

ПРОЦЕСС ПОЕХАЛ

ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД ЧТО-ТО СДВИНУЛОСЬ В СОЗНАНИИ РОССИЙСКИХ ГРАЖДАН. ВОДИТЕЛИ СТАЛИ ПРИВЫКАТЬ К ТОМУ, ЧТО ЗА ВСЕ ХОРОШЕЕ, ВКЛЮЧАЯ СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ, НАДО ПЛАТИТЬ. БИЗНЕСМЕНЫ РЕШИЛИ, ЧТО 14–20% ГОДОВЫХ — ЭТО ОЧЕНЬ НЕПЛОХАЯ ДОХОДНОСТЬ. ИНВЕСТОРЫ ПОВЕРИЛИ, ЧТО В РОССИИ МОЖНО ВКЛАДЫВАТЬ СРЕДСТВА В ДОРОГИ — ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО. ПОХОЖЕ, ПРОЦЕСС ПОШЕЛ. ВЕРНЕЕ, ПОЕХАЛ. ТАТЬЯНА ШЕСТАКОВА

ПЕРВАЯ КОНЦЕССИОННАЯ Александр Носов, зампред правления по инвестиционной политике и корпоративному развитию госкомпании «Автодор», год назад уверял „Ъ“, что по мере реализации первых проектов развитие рынка государственно-частного партнерства (ГЧП) станет гораздо более динамичным. Настало время проверить верность утверждения: именно в этом году «Автодор» завершил сразу несколько пилотных проектов, основанных на ГЧП.

В «Автодоре» не скрывают удовлетворения. «Этот год был для нас очень продуктивным,— заявили в компании.— Было организовано несколько инвестиционных конкурсов, крупнейшие инвесторы конкурируют за право заключать соглашения на строительство и эксплуатацию важных участков дороги Москва—Санкт-Петербург, введена в строй первая федеральная дорога (обход вокруг Одинцово), построенная по схеме концессии».

Открытие Северного обхода вокруг Одинцово прошло торжественно: на церемонии присутствовал премьер-министр Дмитрий Медведев. Он отметил, что государственно-частное партнерство дает прямые результаты. «Мы с вами сегодня участвуем в запуске эксплуатации новой дороги, причем дороги, построенной на новых принципах, которая позволит в значительной мере решить целый ряд очень сложных проблем»,— заявил премьер.

В России многие трассы проходят по историческим торговым путям. А поселения всегда стремились сесть на тракт: это давало их жителям возможность зарабатывать на торговых караванах и путниках. Поэтому многие магистрали проходят сквозь города, зачастую весьма крупные. В результате снижается скорость и вырастают пробки за счет присоединения в этих местах внутригородского трафика. Из-за этого городские участки магистралей превратились в узкие места, закупоривающие движение.

Федеральная автомагистраль М-1 «Беларусь» не исключение. А участок в районе Одинцово — один из самых проблемных: Одинцово — это резко разросшийся за последние годы город с большим количеством переехавших сюда москвичей, дважды в день выезжающих на трассу. Которая, между прочим, входит в международный транспортный коридор Восток—Запад. Новая дорога протяженностью 18,5 км позволяет разгрузить головной участок магистрали М-1.

Концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе обхода Одинцово было подписано в 2009 году. Концессионер проекта ОАО «Главная дорога» обеспечивает инвестирование около 20 млрд рублей собственных и заемных средств, а государство — 11 млрд рублей из средств Инвестиционного фонда. Концессионеру эта схема позволила эффективно инвестировать средства клиентов, прежде всего негосударственных фондов. Пенсионные накопления — деньги длинные. Концессия, рассчитанная на 30 лет (сюда входит не только строительство, но и эксплуатация дороги, плата за проезд по которой и формирует доход инвестора), — одна из классических форм их инвестирования.



ДМИТРИЙ ПЕКАЯ

«ДЛИННЫЕ» ДЕНЬГИ ПЕНСИОННЫХ ФОНДОВ — КЛАССИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ СО СРОКОМ ОКУПАЕМОСТИ 20–30 ЛЕТ

ОБХОДНЫЕ ПУТИ Строительство обходных дорог активно идет и на автомагистрали М-4 «Дон», которая стала стартовой для «Автодора».

В ноябре 2013 года на магистрали М-4 «Дон» были введены в эксплуатацию такие важные объекты, как обход Воронежа (492–517-й км) и обход поселка Тарасовский в Ростовской области (877–892-й км). По сообщению пресс-службы компании, ранее оба участка входили в число наиболее сложных и узких мест на дороге М-4 «Дон». В этом году был объявлен также инвестиционный конкурс на строительство и эксплуатацию нового участка дороги в обход Новой Усмани (517–544-й км) в Воронежской области.

Реконструкция М-4 на обходе Воронежа осуществлялась в рамках другой формы ГЧП — контракта жизненно-

го цикла, заключенного между «Автодором» и ООО «Трансстроймеханизация». Его отличие от классической концессии в том, что возврат инвестиций частного партнера происходит через платежи, осуществляемые государством. Важнейшей его составляющей является принцип инвестиционного залога качества: доходность инвестиций частного партнера увязывается с качеством строительства и качеством предоставляемых пользователям услуг в течение всего жизненного цикла объекта. В данном случае инвестор будет содержать и ремонтировать дорогу на протяжении 16 лет.

Похожий контракт жизненного цикла был заключен и на строительство обхода Вышнего Волочка на трассе М-11 Москва—Санкт-Петербург. Благодаря тому что строительство идет опережающими темпами, планируется, что этот участок будет сдан досрочно вместе с первым участком трассы (15–58-й км) в следующем году. Это позволит уже в 2014 году организовать скоростное движение в обход наиболее загруженных участков автодороги М-10 «Россия».

ПЛАТА ЗА СКОРОСТЬ В 2013 году введен режим платности на двух участках автодороги М-4 в Тульской области: 2 сентября — участок 225–260-й км в обход города Богородицка, а 7 октября — в обход города Ефремова, 287,8–321-й км. После их введения общая протяженность четырех участков на автодороге М-4 составила 146 км.

Автомобилисты уже могли почувствовать выгоду от пользования платными дорогами. На платных участках в Тульской области для легковых и грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой не более 3,5 тонны установлен скоростной режим 110 км/ч. А 16 октября на автодорогах России впервые появились участки с разрешенной скоростью движения 130 км/ч. Такой скоростной режим установлен для легковых и грузовых автомобилей максимальной массой не более 3,5 тонны на трех участках трассы «Дон» в Московской области.

Одно из новшеств, которое появилось в этом году на платных скоростных участках, — служба аварийных комиссаров, которые помогают автомобилистам в экстрен-

РЕКОНСТРУКЦИЯ М-4 НА ОБХОДЕ ВОРОНЕЖА ОСУЩЕСТВЛЯЛАСЬ В РАМКАХ ДРУГОЙ ФОРМЫ ГЧП — КОНТРАКТА ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА. ЕГО ОТЛИЧИЕ ОТ КЛАССИЧЕСКОЙ КОНЦЕССИИ В ТОМ, ЧТО ВОЗВРАТ ИНВЕСТИЦИЙ ЧАСТНОГО ПАРТНЕРА ПРОИСХОДИТ ЧЕРЕЗ ПЛАТЕЖИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЕ ГОСУДАРСТВОМ

