

Review форум «транспорт россии»

Без левых поворотов

В 2014 году планируется приступить к строительству первого участка Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Подмоскowie. Власти намерены построить трассу на два года быстрее утвержденного ранее срока. Но вопросы резервирования земель, цена которых в регионе высока, и выделения дополнительных средств для ускорения строительства пока открыты.

— проект —

Размер и ценность

Центральная кольцевая автодорога — федеральная трасса категории 1А с количеством полос от четырех до восьми. Расчетная скорость движения по ней составит 120 км/ч, прогнозируемая интенсивность движения — 40 тыс. автомобилей в сутки. Общая протяженность трассы — 521 км. Она пройдет по территории Московской области и частично по территории Новой Москвы на расстоянии от 10 до 50 км от МКАД. В целях проектирования трасса была разделена на пять пусковых комплексов. Четыре из них, образуя круг протяженностью 339 км, пройдут параллельно Малому бетонному кольцу (МБК; см. карту). Они будут построены до 2018 года. Строительство еще одного участка, расположенного в районе Большого Московского кольца (БМК), — от трассы М-1 «Беларусь» до скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург — начнется после 2020 года.

Как рассказали „Ъ“ в государственной компании «Автодор», в тех местах, где МБК проходит по населенным пунктам, ЦКАД пойдет в обход. Исключением является участок непосредственно трассы Московского малого кольца, который будет реконструирован. Будут построены железнодорожные переезды, убраны все левые повороты, но съезды и выезды из населенных пунктов останутся.

Вся трасса, кроме пятого участка, проходящего по МБК, и участка №5 второго пускового комплекса, будет платной. Предполагается, что тариф составит 1 руб. за 1 км.

● ЦКАД спроектирована в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», утвержденной постановлением правительства РФ в декабре 2001 года. Проект ставит перед собой задачу создать на территории Московской области автодорожную составляющую международных транспортных коридоров (МТК) №2 (Лондон—Берлин—Варшава—Минск—Москва—Нижний Новгород), №9 (Хельсинки—Санкт-Петербург—Москва—Киев—Юго-Восточная Европа) и проходящих через территорию Московской области МТК Север—Юг и Хельсинки—Москва—Нижний Новгород. За счет мультипликативного эффекта от строительства должны быть сформированы условия комплексного развития инфраструктуры и территории Москвы и Московской области, а также смежных областей — Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской и Смоленской.

● В числе важнейших задач трассы — разгрузка радиальных выходов из Москвы, ее уличной сети от движения большегрузного и транзитного

транспорта, снижение себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для грузоотправителей.

В том, что проект ЦКАД действительно может существенно изменить ситуацию с грузовым трафиком, увеличить скорость транзита через Москву, энергоэффективность работы коммерческого транспорта и понизить простои в пробках среди автоперевозчиков, мало кто сомневается.

«Наконец проект получил у властей объективную оценку его высокой значимости», — говорит генеральный директор «Совтрансавтоэкспедиции» Леонид Шляпников. — ЦКАД давно, уже лет как пять-семь, очень нужна региону для освобождения устаревшей дорожной системы региона, перегруженных бетонных колец, выходов на МКАД и основных магистралей.

«Когда вводилось ограничение выезда в Москву и на МКАД грузовых автотранспортных средств, мы проводили исследование путей транзитных грузов, которые следуют через Московский регион», — рассказывает вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев. — Оказалось, что самый выгодный путь — через МКАД. У нас есть транзитные коридоры Санкт-Петербург—Юг и Санкт-Петербург—Казань—Восток и есть альтернативный путь через Володу, где качество дороги довольно плохое. Ее реконструкция государству обойдется дороже, чем строительство ЦКАД. У нас так построена система дорог, что все пути ведут через Москву. Важно, что трасса не увеличивает путь по сравнению с МКАДом.

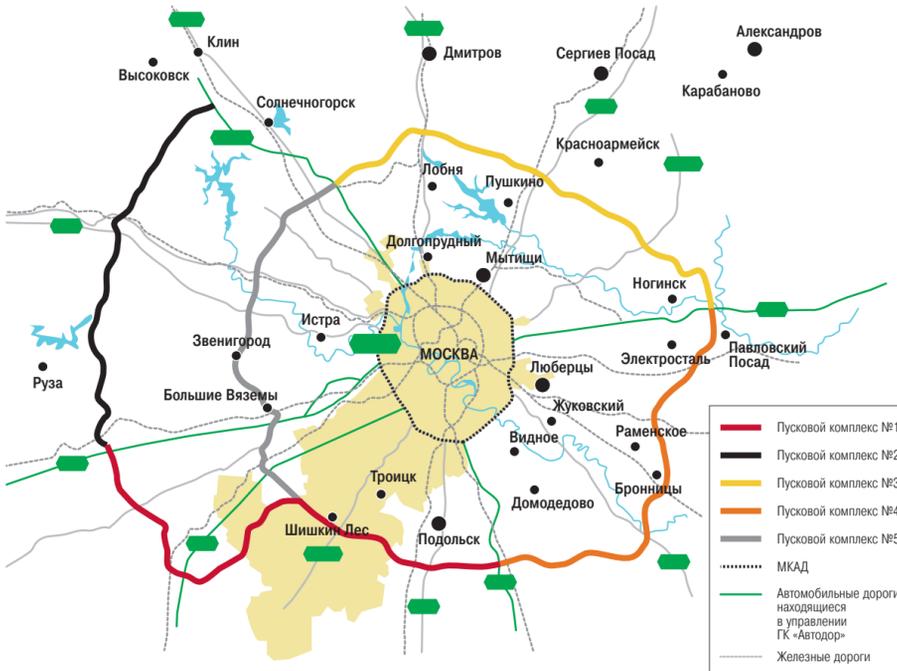
В экспертном центре Probok.net считают, что кроме улучшения условий для транзита легче станет обстановка на дорогах Подмоскowie. На МБК и БМК, также используемых для транзита, существует большая проблема с железнодорожными переездами, что приводит к загруженности бетонки.

«ЦКАД, с одной стороны, позволит убрать транзитный трафик, оставив МБК и БМК для местного трафика. С другой стороны, что важно, на них также реализуются мероприятия по расширению узких мест: прежде всего строится несколько путепроводов в местах железнодорожных переездов. Таким образом, улучшатся условия для транзита и местного трафика», — сказал заместитель руководителя и начальник аналитического отдела Probok.net Андрей Мухортиков.

Также ЦКАД должна помочь решить задачи по созданию крупных логистических центров для реализации транзитного потенциала Московской области. В экспертном центре Probok.net видят в этом выгоду не только с точки зрения экономики.

«Это даст мощный стимул выносу логистики из ближайших к МКАД районов как раз в зону 30–40 км от

СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



столицы. Это создаст массу рабочих мест, что изменит ситуацию, когда половина Подмоскowie едет в Москву на заработки», — считает господин Мухортиков.

В ГК «Автодор» рассказали, что в настоящее время идет подготовка территорий под строительство третьего и четвертого участков. В частности, изъятие земель, вынос коммуникаций, разминирование, перезахоронение останков. На 2014 год запланировано начало строительства первого участка первого пускового комплекса ЦКАД, который пройдет по территории городского округа Домодедово, Подольского района Московской области, Троицкого административного округа Москвы и Наро-Фоминского района Московской области. Этот участок протяженностью 49,5 км планируется построить к 2018 году. При этом строительстве будут возведены 4 развязки на разных уровнях, 14 мостов, 24 путепровода и 3 эстакады. Современные развязки и иные проектно-технические решения позволят достичь расчетной скорости движения 140 км/ч. Прогнозная интенсивность движения по участку составит от 33 тыс. до 39 тыс. автомобилей в сутки для первых трех лет платной эксплуатации.

Строительство и эксплуатация участка дороги будут осуществляться в соответствии с долгосрочным инвестиционным соглашением, подписание которого запланировано на конец декабря. Сейчас проходит конкурс на право заключения инвестиционного соглашения, срок действия которого рассчитан на 23 года. Максимальная цена строительства, согласно конкурсной документации, составит 57,79 млрд руб., из них 45,64 млрд руб. — средства государства, 6,77 млрд руб. — инвестиции исполнителя.

А кольцо-то непростое
Всего же для строительства ЦКАД, без учета удаленного участка, потребует-

ся порядка 325 млрд руб., финансирование будет осуществлено путем государственно-частного партнерства. Из них 74 млрд руб. — средства федерального бюджета, 76 млрд руб. — средств частных инвесторов, еще 150 млрд руб. планируется взять из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Решение поименовать средства ФНБ связано с поручением президента РФ Владимира Путина, данным в августе этого года на совещании «О реализации проектов развития транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области», ускорить сроки реализации проекта (изначально завершить строительство планировалось к 2020 году). Для этого потребуются дополнительные средства. Расширить финансирование предполагается за счет внесения изменений в госпрограмму «Развитие транспортной системы», утвержденную Минтрансом РФ в декабре 2012 года. Сейчас ведомство планирует увеличить финансирование программы с утвержденных 12,5 трлн руб. до 13,1 трлн руб., из них 300 млрд руб. — средства ФНБ. Деньги фонда в равной доле предусмотрены в качестве дополнения в 2014–2016 годах к прямым инвестициям на строительство двух крупных проектов, один из которых — ЦКАД. Заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Ольга Марченко сообщила, что, несмотря на объем работы, до конца года проект, скорее всего, будет принят.

«ЦКАД и внесение изменений в части финансирования за счет ФНБ будет одним из направлений корректировки программы. Это длительный процесс, ее параметры нужно приводить в соответствие с бюджетом 2014–2016 годов. Когда этот проект будет подготовлен, пока сказать сложно», — рассказала Ольга Марченко.

Министр транспорта РФ Максим Соколов в августе сообщил, что в ка-

честве возвратности или обеспечения возвратности средств ФНБ предусматривается выпуск корпоративных облигаций госкомпаниями «Автодор», которые полностью соответствуют нормативным требованиям в отношении гарантий возвратности средств фонда. Источниками этого возврата станут доходы от сбора платы за проезд по автомобильной дороге.

Снебес на землю

Исходя из того, что задача по ускорению строительства и дополнительного для этого финансирования поставлена главой государства, думается, что дополнительные средства из ФНБ все же будут выделены. Однако кроме финансового вопроса перед исполнителями стоят другие, зависящие только от них задачи. Среди которых и экологические, и наиболее сложные для крупных мегаполисов вопросы выделения земель.

Согласно сведениям, представленным ГК «Автодор» в информационном меморандуме о строительстве первого участка ЦКАД, «в результате проведенного технико-экономического сравнения вариантов проложения трассы был выбран оптимальный, наиболее полно удовлетворяющий целям проекта», который отвечает требованиям минимального воздействия на окружающую природную среду, обеспечивает сохранение сложившихся транспортных связей внутри Московской области и учитывает перспективное развитие транспортной инфраструктуры Москвы и области». Тем не менее эксперты не исключают повторения опыта Химкинского леса.

По словам Андрея Мухортикова, при вырубке леса для прокладки ЦКАД экологическая ситуация может получиться не отрицательная, а положительная. Хотя это и может показаться странным.

«Уменьшатся пробки, в которых автомобиль вырабатывает от двух до

десяти раз больше газов, чем когда едет со скоростью от 50 км/ч. При увеличении скорости экологическая обстановка улучшается. А учитывая, что ЦКАД строится с запасом по ширине, то в целом баланс будет положительным», — отмечает эксперт.

Однако эксперты уверены, что властям следует поторопиться с резервированием земель, заблокировав возможность всех операций со свободной землей, расположенной рядом с трассой. Это позволит избежать ситуации, когда люди до начала строительства скупают земли с целью их дальнейшей продажи по завышенной цене.

Об этой же проблеме говорят и в общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России».

«В Финляндии строительство километра дороги в три раза дешевле, а качественные условия схожи с российскими. Строители нам отвечают, что половина средств, а иногда и больше, идет на выкуп этих земель», — говорит член президиума «Опоры России» Юрий Савельев.

От решения этих вопросов зависит, будет ли ЦКАД построена в намеченный срок. Тем более уже есть опыт строительства двух крупных проектов — Москва—Дон и Москва—Санкт-Петербург. По словам Юрия Савельева, если сделать выводы из этих проектов, строительство ЦКАД может пойти быстрее.

«Если строительство первого участка на 10–15 лет, то сроки строительства дороги Москва—Санкт-Петербург уже уменьшены почти вдвое», — говорит эксперт.

В государственном унитарном предприятии пассажирского автомобильного транспорта «Мострансавто» рассказали, что пока открыт вопрос, какая из транспортных организаций обслужит строительство. По словам начальника управления организации грузовых перевозок и транспортно-туристской деятельности предприятия Александра Корнева, для этого потребуется значительное количество транспорта. Его привлечение для выполнения этих работ, например, из других областей скажется на стоимости. В частности, для стороннего транспорта нужно делать стоянки, а налоги будут поступать не в Московскую область.

«Чтобы было меньше чужого транспорта, мы могли бы обслуживать строительство: наши производственные базы находятся по всей территории области. Хотя наше предприятие специализируется на пассажирском транспорте, но также имеет опыт использования грузового, и он у нас есть. Мы уже обратились в Минтранс, но пока никаких движений нет», — рассказал Александр Корнев.

В «Совтрансавтоэкспедиции» считают, что для реализации такого проекта поставлены очень жесткие сроки. Там рассчитывают, что в процессе стройки будут учтены все особенности текущего трафика, при этом не пострадают перевозчики и гонка не скажется на качестве магистралей.

«Нужен действительно жесткий контроль над проектом в отношении расходов и полученного результата», — отметил Леонид Шляпников.

Мария Штаева

Поднялись со строкой в бюджете

— субсидии —

На договорной основе в проекте участвуют также компании «ЮТэйр», «Международный аэропорт Оренбург» и «Авиа Менеджмент Групп» (авиатаксы Dexter). Государство компенсирует 50% от стоимости каждого билета (25% оплачивает федеральный бюджет, 25% — региональные). Это позволило сделать полеты для потребителей вдвое дешевле. По данным Минтранса, в рамках этой программы по состоянию на 1 ноября перевезено порядка 70 тыс. пассажиров. При этом за весь 2012 год (до начала реализации программы) в ПФО рейсами в регионах воспользовались 40 тыс. пассажиров. В 2014 году на ее софинансирование из федерального бюджета будет направлено 450 млн руб. и 300 млн руб. — из бюджетов субъектов.

Принцип хаба

Программа субсидирования перевозок в четырех федеральных округах на востоке страны действует лишь с 20 апреля. Сейчас в ней осуществляется 28 маршрутов. Результаты авторской программы уже обнадеживают: до 1 ноября перевезены 117 тыс. пассажиров.

Субсидии выделяются согласно постановлению правительства «Об утверждении Правил предоставления воздушного транспорта в целях развития региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на



Далеко не все аэропорты в малых городах готовы к росту пассажиропотока

территории РФ и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации в 2013 году». В документе также отмечается, что он направлен на развитие внутренних региональных перевозок и создания новой маршрутной сети. Принципиальное новшество программы в том, что вся сеть перевозок основана на формировании региональных хабов.

В качестве узловых выбраны аэропорты с пассажирооборотом не менее 1,3 млн человек в год: Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хаба-

ровск, Ростов-на-Дону, Краснодар, Минеральные Воды. Субсидируются маршруты из этих узлов в региональные аэропорты, находящиеся на удалении до 1,2 тыс. км. Исключение сделано для Дальневосточного федерального округа: там субсидии распространяются на полеты дальностью до 1,8 тыс. км.

Добавить маркетинга

«Учитывая интенсивные темпы развития региональной экономики, авиaperелеты становятся более востребованными», — говорит руководитель пресс-службы ОАО «Авиакомпания „Татарстан“» Гульназ Минниханова. — Для стимулирования дальнейшего развития сегмента авиaperевозок следует направить усилия регио-

нальных властей на увеличение информированности о них населения региона. А также развивать транспортную инфраструктуру областей, чтобы сделать аэропорты областного центра более доступными.

Кстати, база аэропортов оказалась не слишком готова к росту региональных полетов. По оценкам компаний — победителей конкурсов необходимы средства и для развития аэропортов. Оснащение их современным информационным и вспомогательным оборудованием для облегчения процедур регистрации авиапассажиров, досмотра личных вещей и багажа, процедур таможенного оформления, модернизация аэродромных комплексов.

«На федеральном уровне необходимо продолжение субсидирования рейсов, анализ потенциального и реального пассажирского спроса на конкретные направления с целью оценки целесообразности увеличения частот на наиболее востребованных направлениях и открытия новых направлений», — отметила Гульназ Минниханова.

По ее мнению, «население регионов (ПФО, — „Ъ“) только начинает привыкать к регулярным внутрирегиональным перелетам, поэтому пассажиропоток на некоторых направлениях пока недостаточно высок».

Пресс-секретарь ОАО «Авиакомпания „ЮТэйр“» Елена Галанова полагает, что «необходимо больше внимания уделять популяризации такого авиасообщения на федеральном и

региональном уровнях и маркетингу. В основном затраты на рекламу и продвижение рейсов возлагаются на сами авиакомпании. На самом деле глобальный и дорогостоящий проект, который должен поменять самосознание целого поколения людей, которые сейчас выбирают автотранспорт или железную дорогу. Люди стали опять привыкать летать на небольшие расстояния внутри региона».

Директор ЦСР с таким предложением солидарен. Аэропорты и субъекты федерации в ПФО, по его мнению, могут обеспечить существенную поддержку за счет предоставления рекламных возможностей для продвижения проекта.

Отметим, что «ЮТэйр» и без программы софинансирования оставался вторым по величине перевозчиком на внутренних рейсах (после «Аэрофлота»). При этом есть более 40 направлений, по которым, кроме «ЮТэйр», не летает никто.

И все равно в компании считают, что субсидирование перевозок плюс социальная ответственности государства. При этом во многих регионах (например, ХМАО) давно существует собственная программа субсидирования внутрирегиональных рейсов. «Если бы не было субсидий, данные рейсы не выполнялись бы, поскольку на них нет достаточно пассажиropотока для покрытия затрат компании на выполнение рейса. Тем не менее внутри России есть популярные направления, например Сургут—Уфа, которые функциониру-

ют без субсидий. Так что все зависит от региона и направления», — говорит госпожа Галанова.

Председатель совета директоров «Авиа Менеджмент Групп» (авиатаксы Dexter) Антон Генералов отметил, что с появлением программ поддержки началось возрождение региональной авиации. «Открылись новые маршруты и частично были восстановлены старые», — заявил он. — Поэтому рост перевозок в этом году вполне ожидаем. Региональные перевозки не просто стали популярнее, а появились как таковые. Большинство маршрутов, обслуживаемых нашей авиакомпанией, сейчас являются новыми, не эксплуатирующимися со времен СССР. Наш опыт показывает, что некоторые из них являются весьма популярными и удобными для пассажиров».

При этом «Авиа Менеджмент Групп» одним из первых для рейсов по программе в ПФО купил четыре дополнительных самолета. «Государство сделало большие шаги навстречу авиакомпаниям, в том числе участникам федеральных программ, в вопросах финансирования. Без помощи государства, к сожалению, реализация подобных программ была бы невозможна. Но в дальнейшем господдержка может быть ограничена при определенном показателе загрузки маршрута. Это логично, ведь государство не должно содержать авиакомпанию», — резюмировал Антон Генералов.

Ольга Осипова