

ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ
ИНФРАСТРУКТУРУ
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫ ДЛЯ БИЗНЕСА.
ИНТЕРВЬЮ С РУКОВОДИТЕЛЕМ
ДИРЕКЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ
ПРОЕКТОВ И ПРОГРАММ УК «ЛИДЕР»
СЕРГЕЕМ КЕРБЕРОМ / 22
КОНКУРСЫ НА ПРАВО ЗАКЛЮЧЕНИЯ
КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ / 24
У ЛЕНИНГРАДСКОГО ШОССЕ
ПОЯВИТСЯ СКОРОСТНОЙ ДУБЛЕР / 26
ПЕРВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ
В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА / 30

Вторник, 9 сентября 2008 №161
(№3978 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №17–32
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

4 601865 000226



08137



ГАЗПРОМБАНК

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

117420, Москва,
ул. Наметкина, д. 16, корп. 1
Тел. (495) 913-7474

www.gazprombank.ru

ГПБ (ОАО)
Генеральная лицензия Банка России № 354.



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

ДОРОГИ ЖИЗНИ

Мы сдавали это приложение в последнее воскресенье августа. Причем некоторые приехали на работу, отстояв многокилометровые пробки на въезде из Подмоскovie в столицу. Но пробки стали в последнее время настолько обычным явлением, что о них уже почти и не говорят. Зато многие обсуждают новое развлечение, появившееся у дорожных строителей этим летом. Со стороны оно кажется... заменой бордюрного камня из одного района города на по-ребрик — из другой части столицы...

По стечению обстоятельств проселочная дорога от бетонки до деревни Овсянниково, где у нас был загородный дом (примерно в 40 км от МКАД), оказалась единственной дорогой для автомобилей сразу двух песчаных карьеров. Всего за один сезон грузовики превратили ее в направление. Специально для поездок на дачу пришлось купить старенький внедорожник. Ясно же, что на закрытие карьеров или ремонт дороги надеяться глупо. Любопытно другое. Все те годы, что идут разговоры о строительстве трассы-дублера дороги Москва—Питер, которая должна пройти по соседству с деревней, соседи по даче не перестают спорить, каким образом появление скоростной магистрали скажется на качестве нашей дачной жизни.

С одной стороны, было бы заманчиво добираться за город с ветерком, пусть и за деньги. С другой стороны, есть опасения, что вместе со скоростной магистралью в деревне станет шумно и загазованно. Мнения разделились и по поводу того, подорожает ли наша земля после строительства скоростной автодороги или же, напротив, упадет в цене. Напоминание о том, что еще в древности богатели города, через которые шли караванные пути, убеждает не всех. Особые ценители тишины даже свои дома продали. Те дачники, что появились на их месте, наоборот, мечтают о скорейшем появлении шоссе: они смогут жить на даче круглый год, не опасаясь застрять до весны в нечищенных сугробах.

Мы же свой дом и землю продали еще год назад. Не по причине большой любви к тишине, как можно было бы подумать. И не потому, что не верим в экономическую целесообразность строительства скоростных автодорог. Как показывает практика, песчаные карьеры рано или поздно становятся свалками. И тогда даже наличие хайвея не спасает.

ДАЛЬШЕ ЕХАТЬ НЕКУДА

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ РОССИЙСКОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ УСТАРЕЛА, КАЧЕСТВО ДОРОГ И ИХ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ДАВНО НЕ СООТВЕТСТВУЮТ СОВРЕМЕННЫМ РЕАЛИЯМ. НЕДОСТАТОЧНАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ТРАСС ПРИВОДИТ К ЗАМЕДЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА. ДОРОЖНОЙ СЕТИ НЕОБХОДИМА ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ. В СЕГМЕНТЕ АВТОДОРОГ ЛОКОМОТИВОМ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ЧАСТНЫЕ КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ПОЛУЧАТ ТРАССЫ НА ОСНОВЕ КОНЦЕССИЙ, А ВЗАМЕН ВЛОЖАТ В ИХ СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРЬЕЗНЫЕ РЕСУРСЫ. В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТАКИХ ПЛАНОВ ПОКА НЕТ, ЗАТО УЖЕ СУЩЕСТВУЮТ ЧАСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

STATUS QUO После распада СССР серьезных вложений в дорожную инфраструктуру не направлялось. В частности, по данным Росавтодора, в период 1995–2004 годов при росте уровня автомобилизации на 79% российские дороги «удлинились» лишь на 15%, что привело к замедлению экономического роста. Как утверждается в концепции по реформированию дорожного хозяйства, разработанной в этом ведомстве, ежегодная сумма потерь, связанных с недостаточным развитием дорожной сети и ее низким техническим состоянием, оценивается в 550–600 млрд рублей, что превышает 3% ВВП России. В частности, еще в 2005 году более 2 тыс. км федеральных автомобильных дорог достигли предела пропускной способности, а около 8 тыс. км автодорог работали в режиме перегрузки. Более того, необходимым критериям прочности не соответствовало 56% всех федеральных автомобильных дорог. При этом протяженность федеральных дорог с четырьмя и более полосами движения составляла лишь 8%. И это еще не весь перечень недостатков. Российские автомобильные дороги в большинстве случаев рассчитаны на пропуск осевых нагрузок 6–10 тонн, что существенно ниже международных стандартов. При

этом около 20% мостов и путепроводов на федеральных дорогах было построено более 40 лет назад и не соответствует современным требованиям по грузоподъемности. В целом темпы дорожного строительства в России ниже, чем в других странах. По данным исследования общественной организации «Деловая Россия», обеспеченность автодорогами на 10 тыс. человек в России составляет 400 метров. Для сравнения: в США этот показатель составляет 2,2 км, в Канаде — 4,4 км. По данным вице-премьера Александра Жукова, сегодня протяженность российских дорог составляет 599 тыс. км. К примеру, во Франции, территория которой значительно уступает территории России, общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием — 950 тыс. км. В США этот показатель составляет 688 тыс. 800 км. «Потребность в дорогах в РФ составляет 1,5 млн км. Сейчас же в наличии — в три раза меньше дорог весьма сомнительного качества. При этом даже те 2,5% ВВП, которые тратятся на дороги, чиновники и дорожники освоить не могут», — говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. По его словам, только в 2007 году объем выполненных работ по строительству и

реконструкции дорог был на 20% меньше запланированного правительством РФ. Россия отстает даже от своих ближайших соседей по СНГ. К 2010 году, согласно правительственной программе, в стране ожидается строительство и реконструкция 3 тыс. км дорог. Однако если за последние пять лет фактическое отставание от плана составило в среднем 26%, то, скорее всего, будет построено не более 2241 км — по его словам, это на 29% меньше, чем за тот же период планируется построить в Казахстане, где обычно не отстают от своих планов. При этом строительство дорог в России обходится дешевле, чем в других странах. Согласно проектной документации, строительство автомагистрали «Дон» обойдется в среднем в \$4,4 млн за 1 км. В других странах этот показатель значительно выше. В Германии на строительство балтийского автобана №20 государству пришлось потратить €1,9 млрд, в том числе €190 млн на работы в области экологии. Средняя стоимость работ составила \$6,9 млн за 1 км. Стоимость строительства дорог в США различается в ряде случаев. Например, строительство дороги M6 South Beltline длиной 64 км в штате Мичиган обошлось американским властям в \$2,48 млн за 1 км. В свою очередь, в Ка→



ПРОТЯЖЕННОСТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ С ЧЕТЫРЬМЯ И БОЛЕЕ ПОЛОСАМИ ДВИЖЕНИЯ СОСТАВЛЯЛА ЛИШЬ 8%

лифорнии в районе Сан-Хосе за 1 км трассы Route 87, об­щая длина которой составила 30 км, пришлось заплатить \$7,52 млн. По данным Росавтодора, в среднем строи­тельство 1 км дороги в России на 30% дешевле, чем в Европе и США. Однако строятся эти дороги намного медленнее.

Тем не менее проблема развития дорожной сети посте­пенно решается. С 2006 года государственные инвести­ции в дорожное строительство начали расти. Так, в 2006-м было построено 2 тыс. км дорог, а в 2007-м — уже 2,5 тыс. км. Растут и объемы финансирования. В 2007 го­ду на строительство и ремонт дорог было выделено поч­ти 200 млрд руб., а согласно новой программе (подпрог­рамма «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России»), в 2008–2009 годах на эти цели выделяется 212,3 млрд и 223,5 млрд рублей со­ответственно.

НОВЫЕ ВЕТКИ Как и в случае со строительством ав­тодорог, прокладка железнодорожного полотна тоже оста­ется аутсайдером транспортного развития.

В 1990-х строительство железных дорог в России прак­тически не велось. В основном реконструировались име­ющиеся ветки. Первые единичные проекты относятся к на­чалу 2000-х, как правило, с участием средств крупного биз­неса. Однако в ближайшее время в отрасли ожидается бум. В сентябре прошлого года правительством России была одобрена «Стратегия развития железнодорожного транспорта» до 2030 года, согласно которой на строи­тельство новых путей будет выделено 4,2 трлн рублей. Основ­ные денежные потоки пойдут на линии Томмот—Якутск,

ПРЯМАЯ РЕЧЬ НА КАКУЮ ДОРОГУ ДЕНЕГ ДАДИТЕ?

Кирилл Янков, ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО УПРАВЛЕНИЮ ОСОБЫМИ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЗОНАМИ: — Ни на дорогу, ни на мост я бы денег не да­вал. Я против самой идеи строительства в России платных дорог. По крайней мере на сегодняшний день. По таким дорогам будут ездить экологически менее вредные авто­мобили, в то время как старые и очень вред­ные машины сосредоточатся на бесплатных трассах. Можно представить, какая в тех районах будет экология. В стране достаточ­но денег, чтобы строить бесплатные дороги.

Игорь Коган, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОРГРЭСБАНКА: — На трансроссийские магистрали типа Китай—Санкт-Петербург, Владивосток— Калининград. Создание такого рода транс­портных коридоров — железнодорожных, автомобильных, водных — это то, что мож­ет в корне изменить ситуацию в стране с инфраструктурой. Необходимо ввести конц­ессии на строительство и эксплуатацию транспортных коридоров.

Абубакар Арсамаков, ПРЕЗИДЕНТ МОСКОВСКОГО ИНДУСТРИАЛЬНОГО БАНКА: — Мне денег не жалко на все российские дороги. Но если сейчас правительство ре­шило сделать платной дорогу между Мо­сковой и Санкт-Петербургом, то бизнес мог бы начать вкладывать деньги, например, на трассу Москва—Симферополь. В Европе, где расстояния несравними с российскими, уже давно существуют нормальные, освещенные трассы. Но у нас, отъехав от МКАД на 2 км, попадаешь в кромешную тьму — ни одного фонаря! С такой инфраструктурой нельзя жить в XXI веке. Я уже вкладываю деньги в дороги и в аграрный сектор. И вкла­дываю не для того, чтобы получить быструю отдачу, а для того, чтобы мне довелось еще пожить в нормальной, цивилизованной стране. Я не хочу говорить, что «будет вре­мя прекрасное, но пожить в нем не доведет­ся ни мне ни тебе!». Я уверен, что я увижу это прекрасное время и буду жить в цивилизо­ванной стране.

Нижний Бестях—Магадан, Селихин—Сергеевка, Волгог­рад—Элиста, Ханты-Мансийск—Салым, Бийск—Горно-Алтайск, Тыгда—Зeya и Селихин—Ныш. Кроме того, но­вая стратегия развития предусматривает строительство 4,6 тыс. км грузовых железных дорог, которые должны обеспечить транспортное сообщение к 18 месторождени­ям полезных ископаемых и промышленным зонам. Прав­да, осваивать эти средства пока особенно некому. Крупные компании, имеющие опыт железнодорожного строи­тельства, можно пересчитать по пальцам одной руки.

Так, в 2007 году в России было построено всего 40,7 км железных дорог. В феврале 2006 года на совещании под руководством Владимира Путина глава РЖД Владимир Якунин назвал размер необходимых инвестиций в от­расль. По его оценке, в железные дороги требуется вло­жить 10 трлн рублей до 2030 года. В августе Минтранс об­народовал более точную сумму, которая составила уже 13 трлн рублей. Из них 4,2 трлн должны были пойти не­посредственно на прокладку 20 тыс. км новых линий и электрификацию 7,5 тыс. км имеющихся. В итоге была разработана «Стратегия развития железнодорожного транспорта». На ее реализацию только из федерального бюджета до 2030 года будет выделено в общей слож­ности 2,4 трлн рублей, или около 109 млрд рублей ежегод­но. При этом в 2007 году правительство вложило в модер­низацию всей железнодорожной инфраструктуры лишь 1,7 млрд рублей.

Несмотря на отсутствие инвестиций, в России уже су­ществуют частные железные дороги. В августе 2002 года в Москве была запущена скоростная транспортная систе­

Яков Миркин, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ИНВЕСТИЦИОННОЙ КОМПАНИИ «ЕВРОФИНАНСЫ»: — Я бы с удовольствием дал денег на созда­ние капиллярной системы в Москве. Прежде всего на сеть поездов через железную до­рогу вместо того масштабного строительства хайвэев, которое взламывает город.

Сергей Круглик, ЗАММИНИСТРА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ: — Нам как воздух необходима качествен­ная дорога Москва—Санкт-Петербург, но вот выделил ли бы я деньги — вопрос. Это нужно соотнести со многими вещами. А в регионах все без исключения трассы нуж­даются в серьезном ремонте.

Александр Трахтенберг, ДИРЕКТОР ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ «ЛОРРИ» (ЕКАТЕРИНБУРГ): — Если на частного инвестора будут возло­жены все затраты по строительству и пос­ледующему содержанию дороги, то ни на какую. Например, такая схема обсуждалась по строительству альтернативной дороги Москва—Питер. Но в этом случае для того, чтобы срок окупаемости уложился в при­вычные рамки, плата за проезд для автопо­езда должна быть сопоставима с полови­ной тарифа перевозки. Ни один перевозчик на это не пойдет. Более интересным для бизнеса является вариант примерно равно­го разделения затрат на содержание и экс­плуатацию дороги с государством. Это мож­ет позволить инвестору окупить свои зат­раты в десятилетний срок. Капвложения собственно государства в строительство дороги могут окупиться лет через 30.

Валентин Гапанович, СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РЖД: — Сегодня требуется укреплять и модер­низировать подходы к северо-западным портам России. В частности, к Высоцку. Порт развивается очень бурно, поэтому че­рез какое-то время плохая дорога может стать тормозом на пути грузопотоков. Сю­да требуются серьезные инвестиции — и государственные, и частные.

ма, в строительство которой вложились на паритетных началах ГК «Ист Лайн» и Московская железная дорога. В том же году на деньги СУАЛ-холдинга была возведена гру­зовая линия, ведущая к Средне-Тиманскому месторожде­нию бокситов в Республике Коми. Эту традицию теперь пы­тается продолжить Енисейская промышленная компания, которая совместно с Агентством по железнодорожному транспорту в августе объявила тендер на разработку ге­нерального проекта первой железной дороги в Туву. Поло­вину необходимых 98,4 млрд рублей выделит государст­во, остальные средства будут частными. Этим объясняет­ся проведение тендера, без которого по закону нельзя обойтись в случае выделения федеральных ресурсов. Прокладку рельсов планируется начать в 2009 году. Пла­ны по строительству своей железной дороги лелеет и «Ме­чел», в октябре прошлого года купивший Эльгинское угольное месторождение. В июне корпорация совместно с генподрядчиком — компанией «Инжтрансстрой» — тор­жественно объявили о строительстве в Якутии новой же­лезной дороги протяженностью 315 км, учитывая около 420 инженерных сооружений, в том числе 194 моста. Объем инвестиций должен достичь \$1,3 млрд.

Если в сегменте железнодорожного строительства ча­стные инвестиции объясняются необходимостью улуч­шить транспортную доступность конкретных предприя­тий и не имеют стратегического значения для всей страны, то в сегменте автодорожного строительства частный капи­тал планируется привлекать иными способами. Все основ­ные проекты автодорог, стартовавшие в России в послед­нее время, предполагают в той или иной степени привле­

я бы отдал предпочтение развитию инфраст­руктуры северных территорий, в том числе развитию сети дорог местного значения.

Геннадий Кузьменко, УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ОХОТСКОЙ ГОРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ: — На строительство дороги Магадан— Охотск. Ранее существовала зимняя доро­га в этом направлении, но в настоящее вре­мя Охотск существует только за счет нави­гации по морю летом и авиасообщения зи­мой. Дорога бы существенно удешевила ка­чество жизни жителей северного района, некогда служившего форпостом России на Дальнем Востоке, а теперь, по сути, остав­ленного выживать на краю земли. Дорога в этом направлении еще и возможность стро­ительства ЛЭП. А это уже серьезный прорыв в инвестиционном развитии рыбодобываю­щей и золотодобывающей отрасли.

Альфир Богудинов, И. О. ГЕНДИРЕКТОРА ВАНИНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА: — На второй путь железнодорожного сооб­щения Комсомольск—Ванино. С учетом возможностей порта, того, что здесь стро­ится (СУЭК) и будет построено (планы по созданию и расширению портовых мощно­стей у «Мечела», «Трансбункера»), можно сказать, что мы уже съели пропускную спо­собность существующей железной доро­ги. Если сложить все имеющиеся и запла­нированные мощности — неизвестно, как мы проедем все вместе.

Владимир Демидов, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ АЛЬЯНСА AIRUNION: — Платная дорога должна быть загруже­на, чтобы окупить вложения. Те дороги, ко­торые у нас есть, пока не совсем перегру­жены. Самое простое — это сделать плат­ной дорогу к аэропорту. Думаю, что с раз­витием крупнейшего транспортного авиа­узла в Красноярске она будет загружена полностью. Еще можно сделать платной дорогу, которая сейчас достраивается — это дорога в Дивногорск. Она будет поль­зоваться огромным спросом и окупит се­бя. Это очень качественная дорога.

чение частных инвестиций, которые будут использованы на основе так называемых концессий (см. стр. 24).

В ближайшем будущем, по данным экспертов, в Рос­сии должно стартовать несколько крупных дорожных про­ектов — это скоростная магистраль Москва—Петербург, «Дон», ЦКАД, Западный скоростной диаметр и другие проекты. По железным дорогам таких примеров пока нет, но исходя из программы РЖД, в ближайшее время они должны появиться.

Чтобы сделать «дорожные» проекты привлекательны­ми для инвесторов, к их разработке государство уже на ранней стадии подключило частные компании. В частно­сти, Минэкономразвития обратилось к лидеру в области транспортных концессий международной юридической фирме CMS Cameron McKenna с просьбой собрать пул ин­весторов, которые станут участвовать в этих проектах, а также оценить инвестиционные риски. В свою очередь, в разработке плана строительства ЦКАД участвовал круп­ный международный фонд McQuire, который владеет практически 100% платных автодорог в Южной Корее и Ав­стралии. Обоснование инвестиций в платную скоростную дорогу из Москвы в Санкт-Петербург проводила консал­тинговая компания Ernst & Young.

Большинство тендеров на строительство автодорог пройдет осенью этого года. Затем, надеются инвесторы и разработчики программ модернизации дорожной сети, си­туация начнет развиваться стремительно и компании, выиг­равшие тендеры, смогут построить новые трассы гораздо быстрее, нежели разрабатывались необходимые для этого законопроекты, программы и предпроектные документы. ■

Евгений Семикин, ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АГЕНТСТВА ИНВЕСТИЦИЙ И РАЗВИТИЯ АДМИНИСТРАЦИИ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ:

— В нашем регионе широко обсуждается проект строительства обходной дороги вокруг Волгограда. Из опыта скажу, что инвесторы проявляют интерес только к тем проектам, которые кроме собственно дорожного строительства сопряжены с развитием инфраструктуры вокруг новых магистралей. Мы идем именно по этому пути — предлагаем соинвесторам в стро­ительство дороги привлекательные зе­мельные участки на развязках под жилую или коммерческую застройку. Вопрос же окупаемости непростой и решаться может по-разному. Ясно, что речь идет о не­скольких десятилетиях, поэтому без гос­поддержки ни один частный инвестор в эту сферу не пойдет.

Игорь Жигунов, ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ИПОТЕЧНОГО БАНКА (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ): — Если говорить о кредитовании или проектном финансировании, мне кажет­ся, был бы интересен проект трассы Мо­сква—Санкт-Петербург. Организовать логистику грузовых и отдельно легковых потоков. Такой проект окупится в течение двух-трех лет. Кроме того, интересным мог бы стать проект скандинавского нап­равления к финской границе. С каждым годом растет количество грузопотоков в полтора-два раза.

Дмитрий Зеленин, ГУБЕРНАТОР ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ: — До последнего времени самой проблем­ной федеральной трассой была Москва— Рига. Но с этого года началась трехлетняя программа по ее восстановлению. Ее ре­ализует государство, а частный вклад зак­лючается в том, что мы все платим налоги. На строительство таких объектов частные инвесторы деньги выделять не должны. Однако такая практика существует во мно­гих странах, и наша не станет исключением. Правда, пока у нас на этот счет действует не очень четкое законодательство.

«НАДО ПОСТРОИТЬ СЕМЬ ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ СКОРОСТНЫХ ТРАСС»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ПО ПРОГРАММАМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП) НЕОБХОДИМА ГОСУДАРСТВУ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНА ДЛЯ ИНВЕСТИТОРОВ. О ПРИНЦИПАХ, НА КОТОРЫХ БУДЕТ ОСНОВЫВАТЬСЯ ДАННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ, КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ МАРИИ ГЛУШЕНКОВОЙ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУ «ДОРОГИ РОССИИ» ОЛЕГ ШАХОВ.

BUSINESS GUIDE: Сколько средств сейчас инвестирует-ся в транспортную отрасль, соответствует ли это тому, что нужно реально вкладывать?

ОЛЕГ ШАХОВ: Конечно, инвестировать необходимо больше, нежели это происходит сейчас. В разных странах на строительство дорог государством ежегодно выделяется до 4% от ВВП страны. Там, где вопрос транспортной инфраструктуры хотели решить достаточно быстро, вкладывали в отдельные годы до 30% своего ВВП. Яркий пример — Финляндия, которая несколько лет подряд вливала в отрасль колоссальные средства, решив таким образом вопрос транспортной инфраструктуры.

В России в строительство дорог планируется инвестировать около 1% от ВВП. Причем за последние четыре года финансирование отрасли увеличилось более чем в два раза. В июне была принята программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», где размер финансирования увеличили до 13,5 трлн рублей. Однако только увеличения финансирования недостаточно.

ВГ: Что же необходимо еще?

О. Ш.: Сейчас крайне остро стоит вопрос об эффективности использования выделенных средств. Существует необходимость в достаточных количествах мощностей, подрядных организациях, квалифицированных кадрах. Нам необходимы проектные организации, которые умеют работать, используя современные технологии и последние достижения в дорожной отрасли. Необходимы работа над улучшением качества строительных материалов, использование в дорожном строительстве новейших разработок, в том числе нанотехнологий. То есть этот вопрос — комплексный, и мы к нему комплексно подходим. Конечно, все эти задачи быстро не решаются. Но самое главное, что эти проблемы понятны правительству, их обсуждают и принимают решения, необходимые для улучшения ситуации.

ВГ: Вы имеете в виду государственно-частное партнерство?

О. Ш.: Да. Дело в том, что основным механизмом финансирования транспортной отрасли, который использовался до недавнего времени, были бюджетные средства из федеральных целевых программ. Федеральный бюджет выделял деньги на строительство, реконструкцию и эксплуатацию федеральных трасс, региональные власти выделяли средства на свои дороги, муниципальные — на свои и так далее. Когда начали разбираться, где же взять средства для того, чтобы резко увеличить поступления в отрасль, стало понятно, что только бюджетных средств не хватит. Дорожники говорят, что надо вкладывать в дороги. Минздрав говорит, что необходимо вкладывать в здравоохранение, военные ратуют за оборону. И все они абсолютно правы — выделить приоритетную отрасль невозможно.

Стали искать другие механизмы, начали изучать международный опыт. И одним из таких механизмов было государственно-частное партнерство, причем в формате, который в международной практике принято называть Public-Private Partnerships (PPP). Но наша нормативная и законодательная база не позволяла использовать механизм PPP в полном объеме. Поэтому время пришлось потратить на разработку ряда законов. ФЗ «О концессионных соглашениях» №115, который был принят в 2005 году, дает возможность привлечения средств инвестиционного фонда. Одновременно начали готовить проекты в транспортной отрасли, в том числе и в дорожном хозяйстве, которые можно реализовывать на условиях концессионных механизмов. На сегодняшний день с удовлетворением могу сказать, что необходимая для реализации этих проектов законодательная база есть. И ФГУ «Дороги России», деятельность которого последние три года была полностью



ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА — ЭТО КРОВЕНОСНАЯ СИСТЕМА ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ, СЧИТАЕТ ОЛЕГ ШАХОВ

сконцентрирована на выполнении этой задачи, был разработан ряд проектов для реализации на условиях государственно-частного партнерства.

ВГ: Что это за проекты и на какой стадии реализации они находятся?

О. Ш.: На сегодняшний день максимально далеко продвинули два проекта платных дорог. Это головной участок трассы Москва—Санкт-Петербург на участке с 15-го по 58-й км и новый выход трассы Москва—Минск, так называемый северный обход Одинцова.

Для этих проектов был разработан финансовый план, подготовлены проектная документация и проекты концессионных соглашений, на основе которых будут заключаться контракты. В феврале этого года в соответствии с ФЗ №115, который подразумевает двухэтапный отбор концессионера, был проведен первый этап конкурса — предквалификация участников. Второй этап — вскрытие конвертов — состоится в середине сентября; выбор победителей, которые будут реализовывать эти проекты, произойдет в октябре. Правда, это еще не будет итогом, поскольку после объявления победителя необходимо проведение достаточно сложной и длительной по времени процедуры — согласования и заключения концессионного соглашения и финансового закрытия. Но надеюсь, что уже в следующем году концессионеры, выбранные на конкурсах, выйдут на строительные площадки.

Не могу не сказать и еще о двух проектах, которые ведет город Санкт-Петербург. Это проект «Западный скоростной диаметр» и проект строительства Орловского тоннеля. По «Западному скоростному диаметру» уже вскрыты конверты и выбран победитель — консорциум ООО «ЗСД „Невский меридиан“» при участии российского «Базэла». На данный момент стороны находятся на этапе заключения концессионного соглашения.

ВГ: Что собой представляют консорциумы, которые участвуют в названных вами конкурсах на строительство автодорог?

О. Ш.: Хочу особо отметить, что отбор участников был максимально жестким. Проекты капиталоемкие — например, сметная стоимость проекта Москва—Санкт-Петербург составляет 66,199 млрд рублей. Поэтому мы требовали, чтобы участники, которые вышли на конкурс, были консор-

циумами, включающими в себя строительные компании, крупных инвесторов, концессионные компании и имели опыт участия в реализации концессионных проектов — создании платных дорог. Таким образом, в конкурсах участвовали консорциумы, в которые вошли и зарубежные партнеры — французские, португальские компании. Все они являются очень известными игроками на рынке дорожных концессий в мире.

Консорциумам, которые выиграют конкурсы, платные дороги будут отданы в концессию на 30 лет. Срок окупаемости этих проектов составляет 20–23 года, и только в дальнейшем концессионер будет работать на свою прибыль. Безусловно, реализацией столь долгосрочных проектов могут позволить себе заниматься исключительно серьезные игроки, которые умеют управлять своими рисками и скрупулезно их просчитывают.

ВГ: Вы в основном назвали проекты концессионных соглашений по строительству дорог. А существуют ли проекты, включающие сложную инфраструктуру — мосты, тоннели и т. п.?

О. Ш.: Конечно. Один из ярких примеров — проект Краснодар—Абинск—Кабардинка, где 147 км дороги будут построены на условиях PPP. Там будет несколько эстакад и тоннелей, будет прямая дорога с уходом от горного серпантина. Понятно, что эти дороги будут существенно отличаться от тех, которые есть сейчас. И по качеству, и по безопасности, и по скоростному режиму.

В Министерстве транспорта идет разработка комплексных проектов на основе ГЧП в портах и аэропортах. Есть проекты, которые будет реализовывать РЖД на железных дорогах. Таким образом, государственно-частное партнерство сейчас пришло не только в дорожную отрасль, но и в транспортную инфраструктуру вообще. Это крайне важно, поскольку вся транспортная инфраструктура — это кровеносная система экономики страны. Когда эти сосуды не пропускают достаточное количество пассажиров и грузов, то развитие экономики тормозится.

ВГ: По вашим оценкам, сколько мы сегодня теряем?

О. Ш.: На сегодняшний день транспортная составляющая в стоимости наших товаров составляет порядка 22–23% плюс недостаточно развитый сервис для участников движения. В Европе это 15–17%, то есть мы теряем конкурент-

ные преимущества. Соответственно, улучшив транспортную составляющую и логистику, мы сможем снизить стоимость товаров и быть более конкурентоспособными, даже при условии платности трасс.

Возьмем для примера трассу Москва—Санкт-Петербург. Сегодня более 27% этой трассы проходит по городам и населенным пунктам. Это значит, что на федеральной трассе, где можно бы было ехать со скоростью 110 км/ч, приходится двигаться 60, а где-то и 40 км/ч. И это не только вопрос скорости и безопасности. Это еще и экология, поскольку выхлопами дышат люди. Ведь когда полвека назад начинали строить дорожную сеть в России, задача была одна — связать населенные пункты между собой. Поэтому большинство наших дорог проходит через множество населенных пунктов.

Сейчас нужно поддерживать ту сеть дорог, которая связывает города, и есть необходимость строить новую сеть дорог, которая позволяет в кратчайшие сроки и с минимальными затратами доставить пассажира и груз из точки А в точку Б. Такая дорога не должна проходить по населенному пункту или городу и должна иметь совсем другие характеристики. При этом реконструировать дорогу иногда стоит дороже, чем построить новую.

ВГ: Платные дороги появятся?

О. Ш.: В соответствии с законом. Для того чтобы было можно ввести платную дорогу, должна существовать альтернативная дорога или альтернативный проезд. В России приняты достаточно жесткие требования, в отличие от Европы и многих других стран, где эти требования значительно либеральнее. У нас, в частности, альтернативный проезд не должен превышать по расстоянию платную дорогу более чем в три раза. Так что если человек не захочет проехать по платной дороге, у него будет альтернатива.

ВГ: Сколько нам нужно дорог и сколько из них будут платными?

О. Ш.: В настоящее время протяженность дорог общего пользования в России составляет порядка 1 млн км. А по различным оценкам, их должно быть как минимум в полтора раза больше — 1,5 млн км. Но надо понимать, что дороги общего пользования включают в себя как дороги федерального значения, так и регионального, и муниципального уровня. Так вот из 1 млн км дорог общего пользования протяженность федеральных трасс составляет порядка 50 тыс. км. Это 5% от существующих в России дорог. Но именно по этим дорогам федерального значения идет до 50% грузов. Они несут на себе колоссальную нагрузку — входят в международные коридоры, связывают большие промышленные центры и регионы страны. Чтобы удовлетворить потребность страны в дорожной инфраструктуре, необходимо построить порядка 7 тыс. км скоростных федеральных трасс. Не обязательно, чтобы они все были платными. Есть механизмы ГЧП, позволяющие привлекать частные инвестиции и на иных принципах, чем «пользователь платит». Задачи амбициозные, но решаемые. ■

СРОК ОКУПАЕМОСТИ ПРОЕКТОВ ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГ СОСТАВЛЯЕТ 20–23 ГОДА, И ТОЛЬКО В ДАЛЬНЕЙШЕМ КОНЦЕССИОНЕР БУДЕТ РАБОТАТЬ НА СВОЮ ПРИБЫЛЬ

«УК „ЛИДЕР“ СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ ОПЕРАТОРОМ ПРОЕКТОВ ГЧП В РОССИИ»

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ВОПРОСАМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА УДЕЛЯЕТСЯ БОЛЬШОЕ ВНИМАНИЕ. АКТИВНЫЕ ШАГИ В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ НАБЛЮДАЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО СО СТОРОНЫ ГОСОРГАНОВ, НО И БИЗНЕСА. ПОЧЕМУ ОСОБЕННО ЗАМЕТНО ЭТО ПРОЯВЛЯЕТСЯ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ, КОРРЕСПОНДЕНТУ ВВГ МАРИИ ГЛУШЕНКОВОЙ РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ДИРЕКЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ И ПРОГРАММ УК «ЛИДЕР» СЕРГЕЙ КЕРБЕР.

BUSINESS GUIDE: Почему инвесторов интересует транспортная инфраструктура?

СЕРГЕЙ КЕРБЕР: Во всем мире масштабные инфраструктурные проекты реализуются с привлечением частных инвестиций. Механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) широко применяется в Европе уже более 40 лет и на практике доказал свою эффективность. Мировой опыт показывает, что порядка 80% проектов в рамках ГЧП выполняется в срок и в рамках бюджета, в то время как для государственных проектов этот показатель не превышает 20%. Если говорить о развитии транспортной инфраструктуры, которое относится к первоочередным социально значимым задачам государства, то Россия только начинает привлекать частных инвесторов в эту сферу. Плотность автодорог в стране в четыре раза ниже, чем в странах Западной Европы, и из-за низкой пропускной способности автомобильных дорог российская экономика теряет до 3% от ВВП ежегодно.

Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры России требует колоссальных финансовых средств и, что не менее важно, эффективных организационных ресурсов. Привлекая к участию частный бизнес, государство имеет возможность более интенсивно развивать транспортную инфраструктуру при меньших бюджетных расходах. В частности, если говорить о дорогах, государство по итогам реализации ГЧП-проекта получит не только новую магистраль, но и 30-летнюю гарантию того, что она будет качественно обслуживаться и эксплуатироваться.

Конечными выгодоприобретателями развитой инфраструктуры станут граждане страны, которые смогут пользоваться качественными дорогами. Поездка из Москвы в Санкт-Петербург будет уже не авантюрной затеей, а приятным путешествием, которое займет пять-шесть часов. И потребность в ремонте дорог будет возникать не два раза в год, а гораздо реже.

ВВГ: А насколько такие проекты интересны для бизнеса?

С. К.: Потребность в объектах инфраструктуры есть всегда, поэтому в таких проектах спрос на услуги относительно легко прогнозируется. Как пример — система водоснабжения, которая сегодня во многих регионах требует не ремонта, а полной замены. Регионы испытывают дефицит водных ресурсов, что ограничивает строительство новых жилых микрорайонов. Реализуя проекты на основе ГЧП, город решает сразу две важные задачи — получает возможность развития новых микрорайонов и экономит водные ресурсы, так как в новых системах их потери будут минимальны.

Для бизнеса инфраструктурные ГЧП-проекты — это одно из направлений долгосрочного инвестирования с приемлемым уровнем доходности на уровне 15–20%. При этом риски частного бизнеса существенно снижаются благодаря государственным гарантиям, наличие которых важно участникам любого ГЧП, особенно финансовым инвесторам и кредиторам. Сами ГЧП-проекты в России структурированы

«ГОСУДАРСТВО ПО ИТОГАМ РЕАЛИЗАЦИИ ГЧП-ПРОЕКТА ПОЛУЧИТ НЕ ТОЛЬКО НОВУЮ МАГИСТРАЛЬ, НО И 30-ЛЕТНЮЮ ГАРАНТИЮ ТОГО, ЧТО ОНА БУДЕТ КАЧЕСТВЕННО ОБСЛУЖИВАТЬСЯ И ЭКСПЛУАТИРОВАТЬСЯ»



ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ

КАК ПОКАЗЫВАЕТ МИРОВОЙ ОПЫТ, РАССКАЗЫВАЕТ СЕРГЕЙ КЕРБЕР, ПОРЯДКА 80% ПРОЕКТОВ В РАМКАХ ГЧП ВЫПОЛНЯЕТСЯ В СРОК И В РАМКАХ БЮДЖЕТА, В ТО ВРЕМЯ КАК ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОЕКТОВ ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 20%

таким образом, что в случае наступления дефолта компании или других негативных событий интересы государства и финансовых инвесторов будут защищены.

ВВГ: Позволит ли участие бизнеса повысить качество объектов инфраструктуры?

С. К.: В этом нет сомнений. Срок, на который государство сдает объекты в концессию, составляет в среднем 30 лет. И весь этот период концессионер будет нести все расходы по его содержанию и эксплуатации. И частный инвестор заинтересован в высоком качестве построенных объектов инфраструктуры, поскольку его дальнейшие издержки будут минимизированы.

ВВГ: Насколько применим иностранный опыт в России?

С. К.: В международной практике PPP (Public-Private Partnerships) — это, как правило, концессионные соглашения, когда стандартные государственные функции выполняются частными компаниями в целях реализации социальных задач. В России же понятие ГЧП получило более широкую интерпретацию. На основе ГЧП реализуются проекты развития отдельных регионов, например Якутии. С точки зрения международной практики такое сотрудничество нельзя назвать государственно-частным партнерством. Это скорее координация деятельности государства и бизнеса в тех или иных социально-экономических проектах.

В мировой практике доходность проектов PPP колеблется от 12 до 25% годовых в зависимости от того, насколько успешно реализуется проект, насколько эффективно он организован, какова конъюнктура финансовых рынков. В мире общая сумма заключаемых PPP-контрактов составляет около \$1 трлн ежегодно. Это колоссальные средства, которые инвестируются в разных сферах — не только в дорожном строительстве и инфраструктуре, но и в образовании, здравоохранении, экологии и др.

Институт ГЧП в России переживает этап становления и совершенствования. Еще не до конца отработана законодательная база, начиная от концессионного законодательства и заканчивая проектами концессионных соглашений и курсных требований.

Россия динамично развивается, ее потребности в инфраструктуре растут, и чтобы их удовлетворить, необходимо применять современные практики, технологии и новые материалы. Но чтобы государство могло привлекать необходимые частные средства, нужны четкие гарантии и понятный механизм возврата привлеченных средств, который устроит инвесторов.

Предоставление гарантий — это не уступки и не издержки для государства. Это обеспечение долгосрочных взаимных выгод от партнерства. Причем речь идет не о финансовых гарантиях, а о соблюдении государством взятых на себя обязательств выполнения собственных планов. Именно такие гарантии снижают риски и, как следствие, стоимость проекта.

ВВГ: В 2007 году ваша компания объявила, что одним из направлений ее деятельности станет инвестирование в инфраструктурные проекты. С чем это связано?

С. К.: УК «Лидер» — крупнейшая в стране компания по объему активов в управлении. Мы управляем пенсионными резервами на сумму 270,7 млрд рублей — это длинные деньги, и наша задача — обеспечить высокую надежность и доходность этих вложений. В условиях нестабильности фондового рынка инфраструктурные проекты на базе ГЧП для нас хорошая возможность диверсифицировать вложения пенсионных резервов, обеспечив стабильную доходность на длительный промежуток времени и под государственные гарантии. ГЧП — та сфера, где задачи государства по развитию инфраструктуры и наши возможности совпадают. Мы стремимся к тому, чтобы наш портфель был сбалансирован и включал проекты федерального и регионального уровней. На федеральном уровне проекты финансово более емкие, но более долгосрочные. На региональном уровне ГЧП-проекты финансово менее затратные, но и срок окупаемости там существенно меньше. Участие в социально и экономически значимых проектах мы рассматриваем не только с позиции бизнеса, но и как проявление социальной ответственности компании.

ВВГ: В каких инфраструктурных проектах на основе ГЧП участвует ваша компания?

С. К.: В настоящее время мы участвуем в ряде масштабных проектов. Это конкурсы на финансирование, строительство и эксплуатацию на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15–58-й км и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М1 «Беларусь» Москва—Минск. Оба проекта будут интегрированы в систему международных коридоров и имеют огромное значение для страны. В феврале мы успешно прошли предквалификацию и в настоящее время совместно с нашими партнерами по консорциуму готовим конкурсное предложение. По сути, М1 и М10 — первые ГЧП-проекты федерального уровня. В конце июля мы также подали заявку на участие в конкурсе на реконструкцию и эксплуатацию аэропорта Пулковского. Уже пройден этап предварительного отбора, и сейчас идет процесс подготовки конкурсного предложения.

ВВГ: В проекте автодороги Москва—Санкт-Петербург изначально были названы доли участия государства и бизнеса — 47% и 53% соответственно. Разве государство участвует с консорциумом не на равных?

С. К.: Это заблуждение, что бизнес участвует с государством в проектах в равной пропорции — государство выделяет определенную сумму финансирования. Какую долю она составит от сметной стоимости проекта — это уже вопрос предложений, которые будут представлены участниками на конкурс.

Проект строительства М10 был утвержден распоряжением правительства РФ и будет частично финансироваться из средств инвестиционного фонда. Важно, чтобы участие государства было адекватно тем ограничениям, которые

имеются на проекте, будь это ограничения по тарифам за проезд или технические требования к дороге. Чем больше разного рода ограничений, тем выше должна быть доля участия государства в проекте. Например, проект автодороги М10 предусматривает строительство вертолетной площадки и разделительной «зеленой» полосы между направлениями движения. Это вопросы обеспечения безопасности на случай аварийных ситуаций на дорогах. Но с точки зрения реализации это удорожание проекта.

Специфика всех концессионных конкурсов заключается в том, что заранее очень сложно понять, выгодный этот проект или нет. Именно поэтому на этап предквалификации приходят не только те компании, которые хотят победить в конкурсе, но и те, кто хочет узнать, стоит ли в нем принимать участие. Таким образом, двухэтапность конкурсов позволяет отсеять компании, которые недостаточно глубоко понимают специфику проектов и строят свои проекты на базе неверных расчетов.

ВВГ: В чем заключается ваше преимущество в конкурсах?

С. К.: Во-первых, мы обладаем серьезным финансовым ресурсом. Во-вторых, для участия в конкурсах мы собираем очень сильные команды. Для проектов строительства автомобильных дорог был создан консорциум из опытных компаний. В нем участвует российская строительная компания «Стройгазконсалтинг», один из крупнейших подрядчиков «Газпрома». Финансовым партнером выступает Газпромбанк. В состав консорциума также входят международные компании Alpine Bau GmbH (Австрия), FCC Construcción SA (Испания) и Brisa Auto-Estradas de Portugal SA (Португалия).

Партнеры по консорциуму обладают огромным опытом в строительстве и эксплуатации платных автодорог. Brisa Auto-Estradas de Portugal SA входит в топ-10 компаний Португалии, является крупнейшим концессионером и оператором платных автодорог в стране и осуществляет эксплуатацию дорог за ее пределами (1500 км дорог). Австрийская Alpine Bau — одна из самых крупных в Европе компаний в секторе конструирования и строительства автодорог. В 2007 году она выполнила строительство на сумму €2,6 млрд. FCC Construcción, капитализация которой составляет €6 млрд, объединяет в себе функции строителя и оператора.

Если говорить о конкурсе на реконструкцию и эксплуатацию аэропорта Пулково, в качестве стратегического партнера мы привлекли Vienna International Airport (VIA). Консорциум позволит объединить опыт VIA в строительстве и управлении крупнейшими транспортно-транзитными центрами Европы, наши практические знания инвестиционного потенциала Северо-Западного региона России и необходимые финансовые ресурсы для реализации проекта. VIA — один из крупнейших аэропортовых комплексов Европы. Пассажиропоток аэропорта сегодня превышает 18 млн человек в год. Vienna International Airport имеет опыт реализации аналогичных инфраструктурных проектов, в том числе на условиях концессии. Они участвовали в ряде проектов по реконструкции аэропортов, в том числе Мальтийского аэропорта. Кстати, проект развития Пулково по ряду показателей схож с реализуемой в данный момент программой развития аэропорта Вены.

Участие иностранных партнеров обеспечит высокотехнологичную реализацию проекта, а знания российских компаний позволят верно оценить и минимизировать специфические локальные риски проекта и оптимизировать проектное предложение. Важно, чтобы доминирующая роль в такого рода масштабных проектах оставалась за российскими компаниями. Только в этом случае в России появятся национальные концессионеры, способные самостоятельно выходить на рынки других стран. ■



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА



КИТФинанс

Инвестиционный банк

Как создать выгодный альянс бизнеса и государства?

Мы знаем!

КИТ Финанс выступает финансовым консультантом Министерства транспорта Российской Федерации по организации и проведению открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе «Скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке 15-й км - 58-й км». Строительство автодороги будет реализовано на основе государственно-частного партнерства. Проект уникален по своему масштабу не только для России, но и для Европы и является одним из крупнейших в мировой практике.

СЕБЕ И НАДОЛГО

СОГЛАСНО ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ, В СРЕДНЕСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ ШИРОКОГО ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА. МЕЖДУ ТЕМ У НАС УЖЕ ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО ВПОЛНЕ УСПЕШНЫХ ПРИМЕРОВ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНУЮ СЕТЬ.

ЕГОР АНДРЕЕВ

ГЧП Растущее значение социальной и производственной инфраструктуры, ответственность государства за ее развитие при ограниченности финансовых возможностей определяют необходимость обновления и совершенствования инвестиционного инструментария в целях повышения эффективности затрат и более полного удовлетворения потребностей общества. Одним из перспективных решений инвестиционной проблемы является сегодня объединение ресурсов и действий государства и частного сектора в различных формах государственно-частного партнерства (ГЧП). Транспортная сфера является классическим примером сектора экономики, в котором развиваются различные формы ГЧП. Выбор такого варианта сотрудничества определяется двумя обстоятельствами. Во-первых, транспорт — это средство для реализации экономической деятельности и жизни общества. В этом смысле большинство транспортных проектов имеет большое социально-экономическое значение, что не вызывает большой заинтересованности у потенциальных инвесторов. Во-вторых, транспортная инфраструктура — крайне капиталоемкая отрасль. В связи с этим финансирование первоначального этапа выливается в довольно значительные суммы. Выгоды частных инвесторов и операторов заключаются в том, что в рамках государственно-частного партнерства государство принимает на себя определенную часть затрат, рисков, а также использует имеющийся административный ресурс для повышения привлекательности соответствующего проекта для негосударственного участника. «При реализации инфраструктурных проектов на основе ГЧП государство предоставляет гарантии, наличие которых должно сделать риски инвестирования пенсионных резервов минимальными», — отмечает директор по инвестиционной и аналитической деятельности НПФ «Газфонд» Татьяна Канунникова.

В ближайшие годы государство собирается потратить на развитие транспортной инфраструктуры более 13 трлн рублей. На эти деньги должно быть построено или реконструировано более 17 тыс. км автодорог, более 100 взлетно-посадочных полос, проложено свыше 3 тыс. км новых железнодорожных линий. Частный бизнес готов активно участвовать в крупнейших за всю историю новой России стройках, предполагая зарабатывать на эксплуатации построенных при его участии объектов. Взаимодействие государства и бизнеса происходит в рамках подписанной в июне премьер-министром Владимиром Путиным федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы».

В Федеральном дорожном агентстве (Росавтодор) точную долю автодорожной подпрограммы в новой ФЦП не называют, ссылаясь на отсутствие опубликованного документа. Но уже ясно, что предыдущие объемы финансирования будут превышены в несколько раз — по ныне действующей ФЦП до 2010 года Росавтодор должен освоить чуть более 2 трлн рублей. Один из главных приоритетов агентства — сделать дорожную отрасль «менее затратной», то есть найти не только дополнительные источники денег на строительство, но и получать прибыль от эксплуатации дорог на условиях государственно-частного партнерства (до сих пор автодороги являлись исключительно расходной статьей бюджета). В связи с этим го-

ГОСУДАРСТВО НАМЕРЕНО ПОТРАТИТЬ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОЛЕЕ 13 ТРЛН РУБЛЕЙ. НА ЭТИ ДЕНЬГИ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОСТРОЕНО ИЛИ РЕКОНСТРУИРОВАНО БОЛЕЕ 17 ТЫС. КМ АВТОДОРОГ И 100 ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПОЛОС, ПРОЛОЖЕНО СВЫШЕ 3 ТЫС. КМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ



ИНВЕСТОРЫ



В РАМКАХ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МАГИСТРАЛИ М4 «ДОН» ОТ МОСКВЫ ДО НОВОРОССИЙСКА ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ВОЗВЕСТИ 7 МОСТОВ, 16 ПУТЕПРОВОДОВ И ОДНУ ЭСТАКАДУ

сударство решило открыть новую эру в отрасли: впервые в России появятся платные автотрассы, которые будут управляться частными инвесторами на условиях концессии. Закон о концессиях принят, и сейчас в стадии проработки находятся технологии разделения рисков Концедента и концессионера на всех фазах реализации проектов. «Важно точно определить, какие риски нужно страховать — это позволит избежать излишней нагрузки для инвестора», — отмечает директор по инвестициям УК «Лидер» Михаил Быханов.

КОНЦЕССИИ Государственно-частное партнерство стало одним из главных инструментов повышения эффективности госинвестиций. В ходе многолетней хозяйствен-

ной практики за рубежом выработаны различные формы взаимодействия государства и частного капитала, в том числе в инфраструктурных отраслях. К ним относятся приватизация, концессионные проекты, система франчайзинга, контрактная система и лизинг. В последние годы в мировой практике реализации инвестиционных проектов все более широкое распространение получают концессионные соглашения, в которых эффективность на различных стадиях инвестиционного процесса успешно сочетается с контролем со стороны государства. Использование этой модели диктуется необходимостью (из-за ограниченных финансовых возможностей государства) привлекать частный капитал к финансированию и эксплуатации долгосрочных инвестиционных проектов в первую очередь в области производственной инфраструктуры. Стратегия концессионных соглашений не является универсальной для всех типов инфраструктурных проектов. Их сравнительная эффективность возрастает при невозможности привати-

зации по социально-экономическим причинам, при необходимости значительных первоначальных инвестиций в проект; при наличии крупного потенциала для экономии ресурсов на этапах строительства и эксплуатации, а также при возможности покрытия части инвестиционных затрат за счет пользователей.

Практикой выработаны оптимальные формы привлечения частного капитала в реализацию инвестиционных инфраструктурных проектов. Очевидна наибольшая целесообразность применения концессионных соглашений при сооружении автомобильных дорог, тоннелей и мостов. Во-первых, эти объекты инфраструктуры образуют стратегическую транспортную сеть, которую государство стремится держать под контролем. Во-вторых, при строительстве автодорог национального значения необходимы крупные первоначальные инвестиции и высок риск превышения запланированных расходов на строительство. В-третьих, хотя эксплуатационные издержки в сравнении с инвестиционны-



ПРОЕКТЫ И ТЕНДЕРЫ

Конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15–58-й километр

Участок платной дороги Москва—Петербург станет дублером наиболее загруженного отрезка федеральной трассы М10. Платная дорога будет проложена в обход населенных пунктов, в том числе г. Химки. Ширина проезжей части на выезде из Москвы (до Шереметьево) составит десять полос. Сметная стоимость данного проекта составляет 54 933 млн рублей. Из них около 25 798 млн рублей (47%) — средства из инвестфонда и 29 135 млн рублей (53%) — внебюджетное финансирование.

Конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе нового выхода на Московскую кольцевую автодорогу с автотрассы М1 «Беларусь» Москва—Минск

Новый выход на МКАД с автотрассы М1 Москва—Минск продублирует загруженный участок существующей дороги и пройдет в обход населенных пунктов (в частности, г. Одинцово). Ширина проезжей части — шесть полос, максимальная скорость движения — 120 км/ч. Средний срок окупаемости подобных проектов составляет 15–20 лет.

Реализация проекта позволит создать 2 тыс. новых рабочих мест, снизит количество выбросов токсичных газов в атмосферу в два-три раза.

Сметная стоимость данного проекта составляет 17 257 млн рублей. Из них около 10 007 млн рублей (58%) — бюджетные средства, и 7250 млн рублей (42%) — внебюджетное финансирование.

Открытый конкурс на право заключения соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта Пулково

Реконструкция аэропорта Пулково является одним из первых проектов в сфере аэропортового бизнеса в России, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства. Проект предусматривает строительство нового пассажирского терминала, а также нового делового центра и гостиницы. Аэропорт будет передан концессионеру в эксплуатацию на срок не менее 30 лет.

Проектом реконструкции аэропорта предусмотрено увеличение пассажиропотока до 40 млн пассажиров в год до 2039 года. Теоретическая максимальная загрузка взлетно-посадочных полос при полной реконструкции рассчитана на 76 взлетов-посадок в час.

Оценочная стоимость одного только пассажирского терминала составляет €900 млн.

ми по этому виду проектов сравнительно невелики, автострады, функционирующие на концессионной основе, обычно требуют меньших затрат на поддержание и ремонт.

Концессионные соглашения находят применение и в практике строительства железных дорог. Полная приватизация железнодорожного транспорта отвергается многими странами из-за неспособности частных предприятий в большинстве случаев обеспечить финансовую отдачу в размере, необходимом для покрытия эксплуатационных и первоначальных инвестиционных издержек и получения прибыли только за счет платных тарифов. Но и концессионные проекты в этой сфере зачастую невозможны без существенных государственных субсидий.

В отличие от традиционных государственных инвестиционных проектов, расходы на которые финансируются за счет бюджета или кредитов, основой функционирования концессионных проектов служит сочетание акционерного и заемного капитала, соотношение между которыми варьируется в зависимости от конкретного проекта и по странам. Максимальное соотношение между ними в пользу заемного составляет 80:20.

Привлечение бизнеса в инфраструктурные проекты должно помочь справиться с постоянным ростом их стоимости. Дело в том, что госпроекты быстро дорожают. Так, например, «Западный скоростной диаметр» (окружающая дорога вокруг Санкт-Петербурга), финансируемый инвестфондом, за 2004–2007 годы подорожал с 82 млрд до 120 млрд рублей (с \$2,85 млрд до \$4,69 млрд), то есть в 1,6 раза.

ИНВЕСТИЦИИ По словам замминистра транспорта Александра Мишарина, ежегодно планируется привлекать в транспортную отрасль 150–200 млрд рублей частных инвестиций. По словам замглавы Минтранса, в 2006 году в транспортную отрасль было инвестировано 594 млрд рублей, из которых только 194 млрд рублей составили госинвестиции. Господин Мишарин отметил, что на данный момент существует ряд государственно-частных проектов, которые уже доработаны и выносятся на инвестиционный конкурс. В частности, проектная стоимость строительства скоростного участка Москва—Петербург составляет 60 млрд рублей, из которых 47% выделяет государство и 53% — частные инвесторы. В то же время на проект железной дороги в Читинской области выделено более 80 млрд рублей, из которых 30% принадлежат частным инвесторам. «При этом „Норникель“ обязуется 40 млрд рублей вложить в освоение этой зоны. То есть суммарное отношение в пользу частного бизнеса будет», — отметил замминистра.

Участие в подобного рода проектах частных инвесторов пока не очень распространенное явление. Бизнесу интересны такие инвестиции, но пока неизвестно, как это все работает, говорят эксперты. По словам директора по корпоративным финансам банка «КИТ Финанс» Эльнура Гурбанова, инвесторы все еще осторожничают, так как до сих пор нет примеров успешного результата взаимодействия с государством. «Эти примеры прописаны лишь на бумаге, и инвесторам бывает сложно оценить эффективность вложений на каких-то конкретных примерах», — говорит господин Гурбанов. — Например, интерес частных



ОПЛАТА ПРоезда на платном участке федеральной автотрассы «Дон» занимает несколько минут

инвесторов к реконструкции петербургского аэропорта Пулково был огромен только потому, что среди участников были опытные управляющие компании. Реализация того или иного проекта требует создания и консорциума из строителей, консультантов, инвестбанкиров, и от отношений между ними во многом зависит успешность проекта. Так, для участия в проектах строительства и эксплуатации платных автодорог управляющая компания „Лидер“ при поддержке Газпромбанка сформировала международный консорциум, в который вошли зарубежные компании, обладающие опытом создания и управления дорожной инфраструктурой».

К развитию государственно-частного партнерства подключился и Банк развития (ВЭБ), который объявил о создании центра развития государственно-частного парт-

нерства. Этот центр займется отбором инфраструктурных проектов и станет искать для них частных инвесторов. На ВЭБ, грубо говоря, будет возложена роль проводника между финансовыми возможностями государства и интересами бизнеса. Несмотря на все существующие сегодня сложности, в ВЭБе считают, что решить инфраструктурные проблемы через механизм ГЧП можно. За три с половиной года ВЭБ намерен отобрать на региональном и муниципальном уровнях 21–28 инфраструктурных проекта. Два проекта будут сверхкрупными, стоимостью более 30 млрд рублей каждый, уточняют в банке. У пяти-шести проектов бюджеты составят по 5 млрд рублей, стоимость остальных — около 2 млрд рублей каждый. «По сути, мы станем выполнять функции системного интегратора, помогая муниципалитетам и регионам искать частных инвесторов», — говорит директор центра ГЧП Александр Баженов. В некоторые проекты ВЭБ готов вложиться самостоятельно. В банке надеются, что к 2012 году 30% кредитного портфе-

ля, который, по прогнозам, достигнет 850 млрд рублей (сейчас 220 млрд рублей), составят проекты на основе ГЧП. «Пока в портфеле банка практически нет инфраструктурных проектов, в основном промышленные», — признается господин Баженов. Развивать инфраструктурные проекты ВЭБ намерен благодаря имеющимся у него в избытке пенсионным накоплениям так называемых молчунов. Объем пенсионных денег уже превысил 350 млрд рублей, и часть из них планируется инвестировать в инфраструктурные облигации. Кроме того, в инфраструктурные объекты готовы инвестировать пенсионные деньги и негосударственные пенсионные фонды. «Часть финансирования проектов может быть сформирована из тех активов, в которые можно направлять пенсионные резервы. Одним из этих активов могут стать облигации с фиксированной ставкой. Допустимый объем инвестирования пенсионных резервов будет зависеть от актива, в который направлены пенсионные резервы. Если это будут облигации, то вложения будут в том объеме, который разрешен законодательством», — отмечает директор по инвестиционной и аналитической деятельности НПФ «Газфонд» Татьяна Канунникова. Участие крупных негосударственных пенсионных фондов в инфраструктурных проектах оправданно с точки зрения целесообразности использования различных инвестиционных инструментов. По мнению госпожи Канунниковой, возможность диверсификации инструментов доходности пенсионных средств положительно скажется на притоке клиентов НПФ.

Сегодня одним из ярких ГЧП-проектов является «Белкомур». Железная дорога, которая пройдет через Соликамск (Пермский край), Гайны (Коми), Сыктывкар, Архангельск, соединит регионы Сибири и Урала с портом федерального значения в Мурманске, сократив путь перевозки грузов на 800 км. По предварительным данным, общая стоимость программы промышленного и инфраструктурного развития трех субъектов РФ оценивается в 500 млрд рублей. При этом частные инвесторы, заявившие о намерении участвовать в строительстве железнодорожной трассы Белое море—Коми—Урал, подтвердили объем инвестиций в размере 400 млрд рублей. «Бизнес сам заинтересован в такого рода проектах. Как правило, частные компании вкладывают деньги в развитие того, чем будут пользоваться сами. Например, если бы не началось строительство „Белкомура“, крупнейшие предприятия, которые там работают, столкнулись бы с проблемой перевозки и реализации своей продукции. Возник бы транспортный коллапс», — говорит гендиректор ООО «Межрегиональная инвестиционная компания „Северо-Запад — Прикамье“», занимающегося разработкой проекта «Белкомура», Юрий Демочкин.

В ближайшем будущем должны стартовать и другие крупные дорожные проекты — это скоростная магистраль Москва—Петербург, «Дон», ЦКАД, «Западный скоростной диаметр» и другие. Первую магистраль длиной 700 км планируют строить за счет частных инвестиций. В рамках проекта строительства магистрали М4 «Дон» от Москвы до Новороссийска предполагается возвести 7 мостов, 16 путепроводов и одну эстакаду. Дорога с двумя полосами движения с асфальтобетонным покрытием с расчетной скоростью движения 120 км/ч должна быть построена к ноябрю 2010 года. Изначально на нее планировалось потратить 14 млрд рублей, однако эти планы, по мнению экспертов, будут скорректированы. В рамках проекта ЦКАД планируется построить вокруг Москвы на расстоянии 30–50 км новое кольцо.

Объективная потребность в развитой дорожной инфраструктуре растет. Количество инфраструктурных проектов растет, усиливая конкуренцию за частные инвестиции, что положительно скажется на качестве проработки и реализации инфраструктурных проектов, условиях привлечения заемного капитала. ■

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО СТАЛО ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСИНВЕСТИЦИЙ. ОЧЕВИДНА НАИБОЛЬШАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ ПРИ СООРУЖЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ТОННЕЛЕЙ И МОСТОВ



ГРАНТЫ НА РАЗВИТИЕ ЕВРОПЕЙСКИХ АВТОДОРОГ



Особенную роль в финансировании многих инфраструктурных проектов в странах Восточной и Центральной Европы, особенно в новых странах—членах ЕС, играет Евросоюз. По данным международной неправительственной организации CEE Bankwatch Network, из €55 млрд, выделяемых ЕС в 2007–2013 годах на совершенствование транспортной инфраструктуры в странах Центральной и Восточной Европы больше половины — 55% — пойдет на развитие автодорожной сети самых разных уровней.

По данным CEE Bankwatch, Европейский инвестиционный банк (EIB) в 1998–2003 годах выделил десятки тогда еще кандидатам в ЕС займы на общую сумму более €16 млрд — почти половина займов (€7,7 млрд — 47%) была выделена на развитие транспортной инфраструктуры. Из средств, направленных на развитие дорожно-транспортной сети, большая часть (65%) пошла на постройку новых магистралей, 35% — на реконструкцию или совершенствование уже существующих дорог.

Еще до вступления в ЕС новых членов Евросоюз выделял кандидатам на членство специальные гранты на развитие транспортного сектора в рамках «Системы по содействию структурного развития стран-кандидатов (ISPA)». В 2000–2002 годах для десяти стран Центральной и Восточной Европы, готовившихся к членству в ЕС, было разработано 249 проектов в рамках ISPA — 35% относились к развитию транспортной инфраструктуры. Из €5,6 млрд, выделенных на все проекты ISPA для десяти стран Центральной и Восточной Европы, 56% пошло на транспортные проекты. Гранты по программе ISPA предоставлялись для развития дорог в основном

в Румынии, Эстонии, Польше, Литве и Болгарии. По условиям программы ISPA ЕС осуществляет содействие в «развитии транспортной инфраструктуры для обеспечения и поддержания мобильности транспорта, особенно для тех стран, которым в соответствии с решением о подготовке к членству необходимо развивать проекты по объединению и совместимости национальных транспортных сетей с трансъевропейскими сетями».

Активное участие ЕС в финансировании некоторых спорных автодорожных проектов нередко вызывает критику неправительственных и природоохранных организаций. В марте CEE Bankwatch и Friends of the Earth Europe направили открытое письмо в адрес председателя Еврокомиссии Жозе Баррозу, комиссару ЕС по охране окружающей среды Ставрису Димасу. В письме выражена тревога о том, что 50 различных проектов, финансируемых из фондов ЕС, могут представлять угрозу экологии, а затраты на их воплощение могут быть чрезмерными.

Среди этих проектов есть и дорожные, в частности панъевропейская магистраль Via Baltica (Варшава—Каунас—Рига—Таллин — около 3 тыс. км), строительство которой уже вызвало много споров относительно своего воздействия на окружающую среду. Экологи и другие независимые наблюдатели заявляют, что есть более 40 альтернативных маршрутов, позволяющих обойти заповедник «Долина Роспуда» в Польше, и призывают ЕС, финансирующий строительство магистрали, оказать воздействие на власти Польши, решившей не менять первоначальный проект трассы.

ГЛАВНАЯ ДОРОГА СТРАНЫ

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ РАСТЕТ ГОД ОТ ГОДА, И В СВЯЗИ С ЭТИМ УГРОЗА ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА СТАНОВИТСЯ ВСЕ СЕРЬЕЗНЕЕ. В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ДОЛЖНО НАЧАТЬСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ, КОТОРАЯ КРАТЧАЙШИМ ОБРАЗОМ СОЕДИНИТ ДВЕ СТОЛИЦЫ РОССИИ. В РЕАЛИЗАЦИИ ЭТОГО ПРОЕКТА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ ПРИМЕТ ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ.

АННА ГЕРОЕВА

ИСТОРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС

В России, где расстояния между городами и населенными пунктами исчисляются сотнями километров, хорошие дороги жизненно необходимы как фактор территориальной и экономической интеграции. Но в реальности качественных дорог в стране крайне мало. Одна из традиционных причин — недостаточное бюджетное финансирование. Средств, впрочем, не хватало всегда. Впервые вопрос об улучшении качества дорог был поднят в XVIII веке. Царь-реформатор Петр Первый решил построить дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы. По его приказу были сделаны необходимые расчеты. Для этих целей обратились за помощью к шотландским математикам А. Фарварсону и С. Гвину, которым было поручено спроектировать «прямолинейный перспективный путь от Санкт-Петербурга до Москвы» по болотистой и ухабистой местности. Строительство это дорого обошлось российской казне. Известно, что на эти нужды было потрачено около 1 млн рублей. Дороговизна проекта объяснялась тем, что прокладывать дорогу приходилось через заболоченные участки.

На землю укладывались связки прутьев, сверху насыпали землю, а потом — бревна. Очевидно, что такая трасса была недолговечна. В 1786 году российские власти решили вымостить дорогу камнем в пределах Петербургской, Новгородской и Тверской губерний. Но из-за дефицита бюджета, возникшего в результате Русско-турецкой войны, этим планам не суждено было реализоваться.

С тех пор было разработано множество проектов ремонта и обустройства дороги. Трасса Москва—Санкт-Петербург, безусловно, является важнейшей транспортной артерией страны. Технические показатели состояния трассы не позволяют обеспечивать единый скоростной режим. Четверть трассы, согласно данным Минтранса, проходит через жилой сектор, в котором скоростной режим ограничен правилами дорожного движения. При этом в некоторых районах трасса состоит только из четырех полос, что приводит к заторам и пробкам. В соответствии с мировыми стандартами дорога такого значения должна быть как минимум вдвое шире и на ней должен быть установлен свой скоростной режим.

Ожидается, что запуск соответствующей современным стандартам автомагистрали позволит в среднесрочной перспективе увеличить грузопоток в этом направлении в три раза. Государство в течение последних нескольких лет разрабатывает планы по реализации данного проекта с привлечением средств частных инвесторов. Заинтересовать бизнес можно, только предложив интересные для него условия. А прибыль в данном проекте могут приносить как сборы за проезд, так и доходы от придорожной инфраструктуры. Тем более нет никаких сомнений в том, что главная дорога страны — объект востребованный.

ОТ ПИТЕРА ДО МОСКВЫ

В 2009 году запланировано строительство первого участка платной скоростной трассы Москва—Санкт-Петербург. Его протяженность составит 43 км. Дорога пройдет от МКАД до Солнечногорского района Подмосковья. Она не заменит, а продублирует существующую трассу Москва—Санкт-Петербург. Тем более что существование платной дороги возможно при наличии бесплатной

РАССЧИТАННАЯ ПРОЕКТНАЯ СКОРОСТЬ, С КОТОРОЙ МОЖНО БУДЕТ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО ДОРОГЕ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПИТЕРОМ, СОСТАВИТ 120 КМ/Ч. ПРЕОДОЛЕТЬ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ДВУМА СТОЛИЦАМИ НА АВТОМОБИЛЕ МОЖНО БУДЕТ ВСЕГО ЗА ШЕСТЬ ЧАСОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



КАЧЕСТВЕННОЙ ТРАССЫ МЕЖДУ ДВУМА СТОЛИЦАМИ ЕЩЕ НИКОГДА НЕ БЫЛО — ДОРОГУ РУГАЛИ СО ВРЕМЕН ПЕТРА I. ПОЯВИЛСЯ ШАНС ПОСТРОИТЬ ЕЕ СЕЙЧАС

альтернативы. Старая трасса будет работать в том же режиме. Как отмечают эксперты, новая трасса по ряду параметров будет отличаться от старой. Во-первых, она будет гораздо шире — десять полос от выезда из Москвы до поворота на аэропорт Шереметьево, на участке от Шереметьево до Зеленограда она сузится до восьми полос и, наконец, от Зеленограда до Солнечногорска составит до шести полос.

Надо отметить, что новая дорога пройдет восточнее Ленинградского шоссе, а выезд из столицы будет расположен на несколько километров севернее. Но это пока проект. В данный момент проходит конкурс на определение частного инвестора, который будет финансировать проект наряду с государством. Кроме того, до конца года государство планирует выкупить у частных все земли, по которым в соответствии с проектом должна пройти скоростная дорога. Общая проектная стоимость строительства первого участка составляет 66,199 млрд рублей с учетом НДС. Из этой суммы средства инвестфонда, то есть госбюджета, составят 30 млрд 274 млн. Оставшуюся часть вложат частные инвесторы. При этом собственные средства инвесторов составят порядка 6,9 млрд рублей, заемные средства — порядка 30 млрд.



«ДОРОГА БУДЕТ ПОСТРОЕНА ПРИ УЧАСТИИ ЗАПАДНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ И ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА»

О том, как складывается финансирование проекта и какое участие в нем примет Газпромбанк наряду с другими участниками консорциума, нам рассказал начальник департамента проектного и структурного финансирования ГПБ КОНСТАНТИН ЛИМИТОВСКИЙ.

BUSINESS GUIDE: Каково участие Газпромбанка в этом проекте?

КОНСТАНТИН ЛИМИТОВСКИЙ: Газпромбанк совместно с УК «Лидер» и рядом западных строительных компаний сформировали консорциум для участия в конкурсах на право заключения концессионных соглашений по финансированию, строительству и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15–58-й км и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М1 «Беларусь» Москва—Минск.

ВГ: Что является ключевыми задачами консорциума?

К. Л.: На данный момент Газпромбанк выступает финансовым соконсультантом (наряду с одним из западных банков) международного консорциума ОАО «Главная дорога», в состав которого входят компании Alpine, FCC, Brisa, ЗАО «УК „Лидер“» и ООО «Стройгазконсалтинг». Ключевыми задачами, решаемыми на текущем этапе финансовыми консультантами, являются финансово-экономический анализ, финансовое моделирование, разработка структуры и стратегии финансирования проектов, подготовка конкурсного предложения, проведение переговоров с Концедентом и финансовыми институтами. От успешности решения этих

эксплуатации в течение 25 лет, предусматривающей получение дохода в виде сборов за проезд. С точки зрения нормативно-правовой базы проекта были предприняты следующие шаги. Во-первых, в апреле прошлого года правительство РФ выпустило распоряжение, утверждающее проект в целом. Через полгода была утверждена конкурсная документация проекта. Государство и бизнес должны будут совместно нести ответственность и риски по проекту. Важно обеспечить такую степень контроля, чтобы не было потерь в эффективности работы бизнеса. В то время как бизнес должен осознавать, что он работает над социально значимым проектом, и не забывать о соотношении рисков и доходности при получении отдачи от инвестиций.

Этап предквалификации прошли два участника, представленных консорциумами.

Один из консорциумов, принимающих участие в конкурсе, — ОАО «Столичный тракт». В него входит управляющая компания «Лидер», российская строительная компания «Стройгазконсалтинг», один из крупнейших подрядчиков «Газпрома». Финансовым партнером выступает Газпромбанк. В составе консорциума также крупнейшие международные компании Alpine Bau GmbH (Австрия), FCC Construction SA (Испания) и Brisa Auto-Estradas de Portugal SA (Португалия). Австрийская Alpine Bau — одна из самых крупных в Европе компаний в секторе конструирования и строительства автодорог, в 2007 году выполнившая строительство на сумму €2,6 млрд. FCC Construcccion, капитализация которой составляет €6 млрд, является одновременно строителем, и оператором дорог. Португальская компания Brisa Auto-Estradas de Portugal SA — одна из крупнейших компаний в Португалии, концессионер и оператор платных автодорог в стране, осуществляет эксплуатацию дорог также за ее пределами (1500 км дорог). Однако, несмотря на авторитет и опыт зарубежных партнеров, доминировать все же будет российская сторона, уверили в Минтрансе.

Их конкурент — Северо-западная концессионная компания, которая представляет интересы французской Vinci.

Чиновники уверены, что будущая платная трасса имеет высокие шансы стать рентабельным проектом. Цена за проезд 1 км по платной альтернативной трассе Москва—Петербург водителю легкового автомобиля обойдется не дороже трех рублей. Это ниже, чем в среднем по Европе. Кроме того, новая трасса Москва—Санкт-Петербург будет длиной 684 км. Рассчитанная проектная скорость, с которой можно будет передвигаться по этой дороге, составит 120 км/ч. ■

задач во многом зависит результат участия в конкурсе. В том случае, если консорциум признают победителем конкурса, наш банк также планирует принять участие в организации финансирования проекта.

ВГ: Известно, что финансирование проекта складывается из заемных и собственных средств. Каковы ваши ожидания по распределению средств?

К. Л.: Структура финансирования проекта достаточно распространенная для ГЧП-проектов такого типа. Часть расходов на строительство планируется профинансировать за счет средств государства, для этого в инвестиционном фонде РФ уже выделены средства — более 23 млрд рублей. Оставшаяся часть (около 60%) будет профинансирована за счет частного капитала, а именно за счет средств акционеров и долгового финансирования. При этом, как правило, для такого рода проектов объем средств акционеров не превышает 20–30% от всего объема финансирования за счет средств частного сектора, а основная часть финансирования осуществляется российскими и иностранными банками, а также международными финансовыми организациями (IFIs) и банками развития.

ВГ: Каковы ваши ожидания по окупаемости проекта?

К. Л.: Срок окупаемости объектов автодорожной инфраструктуры составляет в среднем 15–20 лет. Исходя из предварительных оценок, первые дивиденды по проекту Москва—Санкт-Петербург акционеры смогут получить не раньше чем через 12–15 лет, что является вполне приемлемым показателем для объекта такой сложности.

МЕГА-ПОЛИС

С КАЖДЫМ ГОДОМ СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ РАСШИРЯЮТ ПАКЕТ УСЛУГ И СПИСОК СТРАХОВЫХ РИСКОВ. ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЯЕТСЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ, В ЧАСТНОСТИ СФЕРЕ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА. ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ — ОДНО ИЗ САМЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ, СЛОЖНЫХ И КАПИТАЛОЕМКИХ, ЧТО ОБУСЛАВЛИВАЕТ ПРИСУТСТВИЕ ТОЛЬКО КРУПНЫХ ИГРОКОВ КАК В СТРОИТЕЛЬНОЙ, ТАК И В СТРАХОВОЙ ОТРАСЛИ.

ЕКАТЕРИНА СМИРНОВА, НАТАЛЬЯ ЯМНИЦКАЯ

ВЫСОКИЙ СПРОС На сегодняшний день в России уже реализуется ряд проектов по улучшению инфраструктуры и еще многие ждут своей очереди. Спрос на строительство крупных проектов рождает спрос и на их страхование. По данным Международной организации страховщиков строительных рисков, в 2006 году Россия заняла 13-е место в мире по объемам страхования строительных рисков. К 2008 году этот показатель стал еще выше, так как последние пять лет на российском рынке страхования строительных рисков наблюдался стабильный 30-процентный рост. В 2007 году объем рынка вырос на треть и составил около 10 млрд рублей. Его развитие происходило в основном за счет роста строительно-монтажных работ, связанного с увеличением объема капитальных вложений в инвестиционные проекты. Как в 2006 году, так и в 2007 году крупнейшим страховщиком по страхованию сложных технических рисков является страховая группа «Согаз».

В страховых компаниях отмечают, что многие крупные строительные компании, имеющие опыт сотрудничества со страховщиками, понимают эффективность и необходимость страховой защиты. Впрочем, по мнению директора департамента корпоративных финансов «КИТ Финанс Инвестиционный банк» Эльнура Гурбанова, отношение к страхованию зависит от того, кто финансирует проект строительства. «Если строительная компания является только контрактным подрядчиком, страхование ее не касается», — отмечает он. — Если же проект непосредственно принадлежит строительной компании и они сами его строят, то, само собой, подрядчики понимают всю ответственность и необходимость страхования». Кроме того, в наличии страховой защиты заинтересован сам заказчик. Его интерес проявляется в страховании всего процесса строительства, так как для крупных проектов может привлекаться более десятка подрядчиков, каждый из которых страхует лишь свой участок строительства.

«Обычная практика — это привлечение одного генерального подрядчика, который, застраховав объект строительства, покрывает страхованием работы, выполняемые субподрядчиками», — говорит начальник управления страхования строительно-монтажных рисков «Согаза» Людмила Куликова. — Такая практика гораздо удобнее и для заказчика, и для страховой компании».

Чтобы избежать «разрыва» в действии нескольких страховок (один подрядчик закончил работы, а другой еще не приступил к ним), заказчики зачастую предпочитают сами выступать страхователями и обеспечивать непрерывную защиту объекта до передачи его в эксплуатацию. «Для инвесторов, под которыми понимаются также спонсоры и концессионеры, страхование строительных рисков тоже имеет немалое значение», — говорит господин Гурбанов. — Для них страхование выполняет функцию стабилизации денежных потоков». Правда, частное инвестирование в транспортном строительстве только начинает развиваться и наиболее крупные инвестиции в данной отрасли приходят из государственных и муниципальных бюджетов.

Власти двух столиц приложили немало законодотворческих усилий для того, чтобы стимулировать строителей, реализующих бюджетные проекты, страховать свои риски. Так, два года назад был принят ФЗ №94, в соответствии с

ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ РИСКОВ НАБЛЮДАЛСЯ СТАБИЛЬНЫЙ 30-ПРОЦЕНТНЫЙ РОСТ. В 2007 ГОДУ ОБЪЕМ РЫНКА СОСТАВИЛ ОКОЛО 10 МЛРД РУБЛЕЙ



ГРИГОРИЙ СОВЕНКО

НЕОБХОДИМОСТЬ СТРАХОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОСОЗНАЛИ ВСЕ УЧАСТНИКИ ПРОЦЕССА

которым любой подрядчик, получивший госзаказ, должен предоставить гарантию (дешевле всего это сделать в виде договора страхования), что госконтракт будет выполнен в полном объеме и качественно.

«Инвесторы и кредиторы в большей степени полагаются на страхование — особенно в части рисков, не являющихся особыми обстоятельствами, реализация которых компенсируется государством», — отмечает начальник департамента проектного и структурного финансирования ОАО «Газпромбанк» Константин Лимитовский. — Это позволяет кредиторам существенно снизить проектные риски и сделать проект более привлекательным для финансирования».

Некоторые компании предпочитают также страховать строительно-монтажные риски (СМР), гражданскую ответственность строителей, послепусковые гарантийные обязательства. Страхование гражданской ответственности строителей, по словам первого заместителя генерального директора CAO «Гефест» Владимира Карюкина, позволяет возместить ущерб имуществу и здоровью третьих лиц, который могут нанести строители в процессе работ — оно особенно востребовано при строительстве в условиях плотной городской застройки и близости к полосе движения машин.

Наиболее частые страховые случаи — повреждение коммуникаций, телефонных линий, канализации, машин, находящихся в районе стройплощадки. В таких ситуациях страховая компания берет на себя все организационные вопросы.

Кроме того, в последние годы наблюдается тенденция к страхованию персонала в рамках страхования от несчастных случаев или по ДМС, а также страхованию строительной техники и оборудования, дорогостоящего и часто страдающего.

РИСКОВ МНОГО, ПРОЕКТ — ОДИН «Конечно, в идеале должна быть возможность застраховаться от любого риска», — поясняет господин Гурбанов. — Однако часто возникают ситуации, когда страховые компании не берутся покрывать тот или иной риск из-за большой сложности». Чаще всего, считает он, проблемы возникают при использовании новых технологий и нехватке информации, в результате чего страховые агенты просто не могут адекватно определить вероятность возникновения того или иного риска и размер ущерба.

Вторая сторона медали — фиксированная сумма на страхование в рамках строительного проекта. Наиболее оп-

«ЗАДАЧА СТРАХОВЩИКОВ — НАЙТИ ОПТИМАЛЬНУЮ СХЕМУ, ЧТОБЫ РАСХОДЫ ПО СТРАХОВАНИЮ НЕ УТЯЖЕЛЯЛИ ИНВЕСТИЦИОННУЮ СТОИМОСТЬ ПРОЕКТА»

О специфике программ страхования реализуемых в рамках ГЧП проектов рассказывает ГЕННАДИЙ ФЕДИН, директор по страхованию предприятий газознергетической отрасли страховой группы «Согаз».

BUSINESS GUIDE: «Согаз» является одним из лидеров российского страхового рынка. Расскажите, пожалуйста, в каких крупных проектах участвовала компания?

ГЕННАДИЙ ФЕДИН: Одно из основных направлений нашей деятельности связано с участием в крупных инфраструктурных проектах, как российских, так и международных. В числе последних — проект «Голубой поток», в котором «Согаз» выступает генеральным страховщиком, а также строительство Северо-Европейского газопровода, призванного связать газовые месторождения Западной Сибири с потребителями в Германии и других западноевропейских государствах.

BG: В чем сложность страхования инфраструктурных проектов?

Г. Ф.: Инфраструктурные проекты очень похожи на крупные строительные проекты, однако есть и существенные отличия. Это связано с тем, что важную роль здесь играет государство, которое вносит определенные требования к страхованию и определяет минимальный пакет рисков. Бенефициаром в каких-то случаях может выступать само государство, а в каких-то — концессионер. В связи с тем что риски в инфраструктурных проектах разноуровневые и комплексные, концессионер будет стремиться перераспределять риски на подрядчиков. Как следствие, возникает многоуровневая система страхования рисков. Задача страховщиков — не только застраховать риски и дать гарантию страховых выплат, но и найти оптимальную схему соотношения рисков и вероятности наступления негативных событий (возможных потерь), чтобы расходы по страхованию не утяжеляли инвестиционную стоимость проекта.

тимальным способом экономии, по мнению страховщиков, являются программы комплексного страхования, которые предлагают многие крупные страховые компании. Однако необходимость «уложиться в бюджет» и неумение выбрать наиболее очевидные риски нередко заставляют компанию-заказчика экономить на качестве материалов и работ по сравнению с утвержденным проектом. В таком случае основной задачей страховщика будет надзор за существенными отступлениями страхователя от проекта и уведомление его о возможности отказа страховщика от выплаты, легитимность которого признана российским законодательством.

В случаях, когда страхователь стремится снизить затраты на страхование, страховые компании, как правило, идут ему навстречу и снижают сумму расходов за счет уменьшения страхового покрытия, исключения из договора отдельных рисков и т. д. При этом страховщики предупреждают, что это неминуемо отразится на объеме и качестве страховой защиты. Еще одна распространенная ошибка заказчиков, стремящихся выиграть на страховой премии, — страхование объектов не на полную стоимость. Согласно ГК РФ, любители этого варианта неминуемо оказываются в минусе. Дело в том, что при страховом случае размер страхового возмещения сокращается пропорционально отношению страховой суммы к действительной стоимости, и в результате возмещение не покрывает реального ущерба.

Кроме того, несвоевременная фиксация ущерба, затягивание со сбором документов значительно затрудняют и задерживают анализ информации и организацию выплат. Бывает, что по прошествии некоторого времени строители спохватываются, но последствия ущерба уже ликвидированы и документально их подтвердить невозможно. Страховщики, которые тоже действуют в рамках определенных законодательных нормативов, поверить «на слово» и выплатить ущерб без его документального подтверждения не могут. Поэтому по правилам многих страховых компаний промедление с извещением страховщика в установленный срок (например, три дня) может стать основанием для отказа в выплате возмещения.

По данным статистики, наиболее распространенными причинами страховых случаев по страхованию СМР являются: непреднамеренное нарушение норм и правил производственных работ, стихийные бедствия, пожар. А при страховании гражданской ответственности строителей — повреждение коммуникаций.

Кроме того, уровень сложности объекта определяется на основе рассчитываемого специалистами для каждого объекта «максимально вероятного размера ущерба» в денежном выражении и вероятных сценариев развития ущерба. Впрочем, отсутствие усредненных критериев оценки дает и положительный результат. Так, в страховании строительных рисков отсутствуют так называемые типовые договора, в результате чего страховщики применяют достаточно гибкую систему тарификации. Наряду с базовыми тарифами действуют повышающие и понижающие коэффициенты, которые позволяют учитывать все факторы... ■



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

РАЗМЕТКА БОЕМ

состояние автомобильных дорог в России, к сожалению, оставляет желать лучшего. причина тому — качество строительства и используемых материалов. если новые износостойкие строительные материалы получат более широкое распространение, чем сегодня, дорожное полотно не придется ремонтировать два раза в год.

ПЕТР ЯКЛАШКИН

БИТУМ НА ДОРОЖКУ Сегодня в России в общей сложности 600 тыс. км автодорог. Согласно официальным данным, большая их часть — около 75% — приходится на дороги низких технических категорий — четвертой и пятой. Трассы более высокого качества — третьей категории — составляют порядка 20% общего количества автодорог. По-настоящему хороших магистралей первой и второй категории у нас не более 5%. Тогда как для успешного развития народного хозяйства страны необходимо более 1 млн км качественных дорог. В идеале магистрали первой и второй категории должны составлять порядка 25% от всего дорожного полотна. Желательно, чтобы дороги стратегического значения первой категории общей протяженностью более 70 тыс. км связывали всю территорию страны с севера на юг и с запада на восток.

Отсутствие необходимого количества дорог — это лишь одна проблема, мешающая развитию экономики. Вторая — их качество. Согласно исследованиям, более половины федеральных трасс имеют недостаточно прочное покрытие, не говоря уже о дорогах местного значения, которые редко ремонтируются из-за недостатка финансирования. Впрочем, только вложением большего количества денег проблему качества автодорог не решить. Необходимо повышать качество их строительства и использовать для этого новые износостойкие материалы.

Так за рубежом, где новейшие технологии применяются повсеместно, межремонтный период составляет 10–12 лет. Если же использовать материалы с низкими эксплуатационными характеристиками, как пока в большинстве случаев происходит у нас, уже на третий-четвертый год эксплуатации покрытия требуется ремонт. «Это еще неплохой показатель для нашей страны — есть дороги, где асфальт кладут два раза в год», — замечает генеральный директор СоюздорНИИ Владислав Юмашев.

ЗА ТРЕЩИНОЙ Конструкция любой дороги — это выравнивающий уровень, обеспечивающий гладкую ровную поверхность для промежуточного слоя, и верхний слой износа. Именно качество последнего слоя во многом определяет долговечность дороги. Когда его герметичность нарушается, в дорожном полотне появляются трещины. А любая образовавшаяся в покрытии трещина приводит к ослаблению всей дорожной конструкции. Вода с поверхности покрытия через трещины проникает в нижележащие слои дорожной конструкции и далее в земляное полотно, тем самым вызывая его переувлажнение и снижение несущей способности. Что является одним из распространенных дефектов асфальтобетонных покрытий. Гораздо быстрее процесс разрушения происходит на залатанных трассах, съедающих немалую часть дорожного бюджета. Трещины, имеющиеся на старом покрытии, вскоре проявляются в новом слое и служат одной из главных причин его преждевременного разрушения.

Можно, конечно, бороться с отраженными трещинами, увеличивая толщину слоя асфальта, как это происходит сейчас. Однако экономически это нецелесообразно. Сог-

ЕСЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОДОРОГ НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ И ИЗНОСОСТОЙКИЕ МАТЕРИАЛЫ, МЕЖРЕМОНТНЫЙ ПЕРИОД СОСТАВИТ 10–12 ЛЕТ

ласно расчетам отечественных и зарубежных исследователей, толщина слоя асфальтобетонного перекрытия, воспринимающего отраженные трещины, должна составлять не менее 18–20 см. «Качество дорожных покрытий можно улучшить в первую очередь за счет битума», — говорит генеральный директор «Агродорстроя» Владимир Захарин.

В Европе первый патент на использование полимерных битумов был выдан в 1843 году, однако применять его в дорожном строительстве начали лишь в 30-х годах прошлого века. В Америке — в 1950-х годах. В России исследования по применению модифицируемых битумов для обработки асфальтовых смесей начали проводиться в 1970-х годах. Сегодня емкость российского рынка нефтебитумов, по данным компании «Финам», составляет 4–4,5 млн тонн в год, из которых 40% приходится на основных производителей — «Пермьнефтеоргсинтез», «Нижегороднефтеоргсинтез», а также Московский и Новокуйбышевский НПЗ. По данным пресс-службы компании «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт», на рынке качественных битумов сегодня колоссальный дефицит: на свободный рынок продукция «Нижегороднефтеоргсинтеза» и «Пермьнефтеоргсинтеза» (заводы входят в империю Вагита Алекперова) попросту не попадает.

Впрочем, это еще не все проблемы. Инженер ФГУП «РосдорНИИ» Альберт Штромберг согласен, что для повышения эксплуатационной надежности трасс зачастую достаточно улучшать качество битума. Сегодня, как пишет он в своем исследовании, накоплен большой опыт по применению асфальтобетонных смесей. Однако до сих пор не существует нормативных требований. «И общепринятая методика долговечности асфальтобетона пока не определена, что затрудняет выбор типа асфальтобетона, его состава», — рассказывает Альберт Штромберг.

«Это извечный вопрос — как сделать дороги лучше. Конечно, нужны и материалы, и финансирование, — рас-

суждает Владислав Юмашев. — Но главное, нужно привести в порядок контроль качества работ — или ничего не изменится!»

ДОРОЖНЫЕ СБОРЫ Пока же ищутся дополнительные средства на латание старых дорог. Летом прошлого года депутаты Госдумы приняли федеральный закон №210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (от 24 июля 2007 года), внесший большие изменения в жизнь грузоперевозчиков. Новая редакция статьи 12.21 КоАП за превышение более чем на 15% веса груза в 18 тонн на автомобиль предусматривает наложение штрафа на водителя грузовика в размере до 2 тыс. рублей, на лиц, ответственных за перевозку, — до 15 тыс. рублей, на перевозчика — юридическое лицо — до 400 тыс. рублей.

На практике «забота» о качестве дорожного полотна обернулась проблемой для перевозчиков. «Меры по ужесточению штрафов за превышение предельной нагрузки на дорожное полотно важны, но действия должны быть продуманны, — рассуждает вице-президент Союза транспортников России Валерий Шайкин. — Ситуация, когда порты не могут разгружаться, а грузопотоки практически остановились, конечно, недопустима, ведь существуют общепринятые нормы ЕС по нагрузке на дорожное полотно».

Однако и нам стоит быть более оптимистичными, считают специалисты ФГУ «Дороги России». Плохих магистралей и за рубежом более чем достаточно. Однако, в отличие от россиян, те же американцы, к примеру, привыкли гордиться своими дорогами. Хотя согласно данным, проведенным европейскими исследователями, лишь 57% общего километража автотрасс США можно оценить на «хорошо» и «отлично». Еще хуже обстоят дела на северо-востоке страны, где высшим международным стандартам соответствует не более 43% дорог. ■



АЛЕКСЕЙ ЯБЛОКОВ,
ПРЕЗИДЕНТ ЦЕНТРА
ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ,
ДОКТОР БИОЛОГИЧЕСКИХ НАУК,
ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ РАН

«ОПАСНА НЕ ТА ПЫЛЬ, КОТОРАЯ СКРИПИТ НА ЗУБАХ, А МИКРОЧАСТИЦЫ, ПРОНИКАЮЩИЕ СКВОЗЬ КОЖУ»

Низкое качество российских дорог не только ухудшает комфортность и безопасность движения, но серьезно влияет на экологическую ситуацию.

Транспортное загрязнение — одно из основных загрязнений в индустриальных странах, и в частности в России: 83% выбросов вредных веществ в атмосферу на совести автомобилей. А наиболее остро проблема стоит в Москве, которая перестает быть городом для жизни. Нужно срочно решить ряд важных экологических вопросов. По статистике, за последнее десятилетие в столице в два раза увеличилась заболеваемость бронхиальной астмой и болезнями кроветворения среди детей. В домах, расположенных около автомагистралей, болезни дыхательных путей встречаются в полтора-три раза чаще, чем в более тихих районах.

Разделить транспортное загрязнение можно на две составляющие. Во-первых, загрязнение от двигателя машины, которое давно ни для кого не секрет. Сейчас в столице 50–60% продаваемого бензина фальсифицировано. Нужно переходить на топливо, соответствующее европейским нормативам выбросов вредных веществ. При этом необходима жесткая система контроля. Вторая экологическая проблема плохих дорог — пылевое загрязнение, которое только в России является причиной смерти около 40 тыс. человек в год. Нужно отметить, что особо опасна не та пыль, которая скрипит на зубах, а микрочастицы, проникающие сквозь кожу.

Причина как минимум половины этих смертей — транспортное пылевое загрязнение. Первая причина этого — износ шин. Если дорога в выбоинах, шины стираются больше, ведь тормозят автомобили гораздо активнее. Вторая причина — пробки. То, что стоячая пробка — это сплошной свинцовый туман, мы уже все понимаем. Не понимаем или не хотим понимать, что, обезжывая пробки по обочинам, поднимая за машиной столб пыли, мы портим здоровье и себе, и другим участникам движения.

Конечно, качественными дорогами мы полностью не избавимся от пылевого загрязнения, но на 15–20% смертность сократить можно. А это значит, мы сохраним 7–8 тыс. жизней.



ЗА РУБЕЖОМ МЕЖРЕМОНТНЫЙ ПЕРИОД АВТОДОРОГ СОСТАВЛЯЕТ 10–12 ЛЕТ. У НАС ИЗ-ЗА НИЗКОГО КАЧЕСТВА ИСПОЛЬЗУЕМЫХ МАТЕРИАЛОВ — ТРИ-ЧЕТЫРЕ ГОДА



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, реке — 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 — превалирующий 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

поэтому 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 дорогу 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 сельхозназначения 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 Подмошью, 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 развязок Крекшино—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 инвестиций.

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 дополнительной 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.

БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ 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.

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 ОДНИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ ПОВЫШЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПРОЕКТА. ТАКЖЕ ОЧЕВИДНО, ЧТО УРОВЕНЬ ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОЛЖЕН СООТВЕТСТВОВАТЬ КАЧЕСТВУ ДОРОГИ



ЧУЖОЙ МАРШРУТ

КОНЦЕССИЯ КАК МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИМЕНЯЛАСЬ В РОССИИ ЕЩЕ ДО РЕВОЛЮЦИИ. ТАК, В XIX ВЕКЕ НА ОСНОВЕ КОНЦЕССИЙ ШЛО РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИЙ ОТ СИБИРИ ДО ДАЛЬНОГО ВОСТОКА. СЕГОДНЯ ОТЛАДИТЬ И ЗАПУСТИТЬ ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НЕ ТАК-ТО ПРОСТО. ОДНАКО ПОТЕРЯННЫЙ РЫНОК ГОСУДАРСТВО И БИЗНЕС УЖЕ ВОССТАНАВЛИВАЮТ, СТАРАЯСЬ БРАТЬ ЛУЧШЕЕ ИЗ МИРОВОГО ОПЫТА КОНЦЕССИОННЫХ ПРОЕКТОВ.

МАРИЯ ИВАНОВА

КЛАССИКА ЖАНРА Государственно-частное партнерство в формате концессионных проектов применяется в международной практике более сотни лет. Сегодня, по данным экспертов Мирового банка, в развивающихся странах и странах с переходной экономикой на долю концессий приходится порядка 70% контрактов, которые государство заключает в сфере транспортной инфраструктуры, включая железные и автомобильные дороги, морские порты и аэропорты.

В России рынок концессионных соглашений только начинает набирать обороты. Термин государственно-частного партнерства в основном применяется по отношению к проектам, призванным развивать регионы, или к масштабным строительствам вроде Богучанской ГЭС.

В международной практике проекты такого рода скорее являются координацией деятельности государства и бизнеса. А классический вариант государственно-частного партнерства Public-Private Partnerships (PPP) подразумевает взаимовыгодный альянс между государством и частным сектором в реализации проектов, требующих масштабных капиталовложений и услуг. Несмотря на то что в международной практике форм ГЧП существует довольно много, с точки зрения применимости в российских условиях, по мнению специалистов ФГУ «Дороги России», особый интерес из всех форм ГЧП представляет именно концессия.

Сегодня адаптированный вариант российской концессии и есть тот самый «классический вариант» PPP. Чтобы реализовывать проекты на основе концессий в России, пришлось разрабатывать и вносить изменения в правовую и нормативную базу РФ (ФЗ №115 «О концессионных соглашениях» от 2005 года). Ранее таким же путем приходилось идти и многим развитым странам. Для упрощения внедрения механизмов ГЧП в сфере оказания общественно значимых услуг разрабатывать и принимать новое законодательство потребовалось, в частности, в Соединенном Королевстве, Италии и Японии.

ОПЫТНЫЕ ВИДЫ В мировой практике виды концессий представляют собой различные механизмы ГЧП. Например, ставший «нашим» классический вариант называется BOT (Build, Operate and Transfer — «строительство, управление, передача»). В этом случае концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию (в основном на праве собственности) в течение установленного срока, после чего объект передается государству. Аналог этого вида концессии используется и при реконструкции объектов. В таком случае его называют ROT (Rehabilitate, Own, Transfer — «реконструкция, владение, передача»). Другой вид концессий — BTO (Build, Transfer and Operate — «строительство, передача, управление») — подразумевает, что концессионер строит объект, который сразу после завершения строительства передается в собственность государству. После этого он поступает в управление концессионеру. В свою очередь, вид концессии BOO (Build, Own and Operate) переводится как «строительство, владение, управление» (Greenfield project). В этом случае концессионер строит объект и управляет им на правах владения и пользования, а концессионный срок не фикс-

В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКЕ СУЩЕСТВУЕТ ДОСТАТОЧНО МНОГО ФОРМ ГЧП, НО С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПРИМЕНИМОСТИ В РОССИЙСКИХ УСЛОВИЯХ, ПО МНЕНИЮ СПЕЦИАЛИСТОВ ФГУ «ДОРОГИ РОССИИ», ОСОБЫЙ ИНТЕРЕС ПРЕДСТАВЛЯЕТ ИМЕННО КОНЦЕССИЯ

сируется. Существует и еще одна разновидность «гринфилда» — BOOT (Build, Own, Operate and Transfer — «строительство, владение, управление, передача»). В таком варианте владение и пользование объектом осуществляется в течение строго оговоренного срока. Например, эта модель была использована в Австралии для строительства нескольких автодорог. Самый крупный проект — строительство Ситилинк в Мельбурне — стоил \$3,5 млрд.

Таким образом, в мировой практике в проектах различного рода можно применять и разные концессионные механизмы. Но одно неизменно: проект PPP должен быть выгоден всем сторонам. Интерес государства в нем очевиден и базируется на создании необходимой инфраструктуры при сохранении бюджетных средств. Частному бизнесу, в свою очередь, предлагается почти неосвоенный рынок масштабных и долгосрочных проектов. При этом, по наблюдениям специалистов, механизмы ГЧП позволяют создать для частного сектора отличные стимулы к быстрому завершению строительства проекта и началу его эксплуатации.

В качестве примера эксперты приводят проект по строительству платной автодороги Cobequid Pass в провинции Новая Шотландия, который был одним из первых, реализованных с применением ГЧП в Канаде. Согласно проекту, 50% стоимости строительства финансировалось за счет облигаций под будущие доходы, которые были выпущены частным сектором. В результате этого частным компаниям удалось завершить строительство на 20 месяцев раньше, что привело к увеличению средней частоты использования дороги на 70% по сравнению с запланированной.

В целом, по мнению участников рынка, инфраструктурные проекты способны приносить бизнесу неплохую доходность на протяжении нескольких десятков лет. При этом риски инвесторов здесь сведены к минимуму, считают участники рынка, так как проект подразумевает гарантии со стороны государства. К слову, со стороны бизнеса заинтересованных участников может быть много. Это строительные компании, операторы дорог, инвестиционные компании, банки и страховщики.

Из-за отсутствия многолетнего опыта пока в большинстве проектов, связанных со строительством и эксплуатацией транспортной инфраструктуры, приглашаются иностранные подрядчики. У российских компаний есть шанс стать нацио-

нальными концессионерами и выйти на зарубежные рынки. Однако они должны быть готовы играть доминирующую роль в развитии государственно-частного партнерства.

ПРАКТИЧЕСКИЙ УСПЕХ Безусловным лидером по опыту применения механизмов ГЧП эксперты называют Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии. За последние 15 лет здесь было осуществлено около 700 отдельных проектов на €50 млрд. Интересно, что некоторые из проектов были реализованы в традиционных областях применения ГЧП — строительстве дорог, мостов, аэропортов, объектов водоснабжения и канализации. А некоторые осуществлялись в нестандартных сферах, например в строительстве школ, больниц и даже объектов, имеющих оборонное значение.

Тем не менее основной сферой применения концессионных соглашений в мире на сегодняшний день остается транспортная инфраструктура. Поскольку бюджетных средств для строительства автодорог, как правило, не хватает, многие страны с переходной экономикой прибегают к строительству платных дорог, которые полностью или частично финансируются частным сектором.

В качестве примера эксперты приводят Мексику, которая построила свыше 4 тыс. км платных дорог менее чем за пять лет. Другой пример — Китай, где примерно 18 тыс. км четырехполосных скоростных автомагистралей с ограниченным доступом было построено за десять с небольшим лет. И в той, и в другой стране разветвленная сеть платных дорог дополняет основные магистрали. Даже Индия, которая на много лет отстала со строительством высококачественных платных дорог, сейчас быстрыми темпами расширяет протяженность своей сети.

По наблюдениям специалистов ФГУ «Дороги России», обычно при реализации концессионных проектов в автомобильной сфере, в частности при создании платных автомобильных дорог, применяется следующий порядок: национальное дорожное ведомство осуществляет проектирование дороги, которая должна быть построена (или реконструирована), и затем предлагает частным консорциумам подавать свои конкурсные предложения на строительство и эксплуатацию дороги на срок до 30 лет. В состав консорциума обычно входят инвесторы и компания, занимающаяся до-

рожным строительством. Консорциум может иметь право на получение доходов от платы за проезд в течение определенного проектом периода, после чего дорога вновь переходит в ведение дорожного агентства (схемы BOT и BOOT).

Проведенный Всемирным банком анализ частного финансирования строительства платных автомобильных дорог показал, что государство, как правило, отвечает за оформление правоустанавливающих документов на земельные участки, полосы отвода и за политические риски. Также государственный сектор несет определенные риски, сопряженные с интенсивностью движения и получением доходов. Частный сектор обычно несет основную ответственность по всем остальным проектным рискам. Например, эксперты подчеркивают, что для обеспечения жизнеспособности платной дороги минимальная интенсивность движения на ней должна быть около 12 тыс. автомобилей в сутки.

ДЕНЬГИ ПОД КОЛЕСАМИ По оценкам Всемирного банка, для надлежащего содержания существующей сети автомобильных дорог в России требуется финансирование в объеме около \$3–4 млрд в год. Дополнительно нужно еще около \$20 млрд для выполнения отложенных работ по автодорогам. Для поддержания темпов экономического роста на уровне не менее 5% в год необходимы дополнительно еще \$4 млрд. Сумма этих трех компонентов подразумевает инвестиции в размере от \$9 млрд до \$10 млрд, а сегодня госрасходы на развитие дорожной сети в РФ на порядок меньше. Ситуацию могут исправить платные трассы. Ведь в мире уже накоплен огромный опыт создания платных дорог (и на условиях «проектирование и строительство», и по другим BOT-схемам).

Весьма показателен в этом отношении недавний опыт Венгрии. По наблюдениям участников рынка, у этой страны была «плохая репутация» в дорожной сфере, особенно в том, что касается финансирования строительства новых дорог. Применялись неоправданно высокие тарифы, поэтому привлечь на платные дороги необходимое количество автомобилей не удавалось.

В 2003 году Венгрия решила заменить традиционный способ взимания платы (система прямых дорожных сборов) системой оплаты в зависимости от интенсивности использования дороги, основанной на стандартной схеме ГЧП. Новый механизм в корне изменил ситуацию.

Говоря об опыте Венгрии, специалисты отмечают, что перспективным методом финансирования является система платежей в зависимости от степени использования дороги, больше известная как система скрытых платежей (shadow tolls), при которой пользователи дороги напрямую за проезд не платят. Правительство подписывает контракт с застройщиком, предусматривающий выплату фиксированных сумм ежегодно (в зависимости от интенсивности движения и состояния дороги), которые застройщик может направлять на погашение займов и обеспечение прибыли на акционерный капитал. Именно такой подход сейчас принят во Франции, Италии, Испании, Португалии, Венгрии, Румынии и Соединенном Королевстве. ■



БОЛЬШИНСТВО ХАЙВЗЕВ В США ПОСТРОЕНО ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



КОНКУРЕНТЫ



**Наши клиенты
достигают
успеха.**

15 лет

СОГАЗ

СТРАХОВАЯ ГРУППА

www.sogaz.ru

Мы их поддерживаем.

ОАО «СОГАЗ». Лицензии: С № 1208 77, П № 1208 77, С № 3297 77, П № 3297 77, С № 3230 77, С № 3825 77, П № 3825 77, № 16988/8447.



ЛИДЕР

Управляющая компания

Определяя будущее

www.leader-invest.ru

Закрытое акционерное общество «Лидер» (Компания по управлению активами пенсионного фонда).

Лицензия от 17 декабря 2002 г. 21-000-1-00094 на осуществление деятельности по управлению инвестиционными фондами, паевыми инвестиционными фондами и негосударственными пенсионными фондами, выдана Федеральной службой по финансовым рынкам РФ.

Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг от 27 декабря 2001 г. 077-05812-001000 на осуществление деятельности по управлению ценными бумагами, выдана Федеральной службой по финансовым рынкам РФ.

Более подробную информацию Вы можете получить по тел. +7 (495) 661-45-35 или на сайте www.leader-invest.ru

На правах рекламы.