

лифорнии в районе Сан-Хосе за 1 км трассы Route 87, общая длина которой составила 30 км, пришлось заплатить \$7,52 млн. По данным Росавтодора, в среднем строительство 1 км дороги в России на 30% дешевле, чем в Европе и США. Однако строятся эти дороги намного медленнее.

Тем не менее проблема развития дорожной сети постепенно решается. С 2006 года государственные инвестиции в дорожное строительство начали расти. Так, в 2006-м было построено 2 тыс. км дорог, а в 2007-м — уже 2,5 тыс. км. Растут и объемы финансирования. В 2007 году на строительство и ремонт дорог было выделено почти 200 млрд руб., а согласно новой программе (подпрограмма «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России»), в 2008–2009 годах на эти цели выделяется 212,3 млрд и 223,5 млрд рублей соответственно.

НОВЫЕ ВЕТКИ Как и в случае со строительством автодорог, прокладка железнодорожного полотна тоже остается аутсайдером транспортного развития.

В 1990-х строительство железных дорог в России практически не велось. В основном реконструировались имеющиеся ветки. Первые единичные проекты относятся к началу 2000-х, как правило, с участием средств крупного бизнеса. Однако в ближайшее время в отрасли ожидается бум. В сентябре прошлого года правительством России была одобрена «Стратегия развития железнодорожного транспорта» до 2030 года, согласно которой на строительство новых путей будет выделено 4,2 трлн рублей. Основные денежные потоки пойдут на линии Томмот—Якутск,

Нижний Бестях—Магадан, Селихин—Сергеевка, Волгоград—Элиста, Ханты-Мансийск—Салым, Бийск—Горно-Алтайск, Тыгда—Зяя и Селихин—Ныш. Кроме того, новая стратегия развития предусматривает строительство 4,6 тыс. км грузовых железных дорог, которые должны обеспечить транспортное сообщение к 18 месторождениям полезных ископаемых и промышленным зонам. Правда, осваивать эти средства пока особенно некому. Крупные компании, имеющие опыт железнодорожного строительства, можно пересчитать по пальцам одной руки.

Так, в 2007 году в России было построено всего 40,7 км железных дорог. В феврале 2006 года на совещании под руководством Владимира Путина глава РЖД Владимир Якунин назвал размер необходимых инвестиций в отрасль. По его оценке, в железные дороги требуется вложить 10 трлн рублей до 2030 года. В августе Минтранс обнародовал более точную сумму, которая составила уже 13 трлн рублей. Из них 4,2 трлн должны были пойти непосредственно на прокладку 20 тыс. км новых линий и электрификацию 7,5 тыс. км имеющихся. В итоге была разработана «Стратегия развития железнодорожного транспорта». На ее реализацию только из федерального бюджета до 2030 года будет выделено в общей сложности 2,4 трлн рублей, или около 109 млрд рублей ежегодно. При этом в 2007 году правительство вложило в модернизацию всей железнодорожной инфраструктуры лишь 1,7 млрд рублей.

Несмотря на отсутствие инвестиций, в России уже существуют частные железные дороги. В августе 2002 года в Москве была запущена скоростная транспортная систе-

ма, в строительство которой вложились на паритетных началах ГК «Ист Лайн» и Московская железная дорога. В том же году на деньги СУАЛ-холдинга была возведена грузовая линия, ведущая к Средне-Тиманскому месторождению бокситов в Республике Коми. Эту традицию теперь пытается продолжить Енисейская промышленная компания, которая совместно с Агентством по железнодорожному транспорту в августе объявила тендер на разработку генерального проекта первой железной дороги в Туву. Половину необходимых 98,4 млрд рублей выделит государство, остальные средства будут частными. Этим объясняется проведение тендера, без которого по закону нельзя обойтись в случае выделения федеральных ресурсов. Прокладку рельсов планируется начать в 2009 году. Планы по строительству своей железной дороги лелеет и «Мечел», в октябре прошлого года купивший Эльгинское угольное месторождение. В июне корпорация совместно с генподрядчиком — компанией «Инжтрансстрой» — торжественно объявила о строительстве в Якутии новой железной дороги протяженностью 315 км, учитывая около 420 инженерных сооружений, в том числе 194 моста. Объем инвестиций должен достичь \$1,3 млрд.

Если в сегменте железнодорожного строительства частные инвестиции объясняются необходимостью улучшить транспортную доступность конкретных предприятий и не имеют стратегического значения для всей страны, то в сегменте автодорожного строительства частный капитал планируется привлекать иными способами. Все основные проекты автодорог, стартовавшие в России в последнее время, предполагают в той или иной степени привле-

чение частных инвестиций, которые будут использованы на основе так называемых концессий (см. стр. 24).

В ближайшем будущем, по данным экспертов, в России должно стартовать несколько крупных дорожных проектов — это скоростная магистраль Москва—Петербург, «Дон», ЦКАД, Западный скоростной диаметр и другие проекты. По железным дорогам таких примеров пока нет, но исходя из программы РЖД, в ближайшее время они должны появиться.

Чтобы сделать «дорожные» проекты привлекательными для инвесторов, к их разработке государство уже на ранней стадии подключило частные компании. В частности, Минэкономразвития обратилось к лидеру в области транспортных концессий международной юридической фирме CMS Cameron McKenna с просьбой собрать пул инвесторов, которые станут участвовать в этих проектах, а также оценить инвестиционные риски. В свою очередь, в разработке плана строительства ЦКАД участвовал крупный международный фонд McQuire, который владеет практически 100% платных автодорог в Южной Корее и Австралии. Обоснование инвестиций в платную скоростную дорогу из Москвы в Санкт-Петербург проводила консалтинговая компания Ernst & Young.

Большинство тендеров на строительство автодорог пройдет осенью этого года. Затем, надеются инвесторы и разработчики программ модернизации дорожной сети, ситуация начнет развиваться стремительно и компании, выигравшие тендеры, смогут построить новые трассы гораздо быстрее, нежели разрабатывались необходимые для этого законопроекты, программы и предпроектные документы. ■

ПРЯМАЯ РЕЧЬ НА КАКУЮ ДОРОГУ ДЕНЕГ ДАДИТЕ?



Кирилл Янков,
ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО УПРАВЛЕНИЮ ОСОБИМИ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЗОНАМИ:

— Ни на дорогу, ни на мост я бы денег не давал. Я против самой идеи строительства в России платных дорог. По крайней мере на сегодняшний день. По таким дорогам будут ездить экологически менее вредные автомобили, в то время как старые и очень вредные машины сосредоточатся на бесплатных трассах. Можно представить, какая в тех районах будет экология. В стране достаточно денег, чтобы строить бесплатные дороги.

Игорь Коган,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОРГРЭСБАНКА:

— На трансроссийские магистрали типа Китай—Санкт-Петербург, Владивосток—Калининград. Создание такого рода транспортных коридоров — железнодорожных, автомобильных, водных — это то, что может в корне изменить ситуацию в стране с инфраструктурой. Необходимо ввести концессии на строительство и эксплуатацию транспортных коридоров.

Абубакар Арсамаков,
ПРЕЗИДЕНТ МОСКОВСКОГО ИНДУСТРИАЛЬНОГО БАНКА:

— Мне денег не жалко на все российские дороги. Но если сейчас правительство решило сделать платной дорогу между Москвой и Санкт-Петербургом, то бизнес мог бы начать вкладывать деньги, например, на трассу Москва—Симферополь. В Европе, где расстояния несравнимы с российскими, уже давно существуют нормальные, освещенные трассы. Но у нас, отъехав от МКАД на 2 км, попадаешь в кромешную тьму — ни одного фонаря! С такой инфраструктурой нельзя жить в XXI веке. Я уже вкладываю деньги в дороги и в аграрный сектор. И вкладываю не для того, чтобы получить быструю отдачу, а для того, чтобы мне довелось еще пожить в нормальной, цивилизованной стране. Я не хочу говорить, что «будет время прекрасное, но пожить в нем не доведется ни мне ни тебе!». Я уверен, что я увижу это прекрасное время и буду жить в цивилизованной стране.

Яков Миркин,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ИНВЕСТИЦИОННОЙ КОМПАНИИ «ЕВРОФИНАНСЫ»:

— Я бы с удовольствием дал денег на создание капиллярной системы в Москве. Прежде всего на сеть поездов через железную дорогу вместо того масштабного строительства хайвэев, которое взламывает город.

Сергей Круглик,
ЗАММИНИСТРА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ:

— Нам как воздух необходима качественная дорога Москва—Санкт-Петербург, но вот выделил ли бы я деньги — вопрос. Это нужно соотносить со многими вещами. А в регионах все без исключения трассы нуждаются в серьезном ремонте.

Александр Трахтенберг,
ДИРЕКТОР ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ «ЛОРРИ» (ЕКАТЕРИНБУРГ):

— Если на частного инвестора будут возложены все затраты по строительству и последующему содержанию дороги, то ни на какую. Например, такая схема обсуждалась по строительству альтернативной дороги Москва—Питер. Но в этом случае для того, чтобы срок окупаемости уложился в привычные рамки, плата за проезд для автопоезда должна быть сопоставима с половиной тарифа перевозки. Ни один перевозчик на это не пойдет. Более интересным для бизнеса является вариант примерно равного разделения затрат на содержание и эксплуатацию дороги с государством. Это может позволить инвестору окупить свои затраты в десятилетний срок. Капвложениям собственно государства в строительство дороги могут окупиться лет через 30.

Валентин Гапанович,
СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РЖД:

— Сегодня требуется укреплять и модернизировать подходы к северо-западным портам России. В частности, к Высоцку. Порт развивается очень бурно, поэтому через какое-то время плохая дорога может стать тормозом на пути грузопотоков. Сюда требуются серьезные инвестиции — и государственные, и частные.

Сергей Антуфьев,
ГУБЕРНАТОР СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ:

— Нам крайне нужна дорога М1 Москва—Беларусь, потому что это самая нагруженная трасса. Я как предприниматель обустроил бы эту магистраль и сделал платной. Это очень выгодный коммерческий проект: за одни сутки там проходит свыше 21 тыс. единиц транспорта! Мы говорили с министром транспорта, и он дал указание разработать проект строительства платного участка дороги Москва—Вязьма протяженностью 160 км как раз на трассе М1.

Анатолий Аксаков,
ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ БАНКОВ РОССИИ:

— Выгодно было бы вкладывать деньги в дороги между Санкт-Петербургом, Москвой и Сочи. Там огромные потоки машин. Но частным инвесторам подобные работы провести сложно: строительство требует огромных капиталовложений.

Владимир Торлопов,
ГЛАВА И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ КОМИ:

— Я очень хорошо отношусь к строительству частных железных и автомобильных дорог. Именно на территории Коми после 1917 года появилась первая частная железная дорога протяженностью более 140 км от бокситового месторождения до центральной автомагистрали, ведущей в Свердловскую область. Ее построил Виктор Вексельберг. Прямо посреди тайги высадили десант, и года за четыре железная дорога была построена. Сейчас же для нас наиболее важной является магистраль Сыктывкар—Киров, потому что это единственная дорога, связывающая Республику Коми с Центральной Россией.

Валентин Мартыненко,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ООО «РЕСУРСЫ АЛБАЗИНО» И «АМУРСКИЙ ГИДРОМЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»:

— Как рядовой автомобилист, я бы отдал предпочтение финансированию автомагистралей Чита—Хабаровск. Это дорога федерального значения, и, на мой взгляд, строительство ее должно вестись более оперативно. Еще

я бы отдал предпочтение развитию инфраструктуры северных территорий, в том числе развитию сети дорог местного значения.

Геннадий Кузьменко,
УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ОХОТСКОЙ ГОРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ:

— На строительство дороги Магадан—Охотск. Ранее существовала зимняя дорога в этом направлении, но в настоящее время Охотск существует только за счет навигации по морю летом и авиасообщения зимой. Дорога бы существенно удешевила качество жизни жителей северного района, некогда служившего форпостом России на Дальнем Востоке, а теперь, по сути, оставленного выживать на краю земли. Дорога в этом направлении еще и возможность строительства ЛЭП. А это уже серьезный прорыв в инвестиционном развитии рыбодобывающей и золотодобывающей отрасли.

Альфир Богудинов,
И. О. ГЕНДИРЕКТОРА ВАНИНСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА:

— На второй путь железнодорожного сообщения Комсомольск—Ванино. С учетом возможностей порта, того, что здесь строится (СУЭК) и будет построено (планы по созданию и расширению портовых мощностей у «Мечела», «Трансбункера»), можно сказать, что мы уже съели пропускную способность существующей железной дороги. Если сложить все имеющиеся и запланированные мощности — неизвестно, как мы проедем все вместе.

Владимир Демидов,
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ АЛЬЯНСА AIRUNION:

— Платная дорога должна быть загружена, чтобы окупить вложения. Те дороги, которые у нас есть, пока не совсем перегружены. Самое простое — это сделать платной дорогу к аэропорту. Думаю, что с развитием крупнейшего транспортного авиаузла в Красноярске она будет загружена полностью. Еще можно сделать платной дорогу, которая сейчас достраивается — это дорога в Дивногорск. Она будет пользоваться огромным спросом и окупит себя. Это очень качественная дорога.

Евгений Семикин,
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АГЕНТСТВА ИНВЕСТИЦИЙ И РАЗВИТИЯ АДМИНИСТРАЦИИ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ:

— В нашем регионе широко обсуждается проект строительства обходной дороги вокруг Волгограда. Из опыта скажу, что инвесторы проявляют интерес только к тем проектам, которые кроме собственно дорожного строительства сопряжены с развитием инфраструктуры вокруг новых магистралей. Мы идем именно по этому пути — предлагаем инвесторам в строительство дороги северного района, некогда служившего форпостом России на Дальнем Востоке, а теперь, по сути, оставленного выживать на краю земли. Дорога в этом направлении еще и возможность строительства ЛЭП. А это уже серьезный прорыв в инвестиционном развитии рыбодобывающей и золотодобывающей отрасли.

Игорь Жигунов,
ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ИПОТЕЧНОГО БАНКА (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ):

— Если говорить о кредитовании или проектом финансировании, мне кажется, был бы интересен проект трассы Москва—Санкт-Петербург. Организовать логистику грузовых и отдельно легковых потоков. Такой проект окупится в течение двух-трех лет. Кроме того, интересным мог бы стать проект скандинавского направления к финской границе. С каждым годом растет количество грузопотоков в полтора-два раза.

Дмитрий Зеленин,
ГУБЕРНАТОР ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ:

— До последнего времени самой проблемной федеральной трассой была Москва—Рига. Но с этого года началась трехлетняя программа по ее восстановлению. Ее реализует государство, а частный вклад заключается в том, что мы все платим налоги. На строительство таких объектов частные инвесторы деньги выделять не должны. Однако такая практика существует во многих странах, и наша не станет исключением. Правда, пока у нас на этот счет действует не очень четкое законодательство.