

сток дороги длиной 27 миль, введенный в эксплуатацию в 2003 году после десятилетних дискуссий. А в декабре текущего года британское правительство в очередной раз обсуждало перспективы строительства платных дорог и постановило, что этот формат не будет использоваться, несмотря на недостаток средств на развитие дорожной сети в государственном бюджете. Примечательно, что именно Великобритания первой ввела плату за въезд автомобилей в центры городов. Система платного въезда в центр Лондона действует с 2003 года.

Очень популярны платные дороги в Китае. «Особенность китайской модели заключается в том, что долгое время в этой стране вообще не существовало сети современных магистралей — страна создавала свою дорожную сеть с нуля, что дало целый ряд преимуществ. Можно было прямыми трассами связать разные части страны, чего не могло себе позволить ни одно другое государство», — объясняет управляющий директор «Century 21 Запад» Евгений Скоморовский. Первый участок скоростной дороги протяженностью 147 км был открыт в Китае в 1988 году, после этого началось массовое строительство скоростных платных дорог. Это стало возможно благодаря либерализации экономики, позволившей инвесторам участвовать в концессионных проектах провинций по созданию платных автодорог. Концессионеры получили возможность достаточно оперативно вернуть свои инвестиции. В результате сегодня скоростные платные автодороги обеспечивают связь с теми же регионами, что и китайские национальные дороги, за исключением Тибета с его сложным высокогорным рельефом.

В 1996 году правительство Китая приняло специальную долгосрочную программу создания национальной сети скоростных автомобильных дорог. Этот документ предусматривает на первом этапе (1996–2003 годы) строительство 17 тыс. км скоростных автодорог, на втором (2004–2010) — 18 тыс. км, а к 2020 году общая протяженность сети скоростных дорог должна достичь 85 тыс. км. Платные дороги должны соединить все крупные города Китая с населением более 200 тыс. жителей. Но на этом китайские власти останавливаться не планируют: к 2030 году протяженность платных скоростных дорог должна достичь 120 тыс. км, а к 2050 году — 175 тыс. км. На это китайские власти выделяют беспре-



ПО МОСТУ «ЗОЛОТЫЕ ВОРОТА» В САН-ФРАНЦИСКО
МОЖНО БЕСПЛАТНО ПРОЕХАТЬ НА ОСТРОВ, НО ВОЗВРАЩАЯСЬ
ОБРАТНО В ГОРОД, ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ

цедентные суммы: только в 2005–2010 годах годовые инвестиции в создание сети национальных скоростных автомагистралей составляли \$17–18 млрд.

Строительство платных дорог в Китае происходит по единой схеме. В результате реализации долгосрочной программы будет создана сеть платных автомагистралей, охватывающая регионы с общим населением 1 млрд человек. Система скоростных автомагистралей Китая называется «Сеть 7–9–18». Согласно этому плану, 7 линий расходятся лучами от Пекина, 9 линий направлены с севера на юг, а 18 линий — с востока на запад. Кроме того, программа предусматривает строительство 5 кольцевых линий и более 30 соединительных дорог. Реализация программы обеспечит время подъезда к автомагистралям, в среднем равное 30 мин. для восточной части Китая, 1 часу для центральной части и 2 часам для западной части Китая, что в значительной степени повысит уровень транс-

портной подвижности населения. Более того, в каждом крупном городе должна быть построена внутригородская сеть скоростных дорог, что обеспечит надежный фундамент ускорению экономической интеграции регионов и формированию масштабного регионального пространства. Приоритеты отдаются развитию интегрированных перевозок: дороги свяжут все важные города-хабы в Китае, включая 50 железнодорожных, 67 воздушных хабов, более 140 автодорожных и 50 водных хабов, что позволит сформировать масштабную комплексную и интегрированную транспортную систему. «Более того, в Китае строятся не только платные дороги на дальние расстояния, но и короткие эффективные трассы, соединяющие с городом транспортные хабы — например, большая часть дорог из аэропортов являются скоростными и платными», — говорит Евгений Скоморовский.

СПОСОБЫ ЗАРАБОТКА В Китае строятся два типа платных дорог. Первый — за счет кредитов, предоставляемых банками. Такие дороги эксплуатируются как платные в течение 15 лет, а далее, после возврата кредитов,

должны стать бесплатными. Второй тип дорог строится за счет собственных и заемных средств корпораций, срок платной эксплуатации таких дорог составляет 25 лет. Плата за проезд по платным автодорогам Китая составляет \$0,04–0,1 за 1 км для легковых автомобилей, а для грузовых автомобилей тарифы сопоставимы с величиной сборов, установленной, например, в Германии, — до €0,2 за 1 км. Особенностью Китая является то, что введение платной автодороги не требует наличия ее бесплатной альтернативы. В развивающихся странах для строительства дорог, как правило, применяется одна из разновидностей государственно-частного партнерства — система «построй—оперируй—передай» (Construct—Operate—Handover), которая зачастую становится формой амнистии капитала. Например, правительство разрешает вкладывать в проекты платных дорог капиталы, вывезенные ранее из страны или, наоборот, ввозимые в страну, без указания источников их происхождения. По сути, инвестор вкладывает деньги не очень ясного происхождения в дорогу, мост или тоннель, которые никто и никогда из страны не вывезет, после чего в течение многих лет получает на свои счета белые деньги, уплачиваемые у турникетов местными автовладельцами.

Еще одной особенностью принятой за границей системы финансирования строительства дорог является система облигационных займов, которые выпускаются на условиях более низких учетных ставок, чем облигации прочих компаний. «Суть партнерства заключается в том, что какой-то крупный проект, например инфраструктурный, осуществляется совместно на деньги государства и частного инвестора. Эффективность проектов ГЧП определяется так же, как всех прочих проектов, — сроками его осуществления и возврата средств, но здесь добавляется еще одна деталь — нужно учитывать, что если государство может ждать возврата средств достаточно долго, то частный инвестор рассчитывает получить свои средства раньше, поэтому выбирает такие проекты, где четко прописаны сроки возврата его средств или же доходность проекта очень высокая», — объясняет ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. Окупаемость и рентабельность у каждого проекта своя, главное — нужно учесть, что частный инвестор вкладывает свои средства на определенный срок и ориентируется на заранее рассчитанные параметры проекта. ■







Макет транспортной развязки с Лихачевским шоссе

СКОРОСТНАЯ ТРАССА МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПЕРВЫЙ УЧАСТОК от МКАД до СОЛНЕЧНОГОРСКА (15-58 км)

Многоуровневые развязки с Лихачевским шоссе (Химки), Международным шоссе (аэропорт “Шереметьево”) продолжением Московского проспекта (Зеленоград), ЦКАД (А107)