

КРУПНЕЙШИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

На Петербургском международном экономическом форуме, состоявшемся в июне текущего года, значительное внимание было уделено обсуждению вопросов, связанных с развитием механизмов государственно-частного партнерства, и в частности в дорожной отрасли.

На повестке дня – проекты ГЧП

Данные проблемы были объектом внимания участников заседания транспортно-инвестиционного клуба, прошедшего в рамках форума. Он прошел под председательством министра транспорта РФ Максима Соколова. На встрече присутствовали заместитель министра Олег Белозеров, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт и председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах, а также топ-менеджеры и представители инвестиционных, юридических, строительных, проектных, консалтинговых и финансовых компаний – как российских, так и международных. Среди них – European Bank for Reconstruction and Development, Goldman Sachs, «Стэндрт энд Пурс», Российский Фонд Прямых Инвестиций, «Газпромбанк», «Сбербанк России», «Банк ВТБ», «Сосьете Женераль», «ЮниКредит Банк» и другие.

Вниманию собравшихся были представлены три крупнейших проекта государственно-частного партнерства в дорожной отрасли: финансирование, строительство и эксплуатация

на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 543 – км 684; строительство нового мостового перехода в районе Якутска; система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой более 12 тонн. «От общих подходов мы переходим к конкретным проектам. Концессионные проекты, которые будут сегодня представлены, важны не только с точки зрения привлечения частных инвестиций, но и с точки зрения механизма реализации», – заявил, открывая деловую встречу, Максим Соколов.

Платная магистраль между двумя столицами

Председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах представил инвестиционному сообществу условия объявленного накануне открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе автодороги Москва – Санкт-Петербург со стороны Северной столицы на участках км 543 – км 684.

Участок протяженностью 137,5 км будет построен за три года (2015–2017). Общая стоимость строительства объекта составляет 83,1 млрд рублей. Финансирование строительства будет осуществляться концедентом (государством) и концессионером (частным инвестором) в пропорции 75% и 25%.

Дорога пройдет по территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей. Она будет соответствовать категории I А, что означает автомагистраль с расчетной скоростью движения 150 км/ч. С 646-го по 684-й км автомагистраль будет шестиполосной, с 543-го по 646-й км – четырехполосной. При строительстве участка будет возведено 52 моста и путепровода, один тоннель, три транспортные развязки.

Автомагистраль станет важным элементом Санкт-Петербургского транспортного узла и позволит вывести часть трафика с существующей перегруженной сети автодорог. Кроме того, новая автодорога обеспечит межрегиональное сообщение, поскольку она начинается и заканчивается на развязках с существующими федеральными трассами: Кольцевой автомобильной дорогой Санкт-Петербурга на 684 км и трассой М-10 на 543 км. Участок имеет самостоятельное транспортное значение, и вместе с тем его ввод в эксплуатацию будет



синхронизирован с запуском следующего участка дороги Москва – Санкт-Петербург (334 км – 543-й км).

После завершения строительства концессионер в течение 24 лет будет заниматься эксплуатацией участка, включая проведение ремонтов, капитальных ремонтов и осуществлять сбор платы за проезд в пользу концедента. Проектом предусмотрено устройство пунктов взимания платы на всех въездах и выездах с платной дороги. В настоящее время проект предусматривает размещение следующих ПВП на 545 км, 647 км и 679 км.

Концессионер будет осуществлять сбор платы в пользу концедента, который, в свою очередь, утверждает тарифные ставки в пределах установленных концессионным соглашением границ с применением методики средневзвешенного тарифа. Размер платы за проезд будет определяться на основании фактически пройденного расстояния. Для легковых автомобилей тариф будет колебаться в пределах 1,75–2,60 руб./км. Конкурс пройдет в два этапа, заявки на участие в нем будут приниматься до 2 сентября 2013 года.

Соединит ленские берега

Глава Федерального дорожного агентства Роман Старовойт рассказал о проекте государственно-частного партнерства по строительству и дальнейшей эксплуатации нового автомобильного мостового перехода: моста протяженностью 3181 м через реку Лену в районе Якутска, а также автодорожных подходов к нему протяженностью 18 тыс. м и примыкания к федеральным автомобильным дорогам «Умнас» и «Лена». На проектирование и строительство отводится шесть лет.

В результате строительства моста удастся заменить сезонный завоз круглогодичной бесперебойной поставкой грузов в регион и включить в зону круглогодичного транспортного сообщения центральные, восточные и западные районы Республики Саха (Якутия). Благодаря мосту в единую транспортную систему региона будут интегрированы крупные транспортные артерии Дальнего Востока России и сформирован перспективный транспортный коридор «Европа – Россия – Китай». В итоге ре-

ализация проекта даст мощный импульс экономическому развитию всего Дальнего Востока.

В рамках будущего концессионного соглашения инвестор за собственные и привлеченные средства будет осуществлять строительство автодорожного моста, подходов к нему, а также всей необходимой инженерно-технической инфраструктуры. Государство, в свою очередь, компенсирует часть расходов концессионера на строительство, а также часть расходов на эксплуатацию. Сроком объявления конкурсной процедуры по выбору концессионера (инвестора) выбран июль текущего года.

За перегруз надо платить

Также участникам заседания был представлен проект создания системы взимания платы с владельцев транспортных средств массой более 12 т. Реализация проекта направлена в первую очередь на доведение до нормативного состояния автомобильных дорог, а также отмену сезонных ограничений на движение транспорта по федеральным дорогам. Прогнозируемый прирост ВВП России от нововведения составит от 189 млрд рублей в 2015 году до 363 млрд рублей в 2024 году, а объемы налоговых поступлений могут составить от 83 млрд рублей в 2015 году до 159 млрд рублей в 2024 году.

В настоящее время предполагаемый тариф за движение данных транспортных средств рассчитан в размере 3,5 руб./км (для сравнения, в Европе эта сумма составляет до 8 рублей). Деньги будут поступать в федеральный бюджет посредством применения специализированной электронной системы. В соответствии с новым регламентом владельцы большегрузных автомобилей будут обязаны вносить плату исходя из пробега транспортных средств, рассчитанного на основе данных ГЛОНАСС.

По мере движения грузовика необходимые средства будут списываться со специального счета владельца автомобиля (без задержек и остановок в пути).

Эффективность прямого возмещения затрат на ликвидацию негативных последствий сверхнормативного ущерба, который наносят грузовые перевозчики, успешно доказана на практике во многих европейских странах.

Одной из составляющих станет автоматизированная система весогабаритного контроля. В 2014 году на федеральных трассах появится более 50 автоматизированных постов. Однако в глобальном смысле проект нуждается в доработке. Система создается для возмещения нанесенного грузовиками ущерба автомобильным дорогам. Но она распространяется лишь на федеральную сеть дорог. Таким образом, перевозчики, желающие сэкономить, отправятся на региональные трассы. Учитывая, что местная сеть дорог рассчитана на гораздо меньшие нагрузки, нежели федеральные дороги, это грозит серьезными проблемами для регионов. Роман Старовойт считает, что это стимулирует власти субъектов федерации параллельно с Росавтодором внедрять аналогичные системы на территории регионов. Также остается открытым вопрос налогообложения перевозчиков. В себестоимости товара расходы на перевозку составляют около 20%, в то время как европейские коллеги затрачивают около 12%. С добавлением нового платежа за перемещение по федеральным дорогам издержки увеличатся.

В основу данной политики заложен принцип «пользователь платит», согласно которому бизнес несет прямую ответственность за свою деятельность. Такой подход является обоснованным, так как воздействие одного грузового автомобиля на дорожное покрытие эквивалентно воздействию 50 тыс. легковых автомобилей.

Срок объявления конкурсной процедуры по выбору концессионера (инвестора) так же, как и для моста, назначен на июль. Проект системы взимания платы будет введен в эксплуатацию с 1 ноября 2014 года.

В завершение мероприятия министр транспорта подчеркнул, что вложение инвестиций в дорожную отрасль, как со стороны государства, так и со стороны бизнеса, позволит в среднесрочной и долгосрочной перспективе увеличить рост показателей многих отраслей экономики нашей страны. Ведь дороги и транспорт обеспечивают наибольшие объемы перемещения людей и грузов в самые разные точки России и мира.

Валерий Славин