

«ХОРОШИЕ ДОРОГИ — ЗАЛОГ РОСТА ЭКОНОМИКИ»

НОВАЯ СИСТЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ОБЕСПЕЧИЛА ПРИТОК СРЕДСТВ И ПОЗВОЛИЛА НА 20–30% УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ РЕМОНТНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ. ТЕПЕРЬ ОТ ЛАТАНИЯ ДЫР НЕОБХОДИМО ПЕРЕЙТИ К СТРАТЕГИИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ, СЧИТАЕТ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА (РОСАВТОДОР) РОМАН СТАРОВОЙТ. АННА ВАСИЛЬЕВА

BUSSINESS GUIDE: Вы только вступили в должность главы Росавтодора, и спрашивать вас о нюансах развития дорожного комплекса, очевидно, преждевременно. Но какие стратегические задачи ставите перед собой?

РОМАН СТАРОВОЙТ: Они очевидны и определены Стратегией транспортного развития Российской Федерации. В документе в качестве одной из ключевых задач обозначена модернизация автомобильной инфраструктуры страны. Сегодня дорожная сеть Российской Федерации находится не в лучшем состоянии. Она не покрывает ни количественных, ни качественных потребностей государства в современных дорогах. Это мешает России в полной мере использовать ее уникальный конкурентный потенциал — особое географическое положение, которое дает ей преимущества для оборудования транспортных транзитных коридоров. Давно известно, что хорошо организованные логистические схемы значительно снижают издержки при транспортировке грузов и перевозке пассажиров. Плохие дороги, наоборот, бьют по карману государства и россиян. По оценкам экспертов, из-за неудовлетворительного состояния дорог отечественная экономика ежегодно недополучает до 6,5% ВВП. А хорошие дороги — это залог роста экономики.

Что с этим делать? Прежде всего надо перейти на качественно иной уровень осмысления проблем дорожной отрасли. Отойти от практики сосредоточения усилий на отдельных участках и начать стратегически и системно решать вопросы планирования нового дорожного строительства. Именно такой системный подход, учитывающий взаимосвязи транспортной инфраструктуры, заложен в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Сегодня у нас есть возможность реализовать эти планы. Для этого ставка должна делаться не на бесконечное латание дыр, а на создание крупных мультимодальных узлов, которые дадут толчок развитию региональной и национальной экономики.

BG: Считаете ли вы образцом комплексного подхода к развитию инфраструктуры сочинский проект?

Р. С.: Это действительно беспрецедентный по масштабу и комплексности проект. Я плотно занимался им на своей прежней должности в правительстве РФ. Подготовка Сочи к зимней Олимпиаде-2014 заключается не столько в строительстве новых объектов спортивной инфраструктуры и повышении комфортности городской среды, сколько в реализации мультимодального подхода к развитию транспортного узла. Судите сами: модернизирован морской порт, построены и реконструированы железные дороги, вокзалы и станции. Что касается автодорог, то по завершении строительства и реконструкции они смогут поспорить с европейскими автотрассами и развязками. Всего к 2014 году в Сочи и его окрестностях будет построено и модернизировано 47 объектов транспортной инфраструктуры. Можно с уверенностью сказать, что на побережье Черного моря создается принципиально новый транспортный узел, соответствующий самым современным стандартам. Узел очень мощный, крупнейший на юге страны. Думаю, Сочи — это хороший пример того, как мы должны выстраивать стратегию развития транспортной инфраструктуры в целом и автомобильных дорог в частности.

BG: Но хватит ли дорожникам денег для перехода от латания дыр к реализации стратегических масштабных проектов? Ведь отрасль отличается многолетним недофинансированием.

Р. С.: Действительно, отрасль много лет жила на голодном пайке. Общая потребность всей российской дорож-



ной сети оценивается в 2 трлн рублей. Чтобы не стоять на месте, а обеспечить поступательное движение, ежегодно надо инвестировать в дороги около 800 млн рублей. Это немало. Но буквально в последние два года ситуация с финансами резко улучшилась. В 2012 году завершено формирование новой системы финансирования отрасли: с января воссозданы региональные дорожные фонды, Федеральный дорожный фонд отработал уже два года. Мы видим приток средств в отрасль, в первую очередь в регионах, которые больше не могут, как в прежние годы, экономить на строительстве и содержании автодорог. Соответственно, значительно, на 20–30%, выросли объемы строительства, ремонта и капитального ремонта дорог.

В этом же году были созданы правовые предпосылки для внедрения принципиально нового для нашей страны механизма финансирования крупных инфраструктурных объектов. Я имею в виду принятые весной 2012 года поправки в федеральный закон о концессионных соглашениях. У нас появилась возможность осуществлять проекты в формате контрактов жизненного цикла, которые очень распространены в Европе. В перспективе это позво-

лит привлекать в отрасль частные инвестиции. Инструменты даны, и теперь наше дело — создать такие условия, чтобы пришли не только российские, но и зарубежные инвесторы.

BG: В правительстве Санкт-Петербурга, вы, собственно, этим и занимались — привлекали инвесторов. Исходя из вашего опыта, насколько сложно заинтересовать частный бизнес реализацией крупных проектов?

Р. С.: Не сложно, если, представляя государство, соблюдаешь определенные правила. Надо быть честным с бизнесом, надо разработать внятные условия взаимодействия, надо быть последовательным в своих решениях, надо выполнять все взятые на себя обязательства. За то время, пока наша команда занималась крупными инвестиционными проектами в Санкт-Петербурге, практически ни один из стратегических инвесторов не ушел из города даже в разгар кризиса.

BG: Министр транспорта Максим Соколов неоднократно повторял в своих выступлениях, что бюджеты не бездонны и деньги дорожных фондов необходимо экономить. Что может сделать Росавтодор для оптимизации расходов?

Р. С.: Разделил бы ответ на две части. Первая — это необходимость оптимизировать затраты, не зависящие от Росавтодора. Один из самых наболевших вопросов — это цены на материалы, расходы на которые доходят до 70% в стоимости дорожных работ. Российский рынок стройматериалов не регулируется государством, и подход к ценообразованию определяется довольно волюнтаристски: не реальными затратами производителя, а соотношением спроса и предложения. Другой неподконтрольный нам фактор — это выкуп земли под новые трассы. Действующая процедура направлена на защиту прав землевладельца, но она затягивает сроки строительства и требует дополнительных расходов. В результате земельных спекуляций стоимость проекта может увеличиться на 40%.

BG: А что зависит от самих дорожников?

Р. С.: Мы тоже можем влиять на эффективность инвестиций и делаем это. Прежде всего необходимо добиться экономии на этапе эксплуатации дорог. Мало построить — надо обеспечить значительно больший интервал между ремонтами, и чтобы при этом комфорт и безопасность дорог оставались на мировом уровне. Предпосылки для этого созданы: сейчас мы увеличиваем сроки контрактов на обслуживание федеральных и региональных дорог до 5,5 года. Отношения Росавтодора с подрядчиками меняются коренным образом: долгосрочный контракт повышает заинтересованность подрядных организаций в наилучшем качестве выполнения работ, дает им возможность планировать свою деятельность на более длительную перспективу, позволяет купить в лизинг новую технику.

Кроме того, эффективность инвестиций зависит от внедрения таких технологий строительства и ремонта, которые обеспечивают наилучшее качество дороги без существенного увеличения затрат. Многие инновации перенимаются нами на Западе, другие разрабатываются отраслевыми научными центрами. Мы ожидаем, что с переходом к долгосрочным контрактам процесс пойдет активнее, подрядчики также будут заинтересованы во внедрении лучших практик. Но для этого необходимо устранить одно препятствие. Сейчас сложно идет согласование проектов, выполненных с учетом применения инноваций, которые не вписываются в действующие СНиПы. Бюрократическая машина очень неповоротливая. Надо это менять.

BG: Предполагаются ли какие-то изменения в работе возглавляемого вами ведомства?

Р. С.: Выполнение задач иного уровня требует, безусловно, качественно иных подходов к организации управленческих процессов. Работу самого Федерального дорожного агентства также необходимо сделать более эффективной. Методы, в общем-то, очевидны, ничего нового не скажу: необходимо снизить бюрократию при принятии решений, обеспечить комфортную и современную систему коммуникаций, исключить дублирование функций. Недопустимо тратить деньги на выполнение двойной работы, равно как и на оплату труда неэффективно работающих сотрудников.

Совершенствоваться будут не только внутренние процессы управления в Росавтодоре, но и наша активность, направленная, так сказать, вовне. Эффективность нашей работы зависит от правильно построенных отношений и коммуникаций с органами исполнительной власти, с профильными министерствами, с бизнесом и гражданами. Здесь секрет успеха также прост: согласованность, оперативность, использование обратной связи и максимальная дебюрократизация. ■