

«НАШИМ ИНВЕСТОРАМ ВЫГОДНО СРАЗУ СТРОИТЬ КАЧЕСТВЕННО»

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Первый такой контракт мы заключили в 2011 году, в 2012-м их было уже три, в этом году уже наши соглашения являются контрактами жизненного цикла, так что мы можем быть спокойны за весь цикл жизни дороги, которую строим.

ВГ: Государственно-частное партнерство — это для государства способ потратить на приоритетные и масштабные проекты меньше, чем при обычном подряде?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС