

Может ли Кишинев решить проблему плохих дорог?



Геннадий Иващенко
Директор Центра 'ХАБИТАТ-Молдова'

Считая себя жителями европейской столицы, кишиневцы мечтают о европейском качестве городских дорог, но из года в год вынуждены привыкать к их еще худшему состоянию. Более того, состояние дорог после зимнего 2009-2010 сезона уже почти несовместимо с элементарными требованиями безопасности дорожного движения. Положение осложняется тем, что вполне оправданное недовольство горожан натывается на не менее очевидную беспомощность городского бюджета.

Улично-дорожная сеть города - это около 700 улиц и 30 площадей. Общая протяженность дорог - более 700 км, площадь - 9 млн. кв. м. По оценкам Главного Управления Транспорта Примэрии Кишинева, для адекватного содержания и текущего ремонта городских дорог требуются более 600 млн. леев ежегодно.

По самым скромным экспертным подсчетам, для того чтобы привести дорожное хозяйство столицы в относительно приемлемый вид, необходимы инвестиции в примерно 2 миллиарда леев в периоде следующих 3-5 лет.

Ежегодный бюджет Кишинева - около 1,8 миллиардов леев, из которых более 95% - это покрытие операционных издержек [недофинансированные образование, городское хозяйство и администрация]. На содержание дорог и их текущий ремонт из городского бюджета ежегодно выделяются примерно по 30 млн. леев. По объему публичных капитальных инвестиций (8 евро на одного жителя), Кишинев сравним разве что с беднейшими малыми городами восточной Румынии (усредненный показатель восточно-европейских столиц - 150-200 евро на душу населения). Сегодняшний Кишинев - это нищий город.

Естественно, при нынешнем объеме финансирования отрасли, наиболее оптимистический прогноз для кишиневцев - это сохранение существующего положения и недопущение еще большей деградации состояния дорог. Хотя, сегодня и это выглядит нелегкой задачей, так как уровень износа дорожного покрытия требует более серьезного подхода в ремонте.

Маловероятно, что ремонт дорог станет главным бюджетным приоритетом города на следующие 5 лет, так как почти все отрасли 'кровеносной системы' жизнедеятельности города [водоснабжение, теплоснабжение, публичный транспорт, эксплуатация жилищной инфраструктуры, очистные сооружения] находятся в стадии технической аварийности и системного банкротства. По сути, проблема развития городской инфраструктуры Кишинева стала заложницей социально-политического прессинга со стороны обедневших пенсионеров (около 35% кишиневского электората) и неэффективного менеджмента предприятиями городского хозяйства.

Итак, может ли Кишинев решить проблему разбитых дорог в краткосрочной перспективе? Если следовать существующему подходу постановки задачи, то шансов почти нет. Причем, надо согласиться и с тем что, при таком сценарии, Кишинев рискует стать законченным аутсайдером среди городов-конкурентов северо-западного региона Причерноморья. Для большинства серьезных

инвесторов такой город неинтересен, неприятен и враждебен, а без иностранных инвестиций, процесс социально-экономического упадка столицы будет только продолжаться.

То, что Кишинев рассматривает проблему развития и обслуживания дорог исключительно с точки зрения краткосрочного текущего финансирования – это, без сомнений, системная ошибка и политический просчет. Опыт всех без исключения городов Восточной и Центральной Европы доказывает, что задача решается в краткосрочной перспективе только посредством долгосрочного заемного финансирования.

Для Кишинева, как и для всех остальных городов Центральной и Восточной Европы, существуют две основные возможности задействования долгосрочных механизмов финансирования работ по реабилитации городской инфраструктуры: (1) прямое заимствование (кредиты и эмиссия облигаций), и (2) косвенное заимствование посредством проектов PPP (Private-Public Partnership/Государственно-частное партнерство).

Если говорить на 'языке проблем' (на котором привыкла старая гвардия публичных управленцев), то можно перечислить несколько десятков причин, почему для столицы практически закрыт доступ к долгосрочным финансовым ресурсам. Благодаря этой логике, в принципе, кишиневская инфраструктура и докатилась до такого состояния аварийной деградации.

Но, к счастью, существует и 'язык возможностей', на котором обычно объясняются успешные и ответственные менеджеры, готовые решать сложные политические задачи и общественные запросы. Так вот, даже поверхностный анализ кредитных портфелей многих международных финансовых учреждений, также как и анализ опыта большинства больших городов Центральной и Восточной Европы, доказывает, что у Кишинева существуют реальные возможности по привлечению долгосрочного финансирования для модернизации своей улично-дорожной инфраструктуры.

Конечно, для реализации финансовых операций прямого заимствования, руководство города должно первоначально инициировать диалог с центральной властью, для того чтобы добиться совершенствования закона о местных публичных финансах. Но, так как децентрализация – это один из основных приоритетов правящего альянса, то муниципальные власти смогут без труда убедить законодателей - мажоритариев в том, что столица нуждается в большей финансовой автономии. Сегодня, например, закон повелевает Кишиневу те же права что и самому бедному молдавскому селу: максимальный плафон заимствования на уровне 20% от величины (сегодняшнего) годового дохода.

Все-таки, наибольший интерес для Кишинева представляет возможность развития сотрудничества с западноевропейскими специализированными компаниями в области строительства и обслуживания дорог в условиях долгосрочных схем государственно-частного партнерства. Большое количество этих компаний имеют достаточно ресурсов и мотиваций (выход на новый потенциальный рынок) решить в краткосрочном периоде остроту проблем разбитых кишиневских дорог, при условии существования долгосрочных контрактов сотрудничества. Их наработанные взаимоотношения с банковским сектором позволяют им развить 'умные' схемы кредитования, где огромная первоначальная инвестиционная нагрузка амортизируется за счет долгосрочных повышенных платежей. Другими словами, такие компании расширяют свой бизнес посредством кредитования развивающихся городов, а основная финансовая нагрузка начинается через 5-7 лет, когда город финансово поправится. Разумеется, такая схема не работает в случае бесперспективных городов, в финансово-экономическом выздоровление которых никто уже не верит (но это не случай Кишинева).

Кишиневцам нужно понять, что в нищем городе не могут быть качественные дороги. Развитая городская инфраструктура – это деривата экономического развития и грамотного самоуправления.

'Должна быть поставлена четкая политическая задача, а решения всегда найдутся' - так бы ответили ответственные и компетентные публичные управленцы на мучающий всех кишиневцев вопрос 'может ли Кишинев решить проблему разбитых дорог в краткосрочной перспективе?'