

ВЫСОКАЯ СТЕПЕНЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ



Совершенствование российской дорожной сети – это не только дело большой экономической и социальной значимости, но и задача, связанная с решением проблем обеспечения безопасности. О том, как идет исполнение программы развития сети скоростных автомагистралей, председатель правления ГК «Автодор» Сергей Валентинович КЕЛЬБАХ рассказал в интервью нашему журналу, данном в ходе рабочей поездки по трассе М-3 «Украина».

– Когда речь заходит о российских автомобильных дорогах, тема безопасности проезда пользователей становится одной из главных. Как в возглавляемой вами компании решаются вопросы, связанные с предупреждением аварийности?

– Здесь многое зависит от проектирования, которое должно быть направлено на повышение высоких транспортно-эксплуатационных показателей дороги. Современные автомобильные дороги должны обеспечивать не только потребную пропускную способность, но и возможность движения потоков автомобилей с высокими скоростями. И риски возникновения ДТП должны быть минимальными. Правильно запроектированная дорога обеспечивает как безопасность движения одиночных автомобилей с расчетными скоростями, так и грамотную организацию интенсивных транспортных потоков. Для достижения должного качества выполнения проектных работ мы осуществляем непосредственное взаимодействие с ведущими проектировщиками и разработчиками. Являясь заказчиком, в том числе, при проектировании, мы выдвига-

ем необходимые требования, исполнение которых строго контролируем. Для того чтобы проект был сбалансированным, нам важно понять, так сказать, «прочувствовать» не только саму дорогу, но и оценить перспективы социального развития того или иного региона.

Нам также важно решить проблемы пользователей федеральных дорог; для этого необходимо проводить текущее содержание, ремонт и реконструкцию дорог, ориентируясь на увеличение объема перевозок, учитывая воздействие транспортных нагрузок. Необходимо привести дорожную инфраструктуру в надлежащее состояние не только в соответствии с растущими транспортными потоками, но и с целью повышения качества услуг, оказываемых пользователю.

Что касается платных участков дороги, то они обязаны свидетельствовать о наличии целого комплекса услуг – это и отсутствие пересечений, мешающих проезду, и определенный скоростной режим, и средства дорожной коммуникации, не говоря уж о современных системах управления дорожным движением. В поле наших задач – координация деятельности организаций, принимающих участие в работе по обеспечению безопасности движения на введенных нам дорогах.

Госкомпанией «Автодор» в 2011 году реализован ряд мероприятий по повышению уровня безопасности на реконструированных участках дороги М-4 «Дон». Планируется использовать систему ГЛОНАСС, благодаря которой будет осуществляться контроль за состоянием дороги, включая состояние дорожного полотна.

– Одной из главных составляющих деятельности госкомпании «Автодор», созданной для развития сети скоростных автомагистралей, является привлечение в дорожную сферу инвестиций в рамках государственно-частного партнерства. Насколько сложен этот процесс?

– Во всех развитых странах финансирование строительства и развития дорожной сети идет за счет как бюджетных средств,

так и частных вложений. Программой развития сети скоростных автомагистралей до 2019 года в России предусмотрено финансирование из внебюджетных источников в объеме более 368 млрд рублей.

Заключение договоров концессии должно быть выгодным для концессионера, который сам рассчитывает, какой будет трафик, вычисляет и определяет тариф. Безусловно, он берет на себя риски, связанные с окупаемостью. Поэтому, чтобы привлечь инвестиции, нужно гарантировать инвесторам финансовую отдачу, чаще всего связанную с объемом трафика. Концессионер возьмет в управление всю дорогу (несмотря на то, что далеко не на всем протяжении той или иной трассы будут коммерческие участки) и будет эксплуатировать ее на протяжении первых 30 лет. Он, конечно же, непосредственно заинтересован в качественном исполнении своих обязанностей, поскольку от этого зависит привлечение на участок большего количества пользователей. Спустя 30 лет, после окончания концессионного соглашения, дорога перейдет в собственность государства. При этом инвестор будет обязан передать дорогу такой, какой она была изначально.

Нужно заметить, что в прошлом году госкомпания «Автодор» и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) заключили меморандум о сотрудничестве в рамках подготовки и реализации приоритетных инвестиционных проектов «Автодора» на принципах государственно-частного партнерства.

Мы уже реализуем два проекта в рамках концессионных соглашений. Это строительство обхода города Одинцово, где концессионером выступает ОАО «Главная дорога», и строительство головного участка скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург – в этом проекте нашим партнером является «Северо-Западная концессионная компания», 50% которой принадлежит международной группе VINCI.

В прошлом году мы заключили первый операторский контракт на управление платной дорогой на трассе М-4 «Дон». Здесь нашим партнером стал международный поставщик интеллектуальных транспортных систем Kapsch TrafficCom, создавший в России дочернюю компанию ООО «Объединенные системы сбора платы» (ОСП).

– Но если в качестве операторов на платные российские дороги придут иностранные компании, не останутся ли в ближайшем будущем наши дорожники без работы?

– Это распространенное опасение. Но не стоит заблуждаться: иностранные инвесторы будут нанимать местные эксплуатационные организации, с той только разницей, что, используя свой опыт и современную систему управления, станут внедрять европейские технологии – и в качественное содержание дороги, и в должное обеспечение безопасности движения... У нас существует ряд показателей (критериев), по которым мы определяем оператора-победителя. К сожалению, на сегодняшний день ни одна российская компания пока не соответствует нашим требованиям. Сейчас в России много говорят о внедрении инноваций с целью получения качественных продуктов или услуг. На мой взгляд, инновации не имеют к качеству прямого отношения, – только ответственная и грамотная работа рядовиков является залогом и гарантией качества. А инновации – это лишь средство достижения качества, переход на более высокий уровень работ.

– Существуют также опасения и в отношении того, что в России могут появиться платные дороги при отсутствии бесплатной альтернативы.

– Действительно, ходят такие разговоры. Однако ГК «Автодор» строго придерживается требований закона (257-ФЗ «Об автомобильных дорогах»), в соответствии с которыми платная дорога обязательно должна иметь альтернативный дублер. Это необходимое условие, поскольку каждый пользователь вправе сам выбирать «свою» дорогу. У нас нет ни одного проекта, где бы мы отступили от этого закона. Надо заметить, что состояние бесплатных, альтернативных участков будет тоже контролироваться – как с нашей стороны, так и со стороны транспортных инспекций.

– Сергей Валентинович, расскажите о программе модернизации автодороги М-3 «Украина».

– М-3 имеет важное стратегическое значение – входит в состав панъевро-

пейского транспортного коридора № 9, связывая Россию с Украиной и странами Южной и Юго-Восточной Европы.

Эта федеральная трасса была передана нам в доверительное управление в октябре 2011 года. С 1 ноября 2011 года ГК «Автодор» переданы права по государственным контрактам для проведения работ по содержанию участков автодороги М-3 и находящихся на ней искусственных сооружений. Работы будут проводиться до конца 2012 года. За период 2012–2014 годов всего планируется отремонтировать 298 км (это большая половина на дороге М-3), из них 93 км трассы будет отремонтировано капитально. В текущем, 2012 году начнется ремонт моста через Суходол, расположенного на 252 км трассы. Эти ремонтные работы должны быть завершены в 2013 году.

Мы провели мониторинг трассы, который позволил оценить ее состояние и трафик, а также выработать программу финансирования ее содержания. В 2012 году на содержание трассы будет направлено 206 млн рублей. Еще 109 млн рублей составят субсидии в рамках комплексной программы обеспечения безопасности движения. Реализация проекта реконструкции с последующей эксплуатацией на платной основе должна осуществляться в два этапа, до 2020 года. После реконструкции объект будет представлять собой (на всем протяжении) автомобильную дорогу I категории с четырьмя, шестью, восемью полосами движения и максимальной скоростью движения 120 км в час.

– Какие еще федеральные дороги будут так же переданы от ФДА в ведение «Автодора»? Существует ли какой-то график передачи?

– Вы хотите сказать, в доверительное управление? В законе определено, что перечень федеральных автодорог общего пользования, подлежащих передаче в доверительное управление государственной компании, и сроки такой передачи утверждаются правительством Российской Федерации.

– Тем не менее, какая все-таки трасса следующая в очереди на реконструкцию? Может быть, «Скандинавия»?

– Не исключено.

Беседовала Светлана Пичкур