

дорожное строительство инвестиции

Дорога к частному бизнесу

— партнерство —

С17 Победитель, с которым заключат концессионное соглашение о строительстве автодорожного мостового перехода через реку Лену в районе города Якутска, должен будет разработать проект, выполнить строительство, а также обеспечивать содержание, эксплуатацию и ремонт объекта на условиях софинансирования. Государство, в свою очередь, обеспечит передачу земельных участков для строительства, а также софинансирование на этапе строительства и концессионный платеж на этапе эксплуатации.

На схожих условиях действует концессионное соглашение о проектировании, строительстве, содержании и ремонте транспортной развязки на федеральной автодороге М-9 «Балтия» в Московской области. Однако в отношении финансового участия государства данный проект не предусматривает государственного финансирования. Суммарный объем инвестиций в проект оценивается более чем в 300 млн рублей. Благодаря этому государство получит не только готовый и качественно сделанный объект, но и возможность разделить риски с инвестором, который будет заинтересован в осуществлении своих обязательств на качественном уровне.

Тяжелая артиллерия

Еще один масштабный инвестиционный проект дорожной отрасли в форме государственно-частного партнерства — так называемый проект 12-тонников. Речь идет о системе взимания платы за проезд по федеральным дорогам с владельцев (пользователей) транспортных средств массой более 12 тонн. Проект подразумевает внедрение автоматизированной системы, обеспечивающей сбор, обработку, хранение и передачу данных о движении техники в режиме реального времени. То есть с 1 нояб-



Здесь начнется строительство моста через Лену на основе государственно-частного партнерства

ря 2014 года движение грузовых машин с максимальной разрешенной массой свыше 12 тонн по федеральным трассам будет осуществляться только при условии внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого дорожному покрытию. Тариф утвержден постановлением правительства Российской Федерации в размере 3,5 руб. за 1 км. При этом система взимания платы (СВП) предъявляет одинаковые требования по оплате проезда к владельцам всех 12-тонников, в том числе выезжающих с территории иностранных государств.

Прогнозируемый прирост ВВП благодаря созданию данной сис-

темы уже в 2015 году составит около 189 млрд руб. Предварительные расчеты показывают, что за весь период реализации проекта (порядка 13 лет) поступления в федеральный бюджет составят около 1 трлн руб. Все эти средства будут направлены на развитие автодорожной сети, что позволит осуществлять своевременный и качественный ремонт проезжей части, а также увеличить пропускную способность дорог.

В основе СВП лежит принцип, который уже несколько десятков лет используется в зарубежных странах и позволяет уйти от таких социально несправедливых схем, как, например, увеличение транс-

портного налога, когда отсутствующий дифференцированный подход к пользователям автодорог. Таким образом, платит тот, кто больше всего разрушает дороги, зарабатывая на перевозках. Соблюдение перевозчиками новых правил будет проверяться с помощью системы мобильного (курсирующие по федеральным трассам специальные автомобили — не менее 180 штук) и стационарного (рамные конструкции на трассах — не менее 480 объектов) контроля. Специальное оборудование будет фиксировать все нарушения в автоматическом режиме с использованием средств фото- и видеофиксации.

Еще на стадии создания концепции СВП Министерством транспорта Российской Федерации, Росавтодором и Министерством внутренних дел Российской Федерации было принято совместное принципиальное решение, что система строится с учетом минимизации человеческого фактора. Причем коррупционная составляющая исключается сразу с двух сторон: ни должностные лица не смогут вымогать взятки на трассах, ни водители не смогут эту взятку давать — благодаря автоматизированной системе такой возможности у них просто не будет физически. На маршруте движения автомобилей ни инспектор ГИБДД, ни иной представитель государственных органов не могут привлечь автовладельца к ответственности за нарушение правил внесения платы.

Конкурс на право заключения концессионного соглашения на создание «проекта 12-тонников» был объявлен Федеральным дорожным агентством осенью. Сопоставимых аналогов этой задачи с учетом современности и комплексности используемых технологий и масштаба нашей дорожной сети (50 тыс. км федеральных дорог) нет ни в одной стране мира.

В связи с уникальностью проекта свою заинтересованность в участии уже высказали все основные лидеры рынка телекоммуникационных систем и крупнейшие финансовые организации. По итогам анализа заявок участников конкурса предварительный отбор Федеральное дорожное агентство прошли три российских консорциума: ОАО «Навигационно-информационные системы» (в составе ОАО «АФК „Система“» и ОАО «МТС-банк»), ООО «Оптимал» (в составе ОАО «Газпромбанк», Внешэкономбанк и ОАО «Сбербанк России»), ООО «Инфраструктурные спутниковые системы» (в составе ЗАО «Холдинг „ВТБ Капитал“», ЗАО «РТКомм.РУ», ЗАО «Ланит», ООО «РФ-ПИ Управление инвестициями-3»).

По данным Росавтодора, общий объем частных инвестиций для реализации проекта может составить около 180 млрд руб.

«Столь сложный и крупный проект в России реализуется впервые: появится единая на всю страну система, которая позволит компенсировать ущерб, наносимый дорогам большегрузным транспортом, и построить значительное количество новых дорог европейского уровня», — отметил руководитель Росавтодора Роман Старовойт.

Согласно планам дорожного агентства, на первом этапе проекта будет определен частный партнер — консорциум концессионера, состоящего из ряда компаний, которые в рамках конкурса будут соревноваться между собой по инвестиционно-финансовым, техническим и юридическим предложениям. Первоочередная задача — создание прозрачных условий для отбора лучшего консорциума частных партнеров на весь срок и обеспечения максимальной конкуренции среди концессионеров-заявителей.

Экономика автоперевозчиков от внедрения системы взимания платы, по предварительным расчетам, пострадает незначительно. Снижение чистой прибыли возможно на 0,36–0,5%, что не должно сказаться на потребителях услуг. Более того, благодаря дополнительному финансированию дорожной отрасли, улучшению качества дорожного покрытия и дополнительному развитию транспортной инфраструктуры компании смогут экономить на своих издержках, связанных с перевозкой.

В целях информационной поддержки для удобства владельцев транспортных средств по всей территории страны в 2014 году будет развернута сеть консультационных центров, пунктов оплаты и выдачи бортовых устройств, организованы круглосуточный колл-центр и специальный интернет-портал.

Ольга Говардовская

Назад в фонды

— финансирование —

По уровню затрат на развитие дорожной сети в России существуют явные регионы лидеры и аутсайдеры. Это напрямую сказывается на состоянии и долговечности покрытия трасс. Проблему, о которой не раз говорили автолюбители, призваны решить возрожденные дорожные фонды.

Хорошо забытое старое

В настоящий момент субъекты РФ по качеству эксплуатируемых дорог можно уверенно разделить на передовиков и отстающих. По данным Федерального дорожного агентства, только 36% протяженности региональных трасс соответствует нормативным требованиям. Около 9% не имеет твердого покрытия. На многих трассах отсутствует капитальная дорожная одежда, необходимая для пропуска потоков автомобилей независимо от погодно-климатических условий.

Среди лидеров по доле протяженности региональных трасс в нормативном состоянии выделяется Белгородская область, где данный показатель составляет 87%. Однако если в той же Белгородской области руководство региона в 2013 году в дополнение к акциям и транспортному налогу внесло в дорожный фонд почти 4 млрд рублей из общих доходов бюджета, то отдельные субъекты при доходе их бюджета от акцизов и транспортного налога свыше 800 млн рублей выделяют на дорожное хозяйство только 50 млн рублей.

Чтобы изменить ситуацию, в 2011 году было предусмотрено возрождение механизма региональных дорожных фондов. Это позволило уже в первый год работы увеличить суммарный объем финансирования дорожного хозяйства регионов из собственных бюджетов в 1,7 раза по сравнению с 2011 годом, а без учета Москвы и Петербурга — в 2,1 раза. В 29 субъектах РФ рост денежных поступлений зафиксирован более чем в три раза.

«Дорожные фонды существовали до начала 2000-х годов как источник финансирования региональных и федеральных трасс. И они показали свою эффективность. После отмены данной системы ситуация в отрасли стала резко ухудшаться», — говорит заместитель председателя комитета по транспорту Госдумы РФ Сергей Тен. По его словам, в период 1990-х годов вводилось до 2,5 тыс. км дорог в год. «Это показывает, что система зарекомендовала себя хорошо, хоть и нуждалась в доработке и совершенствовании», — добавляет эксперт.

С 1 января 2014 года в России впервые в истории появятся также и муниципальные дорожные фонды. Для их наполнения предусмотрено обязательное отчисление из бюджетов субъектов 10% доходов от акцизов на автомобильное топливо. Кроме того, за субъектом останется право предоставления муниципальным образованиям традиционных субсидий.

Напомним, что в соответствии с Бюджетным кодексом транспортный налог является региональным и должен поступать в бюджеты субъектов РФ. Вместе с тем возможность передачи этих средств в муниципальные бюджеты предусмотрена и достаточно активно используется регионами. Более того, субъекты могут сами устанавливать единые нормативы отчислений от региональных налогов и сборов в бюджеты поселений, муниципальных районов, городских округов. В ряде субъектов такая система зачисления



Треухоруневая система дорожных фондов позволит повысить качество всех дорог от федеральных до местных

транспортного налога реализована уже в течение многих лет. Вместе с тем до недавнего времени эта практика, как правило, не давала ожидаемой отдачи в виде улучшения состояния дорожной сети. Причина в том, что муниципальные образования не имели по законодательству обязанности направлять средства транспортного налога на дороги — он просто растворялся в общих доходах местного бюджета.

Надежда на муниципалитеты

По мнению экспертов, одной из главных проблем в новой системе остается вопрос компетенции муниципалитетов: на сегодняшний день в России есть городские округа, такие, как Екатеринбург, Челябинск, Иркутск, Нижний Новгород, в которых нет ни одного сельского поселения, отдаленные от крупных населенных пунктов. «В этих регионах существенно выше проблемы с кадрами, ЖКХ и дорожным хозяйством. Но тем не менее это не говорит о том, что у них не должно быть дорожных фондов и что там не надо заниматься дорогами. Психология граждан такова, что человеку безразлично, в чьем ведении находится дорога: федеральном, региональном или муниципальном. Он хочет, чтобы она была хорошей всегда. Поэтому особое внимание стоит уделить именно региональным трассам», — считает Сергей Тен. В основном это связано с интенсивностью использования конкретной магистрали: один и тот же человек максимум один раз в год на своей машине едет в Сочи, зато регулярно ездит на дачу и каждый день использует дороги у себя во дворе. Таким образом, необходимо в первую очередь сформировать низовой уровень финансирования в виде муниципальных дорожных фондов.

«Безусловно, муниципалитеты в большинстве своем к такой ответственности не готовы, но делать эти шаги нужно, потому что иначе хороших дорог не будет», — объясняет Сергей Тен. По его словам, этот тезис подтверждается на практике: в тех регионах, где губернаторы подходят ответственно к дорожной проблематике, где системно эта работа выстраивается, проблем с дорогами значительно меньше. В первую очередь здесь можно выделить Татарстан, Краснодарский край, Кемеровскую и Новосибирскую области. Однако в большинстве своем дорогам на региональном уровне уделяется внимание по остаточному принципу. Понятно, что есть мно-

го других вопросов: это и образование, и культура, и детсады, но федеральный законодатель теперь выделил новую составляющую финансирования — автомобильные дороги.

Альтернативные источники

На сегодняшний день примерно 70% от всех региональных дорожных фондов составляют акцизы на горюче-смазочные материалы. Остальные поступления — это штрафы за нарушение весовых норм, плата за получение разрешения на проезд автотранспортного средства весом больше 40 тонн и другие источники. По мнению специалистов, этого объема недостаточно, чтобы отремонтировать все дороги, но в целом на ситуацию эта сумма может повлиять.

Одним из самых перспективных способов пополнения дорожных фондов должна стать плата с транспортных средств весом более 12 тонн. «Речь идет обо всей дорожной сети в стране. В общем объеме эти поступления могут составить не десятки и даже не сотни миллиардов рублей в год. В долгосрочном периоде это серьезное средство пополнения бюджета», — говорит Сергей Тен.

Для России это настоящая революция в транспортной отрасли. К примеру, в Австралии такими системами оборудовано всего 7 тыс. км дорог, а отечественным дорожникам предстоит покрыть расстояние более 50 тыс. км.

В настоящий момент излишний вес автомобиля не оплачивается. Однако транспортное средство весом более 12 тонн наносит серьезный ущерб дороге с точки зрения колеейности. Сложилась двоякая ситуация: с одной стороны, дорожная отрасль заинтересована в том, чтобы средства от таких грузовиков поступали в фонды, а с другой — если таких тяжеловесов будет меньше, то дороги будут целее.

Кроме того, по словам Сергея Тена, в ближайшее время в Госдуме может быть рассмотрен закон о полном запрете выдачи разрешений на проезд транспортных средств весом свыше 40 тонн.

Сами перевозчики заинтересованы в том, чтобы дороги были хорошие, и в этом вопросе могут оказать содействие государству. В свою очередь, наличие стабильных и понятных источников пополнения дорожных фондов станет гарантией для потенциальных инвесторов и концессионеров, что их вложения будут поддержаны со стороны органов власти.

Алексей Лоссан

Магистрали навыйлет

— финансирование —

Московский транспортный узел — точка притяжения транспортных потоков со всей России. По данным экспертов, через него проходит до 40% грузовых перевозок страны, а интенсивность движения на отдельных участках достигает 120 тыс. автомобилей в сутки. Для того чтобы справиться с постоянно растущим трафиком, федеральные дорожники реализуют большую программу по реконструкции и строительству автодорог Московской области.

Масштабная перестройка

В 2013 году по заказу подведомственного Росавтодору ФКУ «Центравтомагистраль» продолжались реконструкция участков автодорог «Балтия», «Холмогоры», «Урал». Введен в эксплуатацию путепровод через железную дорогу на трассе А-107 «Московское малое кольцо».

Согласно долгосрочной программе развития автодорог Московского транспортного узла до 2020 года, предусмотрено строительство более 30 новых дорожных объектов. На территории Подмосковья планируется ввести в эксплуатацию порядка 120 км магистралей и 10 км искусственных сооружений. Общий объем работ на ближайшие три года оценивается в 88 млрд рублей.

Для синхронности действий федеральных дорожников и региональных структур создан Координационный совет под председательством министра транспорта Максима Соколова. Одним из важнейших итогов его работы стало подписание между Росавтодором, ОАО РЖД и правительством Московской области тройственного соглашения о ликвидации девяти участков пересечения автомобильных дорог с железнодорожными путями.

Одними из ключевых объектов дорожного строительства в Подмосковье также являются участки автомобильных дорог М-8 «Холмогоры» 16–47-й км и М-9 «Балтия» 174910–83+068-й км, где предусмотрено увеличение полос для движения транспорта. В настоящее время работы на этих объектах идут с опережением графика. Ежедневно на реконструкции трасс задействовано более 2 тыс. дорожных рабочих и около 700 единиц техники.

Также в ближайшие два года дорожники готовы завершить реконструкцию ряда ключевых участков на автодороге Москва—Дмитров—Дубна. Данную магистраль расширят до поворота на Лобню. В 2014 году предусмотрено нача-

ло строительно-монтажных работ на участках 23+500–24+200-й км 26+108–29+600-й км с целью доведения автомобильной дороги до параметров I технической категории с шестью полосами движения. А также на 46+450-м км пересечения с ММК будет построена транспортная развязка.

Трос безопасности

Отдельное внимание в рамках программы развития Московского транспортного узла уделяется безопасности дорожного движения. Помимо улучшения качества дорог и их пропускной способности важным направлением работы ФКУ «Центравтомагистраль» является разделение транспортных потоков на участках концентрации ДТП. Когда выезд транспорта на встречную полосу исключен, тяжесть последствий аварий снижается в разы. Для этой цели в качестве пилотного проекта на участке федеральной трассы в Ногинске установлены тросовые ограждения. Они занимают мало места, но выполняют функцию классических разделительных отбойников из бетона или металла.

Основным преимуществом тросовых конструкций является то, что при наезде на них автомобиль не отскакивает от барьера, а мягко возвращается на свою полосу с минимальными повреждениями. Сбитые стойки подлежат легкой замене, которая производится вручную. Таким образом, снижаются эксплуатационные затраты не только за счет быстрого восстановления, но и за счет отсутствия необходимости покраски и мойки ограждения.

«Трос может выдержать многократные удары, но если одна из прядей повреждена, то ее легко заменить. Тросовые ограждения устанавливаются пока в экспериментальном порядке в опасных местах дорог на основании анализа объемов и составов транспортных потоков», — комментирует начальник управления эксплуатации автомобильных дорог Росавтодора Павел Ручьев.

Аналоги тросовых ограждений получили широкое распространение на дорогах США и стран Скандинавии. В частности, исследованием департамента транспорта штата Вашингтон показало, что при наезде на данную конструкцию водители и пассажиры гибли или получали травмы лишь в 16% случаев. При использовании бетонных и профильных металлических отбойников к жертвам и травмам приводил 41% аварий.

Дмитрий Игнатьев