

СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ

ЗА ЧТО МЫ НА САМОМ ДЕЛЕ ПЛАТИМ,
КОГДА ВЫЕЗЖАЕМ НА ПЛАТНУЮ ДОРОГУ /3
ГЛАВА «АВТОДОРА» СЕРГЕЙ КЕЛЬБАХ —
О ПЕРСПЕКТИВАХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА /6
КТО И ЗАЧЕМ ФИНАНСИРУЕТ ПЛАТНЫЕ
АВТОМАГИСТРАЛИ /7
ТРАССА М-4 «ДОН»: НОВЫЕ ГОТОВЫЕ УЧАСТКИ /8
ГДЕ И КАК БУДЕТ ПРОЛОЖЕНА ЦЕНТРАЛЬНАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА (ЦКАД) /10



Понедельник, 16 декабря 2013
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №64

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

АВТОДОР
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

4601865 000295

10064

РЕКОЛА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АНДРЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ,
ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР
BUSINESS GUIDE «СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ»

СКОРОСТЬ

Мы с друзьями уже почти десять лет ездим по трассе «Дон» из Москвы в Сочи и обратно. Так что все ее строительство прошло буквально у нас на глазах. И вот какой получается интересный эффект: мы каждый год забываем про какой-то город. Например, еще пять лет назад мы, выезжая из Москвы, держали в голове страшные слова «Богородицк» и «Елец». Сколько там простоям? Час? Два? А вдруг да повезет и меньше часа? Как правило, «везло» в обратную сторону. А теперь только на дорожных указателях читаем названия этих городов, пролетая мимо на скорости больше 100 км/ч.

А недавно открылся объезд поселка Тарасовский в Ростовской области. О этот Тарасовский! Сколько часов было потрачено в бессмысленном стоянии! Все, нет больше Тарасовского. То есть, конечно, есть, дай бог ему всяческого процветания, но теперь он живет своей отдельной жизнью, с которой никак не соприкасаются (в прямом смысле) проезжающие мимо автомобилисты.

А в результате получается вот что. Из 1350 км от Москвы до Краснодара в середине нулевых только 300 км были приличными. Сейчас, наоборот, осталось примерно 300 км проблемных. Тогда дорога до Краснодара занимала 20 и более часов, сейчас — 15–17. Вот такой результат работы дорожников за неполное десятилетие. Три-четыре часа — всего-то? А теперь давайте умножим эти часы на два миллиона автомобилей, проезжающих по этой трассе ежемесячно. И получается уже совсем другая картина.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Скоростные дороги)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»

Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»

Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»

Андрей Воскресенский — выпускающий редактор

Наталья Дашковская — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ВОПРОСА

НОВАЯ ТРАССА В ОБЪЕЗД ОДИНЦОВО СДЕЛАЛА КОМФОРТНЕЕ ЖИЗНЬ МНОГИМ ПОДМОСКОВНЫМ ЖИТЕЛЯМ, НО В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ЗА ПРОЕЗД ПО НЕЙ НУЖНО БУДЕТ ПЛАТИТЬ. К РОССИЙСКИМ ПЛАТНЫМ МАГИСТРАЛЯМ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ МНОГО ВОПРОСОВ. ВОДИТЕЛИ НЕ ПОНИМАЮТ, ЗА ЧТО ОНИ ПЛАТЯТ, КАК РАССЧИТЫВАЮТСЯ ТАРИФЫ И ГДЕ ГАРАНТИЯ, ЧТО ИЗ-ЗА НОВЫХ МАГИСТРАЛЕЙ НЕ УХУДШИТСЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА.

ИВАН БУРАНОВ

КИЛОМЕТРЫ В РУБЛИ В конце ноября премьер Дмитрий Медведев открыл движение по новой дороге, которая стартует от Молодогвардейской развязки на МКАД и выходит на 33-й км Минского шоссе. Это первая за много лет вылетная магистраль, построенная с нуля. Она позволяет водителям не тратить время в заторе, который тянется первые километры по Минскому шоссе. Удобство новой дороги налицо: в госкомпании «Автодор» говорят, что весь участок можно преодолеть за 15 минут — получается как минимум трехкратная экономия времени. А когда автомобилисты начнут активнее пользоваться бесконтактными картами-транспондерами для проезда пунктов оплаты, время в пути составит 5–7 минут.

Несмотря на очевидное удобство платной дороги, у экспертов возникает много вопросов. Главный из них касается ценообразования. Цены за проезд на платных участках М4 «Дон», варьируются от 0,7 руб. до 1,4 руб. за 1 км (для легковых автомобилей). На будущей ЦКАД стоимость проезда составит около 2,5 руб. за 1 км, о чем недавно заявляли в «Автодоре». Заявленная цена за проезд по одицовской дороге радикально отличается от этих цифр: чтобы преодолеть днем участок в 18,5 км на легковой машине, нужно будет отдать 150 руб., то есть заплатить более 8 руб. за 1 км. «В Европе таких цен почти нигде нет», — говорит известный защитник прав автомобилистов лидер движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. — На Западе, если цена за проезд высока,

то дорога идет в тоннелях через горы, построены сложные сооружения. То есть видно, что велась сложная работа, и понятно, за что платят водители». Сегодня средняя стоимость 1 км проезда по европейским платным дорогам составляет около 8 евроцентов (3,6 руб.), самый дорогой проезд — в Великобритании (18 евроцентов, около 8 руб.).

Господин Шкуматов считает, что на одицовской трассе цена была установлена как заградительная, для того чтобы дорогой пользовались жители определенных районов, в частности Рублевского шоссе. Кроме того, он опасается, что прогнозы концессионера по наполнению трассы автотранспортом не оправдаются («Автодор» считает, что одицовской дорогой будут пользоваться 70% машин, которые сейчас едут по Минскому шоссе). В итоге для сохранения доходов компания еще поднимет цены за проезд, одновременно снизив траты на содержание и ремонт трассы.

«Лично я бы такой дорогой пользовался, так как времени жалко, — считает экс-министр транспорта РФ, президент некоммерческого партнерства дорожных проектных организаций РОДОС Олег Сковцов. — Никто не задумывается, во сколько обходится альтернативный бесплатный объезд. Тут незримые деньги: люди тратят бензин и время». По его словам, существует сложная методология, по которой рассчитывается цена за проезд: для ее расчета берется средняя зарплата в регионе, стоимость

бензина, а затем высчитывается экономия времени и топлива при использовании платного маршрута.

«К сожалению, основной негативный фактор, влияющий на ценообразование, — это необходимость купить строительство, — подчеркивает господин Сковцов. — У инвестора обычно нет собственных денег, а средства берут в кредит в банке. Поскольку в РФ кредитная ставка составляет около 15%, срок окупаемости дороги растягивается на 20–30 лет. В Европе кредит дают под 3–5%, поэтому и строительство окупается быстрее, что позволяет устанавливать более низкие цены. Низкие цены за проезд на М-4, говорит господин Сковцов, объясняются тем, что дорога изначально была построена на бюджетные деньги. Поэтому средства, собранные за проезд, тратятся только на ремонт и содержание трассы.

В «Автодоре» с лидером «Синих ведерок» не согласны: в госкомпании обращают внимание на то, что тарифы еще не утверждены (пока дорога работает в тестовом режиме, шлабгаумы на пунктах взимания платы открыты). «В любом случае некорректно говорить о том, что цена за проезд составит 8 руб. за 1 км, — утверждают в госкомпании. — 150 руб. — это самая высокая цена при проезде всего участка в дневное время на легковом автомобиле. Ночью цены гораздо ниже, кроме того, по расчетам концессионера, 60% трафика придется на участок между МКАД и Подушкинским шоссе, где проезд будет стоить 100 руб. К тому же будет действовать си-



В «АВТОДОРЕ» РАССЧИТЫВАЮТ, ЧТО ТОЛЬКО ЧТО ОТКРЫВАЮЩАЯСЯ ТРАССА М1 (ОБХОД ОДИНЦОВО) «ОТТЯНЕТ» НА СЕБЯ 70% АВТОМОБИЛЕЙ С МИНСКОГО ШОССЕ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ГОДАСТВАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР»

стема скидок, когда можно будет заранее оптом купить большое количество проездов. В итоге средневзвешенная цена составит около 6 руб. за 1 км». В «Автодоре» напомнили, что законодательно тарифы регулируются в зависимости от вида платной дороги. Если она была построена на государственные деньги (например, при долгосрочном инвестиционном соглашении), то максимальный тариф может быть ограничен 1,5 руб. за 1 км. Примерно такая цена и установлена на М-4. А если дорога строилась на деньги инвестора, к примеру по концессии с системой оплаты direct-toll, цену устанавливает концессионер исходя из того, что стройка должна окупиться. В частности, обход Одинцово, по данным концессионера, окупится за 18 лет.

Что касается возможности концессионера поднять цену за проезд и экономии на содержании дороги, то в «Автодоре» считают, что этого не случится. «У компании-концессионера есть заранее рассчитанные минимальные доходы, чтобы обеспечить устойчивость концессии», — объясняют в госкомпании. — В случае с одинцовской трассой они рассчитаны до 2017 года». Из-за несовершенства законодательства о выводе земель некоторые участки под строительство «Автодор» не смог передать концессионеру в ранее запланированный срок, поэтому запуск одинцовской трассы был отложен на год. «Вышло, что год компания не получала доходов, поэтому было решено продлить концессию», — объяснили в госкомпании. Если дорога содер-

ОСНОВНОЙ НЕГАТИВНЫЙ ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ, — ЭТО НЕОБХОДИМОСТЬ ОКУПИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО. ИНВЕСТОР ОБЫЧНО БЕРЕТ КРЕДИТ. ПОСКОЛЬКУ В РФ КРЕДИТНАЯ СТАВКА СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 15%, СРОК ОКУПАЕМОСТИ ДОРОГИ РАСТЯГИВАЕТСЯ НА 20–30 ЛЕТ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

жится в надлежащем состоянии, система взимания платы исправна, но поток автомобилей недостаточен по не зависящим от концессионера причинам, то «Автодор» оплачивает компании ту разницу, которой не хватает для обеспечения минимального дохода. «Вероятность этого крайне низка, но все же предусматривается», — говорят в госкомпании. — Если же дорога вся в ямах, система взимания платы работает нечетко и в итоге доходы не поступают, то доплаты не будет. Все эти затраты ложатся на плечи концессионера».

ЕЗДА ВСЛЕПУЮ Еще одна проблема, о которой говорят эксперты, — это качество платных дорог: водите-

ли не до конца понимают, за что они платят. «Изначально, когда вводились первые участки на М-4, все было ясно: дорога чистая, всегда освещенная, покрытие качественное. Ехать по ней приятно», — говорит Петр Шкуматов. — А вот новые участки этим критериям уже не соответствуют. Я недавно ездил из Саратовской области в Москву, проехал несколько платных участков — они мало чем отличаются от бесплатных: освещения нет, темно, какого-либо придорожного сервиса нет, покрытие среднего качества. То есть это обычная российская дорога. За что же я заплатил?» Правозащитник считает, что за последние пару лет власти расслабились, поскольку водители не протестуют против взимания платы за проезд.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ НРАВЯТСЯ?

Захар Прилепин, писатель:

— С платными дорогами я сталкивался в основном за границей, и там они, как правило, хорошие, особенно в Германии, США и Австрии. В России же не всегда «платный» означает «хороший». Конечно, возможно, что платные дороги будут неплохими, вот только мне не совсем понятно, как государство существовало с наличием бесплатных вещей, а сейчас, обладая 40% мировых богатств, предпочитает, чтобы население за все платило. На самом деле хотелось бы, чтобы в России дороги были по качеству как в Европе, но отличало бы нас то, что они бесплатные. У нас же две главные проблемы — дураки и дороги, и боюсь, что появление платных дорог едва ли приведет к решению хотя бы одной из них.

Владимир Платонов, председатель Мосгордумы:

— Мне нравятся хорошие дороги, а то, что они платные, говорит о том, что они построены не за бюджетные средства. Это мировой опыт — привлекать деньги инвесторов, и очень хорошо, что они идут не только из бюджета. Такие дороги я видел и в Европе — это удобно, они хорошие, и нам тоже пора обеспечивать страну такими трассами.

Олег Нилов, заместитель руководителя фракции «Справедливой России»:

— Все зависит от стоимости проезда. Если дорога доступна, даже, можно сказать, незаметна для бюджета водителя, то я — за. Например, с европейскими уровнями доходов и по европейским тарифам это абсолютно нормальная практика. Но у нас все, что касается дорог, например сами автомобили, обычно даже дороже, чем в Европе, цена топлива равна или даже выше. А доходы населения в разы ниже. Такой сервис, естественно, неприемлем. Не представляю, как бы

МОСТЫ И РАЗВЯЗКИ НОВЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА НАПОМИНАЮТ ПРОИЗВЕДЕНИЯ ИСКУССТВА

«Многие европейские платные дороги освещены не полностью, и это нормальная практика», — говорят в «Автодоре». — Освещение устанавливается только на искусственных сооружениях, например мостах и путепроводах. Российские трассы в этом плане отличаются от западных, так как у нас освещены платные участки и в Подмоскowie, и в Липецкой области». В госкомпании поясняют, что прежде всего водитель платит за безопасность движения. «Это и разделительный барьер между встречными полосами, и отсутствие пересечений с другими дорогами в одном уровне, и отсутствие населенных пунктов, наземных пешеходных переходов», — поясняют в «Автодоре». — Все это позволяет двигаться по автобану со скоростью 110 км/ч, не напрягаясь. За это прежде всего и берется плата». Отметим, что этой осенью ряд платных участков «Автодора» был переведен на новый скоростной режим: разгоняться на них теперь разрешено до 130 км/ч, как в Европе.

МОСКВА ДОРОЖНАЯ Еще один вопрос, беспокоящий общественность, — это негативное воздействие платных дорог на состояние окружающей среды. Скандал с Химкинским лесом 2010 года стали постепенно забывать: противники проекта не смогли остановить строительство — участок «15–58» трассы Москва — Санкт-Петербург почти готов и скоро будет введен в эксплуатацию. Сейчас экологи говорят о более масштабных проблемах в связи с началом строительства новой платной дороги — ЦКАД. «По документам в зону освоения трассы попадает примерно 140 тыс. га леса, но главные опасения связаны даже не с этим», — объяснил «Ъ» руководитель лесной программы «Гринпис России» Алексей Ярошенко. — Основная проблема в том, что ЦКАД и мощные инвестиции в этот проект приведут к ускорению застройки территорий, расположенных внутри магистрали. То есть будет искусственно создана инфраструктура, которая соединяет между собой территории. Естественно, что она будет обрastать жильем, складами. Подмосковные пустоты будут заполняться быстрее. Кроме того, есть дыры в законодательстве, которые позволяют вырубать под строительство леса. Все это может привести к тому, что через какое-то время мы получим одну большую Московку диаметром 120 км. Жить в таком городе, конечно, будет невозможно». Сама по себе ЦКАД, считает эколог, бессмысленна, поскольку основные транспортные потоки до сих пор идут в Москву, а не вокруг нее. В «Автодоре» опасения экологов не разделяют. «Наоборот, ЦКАД планируется именно как транзитная магистраль, по которой транспорт будет объезжать Москву», — говорят в госкомпании. — Мы уводим трафик с перегруженной бетонки и МКАД. Сейчас, чтобы попасть с северо-запада страны в южные области, приходится пользоваться МКАД. С по-

реагировали европейские водители на такие условия. Я считаю, в области платных дорог должна быть не европейская модель и не европейские тарифы. Но это сложно будет сделать, потому что стоимость строительства у нас даже не как в Европе, а выше. И любой инвестор, разумеется, хочет вернуть вложенные деньги. Поэтому мне трудно представить, как удастся снизить тарифы. Сам я пока по платным дорогам не езжу, только по временно бесплатному участку Западного скоростного диаметра в Петербурге. Там только устанавливаются турникеты и шлагбаумы. И дорога эта мне очень нравится. Даже при условии платности она будет очень привлекательна в сравнении с загруженным, полным перекрестков и прочих помех бесплатным вариантом.

Александр Малис, президент компании «Евросеть»:

— В России я платными дорогами пока не пользовался. В других странах мира, когда дороги хорошо сделаны, когда плата за них невелика, платные дороги меня не раздражают. Я просто плачу, еду и не замечаю, что они платные. С уверенностью могу сказать, что в России я буду пользоваться платными дорогами, главное только, чтобы не было больших очередей на терминалах при оплате проезда. Если эту проблему решать изначально, то все автомобилисты будут голосовать рублем за хорошие дороги, хот и платные. В конце концов, мы же в метро платим за проезд и не возмущаемся, что он платный. Платные дороги будут очередной услугой потребления.

Михаил Левицкий, председатель совета директоров банка «Стройкредит»:

— Платные автодороги — удобный и полезный элемент дорожной инфраструктуры, позволяющий автомобилистам быстро и комфортно передвигаться. В этой





ТРАССА М4 («ДОН») СТРОИЛАСЬ НА ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ДЕНЬГИ, ПОЭТОМУ МАКСИМАЛЬНЫЙ ТАРИФ ЗДЕСЬ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 1,5 РУБ. ЗА 1 КМ

явлением новой кольцевой дороги транзитное движение отодвинется на 30 км от города. Количество въездов на дорогу и съездов с нее будет строго ограничено, поэтому неверно говорить о том, что вокруг ЦКАД сразу появится большое количество торговых центров и других объектов. Она точно не станет дорогой для местного сообщения, как это случилось с МКАД». Кроме того, первоначально для прокладки маршрута дороги была выделена полоса шириной 3 км, но после того как маршрут утвердили, кори-

дор сузили до 100 м. Таким образом, под ЦКАД будет вырублено меньше чем 0,1% общей площади земель лесного фонда Московской области (которая составляет 2,6 млн га). Никаких особо охраняемых природных территорий при этом затронуто не будет.

НЕГАТИВНЫЙ ИМИДЖ Не до конца понятное ценообразование, неоднозначная ситуация с экологией, особенности национального мышления приводят к тому, что водители платным дорогам пока не доверяют. Год назад по заказу «Автодора» в шести населенных пунктах Подмосковья был проведен опрос, который показал: более 50% автомобилистов против таких магистралей. 15%

респондентов испугались наплыва строителей-мигрантов в связи со строительством ЦКАД. Многие опасались изъятия земель, находящихся в частной собственности, без справедливой компенсации. Уже началось обсуждение проекта дублера Кутузовского проспекта (он станет платным продолжением одиновской трассы в черте города, по нему можно будет добраться до «Москва-Сити»). Жители активно выступают против стройки, ссылаясь на возможное ухудшение экологической обстановки в районе и массовую вырубку деревьев. Очевидная поддержка платных дорог наблюдается только в тех городах и районах, где проблему пробок другими способами уже не решить.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин говорит, что водители, как правило, выступают против платных дорог по нескольким причинам. Первая — это нежелание платить второй раз после уплаты транспортного налога и акцизов в цене бензина. «Обычно сюда автоматически приплюсовывают и стоимость ОСАГО, хотя она не имеет никакого отношения к дорогам. На практике налогами и акцизами компенсируется примерно лишь половина затрат на дорожное хозяйство. А в Москве автомобилисты покрывают максимум 25% трат на дорожную стройку, — объясняет господин Блинкин. — Таким образом, пользуясь платной дорогой, мы совершенно точно не переплачиваем». Другая часть населения, отмечает эксперт, придерживается иной точки зрения: какие бы деньги ни вложили в дорожное строительство, все равно их украдут. «Проблема коррупции — это сложнее-ший вопрос, однако известно, что в сфере ЖКХ ее уровень гораздо выше, — замечает Михаил Блинкин. — В любом случае надо понимать: не хотите платить, значит, и дороги не будет. При нынешнем бюджете не стоит верить в сказки, что правительство найдет достаточное количество средств на дорожное строительство». Господин Блинкин, напомнил, что около 300 млрд руб. инвестиций Фонда национального благосостояния, которые будут вложены в ЦКАД, должны будут обязательно вернуться обратно. «К платным дорогам надо относиться спокойнее: хотите экономить время — платите, — говорит Михаил Блинкин. — В Москве платежеспособное население в принципе уже готово к этому». ■

НЕ ДО КОНЦА ПОНЯТНОЕ ЦЕНО-ОБРАЗОВАНИЕ, НЕОДНОЗНАЧНАЯ СИТУАЦИЯ С ЭКОЛОГИЕЙ, ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО МЫШЛЕНИЯ ПРИВОДЯТ К ТОМУ, ЧТО ВОДИТЕЛИ ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ ПОКА НЕ ДОВЕРЯЮТ

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАМ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ НРАВЯТСЯ?

→ части мы только догоняем развитые страны Европы, Америка, да и Азии. Что же касается стоимости, то, мне кажется, что она очень спорна: если каждый километр у нас будет стоить по 5–10 рублей, то, наверное, в случае Рублево-Успенского направления это работать будет, а в отношении всей остальной страны вызывает большие сомнения. Если стоимость проезда в один конец по этой дороге составляет 150–200 рублей, то мне кажется, что это просто неприемлемо. К этому нужно добавить стоимость бензина, а в этой части мы уже обогнали США, и парковки в Москве. Но тогда возникает вопрос, на что идут наши налоги, и дорожные в том числе. Так как если брать данную цену за основу, то, к примеру, для того, чтобы доехать по гипотетической платной дороге из Сергиева Посада в Москву, нужно будет заплатить почти 400 рублей. И получится, что дорогие у нас не из битума и асфальта, а из золота.

Ольга Свиблова, директор мультимедиа арт музея:

— Я давно ждала объездную дорогу вокруг Одинцово. Пока мне не довелось по ней проехаться, но когда ее строили, я белой завистью на нее смотрела и ждала открытия. А вообще, мне нравится, когда есть дороги, есть много дорог и есть выбор. Мне нравится, что я сама буду выбирать себе маршрут исходя из критериев скорость, качество, цена и выбирать оптимальный. А вот когда меня оставляют без выбора — это ужасно. И меня раздражало, когда наши чиновники говорили: платные дороги в России не приживутся, мол, народ за ЖКХ не платит, а за проезд тем более платить не будет. С каких это пор чиновники за меня думают и решают? Это мое право — воспользоваться платной дорогой или нет. Платные дороги просто необходимы любой стране, а в России, где дорог физически не хватает, где мы задыхаемся от пробок, тем более.

Марат Гельман, галерист:

— Честно скажу, меня платные дороги настораживают. У нас же всегда вводят какую-то новацию, но при этом не знают, чем она в конечном итоге закончится, во что она вообще выльется. Пока ситуация с платными дорогами выглядит прилично. Но когда в Москве начинались платные парковки, я горячо поддерживал эту идею. Понимаю, Москва задыхается от машин, свободных мест для парковок нет, причем нет уже не только в центре, но и на окраинах. Но когда оказалось, что во дворе своего дома за парковку автомобиля я должен платить немаленькую сумму, то я по-другому начал относиться к этой инициативе. Ведь я паркуюсь возле своего подъезда, в доме, где моя личная собственность, так что боюсь, что платные дороги — это начало некоего движения в суперкапитализм, где придется платить вообще за все.

Алексей Митрофанов, председатель комитета госдумы по информационной политике:

— Конечно, нравятся. Это очень перспективный и нужный бизнес. Но надо убрать положение о том, что платную дорогу можно строить только тогда, когда есть бесплатная. Почему хлеб и молоко для бабушки платные, а дороги бесплатные? Почему железных дорог бесплатных нет? Государство у нас очень плохо умеет заниматься бизнесом — посмотрите на нехватку платежных карт на платных парковках. О каком строительстве дорог можно говорить?! Очень нужна платная дорога Москва—Петербург, большая, с развитой инфраструктурой. Эта проблема давно назрела и перезрела. Надо уже преодолеть то уныние, о котором писал еще Радищев в своем «Путешествии из Петербурга в Москву», пусть и с опозданием на сотни лет.

«НАШИМ ИНВЕСТОРАМ ВЫГОДНО СРАЗУ СТРОИТЬ КАЧЕСТВЕННО»

КРУПНОМАСШТАБНЫЕ ПРОЕКТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В РОССИИ, КОТОРЫЕ ВЕДЕТ ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР», УЖЕ ДАЛИ АВТОМОБИЛИСТАМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМ ГРУЗОВ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ. О ДАЛЬНЕЙШИХ АМБИЦИОЗНЫХ ПЛАНАХ ГОСКОМПАНИИ И О ТОМ, НА ЧЬИ ДЕНЬГИ ОНИ БУДУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ, КОРРЕСПОНДЕНТ ВГ МАРТА САВЕНКО БЕСЕДУЕТ С ГЛАВОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» («АВТОДОР») СЕРГЕЕМ КЕЛЬБАХОМ.

BUSINESS GUIDE: Сейчас госкомпания реконструирует трассу М-4 «Дон» и строит новую скоростную магистраль М-11 Москва—Санкт-Петербург. В конце ноября введен в эксплуатацию дублер Минского шоссе. Какие еще дороги находятся в вашем ведении, что вы планируете отремонтировать и построить в ближайшие годы?

СЕРГЕЙ КЕЛЬБАХ: Под управлением госкомпания в настоящее время находятся или постепенно передаются основные транспортные коридоры, по которым осуществляется перемещение грузов. Мы реконструируем трассу М-1 Москва—Минск, это дорога на Западную Европу. Трасса М-4 — дорога к южным портам. Строим скоростную автодорогу Москва—Санкт-Петербург, трассу М-3 «Украина», которая связывает Москву с Киевом и фактически является коридором в страны южной Европы.

Особое значение помимо этих магистралей имеет Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД). Исторически сложилось еще, наверное, со времен Ивана Калиты, что все отечественные дороги ведут в Москву. Практически весь транзитный трафик страны концентрируется на МКАД, которая, по сути, стала уже городской улицей: по ней москвичи едут в торговые центры, перемещаются из района в район. И здесь же вынужден проходить грузовой транспорт, перемещающийся из региона в регион.

ЦКАД же будет перераспределять транспортные потоки на дальних подступах к Москве. И наличие этой трассы сразу даст новое качество движения не только для Москвы и Московской области, выведя транзитные потоки на удаление 50–60 км от столицы, но и для всей сети наших федеральных автомобильных дорог, а это около 50 тыс. км.

Обе новые дороги, и М-11, и ЦКАД, будут сданы в эксплуатацию в 2018 году. Осенью 2014 года будут открыты первые два участка дороги Москва—Санкт-Петербург: с 15-го по 58-й км на выходе из Москвы и обход Вышнего Волочка — кстати, это самый сложный участок данной трассы. Осенью следующего года на М-11 уже можно будет свободно выехать с Бусиновской развязки. Кроме прочего эта трасса станет для автомобилистов альтернативным маршрутом до аэропорта Шереметьево.

К строительству ЦКАД мы приступили совсем недавно, сейчас идет подготовка территории, представлен проект первого пускового участка. Не так давно состоялось роуд-шоу этого проекта, на котором мы увидели очень высокую заинтересованность участников, в том числе международных.

ВГ: Сколько денег вы планируете потратить и чьи это средства?

С. К.: За десять лет объем финансирования составит 1 трлн 400 млрд рублей. Если говорить по отдельным проектам, то, например, на ЦКАД, протяженность которой со-



ставит 339 км, планируется потратить 300 млрд рублей. 700 км М-11 обойдутся в 526 млрд рублей.

Из общего объема средств, планируемых на дорожное строительство, 400 млрд — внебюджетные инвестиции, которые предоставляют инфраструктурные фонды и крупнейшие банки: Газпромбанк, «Внешэконом», ВТБ. Банки предоставляют инвесторам, которые одновременно являются и подрядчиками на объектах, кредиты по фиксированной процентной ставке.

С 2011 года мы ввели практику долгосрочных инвестиционных соглашений сроком до 27 лет. Выглядит это следующим образом. В течение пяти лет подрядчик ведет строительные работы, финансируя их как из собственных, так и из государственных средств. В последующие 22 года он эксплуатирует построенное, в том числе взимает плату с водителей, содержит дорогу, через установленные в данном контракте промежутки времени выполняет ремонтные работы. За все это государство выплачивает эксплуатационный платеж, в который помимо норматива входит так называемая инвестиционная составляющая. Таким образом, государство постепенно рассчитывается за инвестиции, а подрядчик — с банками.

Здесь важен тот момент, что инвестор мотивирован сразу строить качественно, ведь в контракт заложено условие, что хотя норматив по содержанию дороги не уменьшается ни в каком случае, но инвестиционная составляющая может быть доходной, а может — и наоборот. Последнее происходит тогда, когда дорога содержится не в соответствии с установленными требованиями.

А вот если строительство было настолько качественным, что дорожное полотно в идеальном состоянии и не требует ремонта даже по истечении нормативного срока (в новых контрактах это шесть лет, то есть в полтора раза больше,

чем сегодняшний норматив), то подрядчик начинает получать доход. Те средства, которые государством выделяются на ремонт дороги, он использует по своему усмотрению.

Инструменты, которые мы применяем, являются основой для мотивации подрядных организаций строить качественно, надежно, чтобы не нести дополнительные затраты в процессе эксплуатации. В выигрыше оказываются и те, кто сидит за рулем, и государство.

Первый такой контракт мы заключили в 2011 году, в 2012-м их было уже три, в этом году уже наши соглашения являются контрактами жизненного цикла, так что мы можем быть спокойны за весь цикл жизни дороги, которую строим. **ВГ:** Государственно-частное партнерство — это для государства способ потратить на приоритетные и масштабные проекты меньше, чем при обычном подряде?

С. К.: Как раз наоборот. ГЧП дорожке, чем обычный государственный подряд, в рамках которого используются обычные бюджетные средства, которые для государства ничего не стоят. Они просто собираются в виде налогов, акцизов и т. д. и перераспределяются государством на реализацию конкретного проекта. А вот ГЧП предполагает привлечение средств инвесторов, и вот это уже не бесплатные деньги. Ведь любой инвестор хочет получить оплату за свои вложения, иначе зачем вкладывать? Как правило, эта плата выше, чем процентная ставка по кредиту в банке, потому что включает в себя элемент большего риска, нежели обычное кредитование. Сегодня привлечение частных инвестиций обходится в 15%, которые плюсятся к общему объему средств. И значит, государству потом надо будет эти 15% возместить.

Не забудем и о том, что помимо своих собственных средств инвестор привлекает заемные. Конечно, государство оказывает поддержку в виде госгарантий либо в виде привлечения более дешевых займов от государственных кредитных организаций. Но в любом случае это платные деньги: их надо возвращать с процентами. Это тоже закладывает дополнительный процент в общую стоимость проекта.

Так что цель государственно-частного партнерства — возможность распределить имеющийся объем государственного финансирования по многим проектам, за тот же срок построить больше дорог и, соответственно, получить больший экономический эффект для государства.

ВГ: Вы собираетесь развивать придорожный сервис, которого в стране до сих пор, по сути, не было. Что делается в этом направлении?

С. К.: Да, действительно, те объекты, которые запланированы вдоль наших трасс, — это принципиально новые для нашей страны многофункциональные сервисные зоны, сокращенно МФЗ. Такой формат уже опробован и хорошо зарекомендовал себя в европейских странах, он позволяет пользователям дорог получить весь комплекс услуг в одном месте.

Каждая такая МФЗ включает в себя помимо традиционной заправочной станции гостиницу, мойку, сервис для грузовиков, в том числе от 30 до 50 парковочных мест для большегрузов, кафе, детские площадки. И мы не сами придумали, что именно будет входить в состав этого комплекса. Техзадание формировалось после того, как были получены и проанализированы данные опроса водителей. Это они рассказали нам, в чем нуждаются и что хотят получить.

Если говорить о цифрах, то, к примеру, на автодорогах М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон» сейчас введено в эксплуатацию 10 МФЗ, до 2020 года будет построено 70 сервисных зон, которые будут расположены на расстоянии 40–50 км друг от друга. На трассе М-4, протяженность которой составляет 1,5 тыс. км, будет 46 двусторонних МФЗ, и по 35 из них уже проведены открытые инвестиционные конкурсы.

Среди наших инвесторов — такие крупнейшие нефтетрейдеры, как «Роснефть», «Газпром нефть», «Татнефть» и другие. Объем вложений в создание одной сервисной зоны оценивается в сумму от 250 млн до 500 млн рублей. Таким образом, в соответствии с инвестиционными договорами, заключенными госкомпанией, в развитие дорожного сервиса за четыре года привлекается около 7 млрд рублей.

ВГ: Сейчас много говорят о возможном финансовом кризисе. Нет ли у вас опасений, что в бюджете просто не окажется тех средств, которые вы закладываете в свои проекты?

С. К.: Действительно, контракты, которые мы заключаем сегодня, — это соглашения с очень длинным горизонтом планирования и финансирования. Понятно, что и банки, и инвесторы, перед тем как проинвестировать, тщательно просчитывают и прогнозируют ситуацию. Как видите, нам удалось убедить банковское сообщество, иначе инвестиционных процессов бы не было.

Конечно, в общей системе рисков, которые мы рассчитываем вместе с инвестором, есть и такой параметр, как риск банкротства государства. Макроэкономисты придерживаются мнения, что эти риски минимальны. Именно это дает нам возможность разрабатывать дальнейшую стратегию, прогнозируя уже на 30 лет вперед. Стране нужна долгосрочная стратегия строительства дорог, точно так же, как инвестиции в транспортную инфраструктуру требуют длинных и дешевых денег.

Дороги — это та отрасль, которая дает дополнительный социально-экономический эффект. В США в 1956 году была принята долгосрочная программа строительства хайвеев. Она была реализована за 20 лет, а в следующие 20 лет принесла экономике США \$70 млрд. Так что если бы наши предшественники 20 лет назад начали делать то, что мы делаем сегодня, мы с вами уже сейчас имели бы колоссальный экономический эффект. Теперь его получают те, кто придет за нами. ■

ЦЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА — ВОЗМОЖНОСТЬ РАСПРЕДЕЛИТЬ ИМЕЮЩИЙСЯ ОБЪЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ПО МНОГИМ ПРОЕКТАМ, ЗА ТОТ ЖЕ СРОК ПОСТРОИТЬ БОЛЬШЕ ДОРОГ И, СООТВЕТСТВЕННО, ПОЛУЧИТЬ БОЛЬШОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

ПРОЦЕСС ПОЕХАЛ

ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД ЧТО-ТО СДВИНУЛОСЬ В СОЗНАНИИ РОССИЙСКИХ ГРАЖДАН. ВОДИТЕЛИ СТАЛИ ПРИВЫКАТЬ К ТОМУ, ЧТО ЗА ВСЕ ХОРОШЕЕ, ВКЛЮЧАЯ СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ, НАДО ПЛАТИТЬ. БИЗНЕСМЕНЫ РЕШИЛИ, ЧТО 14–20% ГОДОВЫХ — ЭТО ОЧЕНЬ НЕПЛОХАЯ ДОХОДНОСТЬ. ИНВЕСТОРЫ ПОВЕРИЛИ, ЧТО В РОССИИ МОЖНО ВКЛАДЫВАТЬ СРЕДСТВА В ДОРОГИ — ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО. ПОХОЖЕ, ПРОЦЕСС ПОШЕЛ. ВЕРНЕЕ, ПОЕХАЛ. ТАТЬЯНА ШЕСТАКОВА

ПЕРВАЯ КОНЦЕССИОННАЯ Александр Носов, зампред правления по инвестиционной политике и корпоративному развитию госкомпании «Автодор», год назад уверял, что по мере реализации первых проектов развитие рынка государственно-частного партнерства (ГЧП) станет гораздо более динамичным. Настало время проверить верность утверждения: именно в этом году «Автодор» завершил сразу несколько пилотных проектов, основанных на ГЧП.

В «Автодоре» не скрывают удовлетворения. «Этот год был для нас очень продуктивным», — заявили в компании. — Было организовано несколько инвестиционных конкурсов, крупнейшие инвесторы конкурируют за право заключать соглашения на строительство и эксплуатацию важных участков дороги Москва—Санкт-Петербург, введена в строй первая федеральная дорога (обход вокруг Одинцово), построенная по схеме концессии».

Открытие Северного обхода вокруг Одинцово прошло торжественно: на церемонии присутствовал премьер-министр Дмитрий Медведев. Он отметил, что государственно-частное партнерство дает прямые результаты. «Мы с вами сегодня участвуем в запуске эксплуатации новой дороги, причем дороги, построенной на новых принципах, которая позволит в значительной мере решить целый ряд очень сложных проблем», — заявил премьер.

В России многие трассы проходят по историческим торговым путям. А поселения всегда стремились сесть на тракт: это давало их жителям возможность зарабатывать на торговых караванах и путниках. Поэтому многие магистрали проходят сквозь города, зачастую весьма крупные. В результате снижается скорость и вырастают пробки за счет присоединения в этих местах внутригородского трафика. Из-за этого городские участки магистралей превратились в узкие места, закупоривающие движение.

Федеральная автомагистраль М-1 «Беларусь» не исключение. А участок в районе Одинцово — один из самых проблемных: Одинцово — это резко разросшийся за последние годы город с большим количеством переехавших сюда москвичей, дважды в день выезжающих на трассу. Которая, между прочим, входит в международный транспортный коридор Восток—Запад. Новая дорога протяженностью 18,5 км позволяет разгрузить головной участок магистрали М-1.

Концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе обхода Одинцово было подписано в 2009 году. Концессионер проекта ОАО «Главная дорога» обеспечивает инвестирование около 20 млрд рублей собственных и заемных средств, а государство — 11 млрд рублей из средств Инвестиционного фонда. Концессионеру эта схема позволила эффективно инвестировать средства клиентов, прежде всего негосударственных фондов. Пенсионные накопления — деньги длинные. Концессия, рассчитанная на 30 лет (сюда входит не только строительство, но и эксплуатация дороги, плата за проезд по которой и формирует доход инвестора), — одна из классических форм их инвестирования.



ДМИТРИЙ ПЕКАЯ

«ДЛИННЫЕ» ДЕНЬГИ ПЕНСИОННЫХ ФОНДОВ — КЛАССИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ СО СРОКОМ ОКУПАЕМОСТИ 20–30 ЛЕТ

ОБХОДНЫЕ ПУТИ Строительство обходных дорог активно идет и на автомагистрали М-4 «Дон», которая стала стартовой для «Автодора».

В ноябре 2013 года на магистрали М-4 «Дон» были введены в эксплуатацию такие важные объекты, как обход Воронежа (492–517-й км) и обход поселка Тарасовский в Ростовской области (877–892-й км). По сообщению пресс-службы компании, ранее оба участка входили в число наиболее сложных и узких мест на дороге М-4 «Дон». В этом году был объявлен также инвестиционный конкурс на строительство и эксплуатацию нового участка дороги в обход Новой Усмани (517–544-й км) в Воронежской области.

Реконструкция М-4 на обходе Воронежа осуществлялась в рамках другой формы ГЧП — контракта жизненно-

го цикла, заключенного между «Автодором» и ООО «Трансстроймеханизация». Его отличие от классической концессии в том, что возврат инвестиций частного партнера происходит через платежи, осуществляемые государством. Важнейшей его составляющей является принцип инвестиционного залога качества: доходность инвестиций частного партнера увязывается с качеством строительства и качеством предоставляемых пользователям услуг в течение всего жизненного цикла объекта. В данном случае инвестор будет содержать и ремонтировать дорогу на протяжении 16 лет.

Похожий контракт жизненного цикла был заключен и на строительство обхода Вышнего Волочка на трассе М-11 Москва—Санкт-Петербург. Благодаря тому что строительство идет опережающими темпами, планируется, что этот участок будет сдан досрочно вместе с первым участком трассы (15–58-й км) в следующем году. Это позволит уже в 2014 году организовать скоростное движение в обход наиболее загруженных участков автодороги М-10 «Россия».

ПЛАТА ЗА СКОРОСТЬ В 2013 году введен режим платности на двух участках автодороги М-4 в Тульской области: 2 сентября — участок 225–260-й км в обход города Богородицка, а 7 октября — в обход города Ефремова, 287,8–321-й км. После их введения общая протяженность четырех участков на автодороге М-4 составила 146 км.

Автомобилисты уже могли почувствовать выгоду от пользования платными дорогами. На платных участках в Тульской области для легковых и грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой не более 3,5 тонны установлен скоростной режим 110 км/ч. А 16 октября на автодорогах России впервые появились участки с разрешенной скоростью движения 130 км/ч. Такой скоростной режим установлен для легковых и грузовых автомобилей максимальной массой не более 3,5 тонны на трех участках трассы «Дон» в Московской области.

Одно из новшеств, которое появилось в этом году на платных скоростных участках, — служба аварийных комиссаров, которые помогают автомобилистам в экстрен-

РЕКОНСТРУКЦИЯ М-4 НА ОБХОДЕ ВОРОНЕЖА ОСУЩЕСТВЛЯЛАСЬ В РАМКАХ ДРУГОЙ ФОРМЫ ГЧП — КОНТРАКТА ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА. ЕГО ОТЛИЧИЕ ОТ КЛАССИЧЕСКОЙ КОНЦЕССИИ В ТОМ, ЧТО ВОЗВРАТ ИНВЕСТИЦИЙ ЧАСТНОГО ПАРТНЕРА ПРОИСХОДИТ ЧЕРЕЗ ПЛАТЕЖИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ ГОСУДАРСТВОМ





НОЧНАЯ ЕЗДА ПО ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ В ТРИ РАЗА ВЫГОДНЕЕ, ЧЕМ ДНЕВНАЯ

→ ных ситуациях. В случае ДТП они огораживают место аварии, сообщают о происшедшем в экстренные службы, а также операторам в центр управления движением, которые затем размещают предупреждение для водителей на табло переменной информации. Кроме того, аварийные комиссары могут оказать первую доврачебную помощь пострадавшим. Новая служба принимает меры при остановке транспортных средств в запрещенных местах, нахождении на дороге посторонних лиц, животных или предметов, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

ИНВЕСТОРЫ РАСКУСИЛИ Похоже, прогноз Александра Носова начинает сбываться: желание инвестировать в проекты «Автодора» растет по мере реализации «пилотов».

Летом был объявлен открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе участка 543–684-й км новой скоростной дороги М-11. На конкурс пришли крупные международные компании: финансовые, строительные, инвестиционные и консультационные. В конкурсную комиссию были представлены четыре заявки: от ОАО «Столичный тракт» (консорциум РФПИ, Газпромбанка и фонда Mascuarie), ООО «Автодорожная строительная корпорация» (консорциум SACYR Concessiones S.L., ОАО «Дорожно-строительная компания „Автобан“» и ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой»), ООО «Магистраль двух столиц» (консорциум ООО «Холдинг „ВТБ Капитал Ай Би“», VINCI Concessions Services Russia SAS, а также ASTALDI S.p.A. и ИЧ ИЧТАШ ИНШААТ) и от международной строительной компании Corsan-Corviam, Construcccion, S.A., входящей в группу компаний Grupo Isolux Corsan, S.A. Подведение итогов конкурса должно состояться не позднее 1 апреля 2014 года, а подписание концессионного соглашения — не позднее 1 июля 2014 года.

В середине ноября был завершен конкурс на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения о строительстве и эксплуатации самого большого участка дороги М-11 — в Тверской и Новгородской областях (334–543-й км).

Строительство 217-километрового участка скоростной дороги Москва—Санкт-Петербург начнется в 2014 году и должно быть завершено весной 2018 года. Проект преду-

сматривает создание четырехполосной магистрали категории 1А, позволяющей обеспечить расчетную скорость движения 150 км/ч. При его строительстве будет возведено более 100 мостовых сооружений, а также построен ряд транспортных развязок. В обязательства исполнителя контракта входит строительство пунктов взимания платы и установка соответствующего оборудования.

Общий срок действия соглашения — 26 лет. После завершения строительства исполнитель в течение 22 лет берет на себя обязательства по содержанию автомобильной дороги, системы взимания платы и автоматизированной системы управления движением. При этом деятельность по взиманию платы с пользователей дороги не является предметом долгосрочного инвестиционного соглашения.

В конкурсе участвовали две крупные компании: ОАО «УСК „Мост“» и ОАО «Мостотрест». Комиссия оценивала предложения участников по нескольким критериям, таким, как опыт выполнения работ, организационно-технические предложения по реализации проекта, квалификация участника, стоимость строительства объекта соглашения и пр. Исходя из всех критериев, наибольшее количество баллов набрала компания ОАО «Мостотрест», которая и стала победителем конкурса. Стоимость контракта — 144,6 млрд рублей, из которых инвестиции ОАО «Мостотрест» составят 16 млрд рублей.

Аппетит пришел не только к инвесторам. В этом году серьезные изменения коснулись проекта строительства платной Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), которая должна принять на себя основной поток грузового транспорта, идущего в обход Москвы. Прежде всего было принято решение ускорить его строительство: новая автодорога протяженностью 339 км будет полностью построена уже в 2018 году. Деньги, необходимые для ускорения проекта, будут направлены из Фонда национального благосостояния.

В конце года должен быть выбран инвестор первого пускового комплекса ЦКАД, уже ведутся работы по подготовке территории на третьем и четвертом пусковых комплексах. А проводимые с представителями потенциальных участников конкурса публичные обсуждения демонстрируют рост интереса профессионального сообщества к этому и другим проектам строительства скоростных дорог России. ■

ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ИСПОЛНИТЕЛЬ В ТЕЧЕНИЕ 22 ЛЕТ БЕРЕТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО СОДЕРЖАНИЮ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ, СИСТЕМЫ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ И АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ

↑
ИНВЕСТИЦИИ

ДОЛГАЯ ДОРОГА К ЮГУ

15 НОЯБРЯ 2014 ГОДА ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР» ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДВА НОВЫХ СКОРОСТНЫХ УЧАСТКА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ М-4 «ДОН». ОДИН ИЗ НИХ, С 492-ГО ПО 517-Й КМ, ПОЗВОЛЯЕТ, НЕ СНИЖАЯ СКОРОСТИ, МИНОВАТЬ ВОРОНЕЖ. ВТОРОЙ РАСПОЛОЖЕН В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ЭТО 877–892-Й КМ ТРАССЫ, ПО КОТОРЫМ ПРОИСХОДИТ ОБЪЕЗД ПОСЕЛКА ТАРАСОВСКИЙ. БЛАГОДАря ВВОДУ ЭТИХ УЧАСТКОВ ТЕПЕРЬ 1120 ИЗ 1500 КМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОДОРОГИ, КОТОРАЯ СОЕДИНЯЕТ МОСКВУ И ЮГ РОССИИ, СООТВЕТСТВУЮТ СТАНДАРТАМ ПЕРВОЙ КАТЕГОРИИ.

МАРТА САВЕНКО



ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД «С КОРАБЛЕМ» НА ОБХОДЕ ВОРОНЕЖА УЖЕ СТАЛ МЕСТНОЙ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЬЮ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ЕЩЕ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ А начиналось все без малого 30 лет назад — в 1984 году, именно тогда стартовало строительство бессветофорного дублера трассы в Московской области. К 1990 году были построены и сданы в эксплуатацию два пусковых комплекса в Домодедовском районе Московской области протяженностью 18,4 км.

Это строительство возобновилось лишь через семь лет, и в 1999 году были сданы в эксплуатацию 72 км новой дороги. Здесь на разных участках организовано от четырех до восьми полос движения. Кстати, объезд села Хлевное в Липецкой области длиной около 20 км, построенный в конце 1998 года, стал первым в современной истории дорог России платным участком. Через год в Московской и Тульской областях были введены в строй еще 63 км трассы.

Реконструкция автодороги на всем протяжении продолжилась и в новом тысячелетии. В результате большая часть магистрали получила раздельное барьерное ограждение либо полосы безопасности на проезжей части, пересечения с другими дорогами сделали разноуровневыми, а длина участков с ночным освещением увеличилась. В 2009 году были построены обходы города Богородицк в Тульской области, города Богучар и села Верхний Мамон в Воронежской области, включая новый мост через Дон, и других населенных пунктов.

ДОРОГА ЖИЗНИ В мае 2010 года трассу передали в доверительное управление государственной компании «Автодор», и уже через полгода тот самый участок около Хлевно продлили до Задонска, увеличив, таким образом, его длину до 50 км. В том же году сдали в эксплуатацию обход города Ефремов в Тульской области — это 35,8 км пути со скоростным режимом до 100 км/ч.

В 2011 году был закончен 56-километровый участок в обход города Елец в Липецкой области, значение которого трудно переоценить. По словам главы липецкой областной администрации Олега Королева, прежняя дорога, проходившая через Елец, много лет именовалась дорогой смерти. В автомобильных авариях ежегодно здесь погибали до 300 человек.

В этом же году завершилось строительство еще одного участка протяженностью 25 км — это обход деревни Яркино в Липецкой области. С этого момента от Москвы до Воронежа вся трасса М4 «Дон» стала как минимум двухполосной в каждую сторону.

Еще четыре объекта были введены в строй в 2012 году, среди них — транспортная развязка в Ростовской области, соединившая федеральную трассу с Северным обходом Ростова-на-Дону. В состав этого объекта входит путепровод протяженностью 99 м. Кроме того, были реконструированы участки в Ростовской области, с 801-го по 808-й км, в Краснодарском крае, от границы с Ростовской областью до станции Павловская, с 1171-го по 1185-й км, и самый длинный в этом году 34-километровый участок в Воронежской области, с 599-го по 633-й км.

В 2013 году помимо двух уже упоминавшихся участков, обходящих населенные пункты, госкомпания ввела в строй надземный пешеходный переход, расположенный на 533-м км трассы в селе Каширское Воронежской области. Еще один такой переход был построен вместе с обходом Воронежа на 497-м км автодороги. По словам строителей, этот объект уже во время возведения начал привлекать внимание жителей города и близлежащих сел, сюда стали приезжать фотографироваться молодожены. Декоративный элемент в виде корабля, расположенный в центре конструкции,

напоминает о том, что Воронеж является колыбелью русского военного флота. Переход спроектирован таким образом, что его легко могут использовать и велосипедисты, и молодые мамы с колясками.

ПРЕДВОСХИЩАЯ XXII ВЕК С течением времени дорожники начинают предъявлять к самим себе и, соответственно, к своим партнерам все более жесткие требования. «Сегодня в стадии проектирования находится 93-километровый участок в Ростовской области, от Каменск-Шахтинска до Новочеркасска, — рассказывает первый заместитель председателя правления государственной компании «Автодор» Игорь Урманов. — Его особенность состоит в том, что он запроектирован не по российским нормам, а по нормам Федеративной Республики Германия, так что, по сути дела, на участке с 933-го по 1024-й км мы получим тот самый знаменитый немецкий автобан».

Впрочем, и российские нормативы, даже те, что были утверждены в середине прошлого века, господин Урманов не критикует, а некоторыми даже восхищается. «Возьмем наш СНиП 1950-х годов по своим требованиям к геометрии автомобильной дороги, — говорит он. — Лучше его в мире до сих пор нет. Он предусматривает самые большие радиусы, вертикали, расстояния с точки зрения безопасности дорожного движения по видимости. Поэтому говорить о том, что он устарел, как-то неловко. Наоборот, мы в середине XX столетия, назначая такие параметры, можем быть, шагнули в конце XXI века».

Правда, оговаривается далее господин Урманов, если по этому СНиПу запроектировать дорогу первой технической категории, то по стоимости она выйдет на треть дороже германского автобана. «Да, это будет лучшая дорога в мире, но вместо 3 км мы сможем построить только 2 км», — разводит он руками.

В Европе к дорожному строительству предъявляются более мягкие требования, и тем не менее с безопасностью движения все в порядке, напоминает глава «Автодора» Сергей Кельбах. Он сетует на то, что приходится тратить время на разработку специальных технических условий, которые могут адаптировать европейские нормы к российским. «Без этого мы никак не можем зайти в Главгосэкспертизу, чтобы получить добро на этот проект», — поясняет руководитель госкомпании.

НОВОЕ КАЧЕСТВО ОТДЫХА Объединив усилия с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков, «Опорой России» и представителями СМИ, государственная компания «Автодор» произвела мониторинг состояния объектов придорожного сервиса трассы. По его итогам более 50% существующих объектов были признаны некомфортными для использования, а еще 30% — не соответствующими требованиям законодательства.

А ведь придорожные мотели, кафе, сервисные станции — это выгодный бизнес, ведь клиентский поток на федеральной трассе не иссякает и зимой, а летом она и вовсе становится туристическим коридором, так что от желающих перекусить и отдохнуть отбоя нет. Но для того чтобы пользователь дорогой получил услугу на высоком уровне, нужны соответствующие долгосрочные вложения и понятные условия реализации проекта. Так появилась программа развития многофункциональных зон. «Всего на 1,5 тыс. км трассы М-4 „Дон“ разместится 46 двусторонних МФЗ», — рассказывает Сергей Кельбах. «Создание 35 из них уже начато, проведены открытые конкурсы. Остальные запустим в 2014 году».

УПРАВЛЕНЦЫ КАК РЕСУРС Сложности, постоянно возникающие при строительстве и реконструкции любой дороги, связаны с резервированием земель, прилегающих к будущей трассе. «Это бич не только нашей страны, — рассказывает министр транспорта России Максим Соколов. — Во всем мире, как только появляются планы развития масштабного государственного проекта, тут же находятся люди, которые скупают эти земли втридорога, а затем продают государству, понимая, что планы объявлены, бюджеты сформированы и деваться некуда».

Этому надо поставить заслон, в один голос говорят министр и глава госкомпании. «Хорошо бы, чтобы на территории всей страны действовал олимпийский закон», — мечтает министр Соколов. С прошлого года в рамках схемы территориального планирования, которая была утверждена правительством, появилась возможность заблаговременного резервирования земельных участков. Кроме того, мно-



БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ТРАССЫ «ДОН» ИМЕЕТ РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЕ БАРЬЕРНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

гое зависит от консолидации усилий с региональными властями, замечает далее чиновник. «Благодаря их участию один из участков мы ввели в эксплуатацию на полтора года раньше намеченного срока», — отмечает Сергей Кельбах.

Игорь Урманов рассказывает, что для скорейшего решения проблем с землеотводом губернатор Воронежской области создал рабочую группу, которую возглавил один из его заместителей, Сергей Куприн. «У нас не было плановых заседаний, — вспоминает господин Урманов. — При возникновении любого вопроса, для решения которого было нужно участие членов этой группы, оперативно назначалось время собрания, приглашали всех заинтересованных, включая все службы: землеустроители, архитекторы, управление имуществом». Такой командный подход и высокая заинтересованность позволили серьезно сократить сроки строительства, и вместо 49 объект был построен за 29 месяцев.

ОТДАЛЕННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ Закончить превращение трассы М-4 в полноценную скоростную магистраль планируется к 2019 году. Среди работ по реконструкции и строительству новых участков — обход города Аксая с мостами через реку Дон с 1024-го по 1091-й км и уже упоминавшийся «немецкий» участок от Каменск-Шахтинска до Новочеркасска. «Думаю, что к середине 2014 года на этих двух проектах закончится стадия проектирования и они будут утверждены в установленном порядке», — говорит заместитель главы госкомпании.

Еще одно узкое место на М-4 будет ликвидировано в 2015 году благодаря строительству обхода города Усмань и села Рогачевка в Воронежской области. За право построить этот участок и затем эксплуатировать его на протяжении 21 года сейчас на открытом конкурсе борются два инвестора — ОАО «ДСК „Автобан“» и ООО «Трансстроймеханизация».

Сергей Кельбах рассказывает еще об одном участке в Краснодарском крае, который пока не обеспечен финансированием. «Он находится в районе перевала Молдовановский, где каждую зиму складывается очень тяжелая снежная обстановка. Это влечет за собой затруднение, а порой и остановку движения, нередко случаи гибели людей. Там всегда дежурит наша техника, которая помогает предотвратить коллапсы на дороге», — говорит глава госкомпании.

20-километровый участок серпантин мог бы срезать семикилометровый тоннель, на сооружение которого потребовалось бы около 65 млрд рублей. Проектные проработки тоннеля уже есть, и если удастся найти инвестора, то он будет включен в основную программу реконструкции федеральной трассы.

Некоторые объекты «Автодора» не просто становятся решениями наболевших проблем, но и генерируют развитие вокруг себя новых, более масштабных проектов. Так, комментируя открытие участка, построенного в обход Воронежа и включающего многоуровневые развязки, а также новый мост через реку Воронеж, министр транспорта РФ Максим Соколов обозначил этот фрагмент дороги как часть мощного логистического центра, который может быть сформирован в Воронеже. По словам чиновника, для этого есть все предпосылки. «Воронеж — крупнейший центр Центрального федерального округа после Москвы, город-миллионник. Безусловно, здесь должен быть создан крупный логистический центр. Это позволит получить совсем иное качество не только для самого Воронежа, но и всей транспортной системы страны», — сказал министр. ■



В КРУГЕ ЦЕНТРАЛЬНОМ

ДО НЕДАВНИХ ПОР ЦКАД СУЩЕСТВОВАЛА ТОЛЬКО НА БУМАГЕ. НО НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ НАЗАД СТРОЙКА СТАЛА ЗАМЕТНА НЕВООРУЖЕННЫМ ГЛАЗОМ. ТУТ И ТАМ ВДОЛЬ НАМЕЧЕННОЙ ТРАССЫ ПЕРЕКЛАДЫВАЮТ ТРУБЫ, ПЕРЕМЕЩАЮТ ОПОРЫ ВЫСОКОВОЛЬТНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ И ОТВОДЯТ ЗЕМЛЮ. МЫ ПРОЕХАЛИ ПО ПЕРВОМУ УЧАСТКУ БУДУЩЕЙ КОЛЬЦЕВОЙ И ОЦЕНИЛИ ПЕРЕМЕНЫ.

НИКИТА АРОНОВ

УБРАТЬ ТРАНЗИТ

Утро, будний день, но Ленинградское шоссе в направлении от Москвы едет мучительно медленно. Автобусы, грузовые «Газели», легковушки с номерами разных регионов. Не всем, кто стоит сейчас в этом заторе, вообще нужно было в столицу. Но так уж устроена радиальная транспортная сеть Подмоскovie, что самый надежный путь из одного пункта области в другой зачастую лежит через Москву. Точно так же через МКАД и перегруженные шоссе ближнего Подмоскovie тянутся транзитные машины из других городов и даже стран.

«Через Москву проходят два важнейших международных транспортных коридора: север—юг (из Хельсинки через Санкт-Петербург и Москву в Киев) и запад—восток (из Лондона, Парижа, Берлина через Варшаву, Минск и Москву в Нижний Новгород, Екатеринбург и дальше),— объясняет Геннадий Шитиков, заместитель гендиректора ОАО «Союздорпроект». — Строительство ЦКАД существенно разгрузит МКАД и поможет убрать из ближнего Подмоскovie потоки транзитного транспорта».

ОАО «Союздорпроект» (полное название — Институт по проектированию и изысканиям автомобильных дорог «Союздорпроект») — генеральный проектировщик Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области (ЦКАД МО). Геннадий Шитиков согласился проехать с нами вдоль будущей дороги и рассказать, как она будет устроена.

— Когда делалось «Обоснование инвестиций», рассматривались два основных варианта: либо максимально использовать полосу отвода, дорожную часть и конструкции искусственных сооружений трассы Московского малого кольца А107, то есть малой бетонки, либо построить полностью новую дорогу, — рассказывает Геннадий Шитиков в бесконечной пробке на Ленинградке. — В итоге после всестороннего взвешивания всех за и против, основанного прежде всего на технико-экономическом сравнении, а также учитывая более высокую категорию будущей дороги — автомагистраль, которая оказалась мало совместима с бетонкой по геометрическим параметрам, остановились на втором варианте.

Поэтому на большей части своей длины ЦКАД пройдет в 400–800 м от Московского малого кольца, то приближаясь, чтобы обогнуть деревню, садовое товарищество или еще какое-нибудь препятствие, то прячась за лесом, то делая большую петлю в обход города.

В первоначальном проекте задействовано было и Московское большое кольцо. Центральная кольцевая автомобильная дорога, вопреки названию, была похожа очертаниями на карте не на бублик, а на калач. К основному кольцу, в общих чертах дублирующему малую бетонку, приделана широкая петля в виде обхода города Наро-Фоминска и участка большой бетонки между Дорохово и Клином, которая упирается в строящуюся скоростную трассу Москва—Санкт-Петербург. Но после того как этим летом Владимир Путин распорядился немедленно ускорить работу и построить до 2018 года первую очередь ЦКАД в виде бублика, строительство ручки от калача отодвинулось на неопределенный срок.

Так что в обозримой перспективе ЦКАД — это все-таки кольцо. Причем на 89-километровом участке от Киевки до

ПО ЗАКОНУ У КАЖДОЙ ПЛАТНОЙ ДОРОГИ ДОЛЖНА БЫТЬ БЕСПЛАТНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА. И ТАКОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ДЛЯ ПЛАТНОЙ ЦКАД СТАНЕТ БЕСПЛАТНОЕ МОСКОВСКОЕ МАЛОЕ КОЛЬЦО. А УЧАСТОК МЕЖДУ КИЕВКОЙ И ЛЕНИНГРАДКОЙ ДОЛЖЕН БЫТЬ БЕСПЛАТНЫМ



АЛЕКСАНДР ШЕРБАК

ТАК ВЫГЛЯДИТ СЕЙЧАС ТО МЕСТО, ГДЕ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ АВТОМОБИЛИ БУДУТ ЕХАТЬ В НЕСКОЛЬКО РЯДОВ СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ 100 КМ В ЧАС

Ленинградки новая дорога представляет собой расширение и реконструкцию существующей малой бетонки. Втиснуть тут вторую трассу оказалось чисто технически некуда: слишком плотная застройка по обочинам плюс объекты Министерства обороны.

Вообще-то этот кусок малой бетонки в свое время включили в проект ЦКАД по настоянию Московской области. Подмоскovie власти должны были финансово поучаствовать в стройке. Но потом оказалось, что на областное софинансирование строительства рассчитывать не приходится.

По закону у каждой платной дороги должна быть бесплатная альтернатива. И такой альтернативой для платной ЦКАД станет бесплатное Московское малое кольцо. А участок между Киевкой и Ленинградкой должен быть бесплатным.

ПРИМЕТЫ СТРОЙКИ

Трасса М10 «Россия», по которой мы сейчас еле тащимся, — своего рода водораздел. Слева через несколько лет окажется расширенная и реконструированная малая бетонка, справа начнется совершенно новая дорога, на 1,5 км ближе к Москве, чем ныне существующее кольцо. Ну а мы пока сворачиваем в Радумле на старую узкую бетонку. Высматривать отсюда будущий



АЛЕКСАНДР ШЕРБАК

ПЕРЕД НАЧАЛОМ ДОРОЖНОЙ СТРОЙКИ ПЕРЕКЛАДЫВАЮТСЯ ВСЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ КОММУНИКАЦИИ, КОТОРЫЕ ПЕРЕСЕКАЮТ БУДУЩУЮ ТРАССУ

маршрут ЦКАД бессмысленно. Новая трасса пройдет за садовыми домиками, железнодорожной веткой и лесом.

Встречаются предновогодние грузовички с елками. Падаются все больше фур. С тех пор как дальнбойщикам запретили выезжать на МКАД днем, многие из них переместились сюда, на бетонку. Со временем большую часть этих грузовиков планируется переманить на ЦКАД. А пока узенькая двухполосная дорога днем то и дело встает в пробках. Но сегодня нам везет, и едем мы относительно свободно.

Через 4 км от Ленинградки проезжаем большую стройку. Тут возводят эстакаду для скоростной автомагистрали Москва—Санкт-Петербург. Расчищен от леса участок под будущую развязку. На север и юг тянутся просеки, работает тяжелая техника. Можно залезть на насыпь и посмотреть на юг. Но там, где у новой магистрали будет развязка с ЦКАД, пока только нетронутый лес.

Следующее по маршруту — Рогачевское шоссе. В этом же месте ЦКАД впервые на нашем пересекает бетонку: раньше трасса будущей магистрали была с юга, теперь — с севера. Здесь будет и очередная развязка. На строящейся скоростной магистрали всего их запроектировано 36. Причем на основном участке ЦКАД, без куска большой бетонки, только 25 из них.

— В первую очередь они будут на пересечении с федеральными трассами, — объясняет Геннадий Шитиков. — Плюс развязки с ЦКАД получат несколько важнейших региональных дорог вроде Егорьевского и Красноармейского шоссе.

Километров через шесть по правой стороне показывает старинное село Белый Раст. Тут мы наткнемся на бригаду рабочих. Хотя трасса будущего кольца ушла далеко на север, то, что здесь происходит, имеет к нему самое непосредственное отношение.

Дело в том, что перед большой дорожной стройкой надо переложить все пересекающие будущую магистраль или приближающиеся к ней на недопустимое расстояние инженерные коммуникации: нефтепроводы, газопроводы, водопроводы, канализацию, кабели. А так как ЦКАД и бетонка идут параллельно, то коммуникации перекладывают сразу под обеими дорогами.

От самой обочины вправо тянется траншея. В траншее лежит толстенная газовая труба диаметром 1200 мм, а к ней прикреплено хитроумное устройство, которое продавит ее через грунт на другую сторону дороги. Это так официально и называется — прокладка подземных коммуникаций методом продавливания. Сейчас пауза, и рабочие греются у костра. Несколькими метрами дальше другая такая же труба уже проведена под шоссе и зарыта. На дру-

гой стороне дороги выложены две нитки будущих газопроводов. Видно, что дело близится к финалу.

— Уже две недели тут работаем, — рассказывает уса-тый бригадир в белой каске начальника. — Еще неделя — и будет готово.

Тут место сравнительно несложное. Всего две газовые трубы надо переложить. А бывает гораздо хуже.

— В районе Бронниц есть очень трудный участок, — рассказывает Геннадий Шитиков. — Там четыре магистральных газопровода, три нефтепровода и два продуктопровода. И все это на 600–700 м дороги.

КАТЕГОРИЯ ОБЯЗЫВАЕТ

Скоро дорога упирается в Дмитровское шоссе. Тут бетонка делает очередной уступ. Чтобы ехать по ней дальше, надо преодолеть километров восемь на север по Дмитровке, через пару деревень и Икшу. Только после этого снова начнется Малое московское кольцо. Что поделать, бетонку строили для военных нужд и то, что она никогда не была в полной мере кольцом, никого особенно не смущало. А вот ЦКАД будет кольцом настоящим, и не придется съезжать с нее на радиальное шоссе.

Вскоре после Икши у небольшого строительного рынка Геннадий Шитиков просит затормозить и посмотреть на юг.

— Здесь будет одно из самых сложных и дорогих искусственных сооружений ЦКАД, — сообщает он.

Сооружение, судя по описанию, действительно грандиозное: эстакада длиной 800 м, плавное переходящая в мост. В этом месте будущее кольцо должно последовательно преодолеть сразу три серьезные преграды: сначала Дмитровское шоссе, потом железную дорогу Савеловского направления, а сразу за ней Канал имени Москвы. До этого ЦКАД специально делает немалую дугу, чтобы выйти к сложному месту практически перпендикулярно дорогам и каналу. Ни шоссе, ни канал, ни железную дорогу перекрывать на время стройки не придется. Мостовое полотно будут надвигать с опоры на опору. Все это на высоте 10–12 м над землей.

В связи со сложностью этого сооружения съездов непосредственно с ЦКАД на Дмитровское шоссе не запланировано. Чтобы на Дмитровку все-таки можно было попасть, к востоку и к западу от нее запроектированы две развязки в точках пересечения строящегося кольца и малой бетонки. Одну, на перекрестке с Рогачевским шоссе, мы уже проехали. Другую, у деревни Селевкино, проезжаем сейчас. С этого места трасса будущей ЦКАД опять с юга от нас.

На правой обочине бетонки начинают тут и там попадаться большие штабеля бревен. Это тоже приметы будущей дорожной стройки. К югу, в глубине леса, уже вовсю рубят просеку. Пока это не большая просека для дороги, а малая — для кабеля на 10 кВ для фонарей, которые будут освещать ЦКАД. Лес рубить, конечно, жалко, но приходится.

— Нас часто упрекают зеленые, что мы проложили дорогу по лесам, — признает Геннадий Шитиков. — Но, в-первых, любая вырубка компенсируется. Во-вторых, мы всегда старались выбрать меньшее зло. Кое-где придется пожертвовать лесом, чтобы не выселять людей из домов, не сносить дачи либо не нарушать существующие сложные инженерные сети.

ОПЛАТА ПРОЕЗДА

Плату на ЦКАД будут брать на выезде с платной дороги. На въезде на новое кольцо каждую машину зафиксируют специальные рамки в автоматическом режиме, прямо на ходу. А уже на съездах будут построены привычные для платных дорог расширения для размещения пунктов взимания платы. К примеру, там, где исходная трасса имеет три полосы в каждую сторону, будет

четыре-шесть полос оплаты, из которых два-четыре — для легковых автомобилей, остальные — для грузового транспорта, включая негабаритный, и автобусов. Первое время, как ожидается, большая часть водителей будет расплачиваться в ручном режиме, но постоянные пользователи смогут платить автоматически. Постепенно доля автоматической (бесконтактной) оплаты будет увеличиваться.





АЛЕКСАНДР ШЕВРАК

Хотя и отселить людей придется немало. Здесь, в Пушкинском районе Московской области, таких проблемных участков пока больше всего. Но прокладывая 337 км новой дороги через такой густонаселенный регион, как Подмоскovie, просто невозможно никого не побеспокоить.

Проектировщики всегда старались огибать поселения. Но в некоторых местах дачные участки тянутся справа от дороги сплошной застройкой вдаль, насколько хватает глаз. А резко и часто петлять дорога такого класса, как ЦКАД, просто не может.

Новая трасса будет иметь категорию 1А «Автомостраль». Это значит, что все ее параметры: подъемы, спуски, изгибы — проектируются так, чтобы соответствовать скорости движения 140–150 км/ч. Повороты, например, должны быть очень плавными, с радиусом не меньше 3 тыс. м.

— Из-за ограничений по геометрии мы не можем огибать все препятствия, — объясняет Геннадий Шитиков. — Бывает, что дорога проходит совсем рядом с садовым товариществом и люди ругаются: что, мол, мешало нам проложить ее подальше в поле. Но если мы уйдем здесь подальше в поле, то не сумеем обогнуть следующую деревню.

Кроме всего прочего у автомагистралей предусмотрена санитарно-защитная зона. Она является расчетной величиной и может составлять от 30 до 50 м с каждой стороны дороги. Жилья здесь быть не должно.

Вообще, принадлежность дороги к категории «Автомостраль» налагает массу ограничений на все вокруг. Вплоть до минимальной высоты прогиба проводов пересекающих ее линий электропередачи. Поэтому ЛЭП в зоне строительства сейчас активно переустраивают. У деревни Алешино мы как раз видим несколько новых опор без проводов.

Еще одно важное ограничение для трассы класса А1: она по СНИПам не должна проходить через населенные пункты. Поэтому превращение части Подмоскovie в Новую Москву застало дорожников врасплох. Поля и леса внезапно-негаданно стали частью города. И имевшиеся

КОМПЛЕКСЫ, УЧАСТКИ И ОЧЕРЕДИ

Проект ЦКАД разделен на пять пусковых комплексов (см. карту ЦКАД на стр. 14). В наибольшей степени готовности находится пусковой комплекс №3: от строящейся скоростной трассы Москва—Санкт-Петербург до М-7 «Волга». Эта часть дороги считается самой востребованной в силу ожидаемой загруженности. Пусковой комплекс №4: от М-7

«Волга» до трассы М4 «Дон». За ним идет пусковой комплекс №1. В первоначальном проекте ЦКАД он начинается от трассы «Дон» и идет вдоль малой бетонки. Но чуть не доходя Апрелевки резко заворачивает на юго-запад. Дальше этот кусок ЦКАД огибает Наро-Фоминск и в районе поселка Дорохово выходит на большую бетонку. На сегодняшний день было принято решение о том, что ответвление в сторону

согласования местных властей в отношении принципиальных решений по автодороге во многом потеряли смысл. Теперь просто так взять и построить дорогу там, где планировалось, нельзя. Придется либо выделять в Новой Москве специальный коридор, чтобы пропустить ЦКАД, либо вносить изменения в СНИПы.

Тем временем наша машина встает в очередь на переезде через Ярославское направление железной дороги. Водитель откидывается в кресле и говорит, что тут мы и час простоять можем. Но нам снова везет. Минут через десять переезд открывается.

Одноуровневые пересечения железнодорожных путей — вечная проблема малой бетонки. У ЦКАД ее не будет. У трассы такого класса не должно быть никаких пересечений и примыканий на одном уровне. Все в виде многоуровневых развязок.

Развязки эти будут не чета тем, что на бетонке. Пока мы пересекаем Ярославское шоссе по устаревшему клеверу, Геннадий Шитиков рассказывает, как будет устроено пересечение этого шоссе с ЦКАД.

— Тут будет сложная развязка в виде двойной трубы, — говорит проектировщик. — Двухуровневая, но очень растянутая в длину.

Стоит ли писать, что на ЦКАД не планируется наземных пешеходных переходов. Люди смогут пересекать проезжую часть либо над землей, либо через проколы под трассой. В насыпь будут встроены и специальные трубы для миграции диких животных. А с обеих сторон ЦКАД на всем ее протяжении будет установлено сетчатое ограждение либо, там где потребуется, шумозащитные экраны.

ЛЕС, ВОДА И ГАЗОВЫЕ ТРУБЫ Оставляем позади Красноармейское шоссе. В этом месте ЦКАД пойдет почти вплотную к Малому кольцу. Вскоре дорогу пересекает широкая просека газопровода. И здесь мы видим такое скопление людей и строительной техники, которое за всю сегодняшнюю поездку нам еще не попадалось.

Большого московского кольца будет построено после 2020 года, когда будут исчерпаны пропускные способности параллельного 5-го пускового комплекса, который пройдет по Звенигородскому ходу Малого бетонного кольца. Тогда же будет строиться и пусковой комплекс №2 — от Дорохово до Клина по большой бетонке. А пока пусковой комплекс №1 планируется построить лишь вдоль малой бетонки — это

так называемый первый этап Пускового комплекса №1, конкурс по выбору инвестора для его строительства и эксплуатации сейчас проводит «Автодор». Там, где ЦКАД круто уходит на юго-запад от малой бетонки в обход Наро-Фоминска, начинается пятый пусковой комплекс. Он представляет собой реконструкцию существующего Малого кольца до четырех полос и доходит до скоростной

Тут проходит очень важная труба — участок подмосковного кольцевого газопровода КГМО-1. Вплотную к ней еще один газопровод высокого давления. А чуть поодаль — 700-миллиметровый нефтепровод. Все это надо переложить на длине 2,4 км.

На стройплощадке нас встречает уже не прораб, а директор ООО «ПСО-Строй» Иван Бондаренко. Эта компания-субподрядчик взяла на себя перенос всех коммуникаций в зоне строительства ЦКАД от будущей магистрали Москва—Санкт-Петербург до Ногинска. А это 25 разных труб. В основном газовых, но попадаются и водопровод с канализацией. И сейчас мы на самом сложном участке.

— Трубы тут уже уложены, в данный момент мы проводим их опрессовку, — рассказывает Иван Бондаренко. — Закачиваем внутрь воду под давлением 80 атмосфер. Нам в этом месте очень с землей не повезло. После дождей вода встала и не уходит. Хотя должна уходить.

Действительно, глинистая почва чудовищно размокла. Чуть сойдешь с тропинки — проваливаешься в грязь. Но примерно половина работы, несмотря на непростые условия, уже сделана. Через два-два с половиной месяца, по словам Ивана Бондаренко, все закончится.

На подготовку земель, куда входит и вынос коммуникаций, и изъятие участков, приходится в среднем 6–8% от сводной стоимости строительства ЦКАД. На отдельных сложных участках, где надо много выкупать, до 12–15%. Так, например, если весь участок новой кольцевой магистрали от будущей трассы Москва—Санкт-Петербург до Ногинска стоит 64 млрд рублей в ценах 2010 года, то на подготовку, соответственно, нужно 3,7–4,9 млрд рублей. Почти 7,5 млрд рублей на нынешние деньги.

НОГИНСКОЕ СТОЯНИЕ Дальше трассы ЦКАД и малой бетонки идут рядом. Лишь в районе Черноголовки будущее кольцо забирает чуть юго-западнее. Видимо, чтобы обогнуть пару садовых товариществ. Зато потом ЦКАД резко уходит на восток, пересекает Малое кольцо и

трассы Москва—Санкт-Петербург. Таким образом, к 2018 году кольцо замкнется. Пусковые комплексы — фрагменты современной дороги примерно по 100 км каждый. Пусковые комплексы следует отличать от очередей строительства. Их у ЦКАД будет две. Сперва к 2018 году все кольцо построят четырехполосным. Во вторую очередь строительства магистраль почти по всей длине расширят до шести по-

лос. В самых загруженных участках, например между трассами М7 «Волга» и М5 «Урал», она достигнет восьми полос в ширину.

НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ ЦКАД ПРИМЕРНО ПОВТОРЯЕТ ЛИНИЮ МОСКОВСКОГО МАЛОГО КОЛЬЦА, НО НИГДЕ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ УЧАСТКА МЕЖДУ КИЕВКОЙ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ, НЕ СОВПАДАЕТ С НИМ ПОЛНОСТЬЮ

тянется через Ногинский полигон. Здесь дорога делает большой изгиб в обход Ногинска.

И чем ближе мы подъезжаем по бетонке к этому городу, тем очевиднее становится потребность в этом будущем объезде. Фуры тянутся по шоссе медленной, почти непрерывной вереницей. И мы вынуждены плестись с той же скоростью. Щит у дороги предупреждает, что транзит грузовиков через Ногинск запрещен, но свернуть большерузам пока просто некуда.

Лишь примерно в середине улицы Декабристов фуры наконец уходят направо. Там есть неширокое шоссе в сторону Ельни. Через 7 км они смогут переехать через Клязьму по местному мосту и вернуться обратно на малую бетонку по Горьковскому шоссе, которое и без транзитных фур перегружено.

После отъезда фур на дороге становится посвободнее. Но путь на другую сторону Клязьмы все равно занимает еще минут 20. Без объездной дороги с новым мостом через Клязьму дорожная обстановка здесь никогда не наладится.

На пересечении с автодорогой М-7 «Волга» заканчивается первая строящаяся часть ЦКАД. Если до этого места подготовка территории идет полным ходом, то следующий участок вплоть до трассы «Дон» только начинают готовить. А по тому фрагменту дороги, который пройдет через Новую Москву, проводятся конкурсные процедуры. Так что дальше по ходу ЦКАД смотреть пока нечего.

Обратно в Москву возвращаемся по Горьковке. На часах полчетвертого, и мы снова едем в противоход. Что опять не спасает нас от заторов. Центральная радиальная дорожная сеть стягивает к Москве все эти зачастую лишние машины. И только появление новой скоростной дороги сможет ослабить напряжение. Осталось подождать 2018 года. ■

ВАЖНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ДЛЯ ТРАССЫ КЛАССА А1: ОНА ПО СНИПАМ НЕ ДОЛЖНА ПРОХОДИТЬ ЧЕРЕЗ НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. ПОЭТОМУ ПРЕВРАЩЕНИЕ ЧАСТИ ПОДМОСКОВЬЯ В НОВУЮ МОСКВУ ЗАСТАЛО ДОРОЖНИКОВ ВРАСПЛОХ



ЭКСПЛУАТИРУЙ ЭТО

ВО МНОГИХ СТРАНАХ АКТИВНО СТРОЯТСЯ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ, И ЗАЧАСТУЮ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД — ЕДИНСТВЕННЫЙ СПОСОБ ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА. ЭТОТ МЕТОД ОСОБЕННО ЭФФЕКТИВЕН, ЕСЛИ В СТРАНЕ РАНЕЕ НЕ БЫЛО РАЗВИТОЙ ДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ — НАПРИМЕР, ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО КОЛИЧЕСТВУ ПЛАТНЫХ ДОРОГ ЗАНИМАЕТ КИТАЙ, ГДЕ БОЛЬШИНСТВО АВТОМОБИЛИСТОВ СТАЛИ ТАКОВЫМИ ВСЕГО ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

ВИД СВЕРХУ «Практика строительства и использования платных дорог очень перспективна, и именно поэтому все больше стран использует платные дороги. Одна из важных причин введения оплаты за пользование дорожной сетью заключается в том, что полученные от этого деньги — новый источник доходов для улучшения дорожной инфраструктуры», — рассказывает член совета директоров компании Kapsch в России Михаэль Вебер. Например, в Норвегии 32% бюджета на содержание общенациональной дорожной сети поступает от платных дорог, а в Испании — около 46%. «Более того, платные дороги способны обеспечить постоянный источник дохода, который не связан с ежегодным исполнением государственного бюджета. Это особенно важно для поиска источников внебюджетного финансирования и требует участия государственной корпорации или оператора из частного сектора. Поступления от дорожных сборов можно направить на строительство более качественных объектов инфраструктуры», — добавляет эксперт. По его данным, введение платных дорог помогает более эффективно координировать дорожное движение, вследствие чего уменьшается объем вредных выбросов, и, соответственно, сокращается количество заболеваний, связанных с повышенным шумом и загрязнением окружающей среды. А это, в свою очередь, способствует росту государственного благосостояния.

К тому же строительство платных автомагистралей привлекательно для частных инвесторов — их участие позволяет ускорить темпы строительства и частично решить проблемы отсутствия инфраструктуры. Для частных инвесторов такие проекты могут быть интересны в особенности на направлениях со стабильным пассажиропотоком, отмечает аналитик «Инвесткафе» Андрей Шенк. Лидерами по количеству подобных проектов являются в основном развитые страны, и их опыт следует перенимать в том числе России. «Платные скоростные автомагистрали — это дороги Японии, Сингапура, а также целого ряда европейских стран. Платными автомагистрали стали для большинства транспорта и в Белоруссии, единственное исключение здесь сделано для автотранспорта стран Таможенного союза», — говорит Евгения Астафьева, эксперт в области технологий ГЛОНАСС, компания «Автолокатор».

Платные магистрали отличаются высоким качеством дорожного покрытия, развитой придорожной инфраструктурой, отсутствием пробок и, как следствие, позволяют быстрее и комфортнее добираться до места назначения. «Как показывает мировая практика, именно такие дороги позволяют разгрузить транспортные магистрали в том числе крупных городов», — добавляет госпожа Астафьева.

Платные трассы также представляют серьезный интерес с точки зрения координации транспортных потоков. В частности, информация, собранная системами взимания платы, может быть использована для анализа и прогнозирования транспортного движения, чтобы операторы могли своевременно принять меры для предотвращения дорож-

ДОЛГОЕ ВРЕМЯ В КИТАЕ НЕ СУЩЕСТВОВАЛО СЕТИ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ — СТРАНА СОЗДАВАЛА ДОРОЖНУЮ СЕТЬ С НУЛЯ, ЧТО ДАЛО РЯД ПРЕИМУЩЕСТВ. МОЖНО БЫЛО ПРЯМЫМИ ТРАССАМИ СВЯЗАТЬ РАЗНЫЕ ЧАСТИ СТРАНЫ, ЧЕГО НЕ МОГЛО СЕБЕ ПОЗВОЛИТЬ НИ ОДНО ДРУГОЕ ГОСУДАРСТВО



СМЕЖНИКИ



ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ ДОЛЖНЫ СОЕДИНИТЬ ВСЕ КИТАЙСКИЕ ГОРОДА С НАСЕЛЕНИЕМ СВЫШЕ 200 ТЫСЯЧ

ных проблем. Интеллектуальные технологии позволяют проанализировать транспортные потоки, выявить узкие места дорожной сети и в пиковые часы перенаправлять трафик по менее загруженным маршрутам. Таким образом, платные дороги могут оказаться полезными не только для водителей, но и для муниципалитетов, местной власти и правительственных структур.

РАВНЕНИЕ НА ЛИДЕРОВ Наибольшее развитие платные дороги получили в таких странах, как США, Швейцария, Швеция, Сингапур и Норвегия. Стараются не отстать от них и развивающиеся. К примеру, ОАЭ, Катар, Чили и ЮАР также являются лидерами в области строительства платных магистралей. В Центральной и Восточной Европе примером является Польша, в которой довольно успешно используются возможности платных дорог. Так, ViaTOLL, польская компания, входящая в консорциум, возглавляемый Kapsch TrafficCom, в настоящее время

собирает плату за проезд по дорогам общей протяженностью 2190 км. По данным Михаэля Вебера, в системе зарегистрировано более 751 тыс. транспортных средств с максимальной разрешенной массой более 3,5 тонны. Система сбора платы за проезд была установлена в 2011 году, и с тех пор государство по этой статье получило более 1,855 млрд польских крон (€431 млн) дохода.

В США система платных дорог довольно своеобразна, и до недавнего времени в этой стране с самой развитой сетью дорог в мире было запрещено строить платные магистрали между штатами. Только поправки, внесенные в законодательство в 1987 и 1991 годах, разрешили использовать частные и федеральные деньги при строительстве платных трасс между штатами. Также было разрешено вводить платный проезд на дорогах, финансируемых с федеральным участием, но не являющихся межштатными. Правда, одновременно была введена норма, защищающая права потребителей: «Если возникает затор, то плата за проезд возвращается». С того момента в США было построено несколько скоростных платных магистралей, например частная дорога Dulles Greenway в штате Виргиния и кольцевая дорога E-470 в Колорадо. В общей сложности

в реестр Федеральной дорожной администрации США было включено более 8 тыс. км платных дорог и около 500 платных мостов и тоннелей. При этом даже в городской черте проезд через тоннели является платным — к примеру, в Нью-Йорке, чтобы добраться из Манхэттена в Бруклин через тоннель, придется заплатить. Более того, плата взимается даже с пассажиров такси: тариф автоматически плюсуется к стоимости проезда. Знаменитый мост «Золотые ворота» в Сан-Франциско также является платным, но плата взимается только на въезде в город, так как мост ведет на остров.

В Европе ситуация отличается от американской: скоростные магистрали во многих странах в основном являются платными. В частности, во Франции, в Италии и Испании сложилась, по сути, единая сеть платных дорог, обеспечивающая туристический и транзитный трафик. Сеть платных дорог ежегодно расширяется, ими управляют профессиональные компании: ASF, SAPRR, Autostrade per l'Italia SpA, Abertis и т. д. В Италии и Франции более 80% скоростных магистралей являются платными. Впрочем, далеко не во всех европейских странах ситуация одинаковая: в Великобритании есть всего один платный уча-

сток дороги длиной 27 миль, введенный в эксплуатацию в 2003 году после десятилетних дискуссий. А в декабре текущего года британское правительство в очередной раз обсуждало перспективы строительства платных дорог и постановило, что этот формат не будет использоваться, несмотря на недостаток средств на развитие дорожной сети в государственном бюджете. Примечательно, что именно Великобритания первой ввела плату за въезд автомобилей в центры городов. Система платного въезда в центр Лондона действует с 2003 года.

Очень популярны платные дороги в Китае. «Особенность китайской модели заключается в том, что долгое время в этой стране вообще не существовало сети современных магистралей — страна создавала свою дорожную сеть с нуля, что дало целый ряд преимуществ. Можно было прямыми трассами связать разные части страны, чего не могло себе позволить ни одно другое государство», — объясняет управляющий директор «Century 21 Запад» Евгений Скоморовский. Первый участок скоростной дороги протяженностью 147 км был открыт в Китае в 1988 году, после этого началось массовое строительство скоростных платных дорог. Это стало возможно благодаря либерализации экономики, позволившей инвесторам участвовать в концессионных проектах провинций по созданию платных автодорог. Концессионеры получили возможность достаточно оперативно вернуть свои инвестиции. В результате сегодня скоростные платные автодороги обеспечивают связь с теми же регионами, что и китайские национальные дороги, за исключением Тибета с его сложным высокогорным рельефом.

В 1996 году правительство Китая приняло специальную долгосрочную программу создания национальной сети скоростных автомобильных дорог. Этот документ предусматривает на первом этапе (1996–2003 годы) строительство 17 тыс. км скоростных автодорог, на втором (2004–2010) — 18 тыс. км, а к 2020 году общая протяженность сети скоростных дорог должна достичь 85 тыс. км. Платные дороги должны соединить все крупные города Китая с населением более 200 тыс. жителей. Но на этом китайские власти останавливаться не планируют: к 2030 году протяженность платных скоростных дорог должна достичь 120 тыс. км, а к 2050 году — 175 тыс. км. На это китайские власти выделяют беспре-



ПО МОСТУ «ЗОЛОТЫЕ ВОРОТА» В САН-ФРАНЦИСКО
МОЖНО БЕСПЛАТНО ПРОЕХАТЬ НА ОСТРОВ, НО ВОЗВРАЩАЯСЬ
ОБРАТНО В ГОРОД, ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ

цедентные суммы: только в 2005–2010 годах годовые инвестиции в создание сети национальных скоростных автомагистралей составляли \$17–18 млрд.

Строительство платных дорог в Китае происходит по единой схеме. В результате реализации долгосрочной программы будет создана сеть платных автомагистралей, охватывающая регионы с общим населением 1 млрд человек. Система скоростных автомагистралей Китая называется «Сеть 7–9–18». Согласно этому плану, 7 линий расходятся лучами от Пекина, 9 линий направлены с севера на юг, а 18 линий — с востока на запад. Кроме того, программа предусматривает строительство 5 кольцевых линий и более 30 соединительных дорог. Реализация программы обеспечит время подъезда к автомагистралям, в среднем равное 30 мин. для восточной части Китая, 1 часу для центральной части и 2 часам для западной части Китая, что в значительной степени повысит уровень транс-

портной подвижности населения. Более того, в каждом крупном городе должна быть построена внутригородская сеть скоростных дорог, что обеспечит надежный фундамент ускорению экономической интеграции регионов и формированию масштабного регионального пространства. Приоритеты отдаются развитию интегрированных перевозок: дороги свяжут все важные города-хабы в Китае, включая 50 железнодорожных, 67 воздушных хабов, более 140 автодорожных и 50 водных хабов, что позволит сформировать масштабную комплексную и интегрированную транспортную систему. «Более того, в Китае строятся не только платные дороги на дальние расстояния, но и короткие эффективные трассы, соединяющие с городом транспортные хабы — например, большая часть дорог из аэропортов являются скоростными и платными», — говорит Евгений Скоморовский.

СПОСОБЫ ЗАРАБОТКА В Китае строятся два типа платных дорог. Первый — за счет кредитов, предоставляемых банками. Такие дороги эксплуатируются как платные в течение 15 лет, а далее, после возврата кредитов,

должны стать бесплатными. Второй тип дорог строится за счет собственных и заемных средств корпораций, срок платной эксплуатации таких дорог составляет 25 лет. Плата за проезд по платным автодорогам Китая составляет \$0,04–0,1 за 1 км для легковых автомобилей, а для грузовых автомобилей тарифы сопоставимы с величиной сборов, установленной, например, в Германии, — до €0,2 за 1 км. Особенностью Китая является то, что введение платной автодороги не требует наличия ее бесплатной альтернативы. В развивающихся странах для строительства дорог, как правило, применяется одна из разновидностей государственно-частного партнерства — система «построй—оперируй—передай» (Construct—Operate—Handover), которая зачастую становится формой амнистии капитала. Например, правительство разрешает вкладывать в проекты платных дорог капиталы, вывезенные ранее из страны или, наоборот, ввозимые в страну, без указания источников их происхождения. По сути, инвестор вкладывает деньги не очень ясного происхождения в дорогу, мост или тоннель, которые никто и никогда из страны не вывезет, после чего в течение многих лет получает на свои счета белые деньги, уплачиваемые у турникетов местными автовладельцами.

Еще одной особенностью принятой за границей системы финансирования строительства дорог является система облигационных займов, которые выпускаются на условиях более низких учетных ставок, чем облигации прочих компаний. «Суть партнерства заключается в том, что какой-то крупный проект, например инфраструктурный, осуществляется совместно на деньги государства и частного инвестора. Эффективность проектов ГЧП определяется так же, как всех прочих проектов, — сроками его осуществления и возврата средств, но здесь добавляется еще одна деталь — нужно учитывать, что если государство может ждать возврата средств достаточно долго, то частный инвестор рассчитывает получить свои средства раньше, поэтому выбирает такие проекты, где четко прописаны сроки возврата его средств или же доходность проекта очень большая», — объясняет ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. Окупаемость и рентабельность у каждого проекта своя, главное — нужно учесть, что частный инвестор вкладывает свои средства на определенный срок и ориентируется на заранее рассчитанные параметры проекта. ■







Макет транспортной развязки с Лихачевским шоссе

СКОРОСТНАЯ ТРАССА МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПЕРВЫЙ УЧАСТОК от МКАД до СОЛНЕЧНОГОРСКА (15-58 км)

Многоуровневые развязки с Лихачевским шоссе (Химки), Международным шоссе (аэропорт “Шереметьево”) продолжением Московского проспекта (Зеленоград), ЦКАД (А107)

СЕТЬ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ И СКОРОСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ К 2030 ГОДУ



СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



ПЛАНИРУЕМЫЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ГК «АВТОДОР» В 2010–2020 ГОДАХ

Федеральная автомобильная дорога М-1 «Беларусь»	450 км
2013–2025	
Федеральная автомобильная дорога М-3 «Украина»	432 км
2013–2022	
Федеральная автомобильная дорога М-4 «Дон»	1716 км
2012–2019	
Скоростная автомобильная дорога ЦМ-11 Москва—Санкт-Петербург	669 км
2012–2019	
Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области	530 км
2015–2025	
ВСЕГО	3797 км

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



ДОРОГА И ПРИРОДА ЛЮБЯТ ЧИСТОТУ!



ВЫБРАСЫВАЙТЕ
МУСОР ТОЛЬКО
В СПЕЦИАЛЬНО
ОТВЕДЕННЫХ
МЕСТАХ



Реклама

АВТОДОР
Партнер программы

ДОРОГА
не место для мусора

