справедливо в отношении как частных инвесторов, так и федерального заказчика. От того, насколько грамотно транспортные строители выстроят это взаимодействие, зависит весь успех проекта.

К финансовым сложностям в основном относятся неплатежи. Этот фактор, как правило, отсутствует при работе подрядчика с федеральным заказчиком — проблема возникает в основном при реализации инвестиционных проектов. Поэтому для транспортных строителей работа с федералами проще и понятнее, хотя и тут бывают разные ситуации. Например, в ходе строительства железнодорожной ветки Беркакит—Томмот—Кердем компании-генподрядчику — «Трансстрою» — пришлось взять кредит, чтобы не приостанавливать работы и сохранить подразделения и подрядные организации на строительной площадке, поскольку возникла серьезная задержка платежей по проекту со стороны одного из трех инвесторов строительства этой железнодорожной ветки. Безусловно, сработал фактор доверия: «Трансстрой» знал, что проект не будет заморожен и ситуация разрешится. Сложности финансирования вносили свою корректировку в работу: была максимально снижена производительность, сроки сдвинуты на неопределенное время, сложнее стало работать с подрядными организациями (требовать от них чего-либо в условиях неплатежей становится невозможным). В итоге ситуация разрешилась, все долги были выплачены, строительство начало набирать потерянные темпы.

Когда федеральный заказчик подписывает документ под названием «Выполнение», это значит, что деньги генподрядчик получит и проект развивается. Несколько иначе обстоят дела в работе с частным капиталом. Некоторые частные инвесторы, не рассчитав свои силы по инвестициям, еще до кризиса остановили финансирование — и подрядчики заморозили строительные работы и были вынуждены уйти с объектов, к примеру с терминала по приемке и перевалке сжиженных углеводородных газов в Туапсе.

Что касается сложностей при взаимодействии с заказчиком, примером тому может служить проект строительства терминала по перегрузке светлых нефтепродуктов в порту Приморска. По контракту заказчик взял на себя обязательства по поставке материалов, но график поставки им так и не был разработан. Работа велась по заявкам, сроки обеспечения стройки строительными материалами срывались, что серьезно тормозило ход работ. Спустя полгода было принято решение о том, что большую часть поставок генподрядчик возьмет на себя, после чего ритм строительства восстановился. Это была, пожалуй, самая большая трудность в организации строительства этого объекта.

Устранение технологических сложностей и решение технических задач реализации проекта — это как раз спектр обязанностей генподряда. Поскольку при проработке проектной документации не всегда учитываются некоторые особенности, порой приходится искать новые решения по ходу строительства. Так, при строительстве того же терминала в порту Приморска в тендерном предложении было прописано строительство двухрядного свайного основания опор. Однако проектный институт выпустил рабочий проект с однорядным свайным основанием, что позволяло заказчику значительно сэкономить на металле. Генподрядчику же пришлось преодолевать ряд сложностей, связанных с технологией работ.

Генподрядчик вместе с генпроектировщиком проекта — ЛенморНИИпроектом — перепроектировал верхнее строение подходных эстакад и площадок из монолитного в сборно-монолитный вариант. Затем специалисты «Сочиморстроя» разработали, изготовили и впервые применили на практике универсальный кондуктор для погружения свай. Это позволило вести погружение пионерным способом, не зависеть от волнения моря, повысить точность погружения для разнонаклонных свай, а также сократить время строительства и сэкономить материалы.

Строители транспортных и инфраструктурных объектов знают, что при строительстве каждого проекта возникают нестандартные задачи, которые следует воспринимать как естественную часть работы. Особенно если речь идет о комплексе гидротехнических сооружений, поскольку организация строительства, связанного с морем, серьезно зависит от погодных условий. Отсюда специфика: строительство на море требует максимальной концентрации усилий в те дни, когда можно работать. Поэтому процесс идет круглосуточно, вахтовым методом. А графики выполнения работ неизбежно корректируются. Это понятно морякам, но не всегда понятно нефтяникам, привыкшим к четкому выполнению линейных графиков.