

СКОРОСТНЫХ ТРАСС ПОКА НЕ ХВАТАЕТ...

В прошлом номере журнала мы опубликовали обзорную статью о «Транспортной неделе-2015», прошедшей в начале декабря в Москве. В рамках форума состоялись несколько круглых столов, дискуссий и конференций, посвященных актуальным вопросам развития дорожно-транспортной инфраструктуры России. Мы представляем вашему вниманию материалы наших корреспондентов с этих мероприятий.



Свыше 60 регионов России лишены скоростных автомагистралей. Реализация таких проектов в секторе федеральных трасс с середины 2015 года затруднена ввиду недостаточного финансирования. А в нынешних региональных бюджетах тем более проблемно изыскать средства на эти проекты. Но сооружение скоростных автомагистралей для большинства регионов страны имеет стратегическое значение, поскольку, по имеющимся оценкам, внутри- и межрегиональные автодороги такого уровня позволяют минимум на 10% увеличить валовой региональный продукт более чем в 70 субъектах Федерации. Поэтому вопрос о том, строить или не строить скоростные трассы можно считать решенным. Но, при сегодняшней ситуации, сказать, когда будут реализованы эти проекты, трудно.

Именно эти проблемы были в центре внимания круглого стола «Развитие скоростных автомобильных дорог в России», состоявшегося в рамках «Транспортной недели-2015».

В работе круглого стола приняли участие помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин, первый заместитель Министра транспорта РФ Евгений Дитрих, глава Государственной компании «Автодор» Сергей Кельбах, руководитель Росавтодора Роман Старовойт, российские и зарубежные эксперты транспортной отрасли, представители международных финансовых институтов, профессиональные консультанты.

Председатель правления ГК «Автодор» Сергей

Кельбах, приветствовал участников в качестве «хозяина» круглого стола, так как именно госкомпания являлась организатором этого мероприятия. Сергей Валентинович сразу наметил тему дискуссии, обозначив ее вопросом: «Какие должны быть проекты дорог: нужные или эффективные?». Тема как видим интересная, и она вызвала живой отклик у присутствующих.

Впрочем, на этот вопрос попытались ответить и мы, сотрудники журнала «Дороги и транспорт». По нашему мнению, проекты должны быть и нужными, и эффективными. Строить дороги нужно где это необходимо, но с другой стороны, любой реализованный проект должен приносить экономи-



ческий эффект, быть социально значимым. Как правило, строительство дорог ведет к развитию прилегающих районов, способствуя приходу инвестиций, созданию новых предприятий. Как следствие, это оказывает влияние и на решение социальных вопросов: появляются новые рабочие места, увеличивается поступление налогов, растет местный бюджет, строятся детские сады, школы, объекты здравоохранения. Но вот где пройдет дорога, какой маршрут будет наиболее эффективным, этот вопрос должны решать не только проектировщики, а приглашать к обсуждению местные власти и общественность. Конечно, нам могут сказать, что такая открытость может привести к спекуляции с земельными участками, по которым будет проложена дорога, но, скажем прямо, подобное и сейчас происходит. Исходя из обсуждаемого вопроса, заметим, что, наверное, стоит выработать какие-то параметры определения эффективности автодорог.

Заместитель министра транспорта Евгений Дитрих отметил, что в условиях ограниченного бюджетирования ориентироваться нужно не только на реализацию федеральных мега-проектов, но и на региональные объекты: «Наши общие усилия должны быть направлены на более полное взаимодействие с субъектами Российской Федерации, наша задача – научить коллег правильно структурировать и прорабатывать привлекательные инвестиционные проекты».

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин заявил, что Россия по уровню развития дорожной инфраструктуры занимает 132 место в мире. Это яркий показатель того, сколько еще предстоит построить дорог, чтобы занять в этом списке достойное место. Но требуются средства, необходимо активнее привлекать бизнес в отрасль. «Инвестиции в дороги оправданы на 100%», – сказал Михаил Блинкин.

Директор департамента Государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса Игорь Костюченко также привел интересную статистику. В частности, он отметил, что в настоящий

момент в России доля автодорог первой категории составляет один процент от общей протяженности дорог с твердым покрытием. Конечно, эта цифра, «смешная», но мы должны смириться с тем, что в ближайшие годы резкого увеличения в километраже автодорог I категории не будет.

Никто не спорит, что скоростные трассы будут способствовать росту потенциала регионов. Но сколько нужно таких дорог построить в России и во что они обойдутся? Оказалось, что эксперты давно уже все посчитали. По их мнению, протяженность сети скоростных дорог должна быть не менее 15 тысяч километров, что даст наибольший эффект от них. Для создания такой сети автомагистралей потребуется 6 триллионов рублей, из них половина бюджетных средств, половина – внебюджетных. Прогнозируемый эффект от создания данной сети составляет 37 триллионов рублей.

Приведенный расчет экспертов подтверждает, что инвестиции в дорожное строительство выгодно и приносит хорошую прибыль. Понятно, что деньги не вернутся сразу или даже в течение года. Но это будет стабильный доход в течение многих лет. К тому же, государство финансирует содержание автодорог, значит, предприниматель, инвестировавший в строительство новой дороги, а затем и эксплуатирующий её, может рассчитывать на еще более быстрое возмещение затрат.

Выступая на круглом столе, глава «Росавтодора» Роман Старовойт отметил, что «формирование национальной сети скоростных автомобильных дорог – это приоритетное направление в развитии транспортной системы России. Росавтодор, с учетом проблем транспортного обеспечения экономики и социальной сферы регионов, предлагает разработать и рассмотреть общую концепцию создания сети скоростных автодорог – как платных, так и бесплатных, которые бы обеспечили создание завершенных транспортных коридоров на территории страны». По мнению Романа Старовойта, «уже сегодня существуют условия для поэтапного формирования опорных межрегиональных маршрутов «Север – Юг» и «Запад – Восток».



Эту тему продолжил руководитель ГК «Автодор» Сергей Кельбах, который высказал мнение о международном транспортном коридоре трассы «Западная Европа – Западный Китай». Он подчеркнул, что для реализации этого важного проекта необходимо будет построить около 2,3 тыс. км по территории России, что позволит увеличить валовый региональный продукт в зависимости, от экономического состояния субъекта Федерации, от 5,5% до 8,5%. Одновременно, появится дополнительный стимул для развития внутрирегиональной дорожной сети в регионах, задействованных в проекте, всего в 23 субъектах Российской Федерации (в ПривФО, ЦФО, СевЗапФО).

Другие выступающие также положительно отзывались о строительстве скоростных автобанов. Но где найти средства на реализацию этих масштабных проектов? Эта ноша, прямо скажем, непосильна сейчас государству. Руководство регионов больше озабочено социальной сферой, за которое с них «снимут стружку» в первую очередь. Именно поэтому было выдвинуто предложение о том, что эффективная скоростная дорожная сеть может быть создана путем взаимоувязки федеральных, региональных и частных проектов. В этой связи, нужно шире использовать механизмы государственно-частного партнерства, позволяющие обеспечить финансирование проектов скоростных дорог регионального значения.

Но привлекательны ли для представителей бизнеса дороги? Как показывает опыт Госкомпании «Ав-



тодор», вполне реально привлечь к строительству автодорог крупных частных инвесторов. Сегодня принцип 90-х – «быстрее отбить деньги» остается в прошлом, и немало бизнесменов вкладывают средства в средне- и долгосрочные проекты, в том числе и в дорожную отрасль. В настоящее время схема государственно-частного партнерства успешно применяется при строительстве, реконструкции и эксплуатации участков автодорог М-4 «Дон», М-11 Москва – Санкт-Петербург и других.

Разговор на круглом столе получился интересным. Конечно, сейчас нет условий для строительства необходимых стране 15 тыс км скоростных автодорог. Но даже то, что этот вопрос стоит в повестке дня «Транспортной недели» говорит об его актуальности, востребованности. И откладывать реализацию проекта строительства скоростных автодорог в долгий ящик, ждать, пока у государства появятся деньги, было бы неверным решением. Если найти подход, то бизнес можно заинтересовать международным транспортным коридором «Западная Европа – Западный Китай», тем более, что свою часть этой магистрали Казахстан уже построил. А российская часть пока только обсуждается. Тем временем, транспортные потоки переориентируются на другие маршруты. Это значит, что Россия теряет сотни миллионов долларов, которые могла бы получить в результате транзита грузов по территории страны. ■

**Алексей Чичкин,
Комил Жаббаров, корр. «ДиТ».**

