



АНДРЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

ГРОМ УЖЕ ГРЯНУЛ

Известное дело, у нас все происходит только после означенного в заголовке атмосферного явления. Так вот нынешняя зима показала: оно уже произошло.

Фуры, скопившиеся на трассе М10, немислимые пробки на Кольцевой автодороге — это не случайность и не эпизод, а система.

И дело не в том, что нехорошие дальнобойщики ездят зимой на летней резине — это как раз легко поправимо.

Возьмем ту же Кольцевую: что делают там все эти фуры на летней резине? Так они едут из Минска в Омск, из Краснодара в Архангельск, из Петербурга в Тамбов. А почему через Москву? Да потому что больше нигде. Либо по проселочным, либо через МКАД. Известно ведь: сколько ни расширай дорогу — во время напряженного трафика автомобили займут все свободное пространство и образуется пробка. Чтобы этого избежать, надо сделать так, чтобы было меньше автомобилей. Для этого в первую очередь и строится ЦКАД — чтобы эти самые фуры ехали по своим делам, минуя Москву. В этом же и смысл платных дорог: чтобы те, кто готов платить за скорость, одновременно разгружали бесплатные трассы.

У нас есть проселочные дороги, есть дороги с асфальтовым покрытием, есть (хотя мало) даже автомагистрали, но только сейчас создаются полноценные транспортные коридоры. Мы с этим, правда, опоздали лет на 100, но что ж поделаешь, если гром грянул только сейчас... Или мы просто раньше не замечали?

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Скоростные автомобильные дороги)

Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ»
 Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
 Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
 Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
 Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
 Эдвард Опп — директор фотослужбы
 Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
 Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
 Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
 Андрей Воскресенский — выпускающий редактор
 Наталия Дашковская — редактор
 Сергей Цомык — главный художник
 Виктор Куликов — фоторедактор
 Екатерина Бородулина — корректор
 Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
 Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
 Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
 Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
 Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвек Аб».
 Адрес: Корьяланкату 27, Коувела, Финляндия
 Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ГОСУДАРСТВЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ

СОФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЧАСТНЫМ КАПИТАЛОМ — ТАК НАЗЫВАЕМОЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО (ГЧП) — ДЛЯ РОССИИ ПРОСТО НЕОБХОДИМО. БЮДЖЕТ СЕЙЧАС ВЕРСТАЕТСЯ С НЕКОТОРЫМ НАПРЯЖЕНИЕМ: СОЦИАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА В ПЕРИОД КРИЗИСА И ЕГО ПОСЛЕДСТВИЙ РЕЗКО ВЫРОСЛИ. ОСОБЕННО ВАЖНО ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМА ГЧП В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ: ИСТОРИЧЕСКИ ЭТО ОДНА ИЗ САМЫХ БОЛЕЗНЕННЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОБЛЕМ В СТРАНЕ. ТАТЬЯНА РЫБАКОВА

ФОРМА И СОДЕРЖАНИЕ Созданная в 2009 году госкомпания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») предназначена именно для решения этой задачи: создание и развитие национальной дорожной сети, в том числе с помощью привлечения внебюджетных источников финансирования, внедрения инноваций и новых инструментов управления. Причем последние два пункта вытекают из задачи привлечения к развитию дорог бизнеса. «Не секрет, что во многих случаях бизнес эффективнее государства», — говорит Александр Носов, зампред правления по инвестиционной политике и корпоративному развитию госкомпании «Автодор». — Поэтому цели, которые преследует государство при реализации проектов ГЧП, — это не только привлечение частного капитала, но и управленческий опыт и технологии бизнеса оказываются при строительстве сложных дорожных сооружений: мостов, тоннелей, автомагистралей, где часто требуется применение нетривиальных и самых современных технических решений. Почти все крупные дорожные проекты последних лет на Западе, такие, как виадук Мио во Франции, мост между Швецией и Данией, строились на условиях ГЧП.

Условно все формы ГЧП можно разделить на два основных типа по механизмам возврата инвестиций. Первый тип — к нему, в частности, относятся классические

концессии — предполагает возврат частных инвестиций за счет коммерческой эксплуатации построенного объекта частным партнером. «Например, в рамках ГЧП-проекта был построен мост, дорога или аэропорт, — объясняет господин Носов. — Аэропорт генерирует значительный объем поступлений от обслуживания пассажиров, есть еще платежи авиакомпаний за сервисные услуги и взлет-посадку, которые в период концессии могут поступать в доход концессионеру. Аналогично мост или дорога могут быть платными, и эта плата будет собираться концессионером. Срок концессии в таких случаях, как правило, рассчитывается исходя из периода окупаемости инвестиций концессионера. Обычно это 20–30 лет».

Второй тип проектов ГЧП предусматривает возврат инвестиций частного партнера через платежи, выплачиваемые государством. Построенный объект при этом может быть бесплатным для пользователей. «К примеру, в рамках ГЧП построена больница, — продолжает Александр Носов. — Услуги больницы для населения бесплатны или покрываются за счет традиционных механизмов медицинского страхования. В таком варианте инвестиции частного партнера возмещаются поэтапно муниципалитетом или иным государственным органом вместе с оплатой его эксплуатационных затрат, а также предусмотренной нормы доходности на вложенный капитал. При этом прописывается систе-

ма жестких требований к составу и качеству медицинских услуг, и если эти требования нарушаются, концессионер может лишиться части дохода, что стимулирует его поддерживать высокий уровень и стандарты обслуживания».

Последний момент господин Носов считает особенно важным. «Мы сейчас запустили подобную схему по нескольким проектам госкомпании, в частности проекту строительства обхода Вышнего Волочка в Тверской области, — рассказывает он. — Правда, там не концессионное соглашение, а гражданско-правовой инвестиционный договор, но он структурирован на базе именно такой схемы. Ее еще часто называют контрактом жизненного цикла (КЖЦ). Важнейшей ее составляющей является принцип инвестиционного залога качества, когда доходность инвестиций частного партнера увязывается с качеством строительства и качеством предоставляемых услуг пользователям в течение всего жизненного цикла объекта. Таким образом, после завершения строительства концессионер или исполнитель инвестиционного соглашения еще 20–30 лет отвечает за качество построенного им объекта».

РУССКИЙ ВАРИАНТ В России есть своя специфика ГЧП, связанная с принятым в 2005 году законом «О концессионных соглашениях»: в соответствии с ним все →



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА