

РЕСУРС НА ОБОЧИНЕ

ДОРОГА И СЕЙЧАС, КАК В СРЕДНИЕ ВЕКА И ДАЖЕ БОЛЕЕ ДРЕВНИЕ ВРЕМЕНА, КОРМИТ ТЕХ, КТО РАБОТАЕТ РЯДОМ С НЕЙ. ЗЕМЛИ ВДОЛЬ ОЖИВЛЕННЫХ ТРАСС НЕМИНУЕМО ЗАСТРАИВАЮТСЯ ОБЪЕКТАМИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КАЧЕСТВО КОТОРЫХ, КАК ПОКАЗЫВАЕТ ПРАКТИКА, НАПРЯМУЮ ЗАВИСИТ ОТ КАЧЕСТВА САМОГО ШОССЕ. ТАТЬЯНА КОМАРОВА

ТОЧКИ РОСТА Под термином «инфраструктура дорог» обычно подразумеваются две основные группы объектов придорожного сервиса. К первым относятся объекты, входящие в комплекс самой автомобильной дороги: аварийно-вызовная связь, площадки кратковременной стоянки автомобилей, водоисточники, автопавильоны. Как правило, их строительство осуществляется за счет общих средств, предусмотренных на дорожные работы.

Вторая группа — платные объекты сервиса: мотели, кемпинги, автозаправочные стоянки, станции технического обслуживания, платные паркинги и т. д. Строительство и расширение предприятий второй группы придорожной инфраструктуры определяется не нормативами, а спросом и предложением. Поэтому строительство подобных объектов зачастую происходит без единого плана, стихийно. Как это и было у нас до сих пор. С появлением в России первых настоящих автобанов изменится и принцип освоения придорожных территорий, качество их инфраструктуры, компании-арендаторы, предлагающие автомобилистам свои товары и услуги.

На Западе, где строительство платных дорог развито, а механизм концессий отработан, хорошо отлажена работа придорожной инфраструктуры, а также механизм ее финансирования. Концессионеры заинтересованы в том, чтобы придорожная инфраструктура работала безупречно — и вот почему, рассказывает аналитик Евразийского банка развития Евгений Винокуров: «Как правило, платная дорога возводится и эксплуатируется концессионером, выигравшим соответствующий конкурс. Соответственно, сам концессионер и сдает участки вдоль дороги. Арендная плата составляет существенную часть денежного потока концессии — порядка 20–30% совокупного денежного потока».

Правда, существуют и пессимистичные взгляды на выгодность возведения инфраструктуры. «По разным оценкам, до 10% совокупной прибыли концессионера может приходиться на развитие придорожной территории. Не уверен, что это может сколько-нибудь существенно сократить тариф», — полагает Сергей Ромашов, старший аналитик инвестиционного банка «КИТ Финанс». В любом случае грамотное использование инфраструктуры может привести к сокращению сроков окупаемости проекта для концессионера.

Огромный интерес к строительству придорожной инфраструктуры и у других инвесторов. Евгений Винокуров отмечает, что, как правило, в аренде участков вдоль дорог заинтересованы все без исключения арендаторы. Это и крупные сети (гостиницы, АЗС, рестораны, реже — ритейловые сети), и средние и малые предприятия. Но ими список заинтересованных не ограничивается. «Если рассматривать аренду помещений на первой линии трасс, например в торговых комплексах, то она интересна буквально всем бизнес-структурам, которые торгуют товарами общего потребления. Крупные логистические компании также настроены на первую линию: им это очень удобно для бизнеса с точки зрения транспортной доступности», — комментирует Максим Лещев, генеральный директор компании «Гео Девелопмент». Транспортная доступность — преваляющий фактор в успешности практически любого девелоперского проекта;

ЗНАНИЯ — СИЛА

Информация о планах строительства дороги способствует резкому увеличению стоимости земли вдоль нее. «Вдоль будущей новой Ленинградки стоимость участков возросла в два раза, а на Дмитровском шоссе в месте пересечения с ЦКАД цены выросли на 40–50%. Эти увеличения как раз и произошли в связи с развитием будущих проектов», — рассказывает генеральный директор компании

«Гео Девелопмент» Максим Лещев. «В качестве примера можно привести Киевское шоссе, где рост цен за два года составил более 100%. Также в связи со строительством развязок на Ярославском шоссе ее стоимость пошла вверх. Что касается ЦКАД, трассу только собираются строить. При этом нельзя сказать, что земли, которые примыкают к этой трассе, выросли по цене, так как много участков здесь зарезервирована-



ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, КАК ПОКАЗЫВАЕТ ПРАКТИКА, ВСЕГДА СООТВЕТСТВУЕТ КАЧЕСТВУ САМОЙ ТРАССЫ

позтому появление дороги сразу же увеличивает стоимость земли и цену девелоперского проекта.

Особенностью же платных дорог является то, что они привлекательны еще и с точки зрения строительства жилья — оно не является классической инфраструктурой для дорог, но может принести серьезные доходы. «Когда появилась информация о том, что трасса „Дон“ будет платной, инвесторы начали активно застраивать дорожку коттеджными поселками. Трасса мгновенно стала более привлекательной именно для жилого сектора, так как грузопоток и транспортная нагрузка будут перенесены на Старую Каширку, в результате трасса „Дон“ станет лучше по транспортной доступности. Информация о строительстве платной дороги Москва—Санкт-Петербург привлекла внимание практически всех девелоперов, которые планируют строительство как логистических комплексов, так и жилья», — рассказывает Алексей Тонконогов, начальник отдела развития холдинга «МДК-групп».

Вполне естественно, что появление информации о строительстве новых автодорог повышает интерес как девелоперских, так и инвестиционных компаний к земельным участкам, расположенным в непосредственной близости от трасс. Например, стоимость земель по Киевскому шоссе с 2005 года по сегодняшний день увеличилась более чем в три раза. Повысилась и привлекательность земель в Завидове. Несмотря на то что земельные участки здесь располагаются в 150 км от Москвы, участки сельскохозяйственного назначения стоят в Завидове уже около \$2 тыс. за сотку.

ЗЕМЕЛЬНЫЙ ВОПРОС Несмотря на очевидную привлекательность строительства объектов придорожного сервиса для всех участников процесса, при решении за-

но правительством области», — добавляет начальник отдела развития холдинга «МДК-групп» Алексей Тонконогов. Инвесторам интересны земли, которые находятся на удалении 300–500 метров от самой ЦКАД, которые не попадают в полосу резервирования. Они будут пригодны для строительства логистических центров, технопарков и т. д. Сейчас пользуются большой популярностью участки вдоль новой трассы Москва—

Санкт-Петербург, но их немного. Поскольку большая часть трассы, во всяком случае, по Подмосковию, пройдет по землям Гослесфонда, а это федеральная собственность. Если девелопер хочет приобрести землю вдоль строящейся трассы, он заранее собирает информацию — и на это у инвестора достаточно времени. Поскольку цены на землю начинают резко расти, когда на площадку выходит строительная

техника, а не в момент озвучивания новости, скажем, по радио. Классический пример развития ситуации с землей и дорогой — реконструкция Киевского шоссе. «Спекулянты активно скупали там участки до середины 2006 года. Сейчас процесс обновления трассы подходит к завершению: в этом году планируется открытие развязки Крещино—Первомайское, строительство развязки в Апрелевке будет закончено через два или три года.

Однако как только вопросы собственности и использования земель решены, инвестиции в придорожную инфраструктуру мгновенно становятся привлекательными для инвесторов. Нужно сказать, земельный вопрос — болезненное место и для концессионеров: обеспечить им возможность для полноценного развития придорожной инфраструктуры правительство не в состоянии. «В Российской Федерации государство предоставляет инвестору ограниченное количество земельных участков, площадь которых рассчитана ис-

ходя из нормативных требований на полотно автомобильной дороги и дополнительных полосы с учетом требований специальных служб (требования пожарных, коммунальных служб, МЧС и прочих). Таким образом, предоставленной государством инвестору земли хватит максимум на размещение автозаправочных комплексов», — считает Сергей Ромашов. Для полноценного развития территории вдоль трассы инвестору необходимо заключать договоры аренды с уже существующими на момент строительства трассы собственниками придорожных земель — физическими и юридическими лицами.

Для того чтобы оценить потенциальный доход от развития земель вдоль трассы, на момент подготовки конкурсного предложения потенциальный концессионер должен располагать точной информацией о собственниках земли и возможной цене выкупа или арендных ставках, геологии, коммуникациях, препятствующих строительству, действиях конкурентов (строительные компании). Затем прогнозируется вероятное количество объектов сервиса (тип объекта, площадь, прогнозируемые арендные ставки и проч.). То есть эффективность развития придорожной территории обычно оценивается отдельно от строительства автодороги.

Некоторые сложности в оценке прибыльности инвестиций в придорожную инфраструктуру объясняются тем, что в России опыт строительства платных дорог и сопутствующей инфраструктуры еще не накоплен. В настоящее время на рассмотрении находятся несколько проектов, в частности «Западный скоростной диаметр» (кольцевая дорога вокруг Санкт-Петербурга), но вопросы строительства инфраструктуры в нем еще не нашли окончательного решения. Платный участок дороги Москва—Дон в Липецкой области не показателен с точки зрения прилегающей инфраструктуры — ее, по сути, нет. С учетом того, что в России протяженность платных дорог ничтожно мала, успешность развития придорожной территории и качество сервиса еще только предстоит оценить. Однако опыт в этой области других стран более чем оптимистичен.

Тем не менее стоит заранее определить последовательность действий, если при строительстве придорожной инфраструктуры инвесторам придется столкнуться со сложностями, возникшими, к примеру, в Казахстане. Там сейчас реализуется первый проект концессионной дороги Астана—Щучинск. Ее протяженность — более 200 км. Первая очередь дороги будет готова, как предполагается, уже в октябре. К сожалению, новая трасса представляет собой реконструированную старую и для строительства современных сервисных пунктов приходится сносить уже существующие придорожные кафе. А также расторгать договоры, по которым земельные участки ранее были переданы в пользование компаниям-арендаторам.

БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ

Кроме того, инвесторы и концессионеры понимают, что строительство придорожной инфраструктуры необходимо подстраивать под интересы самой трассы и водителей. Для инвесторов придорожная инфраструктура является одним из инструментов повышения рентабельности проекта. Также очевидно, что уровень придорожной инфраструктуры должен соответствовать качеству дороги. ■

ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ ПРИДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЯВЛЯЕТСЯ ОДИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ ПОВЫШЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПРОЕКТА. ТАКЖЕ ОЧЕВИДНО, ЧТО УРОВЕНЬ ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОЛЖЕН СООТВЕТСТВОВАТЬ КАЧЕСТВУ ДОРОГИ

↑