Review **Инфраструктура**

ЦКАД как зеркало русской концессии

Согласовав перенос сроков окончания строительства четвертой секции Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), правительство фактически определило и сроки ввода в строй всего замкнутого кольца — декабрь 2020 года. К этому времени должны быть завершены все объекты первой очереди новой скоростной автотрассы А-113, которая станет платной альтернативой «Малой бетонки» (автодороге А-107), проходящей по территории Московской области и городским округам Новой Москвы. Однако участники концессионного проекта убеждены, что принятое решение «оптимально», и обещают не допустить новых задержек со строительством дороги.

ГОСКОМПАНИЯ «АВТОДОР»

— дорожное хозяйство —

Обещанного 17 лет ждут

Власти Москвы и Подмосковья ждут появления дублера «Малой бетонки» уже очень давно. Принципиальное решение о строительстве новой скоростной трассы, которая существенно разгрузит Московскую кольцевую автодорогу (МКАД) и радиальные международные шоссе от транзитных грузовиков, было принято правительством еще в конце 2003 года. С этого времени Минтранс РФ начал вести проектные изыскания и резервирование необходимых для новой дороги земельных участков, а в 2006 году утвердил концепцию инвестиционного проекта, который предусматривал строительство и эксплуатацию новой платной магистрали на условиях государственно-частного партнерства.

Первая очередь строительства — возведение четырехполосного замкнутого кольца вокруг Москвы длиной 339,1 км — по первоначальным планам правительства должна была быть готова уже в 2018 году. На втором этапе — в период с 2023 по 2027 год — планируется создание ответвления от ЦКАД на запад от Москвы с соединением Киевского и Ленинградского шоссе длиной 191 км, а также расширение остальных участков ЦКАД до шести-восьми полос движения.

Однако амбициозный план завершить первый этап строительства ЦКАД к началу чемпионата мира по футболу потерпел фиаско: к указанному сроку запущен в эксплуатацию лишь небольшой 3,5-километровый участок в обход Звенигорода. Практически на всех пусковых комплексах будущей дороги возникли различные проблемы, которые привели к сдвиганию сроков сдачи объектов «вправо». Начало строительства на первой секции новой кольцевой магистрали от трассы М-4 «Дон» до Киевского шоссе было намечено на 2011 год, затем перенесено на 2014 год (мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Подмосковья Андрей Воробьев тогда успели лишь заложить символическую капсулу в основание будущей дороги), а реально началось лишь в 2016 году.

В ходе подготовки проекта сыграли практически все риски, неизбежно сопровождающие столь крупные и капиталоемкие инвестпроекты. Прежде всего трудности возникли на этапе проектирования дороги и выделения земельных участков под нее. При детальном анализе территории под строительство проектировщики выявили огромное количество инженерных коммуникаций, жилых и административных построек, в том числе принадлежащих военным, что потребовало их переноса в другие места или корректировок маршрута трассы. Там, где этих мест не оказалось, пришлось искать альтернативные технические решения, что, в свою очередь, привело к удорожанию строительства. По сравнению с первоначальными расчетами общая стоимость ЦКАД выросла более чем на 13,4 млрд руб., или 4,4% от общей стоимости строительства (согласно действующему паспорту проекта общая стоимость строительства составляет 313,3 млрд руб.).

Капризная макроэкономика

Кроме того, из-за ухудшения экономической ситуации в стране после кризиса 2008 года, а затем международных финансовых санкций в 2014 году затянулся и процесс выбора инвесторов по ГЧП-соглашениям. Долгосрочное инвестсоглашение на строительство и эксплуатацию первого участка ЦКАД от трассы М-4 «Дон» до Киевского шоссе между ГК «Автодор» и компанией «Стройгазконсалтинг» было заключено в 2014 году, но уже через год выяснилось, что подрядчик не справляется с исполнением контракта и существенно отстает от графика. Спасти проект удалось лишь благодаря переуступке прав по контракту компании Crocus Group Араса Агаларова, которая тоже участвовала в конкурсе на его заключение, но проиграла по критерию необходимого опыта в строительстве инфраструктурных объектов.

Не исключено, что отсутствие практических знаний о том, каково в России строить линейную инфраструктуру, привело и к проблемам на строительной фазе реализации проекта. В июне текущего года стало известно о претензиях к компании от Ростехнадзора, который выявил целый ряд нарушений строительных норм со стороны подрядчика и уличил Crocus Group в неисполнении предписаний ведомства. Впрочем, о критических проблемах на участке Crocus Group пока говорить не приходится: компания оштрафована на символические 50 тыс. руб.

Антироссийские санкции, де-факто закрывшие доступ российских компаний к дешевому зарубежному финансированию и вызвавшие турбулентность на отечественном финансовом рынке в 2014 году, не позволили ГК «Автодор» вовремя найти инвесторов и на два других крупных участка ЦКАД — третью и четвертую секции. Объявленные в тот момент конкурсы не состоялись по причине того, что прошедшие предварительный отбор потенциальные инвесторы заявили о невозможности предоставления финансирования под проект в текущих условиях. Это потребовало существенных изменений в конкурсной документации и финансовой модели проекта, на что ушло еще почти два года.

В результате всех корректировок и согласований концессионное соглашение по третьей секции ЦКАД от строящейся скоростной трассы М-11 Москва—Санкт-Петербург до М-7 «Волга» было заключено в 2016 году с единственным оставшимся претендентом — консорциумом «Автодорожная строительная корпорация» (АСК, основной участник — ДСК «Автобан»). С финансированием инвестора выручили крупнейшие банки, которые впервые для российских ГЧП-контрактов решились использовать схему синдицированного кредита: Газпромбанк, Сбербанк и Евразийский банк развития (ЕАБР) совместно согласились предоставить компании кредит на 16 лет в размере 38,5 млрд руб. Гарантом по концессионному соглашению выступил Сбербанк, а сотрудничество компании с ЕАБР предполагает также вхождение банка в капитал концессионера в размере 25%.

Сегодня этот проект уже вошел в строительную фазу, в ходе которой подрядчик не ожидает существенных сбоев. По словам заместителя исполнительного директора по производству ЦКАД-3 Сергея Кудряшова, строительство идет в полном соответствии с графиком, а по некоторым работам даже с опережением. «Грунт удачный, какие-то сложные технологии здесь не требуются — выполняем работы в соответствии с графиком и отставаний не фиксируем»,— рассказывал он ранее журналистам. Завершение строительства этого участка дороги длиной 105,3 км с 72 искусственными сооружениями (20 мостов и 52 путепровода) запланировано на 2019 год.

По образу и подобию

Концессионный контракт на строительство четвертой секции ЦКАД — от М-4 «Дон» до М-7 «Волга» — длиной 96,6 км разыгрывался одновременно с контрактом на третью секцию, но прошедший отбор консорциум «Юго-Восточная магистраль» в составе УК «Лидер» и Российского фонда прямых инвестиций развалился, так и не подписав соглашение. Весной прошлого года ключевой партнер компании УК «Лидер» заявила об отказе от участия в проекте, не согласившись на его условия. Найти ей замену удалось только в нынешнем году: доля УК «Лидер» перешла к все той же ДСК «Автобан», которая вошла в проект в партнерстве с турецкой строительной компанией Makyol.

Кредит на строительство четвертой секции в размере 31,6 млрд руб. на 15 лет предоставил тот же триумвират банков в составе Газпромбанка, Сбербанка и ЕАБР, который согласился кредитовать «Автобан» по проекту третьей секции. Несмотря на то что в итоге турецкий подрядчик тоже в последний момент отказался от участия в строительстве, сославшись на неопределенность ситуации с международными санкциями, существенные условия соглашения больше пересматриваться не будут. Как пояснил замгендиректора по финансовому развитию «Автобана» Денис Анисимов, это не повлияет на сроки строительства, поскольку у российского подрядчика «достаточно технических и организационных ресурсов», а финансовое закрытие сделки состоялось уже после выхода Makyol из проекта.

Таким образом, строительство третьей и четвертой секций ЦКАД, образующих вместе восточное полукольцо, будет обеспечиваться фактически одним и тем же составом участников, которые полны уверенности в успехе проекта. Как сообщил „Ъ“ исполнительный директор проекта ЦКАД-4 Игорь Полынцев, в апреле компания получила разрешение на строительство и в мае уже приступила к строительным работам: сейчас ведутся валка и вывоз леса, корчевка пней, срезка кустарника и мелколесья, строительство удобных подъездных путей к песчаному карьеру, после чего начнутся археологические изыскания и обследование территории на предмет обнаружения взрывоопасных предметов.

Риски срыва сроков строительства в ДСК «Автобан» считают минимальными, даже несмотря на то что ГК «Автодор» передала строителям лишь около половины необходимых земельных участков — на 45 км из 97 км общей длины ЦКАД-4. «Тот факт, что пока еще не все земли под строительство переданы, на темпы строительства не влияет: на начальном этапе 45 км, переданных для работы, более чем достаточно»,— заверил „Ъ“ Игорь Полынцев, добавив, что сейчас компания завершает оформление документов на отвод территории под строительные базы и другие промышленные объекты, а также приступила к переносу магистральных и распределительных линий электропередачи, газопровода, линий связи, систем водоснабжения и водоотведения.

Впрочем, от строительных рисков и роста капитальных расходов при возведении новой инфраструктуры не застрахован никто: в дорожном строительстве итоговая стоимость может вырасти из-за инфляции, подорожания строительных материалов и волатильности курса рубля, могут потребоваться непредвиденные работы по осушению территории, укреплению слабых грунтов, строительству дополнительных инженерных коммуникаций, не исключает господин Полынцев. Согласно условиям концессионного соглашения, подобные издержки могут быть компенсированы за счет госбюджета, если оптимизация проекта будет принята Главгосэкспертизой и концедентом в лице ГК «Автодор». «Тем не менее остаются риски, связанные со штрафами за несоблюдение сроков, риски, связанные с качеством строительства и с последующей эксплуатацией дороги в течение 30-летнего периода»,— отметили в пресс-службе ДСК «Автобан».

Доходные риски

В силу этого финансирующие проект банки находятся в более защищенном положении в отношении строительных рисков, поскольку возможное превышение строительной сметы в определенном размере может быть покрыто за счет государства. Вероятность роста стоимости строительных материалов тоже невелика: инфляция в России сейчас гораздо ниже целевых показателей, которые заложены в расчеты по концессионному соглашению.

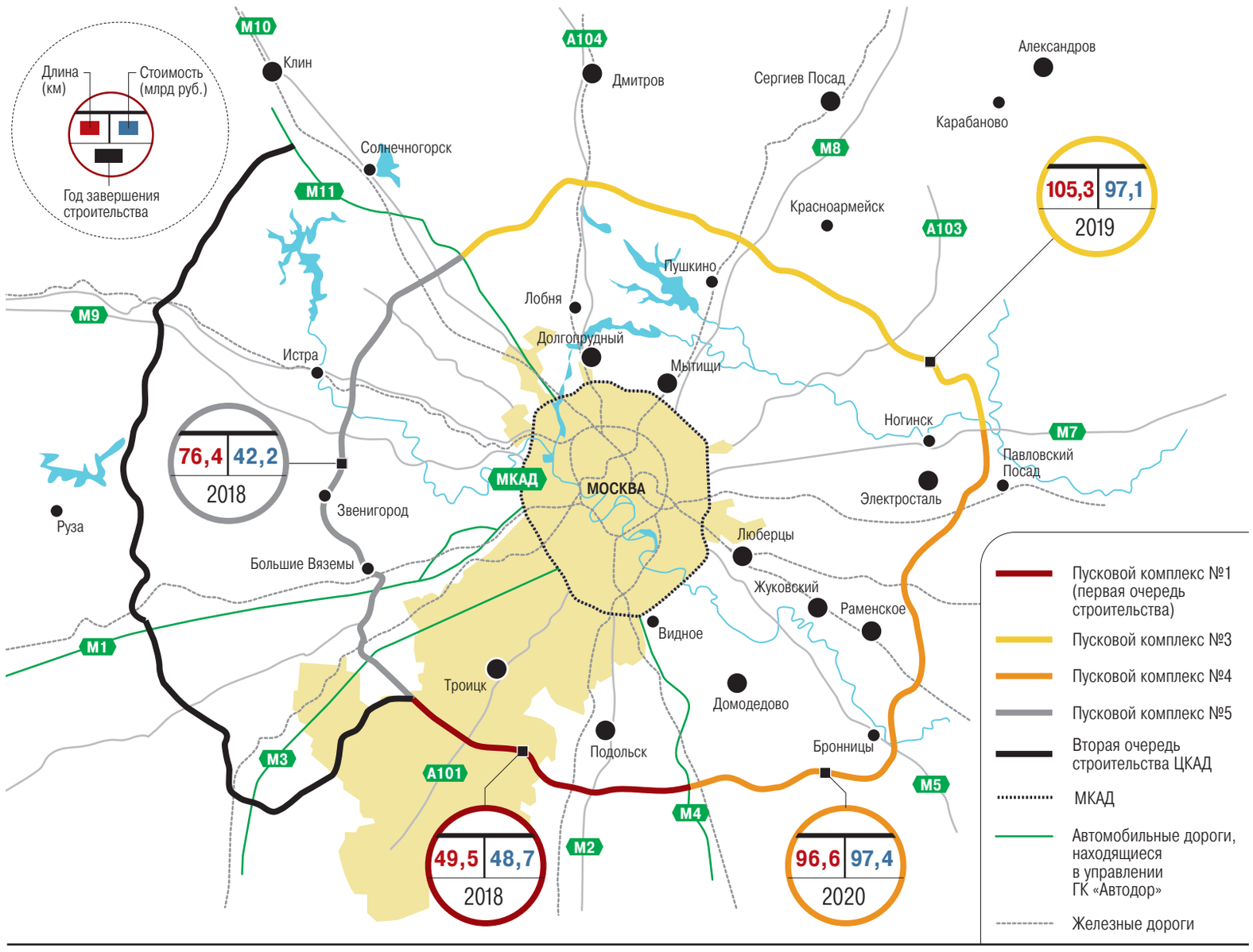
Как пояснил „Ъ“ исполнительный директор департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Алексей Разгулин, реализация проекта по закону «О концессиях» — «наиболее надежная форма для инфраструктурных проектов», но риски для финансирующих организаций все же остаются. «Самым главным риском для нас является задержка сроков строительства и вероятность расторжения концессионного соглашения: в конечном счете банк вернет свои деньги, но процедура получения необходимых компенсаций может затянуться на долгий срок. На этот период банку придется создавать дополнительные резервы, что может стать непростой проблемой, учитывая большую сумму займа»,— поясняет господин Разгулин.

По его словам, выплаты по кредитам в проекты ЦКАД защищены государственными платежами, не зависящими от сбора платы за проезд по магистрали, что повышает надежность кредитной сделки. «В таких крупных долгосрочных проектах финансирующему банку гораздо более важна надежность заемщика, нежели маржинальность проекта»,— отмечает он.

Впрочем, забирая на себя неподъемные для частных инвесторов так называемые риски трафика, государство рассчитывает не остаться внакладе в период эксплуатации магистрали. Затраты на строительство планируется с лихвой компенсировать за счет сбора платы за проезд от транзитного грузового транспорта — эти деньги будут собираться специализированным оператором (его тоже выберут на конкурсной основе) и полностью поступать в бюджет ГК «Автодор». Сам факт появления скоростного объезда вокруг Москвы и МКАД активизирует грузовое сообщение по важнейшим международным транспортным коридорам Север—Юг и Восток—Запад.

Планы по трафику, установленные в проекте ЦКАД, вполне выполнимы, считает директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин. «Например, согласно расчетам, на четвертом участке ЦКАД в 2030 году трафик должен составлять примерно 40 тыс. автомобилей в сутки. Это более чем достижимое значение, учитывая, что сейчас по Ярославскому шоссе трафик составляет свыше 100 тыс. машин в сутки»,— отмечает он.

Еще больший экономический эффект реализация ЦКАД должна принести бюджету Московской области: по прогнозам губернатора региона Андрея Воробьева, на прилегающие к новой кольцевой магистрали участки будет привлечено свыше 350 млрд руб. коммерческих инвестиций в строительство жилья и коммерческой инфраструктуры, что сопоставимо с общим объемом расходов на строительство и эксплуатацию автодороги.

Алексей Екимовский, Павел Биланенко

ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ