



РЕАЛИЗУЯ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ

21-й Петербургский международный экономический форум – уникальное ежегодное международное событие в мире экономики и бизнеса – стал деловой площадкой для активного взаимодействия Государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») со своими партнерами.

ЕДИНЫЙ ТРАНСПОНДЕР ДЛЯ ВСЕХ ПЛАТНЫХ ДОРОГ СТРАНЫ

Реализуя стратегические цели, включающие развитие сети скоростных платных магистральных автомобильных дорог, привлечение внебюджетных инвестиций и развитие объектов дорожного сервиса, на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) Автодор подписал со всеми российскими операторами платных дорог соглашение о взаимодействии в этой области. Подписи под документом поставили председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах, генеральный директор ООО «Объединенные системы сбора платы» Тьерри Пюи, директор ООО «Новое качество дорог» Вячеслав Некрасов, генеральный директор ООО «Магистраль северной столицы» Алексей Бнатов, генеральный директор АО «Западный скоростной диаметр» Игорь Лукьянов, директор ОАО «Главная дорога» Михаил Плахов, генеральный директор ООО «Автодор – Платные Дороги» Дмитрий Дунаев,

генеральный директор ООО «Северо-Западная концессионная компания» Лортиуа Гилан Жан-Мари.

Соглашение объединит независимых операторов платных автомобильных дорог в рамках единой системы взимания платы – интероперабельности. Таким образом, каждый пользователь платных участков автодорог получит возможность рассчитываться с помощью одного транспондера. При этом средства будут автоматически поступать на счет соответствующего оператора – участника соглашения.

По словам главы Автодора Сергея Кельбаха, в данном случае был использован принцип, распространенный в Европе, где каждый оператор подписывает отдельное соглашение. В этом, собственно, и была самая большая сложность.

Напомним, что транспондер – это автономное бортовое электронное устройство, принимающее и передающее сигнал для проезда через пункты взимания платы и позволяющее оплачивать проезд без использования наличных денег и банковских карт.

Наличие такого прибора, установленного на автомобиле, позволяет пользователю платного участка автомобильной дороги одновременно сэкономить время и деньги. Транспондер предоставляет возможность безостановочного скоростного проезда по всем полосам на пунктах взимания платы, включая специальные выделенные полосы.

В настоящее время единый транспондер действует на платных участках федеральных автомобильных дорог М-4 «Дон», М-3 «Украина», участке новой скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург в обход Вышнего Волочка. С 1 июня нынешнего года в тестовом режиме система интероперабельности заработала на головном участке М-11 от Москвы до Солнечногорска. В ближайшей перспективе она распространится на платную дорогу в обход Одинцова и Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Таким образом, единый транспондер будет действовать на всех платных дорогах страны. В настоящее время операторы платных магистралей реализовали автомобилистам более 900 тысяч этих электронных устройств. Официальный запуск режима единого транспондера пройдет после полной отладки системы.

Новые концессионеры, которые решат реализовать проект платной трассы на территории России, должны будут согласиться с теми условиями, которые прописаны на ПМЭФ. «Сколько бы ни было создано концессий, все будут работать по этим правилам, – заявил Сергей Кельбах. – Это прозрачная структура».

Преимущества единого транспондера очевидны. Они позволяют свести к минимуму время прохождения автомобилей через шлюзы пунктов взимания платы. Автомобилю, на лобовом стекле которого установлен транспондер, не нужно останавливаться, проезжая шлюзы, достаточно лишь снизить скорость до 10–20 км/час. Денежные средства при этом автоматически списываются со счета транспондера. Для таких транспортных средств на пунктах взимания платы выделены специальные полосы движения. Использование данного



Автодор подписал со всеми российскими операторами платных дорог соглашение о взаимодействии



Соглашение объединит независимых операторов платных автомобильных дорог в рамках единой системы взимания платы

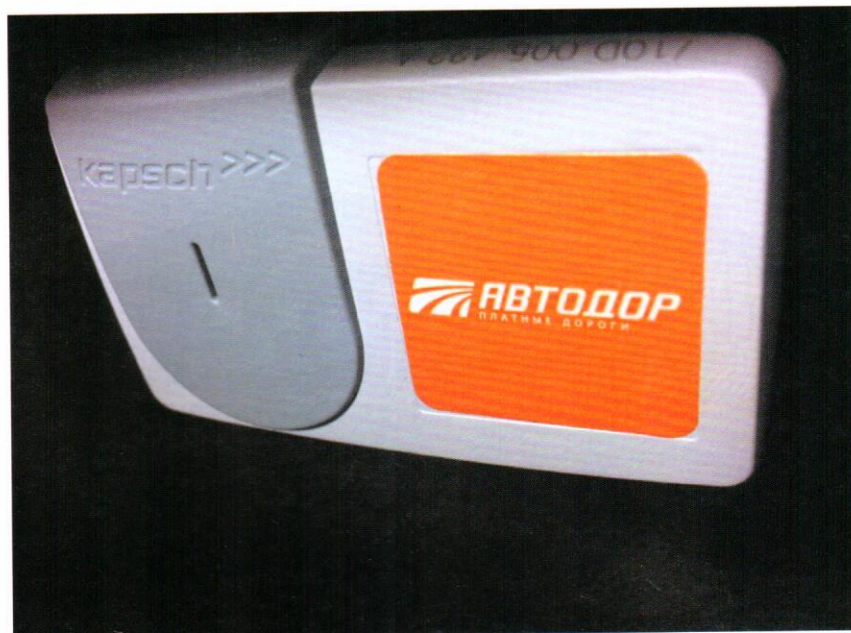
устройства также позволяет получать существенные скидки. В частности, при оплате проезда с помощью транспондера предоставляется скидка на проезд от 20 до 60% для всех платных дорог (в зависимости от участка трассы) и от 3 до 10% при условии участия в программе лояльности.

Кроме того, Сергей Кельбах добавил, что программы лояльности на платных дорогах должны остаться без изменений. «Каждый оператор будет регулировать транспортные потоки, используя свои собственные скидки, опираясь на свою экономику проекта. Наша задача – проадминистрировать точность расчетов», – отметил председатель правления ГК «Автодор».

Наряду с этим Автодор настаивает на введении штрафных санкций для тех водителей, которые считают, что смогут ездить по платным дорогам и не платить за проезд.

ВНЕДРЯЯ АЭРОКОСМИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Еще в мае текущего года ПАО «Газпром», ГК «Автодор», CNPC и China Communications Construction Company Ltd. подписали меморандум о сотрудничестве. Документ предусматривает взаимодействие сторон в сфере развития автодорожной инфраструктуры международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», а также в области применения на нем



Каждый пользователь платных участков автодорог получит возможность рассчитываться с помощью одного транспондера

сжиженного природного газа в качестве моторного топлива.

Соглашение, подписанное на Петербургском международном экономическом форуме председателем правления Газпрома Алексеем Миллером и Сергеем Кельбахом, предусматривает взаимодействие в области применения аэрокосмических технологий при развитии инфраструктуры на международном транспортном маршруте (МТМ) «Европа – Западный Китай».

В частности, будет изучена возможность создания единой дорожной

интегрированной системы связи с применением спутниковой системы «Ямал» и аэрокосмической системы дистанционного зондирования Земли «СМОТР», принадлежащих Газпрому. Предполагается, что интегрированная система связи позволит в том числе предоставлять всем пользователям автомобильного маршрута «Европа – Западный Китай» качественные телекоммуникационные услуги, включая доступ в сеть Интернет, а также отслеживать перемещение грузов и повысить безопасность перевозок.

Международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай – это трансконтинентальный проект, направленный на евразийскую интеграцию. Он должен воссоздать легендарный Шелковый путь, не одно тысячелетие связывавший Европу и Китай. Предполагается, что МТМ составит серьезную конкурентную альтернативу ныне существующим морским и железнодорожным транспортным маршрутам, соединяющим КНР и Евросоюз. Протяженность автомобильного маршрута «Европа – Западный Китай» составит около 8500 км (из них 2300 км – по территории России). Планируется, что преодоление МТМ на грузовом автотранспорте будет занимать около 10 суток. Для сравнения: время в пути железнодорожного транспорта по Транссибирской магистрали (длина маршрута – 11,5 тыс. км) сегодня составляет 14 суток, морского – через Суэцкий канал (24 тыс. км) – 45 суток. Оптимальные условия для перевозки грузов должны быть обеспечены по трем основным направлениям: Китай – Казахстан, Китай – Центральная Азия, а также Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа. Отметим, что в прошлом году на российские трассы в составе этого транспортного коридора направили 37 млрд рублей инвестиций.



Схема международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай»



Пользователи автомобильного маршрута «Европа – Западный Китай» получат качественные телекоммуникационные услуги

РАЗВИВАЯ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Неослабное внимание ГК «Российские автомобильные дороги» уделяет взаимодействию с российскими регионами. Примером может служить документ, подписанный председателем правления Внешэкономбанка Сергеем Горьковым, губернатором Тульской области Алексеем Дюминым и Сергеем Кельбахом.

Тульская область – один из наиболее экономически освоенных субъектов России с высоким уровнем урбанизации. Близость к Москве и развитая инфраструктура усиливают экономические преимущества региона. Область располагает развитой транспортной сетью, по которой осуществляются грузовые и пассажирские перевозки. Территорию области пересекают важные стратегические автомобильные дороги федерального значения: М-2 «Крым», М-4 «Дон», М-6 «Каспий», Р-132 Калуга – Тула – Михайлов – Рязань, Р-92 Калуга – Перемышль – Белев – Орел.

Стороны договорились содействовать применению принципов государственно-частного партнерства (ГЧП)

при подготовке и реализации на территории Тульской области инвестиционных проектов в сфере дорожного хозяйства. В частности, речь идет о проекте строительства автомобильной дороги, которая соединит федеральные автомагистрали М-2 «Крым» и М-4 «Дон».

Соглашение также предусматривает координацию действий по формированию и расширению дорожно-транспортной сети Тульской области в целях решения приоритетных задач социально-экономического развития региона.

Автодор, ВЭБ и правительство Тульской области намерены совместно отбирать, структурировать, а затем реализовывать инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры региона.

Стороны планируют обмениваться опытом по реализации инвестиционных проектов в сфере дорожного хозяйства с использованием механизмов ГЧП, а также содействовать внедрению передовых и инновационных технологий при реализации таких проектов на территории региона.

Алексей Дюмин отметил, что для Тульской области создание развитой инфраструктуры – один из важнейших элементов региональной стратегии развития. Соглашение позволит в партнерстве с Внешэкономбанком и Государственной компанией «Автодор» приступить к данной работе.

«Планируем, что уже в 2018 году будут разработаны предварительное технико-экономическое обоснование и обоснование инвестиций по проекту дороги между Тулой и Новомосковском. Это позволит более предметно общаться с потенциальными инвесторами. Мы рассчитываем, что Внешэкономбанк профинансирует это строительство, а Автодор возьмет на себя функции консультанта», – сказал губернатор Тульской области.

Сергей Горьков добавил: «Финансирование инфраструктуры, в том числе автомобильной, является одной из ключевых задач ВЭБ как института развития. Мы учитываем, что инвестиции в расшивку узких мест в инфраструктуре создают значительный эффект развития, в частности, рост производства, новые рабочие места. Кроме того, они создают мультиплика-



В Тульской области будут реализованы инвестиционные проекты в сфере дорожного хозяйства

тивный эффект, связанный со снятием имеющихся ограничений, развитием других секторов экономики, привлечением дополнительного капитала. ВЭБ, действуя в качестве якорного инвестора, будет привлекать средства российского бизнеса и зарубежных партнеров. Сопровождение проектов на основе современных ИТ-решений и использование механизмов государственно-частного партнерства создаст дополнительную ценность для наших клиентов и снизит их риски».

«И с Внешэкономбанком, и с Тульской областью нас связывают конструктивные партнерские отношения. ВЭБ участвует в строительстве новой скоростной автодороги М-11 Москва – Санкт-Петербург, по территории Тульской области проходит автомагистраль М-4 «Дон», главная дорога на юг нашей страны. Сегодня мы вышли на новый уровень сотрудничества. Уверен, что, объединив усилия, мы запустим механизмы реализации региональных

инфраструктурных проектов ГЧП, которые в дальнейшем будут применяться по всей стране», – отметил Сергей Кельбах.

Были также определены сферы сотрудничества между Ленинградской областью и ГК «Автодор». «Строительство скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург – проект государственного масштаба. И соглашение с Госкомпанией «Российские автомобильные дороги» позволит нам обеспечить своевременный ввод участков трассы, проходящих по территории Ленинградской области, а также ускорит возведение транспортной инфраструктуры, необходимой для развития нашего региона», – отметил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

В свою очередь Сергей Кельбах заметил, что любой инфраструктурный проект может развиваться динамично при четком взаимодействии федеральных и региональных властей.

Партнерство сторон дает основание для уверенности в том, что строящиеся объекты будут готовы в срок. Документ предусматривает обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации в части выдачи специальных разрешений на движение для грузовиков, развитие системы пунктов весового и габаритного контроля, внедрение автоматизированных систем мониторинга транспортных потоков с целью выявления нарушителей.

В РАМКАХ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ

Концессионное соглашение Автодора и ООО «Юго-Восточная магистраль» предусматривает финансирование, строительство и эксплуатацию четвертого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Подписи под документом поставили председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах и генеральный директор ООО «Юго-Восточная магистраль» Дмитрий Стерлягов.

ПК №4 ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области (в 50 км от МКАД), от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Данный отрезок ЦКАД будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, городские округа Электросталь и Домодедово.

Прогнозируемая интенсивность движения к 2030 году составляет 40,3 тыс. автомобилей в сутки. Данный участок будет соответствовать категории 1А, что означает автомагистраль с расчетной скоростью движения 140 км/ч. Первая очередь строительства предполагает обустройство четырех полос для движения (по две в каждом направлении).

При строительстве участка планируют возвести 17 мостов и эстакад, 40 путепроводов и 9 эстакад. Проектом предусматривается устройство шести транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с автодорогами М-7 «Волга», ММК, Егорьевским шоссе, с дорогой ММК – Че-



Между Ленинградской областью и Автодором подписано соглашение о строительстве скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург

чевилово – МБК, трассой М-5 «Урал», дорогой Востряково – Образцово (подъезд к аэропорту Домодедово, трассой М-4 «Дон».

На перспективное развитие в рамках второй очереди строительства проектом предусматривается доведение количества основных полос движения до шести с шириной проезжей части 2х11,25 м.

Добавим, что конкурс на строительство четвертого участка ЦКАД был объявлен в 2014 году, «Юго-Восточная магистраль» была единственной, подавшей заявку. Компания предложила следующие условия: размер капитального гранта 49,686 млрд рублей, эксплуатационного платежа – 20,721 млрд рублей, инвестиционного платежа – 58,569 млрд рублей.

Проект строительства ЦКАД состоит из пяти пусковых комплексов, которые будут реализованы по принципу государственно-частного партнерства. Строительство планируется завершить к 2025 году. Общая протяженность центральной кольцевой автомобильной дороги должна составить около 530 км.



Компании «Автодор» и «Юго-Восточная магистраль» будут участвовать в финансировании, строительстве и эксплуатации 4-го пускового комплекса ЦКАД



При строительстве 4-го участка ЦКАД планируют возвести 17 мостов и экодуков, 40 путепроводов и 9 эстакад



«Автодор-Инвест» и «СП Капитал» создадут фонд для инвестиций в инфраструктурные проекты

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ФОНД ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

ООО «Автодор-Инвест» – зависимое общество ГК «Автодор», созданное для комплексного сопровождения концессионных и иных ГЧП-проектов в сфере автомобильных дорог и иных объектов инфраструктуры, и ООО «СП Капитал», являющееся частной инвестиционно-банковской группой, аффилированной с ведущим стратегическим консультантом России компанией Strategy Partners Group (дочернее предприятие Сбербанка РФ), подписали протокол о намерении создать фонд для инвестиций в инфраструктурные проекты.

В настоящий момент в России есть существенная потребность в строительстве инфраструктурных объектов, в том числе накопленный отложенный спрос. В то же время текущая макроэкономическая ситуация и размер долговой нагрузки региональных бюджетов не позволяют осуществлять обновление общественной инфраструктуры только за счет бюджетных средств.

Инфраструктурный фонд позволит увеличить количество реализуемых проектов ООО «Автодор-Инвест» и его партнеров на основе привлечения долгосрочных инвестиций, ориентированных в том числе на финансирование предпроектной стадии, в рамках концессионных проектов и проектов ГЧП.

«Задача на 2017 год – наш выход на рынок и начало сотрудничества с регионами, по региональным проектам. Сейчас у нас в портфеле есть несколько проектов. Это различные мостовые переходы, несколько проектов, связанных со строительством платных железнодорожных переходов, и несколько обходов городов. Мы рассчитываем, что к концу года будут озвучены порядка пяти региональных проектов, в которых «Автодор-Инвест» будет принимать участие. Общий объем инвестиций будет не менее 50 млрд рублей», – сообщил генеральный директор ООО «Автодор-Инвест» Александр Кондрашов.

Он отметил, что в 2016 году завершился длительный период создания компании «Автодор-Инвест», когда она была активным игроком, работая исключи-

тельно по проектам ГК «Автодор». «Мы рассчитываем, что частные инвестиции составят в среднем порядка 70%», – подчеркнул гендиректор. По его словам, инвесторами транспортных проектов в 2017 году станут банки: ВЭБ, Сбербанк – а также частные фонды и китайские компании.

«Мы работаем со всеми крупнейшими финансовыми инвесторами, как с банками, так и с частными фондами. У нас сейчас достаточно много запросов от китайских государственных строительных компаний, государственных банков. Они активно смотрят на проекты в России. Ключевой проблемой для входа их на рынок является валютный риск. Но тем не менее, если говорить об иностранных инвесторах, то вполне вероятно, что китайские компании начнут присутствовать», – сказал Александр Кондрашов. Он также выразил надежду, что инвестором может стать и негосударственный пенсионный фонд «Сафмар», с которым компания подписала соглашение о сотрудничестве в сфере реализации проектов ГЧП.

Валерий Васильев
Григорий Илин