

ДОРОГИ ПОД КОНТРОЛЕМ

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ ДО 2030 ГОДА ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ОГРОМНЫЕ ОБЪЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. НО ОНА НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНА БЕЗ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОТЕКЦИОНИЗМА, КОТОРЫЙ ОСТРО НЕОБХОДИМ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ СТРОИТЕЛЬНЫМ КОМПАНИЯМ.

ТАТЬЯНА КОМАРОВА

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ Реализация Транспортной стратегии России до 2030 года, принятой правительством РФ, связана с необходимостью выполнения огромных объемов транспортного строительства и эффективного освоения выделенных финансовых средств.

«Чтобы оценить их масштабность, достаточно назвать один объемный показатель: до 2030 года построить 20 тыс. км новых железных дорог, или примерно 1 тыс. км в год, в основном в районах со сложными инженерно-геологическими и климатическими условиями. Но кто построит магистрали? Сейчас у нас строится от силы 50–60 км железных дорог, — говорит доктор технических наук, профессор Московского государственного университета путей сообщения Святослав Луцкий. — Наибольшее беспокойство вызывает то, что последние 20 лет объемы нового железнодорожного строительства чрезвычайно малы, многолетний инвестиционно-строительный цикл по строящимся дорогам, как правило, имеет длительные перерывы. К ним относятся новые линии Обская—Бованенково на Ямале и Томмот—Якутск. Построенная часть этих дорог требует консервации, затраты на нее сопоставимы с новым строительством».

Почему же сложилась такая ситуация? Во-первых, не хватает строительных мощностей для создания новых железнодорожных магистралей. По ряду причин уменьшается производственный потенциал организаций строительства путей сообщения, в первую очередь железных дорог.

Во-вторых, наблюдается острый дефицит квалифицированных профессиональных кадров для транспортного строительства и базы для их целевой подготовки. Не хватает и опытных инженерных кадров — проектировщиков, организаторов-технологов. У подрядчиков-потребителей нет заинтересованности в том, чтобы участвовать в подготовке таких специалистов, а она должна быть многолетней.

В-третьих, отсутствует комплексный подход к промышленному и транспортному развитию регионов: дороги строятся, но не используются по назначению из-за тяжелой ситуации, в которой находятся предприятия. «Например, не эксплуатируется подъездной путь Чара—Чина, построенный в сложнейших, не имеющих аналогов инженерных условиях к комбинату полиметаллических руд в зоне БАМа; на несколько лет была законсервирована постройка дороги к Эльгинскому угольному месторождению, в 2008 году ее строительство возобновилось», — рассказывает Святослав Луцкий.

Кроме того, нет мотивации для инвестиций в многолетние проекты. Даже мощные бизнес-структуры ориентированы на быстрый и прикладной эффект, а не на решение проблем фундаментальной науки и подготовку кадров для транспортных строек. Не помогут здесь и иностранные компании, с которыми сейчас государство пытается сотрудничать в сфере строительства дорог. «Иностранцы проявляют осторожность в отношении концессий, поскольку отдачи придется ждать долго, но могут пойти туда, если будут обеспечены финансовые и экономические гарантии», — полагает Святослав Луцкий.

ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ В таких условиях транспортное строительство страны не может нормально развиваться. Эксперты полагают, что для реализации новой Транспортной стратегии страны необходим организованный

ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ СТРАНЫ НЕОБХОДИМ ОРГАНИЗОВАННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ: ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО ВЗЯТЬ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ ПОД СВОЙ КОНТРОЛЬ



ОПЫТА МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОГ, ОСОБЕННО ВЫСОКОСКОРостНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ, У ЗАПАДНЫХ КОМПАНИЙ БОЛЬШЕ. НО В СФЕРЕ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОНИ НЕ МОГУТ КОНКУРИРОВАТЬ С РОССИЙСКИМИ

строительный потенциал: государство должно взять развитие отрасли под свой контроль для эффективной реализации крупных сетевых проектов.

Многолетние проекты строительства магистралей должны стать национальными и получить государственную поддержку. Такой подход позволит решить перспективные задачи кадрового, научного, проектного и ресурсного обеспечения строительства дорог. Очевидна и обратная связь: строительное производство всегда было катализатором развития и потребителем продукции многих других производственных отраслей.

Пример тому — история транспортного строительства в СССР. Создание в 1954 году этой отрасли позволило объединить в мощный комплекс научные и проектные институты, промышленность и организации, занимавшиеся строительством железных дорог и автодорог, морских и речных сооружений, мостов, тоннелей и метрополитенов; электрификацией; сигнализацией, централизацией, блокировкой (СЦБ) и связью, а также механизацией строительства, производством стройматериалов, проектно-изыскательскими работами.

С принятием новой Транспортной стратегии история повторяется: поставлена сопоставимая по масштабам задача обеспечить опережающее развитие транспортной системы страны в новых экономических районах. Поэтому опять возникла необходимость комплексного укрепления транспортного строительства, причем не путем увеличения числа генподрядчиков (для распределения финансов их достаточно) и не только в мегаполисах. Дороги могут быть коммерческими, но они все равно входят в единую транспортную систему страны и на всех стадиях инвестиционного цикла, особенно в период строительства, должны быть под контролем государства. Кроме того, чтобы работа шла нормально, необходимо организовать материальное обеспечение строи-

тельства транспортных узлов путем создания и налаживания координированной деятельности технопарков на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Здесь без государственного участия не обойтись.

Структура управления транспортным строительством, по мнению участников рынка, должна базироваться на сети индустриальных (производственных, научных и проектных) центров на будущих магистралях и консорциумов по их строительству. Центры должны обслуживать стройки всех видов транспорта в регионе, что даст агломерационный эффект. Это дело государства — даже очень крупный частник не будет создавать технопарки.

Кроме того, необходимо организовать государственно-частное партнерство (ГЧП) в структуре строительных мегапроектов, конкретизировав с этой целью закон о саморегулируемых организациях (многолетний инвестиционный цикл предусматривает взаимосвязь финансовых, страховых, научных, проектных, производственных подразделений — мехколонн, мостоотрядов, тоннельных отрядов, путевых колонн, спецуправлений и др.).

Предпосылки для ГЧП в строительной сфере есть и сейчас: принят закон о концессиях, ведется сотрудничество с фирмами Китая, Австрии, Франции. Не самым масштабным, но самым свежим примером является совместная реализация проекта строительства гоночной трассы в Волоколамском районе Московской области для проведения соревнований «Формулы-3» в России компаниями «Трансстрой» и Strabag. Иностранные компании заинтересованы также в участии в проектах, сравнительно быстро реализуемых и коммерчески выгодных, например, реконструкции аэропортов. «С некоторого времени Россия является для нас одним из приоритетных рынков. Недавно мы завершили проект в Шереметьево. СП SVO-Changi участвовало в управлении терминалом С после запуска его в эксплуатацию,

привлечении авиакомпаний и повышении стандартов обслуживания пассажиров. Сейчас мы участвуем в тендере по реконструкции и эксплуатации аэропорта Пулково», — говорит региональный вице-президент Changi Airports International Артур Лим. А для более серьезного и длительного сотрудничества инвесторам нужны постоянные гарантии.

Наконец, необходимо выработать комплекс мер в сфере социальной политики, общественного контроля и имиджа каждой новой магистрали. Привлечь трудовые ресурсы с организацией их быта на северных объектах, имеющих большую протяженность. «Это чрезвычайно важно для развития страны, поскольку новые строительные поселки становятся прообразами будущих российских городов на не освоенной сейчас территории. Нужно заселять неосвоенные территории, ведь дороги там создаются для будущего, — уверен Святослав Луцкий, — для эффективной реализации сетевых мегапроектов».

ИНОСТРАННЫЕ СИЛЫ Для реализации Транспортной стратегии имеет смысл привлекать иностранные компании, которые желают участвовать в развитии российской транспортной инфраструктуры. Однако следует учитывать то, что российские и западные строительные компании — это две совсем разные системы. В Европе не планируют строить столько дорог, сколько предполагается построить в России, но там их очень активно модернизируют.

Опыта модернизации дорог, особенно высокоскоростных магистралей, у западных компаний больше, но в сфере нового железнодорожного строительства они не могут конкурировать с российскими. В России строительство дорог — это еще и освоение региона с экстремальными условиями производства и проживания.

У западных компаний стоит перенять опыт в сфере модернизации, электрификации, организации высокоскоростного движения. При этом использовать силы иностранных компаний целесообразнее в европейской части России. Что касается восточной части страны, где протяженность объектов больше и стоимость выше, то там необходимо прежде всего создавать свои строительные ресурсы.

В российских компаниях также полагают, что законодательно ограничивать присутствие на рынке западных компаний не имеет смысла. «Российское законодательство не дает иностранным компаниям никаких преимуществ — российские и иностранные участники рынка обладают равными правами и обязанностями», — говорит директор департамента концессий, государственно-частного партнерства и международных проектов ООО «Проектно-строительная компания „Трансстрой“» Рауф Яббаров.

А в международной практике, в том числе и в Западной Европе, есть примеры того, что местные администрации неформально закрывают рынки для иностранных строительных компаний, чтобы со временем местные фирмы смогли на равных конкурировать с иностранцами. Существуют и технологии, которые позволяют обеспечить некоторую защиту своих подрядных рынков. Такая практика — проявление экономического национализма, подобным образом действуют многие страны, которые в других случаях ратуют за открытость рынков. Необходимо отметить, что российский строительный рынок во всех отношениях один из самых либеральных. ■

ло связано с земельной реформой; а строительство Байкало-Амурской магистрали велось под контролем руководства страны, действовал штаб стройки. В течение десяти лет было организовано ее всестороннее материальное и социальное обеспечение. На опыте крупнейших уникальных объектов, в первую очередь БАМа, транспортной сети Западной Сибири, была отработана мощная структура — объединение

ИСТОРИЯ ПРОТЕКЦИОНИЗМА Жизнеспособность государственного протекционизма в отношении транспортного строительства подтверждается историческим опытом. Для строительства первой в Европе железной дороги Лейпциг—Дрезден немецкий экономист Фридрих Лист ввел государственный протекционизм и акционирование. Впоследствии Лист был признан ведущим теоретиком протекционистского направления в экономической науке и фактическим основателем так называемой немецкой исторической школы в политэкономии. Постройка железной дороги Санкт-Петербург—Москва находилась под контролем государя, премьер-министр Сергей Витте в этом вопросе считал себя последователем Фридриха Листа. Привлечение рабочих на Транссиб бы-

развитой сети региональных АО, способное вводить в эксплуатацию новые магистрали с момента зарождения проектов до их реализации.



КОНКУРЕНТЫ