

«МЫ РАБОТАЕМ ПО НОВОЙ ИДЕОЛОГИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА»

СТРОИТЕЛЬСТВО СЕТИ СКОРОСТНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ — НОВЫЙ ПРОЕКТ ДЛЯ РОССИИ. КОНЕЧНО, УЧИТЫВАЕТСЯ ОПЫТ ДРУГИХ СТРАН, А КРОМЕ ТОГО, ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОРМЫ И ЗАКОНЫ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ СЕГОДНЯШНИМ ТРЕБОВАНИЯМ. О ТОМ, КАК ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПЕРВОЕ И ПРЕОДОЛЕВАЕТСЯ ВТОРОЕ, КОРРЕСПОНДЕНТ ВГ МИХАИЛ ПОЛИНИН БЕСЕДУЕТ С ГЛАВОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» («АВТОДОР») СЕРГЕЕМ КЕЛЬБАХОМ.

BUSINESS GUIDE: У нас много дорог, обозначенных знаком М (автомагистраль). В чем принципиальное отличие от них тех магистралей (преимущественно платных), заказчиком строительства или реконструкции которых выступает госкомпания «Автодор»?

СЕРГЕЙ КЕЛЬБАХ: Начнем с того, что дорог у нас мало. И вообще мало, и тех, которые носят название федеральных трасс. А еще меньше (точнее, почти нет) тех, которые отвечают мировым стандартам дорожного строительства. Эти стандарты вполне определенные: скоростная магистраль не должна иметь пересечений с другими дорогами на одном уровне, должна иметь не менее двух полос движения в каждую сторону, разделенных барьерным ограждением, и, соответственно, обеспечивать максимально разрешенную скорость движения. И предназначена она в первую очередь для транзитного транспорта. Но дело не только в стандартах, а в самой идеологии дорожного строительства. В России издревле роль транзитных коридоров выполняли реки. А наземные дороги связывали между собой находящиеся на незначительном удалении друг от друга села, деревни. Вот представьте себе: деревня, в ней главная улица. Она разрастается, становится селом, затем городом, а главная улица так и остается транспортной магистралью. А затем становится частью дороги, которая соединяет этот город с соседним. Такая схема была хороша сто лет назад, но абсолютно неприемлема сейчас. И вот то, что мы делаем сейчас в первую очередь при реконструкции существующих трасс, — это обходы городов. Возьмите трассу М4 «Дон». За последние три года мы сделали обходы городов Богородицк, Елец, Яркино, Ефремов, сейчас выполняем обход Воронежа, далее — городов в Ростовской области, Краснодарском крае. И в результате путь от Москвы до Воронежа (это полтысячи километров) занимает сейчас пять часов без всяких задержек. Раньше столько времени уходило только на то, чтобы преодолеть пробки в населенных пунктах. Ну а что касается новых трасс, они изначально отвечают тем стандартам, которые я описал.

ВГ: «Автодор» — это заказчик строительства. Но качество зависит в первую очередь от подрядчиков. Каким образом организуется отбор подрядчиков, насколько вы открыты для зарубежных участников рынка?

С. К.: Естественно, отбор проходит исключительно на конкурсной основе. Но наши конкурсы проводятся по особому порядку размещения заказов. Закон позволяет нам устанавливать понятные, в том числе для иностранных компаний, процедуры — предквалификация, оценка опыта работы компании, технологических и технических решений, применяемых этими компаниями в различных странах, — и тем самым значительно более объективно подходить к выбору иностранных подрядчиков. Падение в цене не является определяющим фактором на конкурсах. Мы, в отличие от других дорожных строителей, работаем с вне-



бюджетными источниками финансирования, с использованием привлеченных средств. И именно это открывает путь зарубежным компаниям на российский рынок. Они заключают с нами договоры на инвестиционной или концессионной основе. За счет привлеченных таким образом средств мы осуществляем сейчас 29% финансирования наших проектов. Иными словами — почти треть.

ВГ: То есть две трети — это все-таки финансирование из государственного бюджета? А возможно увеличить долю частного финансирования?

С. К.: Пока это предельный объем привлеченных инвестиций. Ведь концессионеры и инвесторы рассматривают в первую очередь возможности возврата вложенных средств. Не все участки трасс одинаково привлекательны для инвестиций. Те, которые ближе к Москве или другим крупным городам, обеспечивают необходимый для окупаемости трафик, а срединные участки могут и не дотягивать до предела окупаемости. Поэтому существуют различные схемы работы с инвесторами в рамках государственно-частного партнерства. Первый вариант: инвестор принимает на себя риски трафика, сам устанавливает плату за проезд и зарабатывает столько, сколько получится. Второй вариант: эти риски принимает на себя бюджет, гарантируя инвестору определенный уровень трафика, и если он в реальности оказывается меньше — доплачивает инвестору разницу. Но в таком случае и плата за проезд устанавливаем мы, а не инвестор. Вот вам живой пример: на вылетной магистрали М1 в обход Одинцово будет установлен прямой сбор средств, и там стоимость проезда составит 5,4 рубля за километр. А со 130-го

по 300-й км того же Минского шоссе, где загруженность намного меньше, реализуется второй вариант, и плата составит 1 рубль за километр.

ВГ: То есть в случае прямого сбора вы, как госкомпания, не имеете права регулировать плату за проезд?

С. К.: Не совсем так. Государство устанавливает предельно допустимые значения тарифов, а в остальном их регулирует рынок. Вот давайте рассмотрим, как это работает, на примере первого участка трассы Москва—Санкт-Петербург от Бусиновской развязки до Шереметьево. Там будет установлена плата 3,60 рубля за километр. Конечно, у водителя есть выбор: поехать по бесплатной старой Ленинградке. В ночное время он, вероятно, так и сделает. А вот в пробке в час пик он проведет на Ленинградке час или больше, сожжет энное количество литров бензина, при этом рискуя попасть в ДТП или опоздать на самолет. А по платной трассе он то же расстояние преодолит за семь минут, расход бензина при этом будет минимальным. Так что, заплатив 75 рублей, он фактически ничего не потеряет, а только сэкономит. Но если поднять плату на четверть, до 100 рублей, он еще подумает, не лучше ли выехать пораньше и добраться до места по бесплатной дороге. И в результате инвестор не получит тот трафик, на который рассчитывал, и, соответственно, не получит прибыль. Кстати, оговорюсь сразу: абсолютно все наши платные трассы имеют бесплатные дублеры.

ВГ: А те деньги, которые тратит госбюджет, могут быть возвращены?

С. К.: Смотря что считать возвратом. Впрямую — нет. То есть бюджет не зарабатывает на плате за проезд. Но появление новых транспортных коридоров создаст мощный макроэкономический эффект: за счет увеличившейся скорости перевозок, экономии горючего, уменьшения износа транспортных средств. Но не только: новая трасса означает строительство предприятий обслуживания и торговли, логистических центров, создание рабочих мест, увеличение налогооблагаемой базы и т. д. Все это поддается подсчету. Так вот подсчитано: введение в строй тех наших дорог, которые запланированы к сдаче до 2019 года, увеличит ВВП Российской Федерации примерно на 3% в 2019 году. В денежном выражении это составит порядка 60–70 млрд рублей, что примерно соответствует объемам бюджетных инвестиций в проект.

ВГ: Деятельность «Автодора» требует каких-либо изменений или усовершенствований в федеральном законодательстве?

С. К.: Конечно. И я бы выделил две сферы, где такие усовершенствования необходимы. Во-первых, это упрощение процедуры высвобождения, выкупа земельных участков в полосах отвода автодорог. Сейчас это настолько зарегулировано, что на высвобождение уходит порой по три-четыре года. Заметьте, я не говорю сейчас о прилегающих территориях, а только непосредственно о по-

лосе отвода — это сама дорога плюс в среднем 50 м в каждую сторону: та земля, где категорически исключено какое-либо капитальное строительство. Есть три категории земель: федеральные, муниципальные и частные. В первом случае мы встаем в долгие и тяжелые споры с ведомствами, к примеру с Министерством обороны. Причем речь не идет о каких-то стратегических военных объектах (мы их тщательно обходим на стадии проектирования), а о заброшенных, неиспользуемых землях. У муниципальных земель свои особенности: много участков муниципальными образованиями еще в 1990-е годы были сданы в аренду на 49 лет фирмам, которые мы зачастую просто не можем отыскать. И, наконец, частные земли: в девяти случаях их десяти мы решаем вопросы с частными владельцами. Иногда приходится решать вопросы изъятия только в судебном порядке, и тяжбы могут длиться годами. И мы ведь готовы выплачивать компенсации по рыночной цене, но порой требования владельцев земли оказываются просто абсурдными. Как правило, суд назначает компенсации, близкие к тем, которые мы предлагали изначально. Но ведь на это уходит время — не месяцы, а годы. Пожалуйста, давайте судиться годами, но давайте сначала введем норму, позволяющую предварительное изъятие земли, чтобы не останавливать строительство дорог, которые необходимы многим людям, всей стране. Именно такие нормы существуют во многих европейских странах и в США.

И вторая группа законодательных вопросов — то, что касается принятых у нас норм и правил строительства. Прохождение проектной документации через Главгосэкспертизу — это просто безумие какое-то. К нам приходят иностранные компании с современнейшими технологиями и управленческим опытом, на порядок превышающими отечественные. Они готовы к новым проектам, новым решениям. Мы идем в Госэкспертизу, а нам заявляют: нельзя в соответствии со СНиПом таким-то от 1985 года. В 1985 году последний раз обновлялись строительные нормы. А есть СНиПы 1960-х годов и более ранние. Нигде в развитых странах этого нет. Заказчик сам вправе определить, где проходить экспертизу, и в первую очередь это должна быть технически грамотная экспертиза безопасности объекта, в том числе экологической. А у нас Госэкспертиза выполняет план по сокращению стоимости объекта. Например, за счет защитных экранов, которые с точки зрения современных представлений должны защищать не только жилую среду, но и биосферу. А они возмущаются: зачем экраны в лесу? То есть они секвестрируют именно то, что, наоборот, должны бы требовать от застройщика и что от нас, кстати, требуют экологи. Приведение наших норм и правил в соответствие с современными международными требованиями и стандартами — непременное условие успешной и ритмичной работы, понятной иностранным инвесторам. ■

ВВЕДЕНИЕ В СТРОЙ ТЕХ НАШИХ ДОРОГ, КОТОРЫЕ ЗАПЛАНИРОВАНЫ К СДАЧЕ ДО 2019 ГОДА, УВЕЛИЧИТ ВВП РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРИМЕРНО НА 3% В 2019 ГОДУ



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА