



ИГОРЬ АЛБИН: «АГЛОМЕРАЦИЯ ТРЕБУЕТ НОВОГО ПОДХОДА К ИНФРАСТРУКТУРЕ»

На сегодняшний день вокруг Северной столицы сложилась агломерация с огромной территорией, объединяемой экономической и социальной активностью. Занимая часть районов Ленинградской области, площадь «Большого Петербурга» с населением в 5,4 млн практически составляет более 11 тыс. кв. км. Это предъявляет особые требования к градостроительной политике как в целом, так и в сфере дорожного хозяйства и транспорта. Как в живом организме сосудистая система, транспортная инфраструктура лежит в основе функционирования агломерации. Чтобы все работало гармонично, при этом необходимо не только строить новые километры дорог, но и грамотно управлять имеющимися ресурсами. О транспортной политике города, частных инвестициях и перспективных проектах нашему журналу рассказал вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин.

Беседовала Регина ФОМИНА

— Игорь Николаевич, как вы оцениваете динамику развития дорожного хозяйства? Какие первоочередные задачи сейчас стоят в этом плане перед правительством Петербурга?

— Говоря о дорогах и транспортном комплексе в целом, хочется для начала вспомнить историю. Первая магистраль — Аппиева дорога — появилась в Риме в IV веке до нашей эры. Тогда была построена целая сеть дорог, которые помогали римским императорам эффективно управлять огромным государством: посланник цезаря мог быстро, по тем временам, добраться даже в самую удаленную провинцию, также это позволяло оперативно перебрасывать войска, если возникала необходимость. Удивительно, но плотность римских дорог, относительно численности населения, была выше, чем в современной Европе.

В России ситуация иная. У Пушкина в «Евгении Онегине» есть такие строки: «Теперь у нас дороги плохи, мосты забытые гниют. На станциях клопы да блохи заснуть минуты не дают». За два века от клопов в основном избавились, но дорожные проблемы остались. Мы с коллегами даже шутили, что одним из элементов концепции национальной безопасности выступают наши дороги: если враг войдет на территорию страны, он застрянет в бездорожье.



А если серьезно, то опорная сеть автомобильных дорог общего пользования, регионального и федерального значения, сегодня превышает 500 тыс. км, но для нормального функционирования страны нужно еще столько же. По данным Росстата, за прошлый год в России введено в эксплуатацию 2,5 тыс. км, и это считается успехом дорожного строительства. Однако не нужно быть математиком, чтобы сосчитать, сколько времени потребуется, чтобы такими темпами выйти на нужные показатели.

Но не все так уж и плохо, прослеживаются и положительные тенденции. Благодаря поддержке Президента страны Владимира Путина была восстановлена, пусть и в модифицированном виде, система дорожных фондов. Таким образом, у дорожников, и в первую очередь региональных, появился понятный финансовый инструмент — выделенный бюджет на проведение профильных работ. Конечно, это не исключает всех проблем. Главная среди них — дефицит бюджета. Недостаток средств не позволяет достичь желаемых темпов. При этом ряд субъектов Федерации все-таки являются исключением, и в их числе Санкт-Петербург.

В нашем городе дорожная сеть сформирована, однако она нуждается в совершенствовании и поддержке в нормативном состоянии. Еще один важный момент — сейчас мы рассматриваем Северную столицу как агломерацию «Большой Петербург», которая не ограничивается административными границами города и функционально охватывает прилегающие территории Ленинградской области.

— То есть речь идет о принципиально новых подходах к реализации градостроительной политики? Это отразится в Генеральном плане, который должен быть утвержден уже в 2019 году?

— Сегодня мы говорим о развитии не просто дорожной сети, а транспортного комплекса и городской инфраструктуры в целом, которые охватывают большую территорию, выходящую за пределы города. И новый Генплан как раз будет учитывать такое положение дел.

В рамках разработки документа одна из задач на 2017 год заключается в формировании основных схем территориального планирования для двух субъектов Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В состав этих схем входят все инженерно-коммунальные сети, а также автомобильные дороги и вся транспортная инфраструктура. В текущем году мы выполнили работу по сбору исходных данных. Формирование таких схем позволит нам организовать гармоничное развитие всей территории агломерации и создать более комфортную среду для населения.

Я убежден, что любое развитие начинается с транспортной доступности. Как только появляется дорога, прилегающие к ней территории начинают моментально обустраиваться. Возьмем для примера новые районы жилой застройки. С повышением транспортной доступности растет капитализация проектов, появляются дополнительные инвестиции в недвижимость.

Так или иначе, новые дороги подтягивают за собой общественный транспорт. Сегодня в мире популярна ме-



тодология Smart city, «Умный город». Это инновационная система управления городским развитием, которая предполагает новые подходы к градостроительной политике. Одна из ключевых задач заключается в обеспечении комфортного передвижения по городу, и решающая роль в этом отводится общественному транспорту. То есть нам необходимо не только развивать улично-дорожную сеть, но и создавать условия для того, чтобы люди меньше пользовались личными автомобилями, отдавая предпочтение общественному транспорту.

— **Есть ли у вас конкретные наработки по «Умно-
му городу»?**

— На сегодняшний день при городском правительстве создана межведомственная комиссия по разработке и реализации проекта «Умный город Санкт-Петербург». Мы в самом начале пути, и концепция еще полностью не сформирована. Однако можно привести для примера несколько пилотных проектов в области организации дорожного движения, которые нам предложили специалисты КРТИ.

Это система мониторинга параметров транспортных потоков, которая в реальном времени будет отслеживать интенсивность транспортных потоков и загруженность улиц города. Собранные данные мы будем анализировать, а вместе с тем перенаправлять в другую систему, задача которой заключается в информировании населения о транспортной ситуации. Водители смогут получать актуальные данные о загруженности улиц через табло переменной информации, на специализированном портале, а также в сми.

К реализации этой системы мы планируем подключать, в том числе и на условиях софинансирования, сторонние организации, заинтересованные в таких данных. Среди них логистические компании, коммерческие перевозчики, проектные организации, представители навигационных систем и другие. Стоит отметить, что создание этих систем уже предусмотрено программой развития АСУДД до 2022 года, которую реализует КРТИ.

— **Вернемся к дорожному строительству. Главной проблемой вы назвали дефицит бюджета. Какие еще отраслевые проблемы необходимо решить?**

— Например, для региональных дорог характерна проблема перегруза. Многие километры действующей сети были построены еще в советское время. Что будет с дорогой, которая рассчитана под нагрузки 8 т на ось, когда в стране только разрешенное значение уже составляет 12 т? Не говоря уж о вообще недопустимых нарушениях, когда вес транспортного средства превышает 100 т. И это не единичные случаи.

Для всей строительной отрасли также остро стоит вопрос устаревших нормативов. Получается такая ситуация, что нормативно-правовое регулирование соответствует рыночным условиям XXI века, а нормативно-техническое регулирование нам досталось из советского прошлого, преимущественно сохраняется в том же состоянии.

Систематическое формирование строительных норм и правил осуществлялось до начала 90-х годов,



и основной метод определения сметной стоимости не добавляет нам эффективности в части управления капитальными вложениями. Помимо базисно-индексного метода существуют и другие способы определения стоимости инженерных проектов. Это и ресурсный метод, который мы активно применяем, и еврокоды. К последним мы тоже имеем право обращаться, но для них еще не разработаны национальные приложения.

Совершенствование проектно-сметного дела — одна из основных задач. Мы работаем над этим вопросом, правда, больше в части гражданского строительства, но это положительно повлияет и на ситуацию в дорожном хозяйстве.

— В последние годы по отрасли прокатилась волна банкротств. Так, совсем недавно прекратили свое существование такие гиганты, как «Мостоотряд-19» и «Мостострой №6». Как вы оцениваете сложившуюся ситуацию? Принимаются ли меры для оказания поддержки дорожно-строительным компаниям со стороны города?

— В первую очередь стоит отметить, что федеральная контрактная система далека от идеала. Я помню, как она развивалась. Все началось с Указа Президента №305 о борьбе с коррупцией, который регламентировал госзакупки. Федеральный закон №97 был неплохим, его заменили на ФЗ-94, который уже на следующий день после вступления в силу начал обрастать поправками. В итоге их объем превысил первоначальную редакцию закона. Но и сменившая его ФКС не отвечает всем требованиям.

Говоря о сложившейся ситуации, хочу отметить, что нам удалось найти баланс между интересами города и возможностями подрядчиков. В 2016 году ни одна дорожная организация в Петербурге не обанкротилась. При этом к конкурсам не были допущены несостоятельные игроки рынка, которые объективно не могут выполнить заявленные работы. На городской заказ, однако, вернулись компании, которые хорошо известны не только в Петербурге, но и далеко за пределами региона и даже страны. Это АБЗ-1, Возрождение, ВАД, Пилон.

Создавать серьезные объекты — внеклассные мосты, путепроводы и тоннели — можно только опираясь на хороший производственный потенциал, параллельно подтягивая изыскание и проектирование. Эту задачу мы решили, что естественным образом положительно сказалось на качестве ремонтных и строительных работ.

Сейчас я ставлю перед собой задачу предусмотреть в контрактах гарантийные обязательства подрядчика, которые будут сопоставимы с межремонтными сроками. Так, гарантия на ремонт участков дорог должна равняться восьми годам. Такой подход позволит отсеять недобросовестные компании, ведь на их плечи лягут все издержки, связанные с некачественным выполнением работ. Вместе с тем это стимулирует более ответственное отношение со стороны подрядчиков.

— В начале декабря открылось движение по Центральному участку Западного скоростного диаметра. Как вы оцениваете эффективность этого концессионного проекта? Какие вообще перспективы



применения механизма государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве вы видите на сегодняшний день?

— ЗСД относится к ключевым объектам городской транспортной инфраструктуры. Он поможет нам решить многие проблемы, связанные с транзитом через центр города. Вместе с этим обеспечивается круглосуточная транспортная доступность Васильевского острова, связь Курортного района с Центральным, что особенно актуально летом, когда разводятся мосты. Кроме того, увеличивается транспортная доступность аэропорта Пулково.

Движение по ЗСД открылось, а в голове планы на следующий масштабный проект — Восточный скоростной диаметр, так называемое Восточное полукольцо. ВСД предполагается как скоростная широтная магистраль, которая пройдет с запада на восток от ЗСД в районе примыкания с Благодатной улицей, пересечет Неву в створе улиц Фаянсовая и Зольная, и выйдет на Кольцевую автодорогу в районе трассы Р-21 «Кола». Этот проект пока находится в стадии проработки.

ЗСД — прекрасная иллюстрация того, что у ГЧП есть будущее. Этой темой я занимаюсь давно. Первые семинары по механизмам государственно-частного партнерства проводил на площадке Европейского банка реконструкции и развития. Изучая этот вопрос, я сделал для себя три главных вывода.

Первый — эти механизмы приемлемы лишь в том случае, когда возможности строительной отрасли существенно превышают возможности бюджетной

системы. Только при такой ситуации государству следует идти по пути привлечения частного капитала на объекты транспортной инфраструктуры.

Во-вторых, окупаемые объекты транспортной инфраструктуры — это миф. Если говорить о платных дорогах, то в мировой практике наберется немного проектов, которые за десятки лет эксплуатации вышли в режим доходности. Но и окупаемость здесь весьма условная. Для государства она обеспечивается в первую очередь мультипликативным эффектом: развитием сопредельных отраслей экономики и территорий, которые получают транспортную доступность.

Третий момент — при всех механизмах государственно-частного партнерства, а это всего пять основных моделей, в итоге платит бюджет. Он же на себя принимает главные риски. Поэтому, говоря о привлечении частных средств, я убежден, что речь должна идти о квазичастных инвестициях на объекты, которые имеют колоссальное транспортное и социально-экономическое значение.

— Помимо ВСД, какие еще проекты планируется реализовать на принципах ГЧП?

— В ближайшее время мы планируем запустить частный трамвай в Красногвардейском районе. Это наш проект с компанией «ЛСР». Надеюсь, скоро будет объявлен конкурс. Новый маршрут обеспечит сообщение в одном из самых напряженных в транспортном отношении районов города. При этом мы ничего не теряем: бюджет выделит субсидии, сопоставимые с ежегодными затратами на другие объекты электротранспорта, тариф останется на уровне общегородского, а основные затраты возьмет на себя концессионер.

Еще один проект, который активно обсуждается, — аэроэкспресс в Пулково. Одно время речь шла о продолжении линии метро в аэропорт, но мы понимаем, что такая стройка будет длиться долго и станет очень затратной. От идеи мы не отказываемся, но речь идет о перспективе 10–15 лет. А линию аэроэкспресса можно создать всего за два-три года. На сегодняшний день мы выполнили основную трассировку железнодорожного маршрута от Витебского вокзала до аэропорта. Пассажиропоток на этом направлении растет. По прогнозам, к 2024–2025 гг. нагрузки достигнут 22 млн человек в год, что позволит окупить проект. По поручению губернатора мы офор-

мили заявку на бюджетный кредит под 1,5% годовых. Из федерального бюджета планируем получить 10 млрд рублей. Стоимость всего проекта оценивается в 18–20 млрд. Оставшуюся часть планируем привлечь через концессию. Я надеюсь, что нам удастся реализовать проект в кратчайшие сроки.

— Оба проекта связаны с рельсовым транспортом. Это неслучайно?

— Мировая практика показывает, что наиболее эффективным видом городского транспорта является железнодорожный. На втором месте метрополитен, затем трамвай, а в арьергарде автобусы и троллейбусы. Строительство метро — тема большая. Насколько это эффективно, настолько и дорого. А у железной дороги есть большой потенциал. На примере аэроэкспресса это прекрасно видно.

Что касается эффективности, далеко ходить не надо. В этом году наши столичные коллеги запустили проект Московского центрального кольца (МЦК). Когда он только обсуждался и власти рассматривали возможность переноса части пассажиропотока на железнодорожный транспорт, интервал движения электричек в девять минут виделся чем-то недостижимым. Сейчас ставится задача сократить интервал до шести минут, и это вполне осуществимо.

Мы внимательно изучаем опыт наших коллег, и к этой работе подключилась Октябрьская железная дорога. Есть идея реализовать подобный проект на Южном полукольце. Но для этого необходимо решить важную задачу — перевести на ночное время доставку грузов из морского порта. Тогда днем мы сможем использовать железную дорогу для перевозки пассажиров. Это еще одно возможное решение для развития транспортной инфраструктуры нашей городской агломерации.

— Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года, которая 8 декабря была утверждена министром транспорта на Координационном совете, предполагает два сценария: традиционный и инновационный. Какова вероятность интенсивного пути развития транспортной отрасли?

— И снова хочется обратиться к истории. Строительство дорог помогло американской экономике



выйти из Великой депрессии. Та же ситуация сложилась в послевоенной Германии — первоочередные задачи реформ Людвига Эрхарда заключались в строительстве жилья и восстановлении дорожной сети. В наше время Китай, имеющий одну из самых динамично развивающихся экономик мира, ежегодно вводит в эксплуатацию десятки тысяч километров новых дорог.

Возвратимся к нашей ситуации. Когда мы говорим о традиционном пути развития — вернее, о пессимистическом сценарии, — мы опираемся только на возможности регионального бюджета. При инновационном варианте нам предстоит побороться за инвестиции. Это и прямые, и портфельные, и частные, и бюджетные. Удачным примером является строительство ЗСД: город поддерживает проект субсидиями, а частный инвестор вкладывается в создание объекта.

Пойти по пути опережающего развития транспортной инфраструктуры можно лишь в условиях привлечения серьезных инвестиций. И одним из инструментов может выступать облигационный заем. У Петербурга хорошая кредитная история, небольшой портфель заимствований. Если динамика развития экономики, национальной и региональной, не будет опережающей, то мы пойдем по этому пути. По поручению губернатора такую идеологию сейчас прорабатывает финансово-экономический блок правительства города. Это позволит не ждать финансового благополучия, а строить с опережением. ■