САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЕ ВЕДОМОСТИ

Шахов Олег Федорович

21.05.2010

Не нужно бояться платных дорог

Дорожная сеть, как известно, – кровеносная система экономики. Увы, в России качество автомобильных магистралей по-прежнему оставляет желать лучшего. Несмотря на свое выгодное евроазиатское положение, РФ пока не стала связующим звеном между Востоком и Западом. Большинство иностранных компаний не устраивает качество российской дорожной инфраструктуры, и они предпочитают отправлять грузы морем.
В результате мы теряем огромные потенциальные доходы.

О перспективах развития российских трасс читателям «Санкт-Петербургских ведомостей» рассказывает авторитетный эксперт в области экономики Олег Шахов, генеральный директор ОАО «ГИПРОДОРНИИ», одной из крупнейших в РФ проектных дорожных организаций.

– Олег Федорович, расскажите, как давно вы возглавляете ОАО «ГИПРОДОРНИИ»?

– На посту генерального директора я работаю с марта 2009 года. После обучения на мехмате МГУ с начала 1990-х я занялся экономикой и, в частности, инвестициями, ценными бумагами и выводом на рынок различных компаний. После 1998 года перешел в реальный сектор, выводил из кризиса металлургические компании, работал в агропромышленном комплексе.

В Министерстве экономического развития и торговли, возглавляемом на тот момент Германом Грефом, мне были поручены задачи повышения инвестиционной привлекательности России на внешнем рынке. Затем на посту вице-губернатора Воронежской области по экономике кроме собственно экономических вопросов мне пришлось решать проблему незаконного оборота цветных металлов и контрафактного алкоголя, заниматься развитием ЖКХ и ипотечного кредитования.

После административной реформы 2004 года я был назначен руководителем департамента инвестиций Минтранспорта. Перед министерством тогда стояла глобальная задача модернизации всей транспортной отрасли страны. Ведь с 1990-х годов, когда российская экономика пришла в упадок, инвестиции в транспортную, в том числе дорожную, отрасль практически прекратились исходя из соображений, что советского «ресурса» хватит на долгие годы. Единственным выходом на тот момент было привлечение внебюджетных инвестиций.

– То есть вы фактически стояли у истоков системы государственно-частного партнерства?

– Не совсем. Законопроект о концессиях лежал в Государственной Думе без движения с 1996 года, и для его принятия мне и моим коллегам пришлось довольно долго доказывать необходимость и эффективность концессионных механизмов. В итоге закон все-таки приняли, однако в нем до сих пор есть пробелы, которые выявляются при реализации концессионных проектов. Сейчас идет постоянная работа по совершенствованию законодательно-нормативной базы в этой сфере.

– То есть, по вашему мнению, в России для эффективности экономики создания одной лишь законодательной базы недостаточно?

– Разумеется. Нужны государственные концессионные институты. Ведь и нашим, и иностранным инвесторам требуются долгосрочные гарантии, а бюджет РФ формируется всего на год. В связи с этим и был создан Инвестиционный фонд, который давал концессионерам необходимые гарантии – уже на пять лет. И хотя дорожные проекты, осуществляемые на основе концессионных механизмов, реализуются, как правило, в течение 20 – 25 лет, строительный этап, самый важный и рискованный, длится обычно не более 5 лет. Подобных государственных гарантий вполне хватает для привлечения любых инвесторов.

По мнению зарубежных специалистов, в том числе экспертов Европейского банка реконструкции и развития, первый концессионный проект в России не мог быть запущен ранее, чем через семь лет, однако у нас получилось. Уже в 2007 году были разработаны проекты и обосновано финансирование четырех крупных дорожных объектов: ряд участков трассы М-4 «Дон», новая платная автодорога «Москва – Санкт-Петербург», северный объезд г. Одинцово и дорога до аэропорта «Домодедово». Таким образом, автомобильные дороги стали первой сферой реального применения механизма концессий в современной России.

– Существует множество сторонников и противников платных дорог. Полагаю, что вы относитесь к их сторонникам?

– Действительно, я – «за». Уверен, что в современной России весьма непростую ситуацию с дорожной инфраструктурой поможет изменить в лучшую сторону привлечение частных инвесторов и, как следствие, строительство платных автомагистралей.

Большинство наших дорог проектировалось в 1950 – 1960-е годы, когда стояла задача соединить между собой максимальное количество населенных пунктов. В то время интенсивность движения была низкой, поэтому трассы проектировали двухполосными для машин с небольшой грузоподъемностью, что и привело к сложной ситуации на дорогах сегодня.

Конечно, можно построить обходы всех населенных пунктов, но не стоит забывать, что земля вокруг городов очень дорогая; к тому же такой способ решения проблемы ощутимо удлинит протяженность дороги, не решит вопросы безопасности движения и экологии. Любые расчеты и сама практика показывают, что целесообразнее – дешевле и проще – строить новую трассу.

Затраты на реформирование существующей дорожной сети нужны колоссальные, и если осуществлять строительство дорог только за счет бюджетных средств, на это уйдут десятилетия. А экономика должна интенсивно развиваться уже сегодня. Поэтому, на мой взгляд, без концессионных схем и, как следствие, платных автодорог России не обойтись.

– Поможет ли привлечение частных инвесторов решить насущную проблему с качеством дорог?

– Конечно! Концессионер более других лично заинтересован в том, чтобы строить дороги максимально качественно и долговечно, ведь никто не будет платить за проезд, если дороги будут в неудовлетворительном состоянии. При этом инвестиции в дорожную отрасль относятся к долго-
срочным, а некачественное строительство дороги неизбежно приведет к значительному увеличению затрат при ее эксплуатации, что экономически невыгодно.

– А как же свобода передвижения? Останется ли у небогатых людей возможность пользоваться дорогами бесплатно?

– Существует правовая норма: у платной дороги обязательно должен быть альтернативный бесплатный проезд, протяженность которого не должна превышать установленных норм. Такие правила работают на любом виде транспорта: есть плацкартные и купейные вагоны в поездах, эконом- и бизнес-класс в самолетах...

Да и не стоит забывать, что масштабы строительства платных дорог в России пока что весьма скромны. Даже если сделать полностью коммерческими трассы М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон», то их суммарная длина составит всего 0,25% от протяженности всей дорожной сети России.

– Для наших читателей, наверное, самым интересным проектом является новая платная трасса «Москва – Санкт-Петербург»...

– Давайте сначала посмотрим, каким образом сейчас соединяются две столицы. 27% дороги идет через населенные пункты. А это значит, что скорость движения снижается, а в таких городах, как Вышний Волочек, Клин и Солнечногорск, постоянно образуются пробки, страдают безопасность движения и экология. Для пассажиров и грузоперевозчиков простой транспорта обходится существенно дороже, чем проезд по платной трассе. В настоящее время путь из Петербурга в Москву занимает в среднем от 9 до 12 часов. В случае использования платной автодороги время нахождения в пути будет сокращено практически в 2 раза. Это будет возможным благодаря двум – пяти полосам движения в одном направлении, отсутствию светофорного регулирования и пересечений проезжих частей на одном уровне. А если ГИБДД согласует увеличение предельной скорости движения до 150 км/ч, время пути будет сокращено еще более существенно.

– И во сколько может обойтись проезд по платной трассе?

– Тут тоже пока нет определенности. В проекте заложены разные цены для разных участков дороги. Так, в районах, близких к Санкт-Петербургу и Москве, проезд может стоить около 3,5 руб. за км, а в Новгородской и Тверской областях плата может быть ощутимо скромнее – в районе 1 руб. за км. Конечно, не стоит забывать про инфляцию, но в любом случае тарифы будет утверждать не концессионер, а государство.

– Через сколько лет хотя бы 80% наших дорог будет соответствовать советским ГОСТам?

– При достаточном финансировании, согласно ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 гг.)», эта задача выполнима к 2015 году. При этом, конечно, мы не должны строить иллюзий: учитывая наши огромные территории, столь же развитой сети дорог, как в Европе, нам еще долго не построить.

– А если сравнить Россию в данном аспекте с развивающимися странами?

– На данный момент активнее всего дороги строят в Китае – нам до подобной интенсивности, увы, далеко; сходна ситуация и со строительством дорог в Индии. Пожалуй, все-таки можно сравнить темпы строительства дорог в современной России с Казахстаном и Вьетнамом.

– Какое у вас отношение к строительству меридиальных трасс и существующей сегодня «звездочной» системе построения федеральных магистралей?

– На самом деле дорожная сеть в России имеет радиальную структуру только в европейской части России: дороги расходятся от столицы. Это очень удобно для передвижения в Москву или из Москвы, но неудобно для всех остальных маршрутов. К дорогам за хребтом Урала с трудом применим термин «сеть»: основные транспортные потоки фактически идут через трассу от Челябинска до Хабаровска и Владивостока, вдоль границы с Китаем и Монголией, с ответвлениями на пункты пограничного пропуска (Казахстан, Монголия, Китай), Якутск, Магадан и Комсомольск-на-Амуре.

– Почему часто дорожное покрытие портится на несколько лет раньше заявленного срока службы? Каким вообще должен быть период службы автодороги по нормативной документации?

– Проектируемый срок эксплуатации цементобетонных покрытий составляет 20 – 25 лет, асфальтобетонных – 16 – 20 лет. В первом случае дороги служат, как правило, столько, сколько положено. А вот асфальт приходит в негодность уже через 5 – 8 лет по целому ряду причин. Во-первых, строят сейчас не очень качественно. Асфальтобетон очень чувствителен к деформациям, и любая погрешность при возведении земляной основы сказывается на износе покрытия. Во-вторых, нормативные требования к материалам, используемым при строительстве дорог, остались на уровне 20-летней давности. Между тем интенсивность движения и объемы перевозок автотранспортом выросли втрое. И,
в-третьих, нет широкой практики внедрения новых технологий и материалов – таких как фибробетон, различные модификаторы и добавки.

– Петербургские дорожники утверждают, что не могут брать у предприятий-утилизаторов резиновую крошку для строительства дорог, так как это якобы противоречит действующим госстандартам...

– Применение резиновой крошки не является таким уж ноу-хау, она используется в дорожном строительстве уже около пяти лет. В 2008 году применение данного материала официально разрешил «Росавтодор». К 2009 году с применением резинового модификатора было построено более 120 тыс. кв. м федеральных и региональных дорог, в том числе в Петербурге. Что касается возглавляемого мною института, то к настоящему моменту мы запроектировали около 300 км дорог с применением резиновой крошки.

– Дорожники утверждают: стоимость большинства ресурсов рассчитывается согласно нормам 1980-х годов с повышающими коэффициентами...

– Возможно, они несколько драматизируют ситуацию. Но устаревшие цены в стандартах действительно имеются. Сейчас как раз идет масштабная работа по переходу от ГОСТов к техническим регламентам, и ОАО «ГИПРОДОРНИИ» принимает в ней самое непосредственное участие. Когда все нужные документы будут приняты, путаницы станет меньше.

– Олег Федорович, вы являетесь членом так называемой президентской сотни. Вы целенаправленно шли к этому или это стало сюрпризом, неожиданностью для вас?

– Это действительно было приятной неожиданностью. Мне позвонили из администрации президента и сообщили, что по результатам опроса экспертов я включен в резерв управленческих кадров. На самом деле в кадровый резерв входят не сто, а тысяча человек, просто первая сотня работает под прямым патронатом президента. Кроме того, не так давно меня включили в состав экспертного совета – того самого, который когда-то выбрал меня в качестве «резервиста».

– Насколько я знаю, вас можно поздравить – вы недавно получили третье высшее образование, теперь уже юридическое. Расскажите, пожалуйста, о своих планах на будущее.

– Концессии – это сплав технических, финансовых и юридических знаний. Первое мое образование, как я уже говорил, было математическое. Так как всю жизнь я занимался экономикой и инвестициями, мне требовались определенные теоретические знания в этой области. Я не только окончил с отличием Финансовую академию при правительстве РФ, но и получил степень кандидата экономических наук. Начав заниматься концессионными проектами, осознал недостаточность собственных юридических знаний и поступил в Российскую академию государственной службы при президенте РФ, которую недавно окончил с отличием. В настоящее время я пишу докторскую диссертацию, проблематика которой – государственно-частное партнерство во всех сферах экономики и отраслях.

– Олег Федорович, можно поинтересоваться, кем вы видите себя лет через пять?

– Хороший вопрос. Он, кстати, есть и в анкете резерва управленческих кадров, находящегося под патронатом президента Российской Федерации. Так вот, согласившись войти в этот резерв, я тем самым вверил свою карьеру целиком и полностью на усмотрение президента и стану тем, кем он меня увидит, сейчас или через год, и буду работать там, где он посчитает необходимым.

Подготовил Андрей ЧЕПЕЛЕВ