

ГЛАВНАЯ ДОРОГА СТРАНЫ

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ РАСТЕТ ГОД ОТ ГОДА, И В СВЯЗИ С ЭТИМ УГРОЗА ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА СТАНОВИТСЯ ВСЕ СЕРЬЕЗНЕЕ. В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ДОЛЖНО НАЧАТЬСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ, КОТОРАЯ КРАТЧАЙШИМ ОБРАЗОМ СОЕДИНИТ ДВЕ СТОЛИЦЫ РОССИИ. В РЕАЛИЗАЦИИ ЭТОГО ПРОЕКТА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ ПРИМЕТ ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ.

АННА ГЕРОЕВА

ИСТОРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС

В России, где расстояния между городами и населенными пунктами исчисляются сотнями километров, хорошие дороги жизненно необходимы как фактор территориальной и экономической интеграции. Но в реальности качественных дорог в стране крайне мало. Одна из традиционных причин — недостаточное бюджетное финансирование. Средств, впрочем, не хватало всегда. Впервые вопрос об улучшении качества дорог был поднят в XVIII веке. Царь-реформатор Петр Первый решил построить дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы. По его приказу были сделаны необходимые расчеты. Для этих целей обратились за помощью к шотландским математикам А. Фарварсону и С. Гвину, которым было поручено спроектировать «прямолинейный перспективный путь от Санкт-Петербурга до Москвы» по болотистой и ухабистой местности. Строительство это дорого обошлось российской казне. Известно, что на эти нужды было потрачено около 1 млн рублей. Дороговизна проекта объяснялась тем, что прокладывать дорогу приходилось через заболоченные участки.

На землю укладывались связки прутьев, сверху насыпали землю, а потом — бревна. Очевидно, что такая трасса была недолговечна. В 1786 году российские власти решили вымостить дорогу камнем в пределах Петербургской, Новгородской и Тверской губерний. Но из-за дефицита бюджета, возникшего в результате Русско-турецкой войны, этим планам не суждено было реализоваться.

С тех пор было разработано множество проектов ремонта и обустройства дороги. Трасса Москва—Санкт-Петербург, безусловно, является важнейшей транспортной артерией страны. Технические показатели состояния трассы не позволяют обеспечивать единый скоростной режим. Четверть трассы, согласно данным Минтранса, проходит через жилой сектор, в котором скоростной режим ограничен правилами дорожного движения. При этом в некоторых районах трасса состоит только из четырех полос, что приводит к заторам и пробкам. В соответствии с мировыми стандартами дорога такого значения должна быть как минимум вдвое шире и на ней должен быть установлен свой скоростной режим.

Ожидается, что запуск соответствующей современной стандартной автомагистрали позволит в среднесрочной перспективе увеличить грузопоток в этом направлении в три раза. Государство в течение последних нескольких лет разрабатывает планы по реализации данного проекта с привлечением средств частных инвесторов. Заинтересовать бизнес можно, только предложив интересные для него условия. А прибыль в данном проекте могут приносить как сборы за проезд, так и доходы от придорожной инфраструктуры. Тем более нет никаких сомнений в том, что главная дорога страны — объект востребованный.

ОТ ПИТЕРА ДО МОСКВЫ В 2009 году запланировано строительство первого участка платной скоростной трассы Москва—Санкт-Петербург. Его протяженность составит 43 км. Дорога пройдет от МКАД до Солнечногорского района Подмосковья. Она не заменит, а продублирует существующую трассу Москва—Санкт-Петербург. Тем более что существование платной дороги возможно при наличии бесплатной

РАССЧИТАННАЯ ПРОЕКТНАЯ СКОРОСТЬ, С КОТОРОЙ МОЖНО БУДЕТ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО ДОРОГЕ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПИТЕРОМ, СОСТАВИТ 120 КМ/Ч. ПРЕОДОЛЕТЬ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ДВУМА СТОЛИЦАМИ НА АВТОМОБИЛЕ МОЖНО БУДЕТ ВСЕГО ЗА ШЕСТЬ ЧАСОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



КАЧЕСТВЕННОЙ ТРАССЫ МЕЖДУ ДВУМА СТОЛИЦАМИ ЕЩЕ НИКОГДА НЕ БЫЛО — ДОРОГУ РУГАЛИ СО ВРЕМЕН ПЕТРА I. ПОЯВИЛСЯ ШАНС ПОСТРОИТЬ ЕЕ СЕЙЧАС

альтернативы. Старая трасса будет работать в том же режиме. Как отмечают эксперты, новая трасса по ряду параметров будет отличаться от старой. Во-первых, она будет гораздо шире — десять полос от выезда из Москвы до поворота на аэропорт Шереметьево, на участке от Шереметьево до Зеленограда она сузится до восьми полос и, наконец, от Зеленограда до Солнечногорска составит до шести полос.

Надо отметить, что новая дорога пройдет восточнее Ленинградского шоссе, а выезд из столицы будет расположен на несколько километров севернее. Но это пока проект. В данный момент проходит конкурс на определение частного инвестора, который будет финансировать проект наряду с государством. Кроме того, до конца года государство планирует выкупить у частных владельцев все земли, по которым в соответствии с проектом должна пройти скоростная дорога. Общая проектная стоимость строительства первого участка составляет 66,199 млрд рублей с учетом НДС. Из этой суммы средства инвестфонда, то есть госбюджета, составят 30 млрд 274 млн. Оставшуюся часть вложат частные инвесторы. При этом собственные средства инвесторов составят порядка 6,9 млрд рублей, заемные средства — порядка 30 млрд.

Результаты конкурса будут известны в октябре текущего года. Концессионный двухэтапный тендер был объявлен в сентябре 2007-го. Первый предквалификационный этап, в ходе которого компании должны были представить на рассмотрение конкурсной комиссии предварительные заявки, завершился в феврале 2008 года. Второй этап конкурса, на котором успешно прошедшие предквалификацию компании сформируют официальные конкурсные предложения, завершится в сентябре 2008 года. На 16 сентября запланировано вскрытие конвертов с конкурсными заявками. До мая 2009 года должен быть согласован проект концессионного соглашения. Одним из открытых вопросов остается вероятность внесения изменений в проект концессионного соглашения. На ближайшие 30 лет планируется утвердить все обязательства сторон, санкции, распределить риски между частным сектором и государством.

ВЗАИМОВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Финансирование проекта будет осуществляться государством и бизнесом совместно. Частные инвесторы, которые займутся строительством дороги, получат также право ее

эксплуатации в течение 25 лет, предусматривающей получение дохода в виде сборов за проезд. С точки зрения нормативно-правовой базы проекта были предприняты следующие шаги. Во-первых, в апреле прошлого года правительство РФ выпустило распоряжение, утверждающее проект в целом. Через полгода была утверждена конкурсная документация проекта. Государство и бизнес должны будут совместно нести ответственность и риски по проекту. Важно обеспечить такую степень контроля, чтобы не было потерь в эффективности работы бизнеса. Во время как бизнес должен осознавать, что он работает над социально значимым проектом, и не забывать о соотношении рисков и доходности при получении отдачи от инвестиций.

Этап предквалификации прошли два участника, представленных консорциумами.

Один из консорциумов, принимающих участие в конкурсе, — ОАО «Столичный тракт». В него входит управляющая компания «Лидер», российская строительная компания «Стройгазконсалтинг», один из крупнейших подрядчиков «Газпрома». Финансовым партнером выступает Газпромбанк. В составе консорциума также крупнейшие международные компании Alpine Bau GmbH (Австрия), FCC Construction SA (Испания) и Brisa Auto-Estradas de Portugal SA (Португалия). Австрийская Alpine Bau — одна из самых крупных в Европе компаний в секторе конструирования и строительства автодорог, в 2007 году выполнившая строительство на сумму €2,6 млрд. FCC Construction, капитализация которой составляет €6 млрд, является одновременно и строителем, и оператором дорог. Португальская компания Brisa Auto-Estradas de Portugal SA — одна из крупнейших компаний в Португалии, концессионер и оператор платных автодорог в стране, осуществляет эксплуатацию дорог также за ее пределами (1500 км дорог). Однако, несмотря на авторитет и опыт зарубежных партнеров, доминировать все же будет российская сторона, уверили в Минтрансе.

Их конкурент — Северо-западная концессионная компания, которая представляет интересы французской Vinci.

Чиновники уверены, что будущая платная трасса имеет высокие шансы стать рентабельным проектом. Цена за проезд 1 км по платной альтернативной трассе Москва—Петербург водителю легкового автомобиля обойдется не дороже трех рублей. Это ниже, чем в среднем по Европе. Кроме того, новая трасса Москва—Санкт-Петербург будет длиной 684 км. Рассчитанная проектная скорость, с которой можно будет передвигаться по этой дороге, составит 120 км/ч. ■

«ДОРОГА БУДЕТ ПОСТРОЕНА ПРИ УЧАСТИИ ЗАПАДНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ И ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА»

О том, как складывается финансирование проекта и какое участие в нем примет Газпромбанк наряду с другими участниками консорциума, нам рассказал начальник департамента проектного и структурного финансирования ГПБ КОНСТАНТИН ЛИМИТОВСКИЙ.

BUSINESS GUIDE: Каково участие Газпромбанка в этом проекте?

КОНСТАНТИН ЛИМИТОВСКИЙ: Газпромбанк совместно с УК «Лидер» и рядом западных строительных компаний сформировали консорциум для участия в конкурсах на право заключения концессионных соглашений по финансированию, строительству и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15–58-й км и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М1 «Беларусь» Москва—Минск.

ВГ: Что является ключевыми задачами консорциума?

К. Л.: На данный момент Газпромбанк выступает финансовым соконсультантом (наряду с одним из западных банков) международного консорциума ОАО «Главная дорога», в состав которого входят компании Alpine, FCC, Brisa, ЗАО «УК „Лидер“» и ООО «Стройгазконсалтинг». Ключевыми задачами, решаемыми на текущем этапе финансовыми консультантами, являются финансово-экономический анализ, финансовое моделирование, разработка структуры и стратегии финансирования проектов, подготовка конкурсного предложения, проведение переговоров с Концедентом и финансовыми институтами. От успешности решения этих

задач во многом зависит результат участия в конкурсе. В том случае, если консорциум признают победителем конкурса, наш банк также планирует принять участие в организации финансирования проекта.

ВГ: Известно, что финансирование проекта складывается из заемных и собственных средств. Каковы ваши ожидания по распределению средств?

К. Л.: Структура финансирования проекта достаточно распространенная для ГЧП-проектов такого типа. Часть расходов на строительство планируется профинансировать за счет средств государства, для этого в инвестиционном фонде РФ уже выделены средства — более 23 млрд рублей. Оставшаяся часть (около 60%) будет профинансирована за счет частного капитала, а именно за счет средств акционеров и долгового финансирования. При этом, как правило, для такого рода проектов объем средств акционеров не превышает 20–30% от всего объема финансирования за счет средств частного сектора, а основная часть финансирования осуществляется российскими и иностранными банками, а также международными финансовыми организациями (IFIs) и банками развития.

ВГ: Каковы ваши ожидания по окупаемости проекта?

К. Л.: Срок окупаемости объектов автодорожной инфраструктуры составляет в среднем 15–20 лет. Исходя из предварительных оценок, первые дивиденды по проекту Москва—Санкт-Петербург акционеры смогут получить не раньше чем через 12–15 лет, что является вполне приемлемым показателем для объекта такой сложности.