РБК+

Партнер выпуска АВТОДОР

Реклама

ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

Тематическое приложение к ежедневной деловой газете РБК
Четверг, 17 декабря 2015 | №233 (2250)

МОБИЛЬНАЯ РОССИЯ: СКОЛЬКО СКОРОСТНЫХ ШОССЕ БУДЕТ ЧЕРЕЗ 20 ЛЕТ | **М11:** ОТКУДА ВЗЯЛИСЬ ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД | **ШЛАГБАУМЫ НА АВТОБАНАХ** УХОДЯТ В ПРОШЛОЕ | **ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ:** КИТАЙСКИЕ ДЕНЬГИ В РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ

АВТОДОР
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

Северный обход Одинцова

Платный участок трассы М-1 “Беларусь” Москва - Минск

ЛИДЕР
Управляющая компания

Принципиально новое качество дорог

ГЛАВНАЯ ДОРОГА
БЕЗОПАСНОСТЬ. КОМФОРТ. СКОРОСТЬ.

Первый в России крупный инфраструктурный проект, построенный по концессионной модели* государственно-частного партнерства

* Концессия - форма государственно-частного партнерства, при которой инвестор осуществляет финансирование, проектирование и строительство объекта. Готовый объект передается инвестору в управление для возврата инвестиций в установленный срок.

www.m-road.ru

На правах рекламы

ЗАЧЕМ РОССИИ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

МИХАИЛ БЛИНКИН,
ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ.

В этом году в России были введены платные участки на М4, М11, череда региональных проектов. За последние пять лет госкомпания «Автодор» сделала грандиозную работу, реализовав все новые форматы строительства, связанные с концессиями, контрактами жизненного цикла и инвестконтрактами.
Но сейчас государственных денег становится меньше, а материалы и оборудование растут в цене. Тревожной выглядит и ситуация с частными деньгами. Например, на последний конкурс по двум участкам М11 никто из инвесторов не пришел, хотя от них требовалось только 20% вложений. Понятно, что в серьезные федеральные проекты частные деньги сейчас не пойдут, но в локальные, небольшие их привлекать можно и нужно. Например, мостовые переходы через железные дороги у нас почти всегда строятся на частные деньги, и такие проекты инвесторам интересны.
Они приходят туда, где в перспективе есть реальный поток денег. А те, кто считает, что водители давно заплатили за дороги, не знают экономической стороны дела. Автомобилисты Москвы платят в бюджет в лучшем случае 25% тех денег, которые тратятся на дороги.
Платные дороги — это система, которая позволит построить сеть дорог высшей категории.
У нас такой сети пока нет совсем. Поэтому не стоит вопрос, должны ли дороги быть платными или бесплатными. Вопрос в том, появится ли у нас вообще сеть хороших дорог.

РБК + «ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ»
Тематическое приложение
к «Ежедневной деловой газете РБК» (16+)
Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 233 (2250) от 17 декабря 2015 г
Распространяется в составе газеты
Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+
Партнер выпуска: ООО «Р.И.М. Портер Новелли».
Реклама

Учредитель: ООО «РБК Медиа»

Издатель: ООО «БизнесПресс»

Генеральный директор: Екатерина Сон

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Редактор РБК + «Платные дороги»: Василий Молотов

Дизайнер: Сергей Пивоваров

Обложка: Игорь Скалецкий

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректор: Ирина Степачева-Бохенек

Главный редактор газеты РБК: Максим Павлович Солюс

Арт-директор проектов РБК: Ирина Борисова

Рекламная служба: (495) 363-11-11 доб. 1342
Коммерческий директор издательства РБК: Анна Батыгина
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина

Директор по производству: Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

ФОТО: Пресс-служба

ТРАССОВАЯ СТРАТЕГИЯ

СИСТЕМА СКОРОСТНЫХ ПЛАТНЫХ ДОРОГ В РОССИИ АКТИВНО РАЗВИВАЕТСЯ, НЕСМОТРЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ. К 2030 ГОДУ В СТРАНЕ ПОЯВЯТСЯ 12 ТЫС. КМ НОВЫХ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ. СРЕДИ НИХ И НЕСКОЛЬКО ВАЖНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ. ВАСИЛИЙ МОЛОТОВ

БЛИЖАЙШАЯ ПЕРСПЕКТИВА: ЧМ-2018

Скоростные платные автомагистрали постепенно становятся частью нашей повседневной жизни. С 2009 года ими занимается госкомпания «Автодор», которая ищет инвесторов для строительства и разрабатывает стратегию развития дорожной сети. Еще в 2000-х годах у государства сложилось четкое понимание, что невозможно развивать дороги только на бюджетные деньги; это и стало катализатором для запуска новых проектов и использования новых форм государственно-частного партнерства.

Основной объект, который ожидают водители столичного и соседних регионов — это платная трасса М11 Москва — Петербург, которая будет построена к 2018 году. Уже эксплуатируются два участка в Московской и Тверской областях (см. материал на с. 8). Параллельно ведутся работы и на других направлениях. М4 «Дон» также является важным объектом для ЧМ-2018, по этой магистрали можно будет добраться на автомобиле от Москвы до Ростова (см. материал на с. 9). Кроме того, правительство поручило «Автодору» построить новую дорогу от М4 до аэропорта Домодедово для удобства жителей и болельщиков. Проектные работы уже ведутся, в 2016 году может начаться строительство.

Еще один важный объект — Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД), которую также построят к 2018 году. Каждый из участков дороги строит отдельная компания. Первой секцией (соединяет автомагистрали М1 «Беларусь» и М4 «Дон») занимается Crocus Group. «Мы уже приступили к работе, — заявили корреспонденту РБК+ в компании. — Сейчас занимаемся выносом осей дороги в натуру и определением границ участка. В настоящий момент идет подписание договоров на аренду земли». Пятую секцию ЦКАД (между Киевским шоссе и трассой М10) строит компания «Кольцевые магистрали», дочерняя структура холдинга АРКС. Активные работы, в частности, уже ведутся в районе Зеленограда.

По третьей и четвертой секциям ЦКАД в ближайшее время пройдут конкурсы. Вторая секция кольцевой автодороги (фактически это часть будущей второй ЦКАД, дублера «большой бетонки») будет построена после 2020 года.

ДУБЛЕРЫ И КОРИДОРЫ

После того как будут открыты М11 и ЦКАД, «Автодор» начнет активную работу на других объектах. К тому времени с нескольких строек освободится большое количество оборудования и людей, которые могли бы быть эффективно использованы; так, в работах по строительству ЦКАД, трассы М11 и Керченского моста задействовано в общей сложности 36 тыс. рабочих и 18 тыс. единиц техники. Основная часть ресурсов будет пущена на объекты, расположенные в Центральном федеральном округе. Речь идет, в частности, о будущем платном дублере М7, который пройдет в обход населенных пунктов мимо Балашихи и Ногинска. «Автодор» ведет подготовку территорий, земельных участков, чтобы будущий застройщик уже мог выйти на площадку для строительства. Тендер будет объявлен ориентировочно в 2016 году. Не исключено, что для дороги будет использован общий коридор с будущей высокоскоростной железнодорожной магистралью Москва—Казань. Важно, что будущая трасса (получившая рабочее название «Евразия») не самостоятельный объект, а часть будущего международного транспортного коридора Европа — Западный Китай, который должен быть создан к 2022–2025 году (см. материал на с. 6).

В планах компании «Автодор» — продолжить также работы на киевском и смоленском направлениях: реконструкция затронет участок М3 с 66-го по 132-й километр. В перспективе полностью будет приведена в порядок и М1 на всем протяжении от Москвы до границы с Белоруссией. В частности, будет проложена новая бесплатная дорога протяженностью около 90 км, чтобы сделать платным основной ход магистрали.

НА ДАЛЬНЮЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Объекты, которые рассматриваются «Автодором» как перспективные на ближайшие десять-двадцать лет, в итоге образуют единую опорную сеть скоростных автомобильных дорог. Все они предусмотрены стратегией развития госкомпании до 2030 года. В дополнение к вышеперечисленным объектам новые трассы проложат между Брянском и Орлом, Воронежем и Саратовом, Ростовом-на-Дону и Саратовом, Самарой и Казанью, Екатеринбургом и Челябинском. Их объединят в несколько крупных скоростных транспортных коридоров. К примеру, в коридор Запад—Восток войдет М1 «Беларусь», дублер М7, новая магистраль Казань—Екатеринбург и Екатеринбург—Омск. В состав коридора Север—Юг войдет скоростная трасса «Скандинавия» (от границы с Финляндией до Санкт-Петербурга), М11, часть ЦКАД, М4 «Дон», трассы Краснодар—Кабардинка и Сочи — порт Кавказ.

Среди перспективных маршрутов — юго-западная хорда (свяжет Казань, Саратов и Ростов-на-Дону), северо-западная хорда (соединит Казань, Вологду и Санкт-Петербург), северный широтный маршрут (Екатеринбург, Пермь, Киров, Галич, Кострома) и второй этап маршрута Европа — Западный Китай (Озинки, Саратов, Воронеж, Брянск, Смоленск). Всего будет реализовано более 80 инвестиционных проектов, в результате чего будет построено более 12 тыс. км дорог, а 2 тыс. км существующих — реконструировано.

Все это позволит организовать новые связи между центральными регионами РФ и портами Балтийского и Черного морей, а также создаст выходы на дорожную сеть Белоруссии. Трассы соединят между собой административные центры субъектов РФ, в которых производится 80% ВВП и проживает 70% населения. Кроме того, это станет дополнительным катализатором для развития межрегиональных связей, упростив доступ локальных компаний к внешним рынкам.

По предварительным оценкам «Автодора», на реализацию долгосрочной стратегии потребуется примерно 6 трлн руб. Понятно, что итоговая цифра будет отличаться, поскольку экономические реалии постоянно меняются, но масштаб реализуемых объектов примерно ясен. Поскольку новые дороги будут строиться с использованием механизмов государственно-частного партнерства, это позволит избежать жесткой зависимости от госбюджета и макроэкономических факторов.

Почувствуют это не только российские водители и грузоперевозчики, но и обычные граждане, не имеющие автомобилей. По подсчетам экспертов Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития РФ, совокупный объем социально-экономического эффекта от формирования сети скоростных автомагистралей (включая эффект от снижения аварийности и экономии времени на передвижение) к 2050 году может достичь 37 трлн руб.

СЛОЖНЫЕ ВРЕМЕНА

Главная проблема при реализации разработанной стратегии — динамично меняющиеся финансовые условия, говорит старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Екатерина Решетова. «Очень многое при реализации проектов «Автодора» все же зависит от госфинансирования, — поясняет она. — Всем очень бы хотелось, чтобы пришли частные инвесторы и сами все построили. К сожалению, иллюзии эти не оправдались, масштабного замещения государственного финансирования частными деньгами не произошло» По ее словам, в среднем только 35% инвестиций в проектах «Автодора» обеспечиваются частными деньгами. При этом частные они лишь формально: в большинстве случаев компании берут займы и кредиты в крупных государственных банках, таких как ВТБ, Газпромбанк и ВЭБ.

«По сути, объекты строятся, в том или ином виде, на государственные деньги, — резюмирует Екатерина Решетова. — Сегодня ожидания, конечно, более осторожные, — что либо спрогнозировать тяжело. Уверена, что те проекты, где приняты решения на самом высоком уровне, — М11, ЦКАД, будут реализованы в срок. А вот по остальным — большой вопрос. Для их осуществления необходимы государственная и политическая воля».

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС

Один из способов привлечь пользователя на платную дорогу — развитая сеть многофункциональных зон придорожного сервиса (МФЗ). Создаются они, как правило, на базе АЗС; там обязательно должны быть туалет, зона отдыха с местом для курения, кафе (ресторан), магазин или мини-маркет, места для стоянки грузовиков, телефон и гостиницы (каждые 70 км). Опционально также могут быть, автомойка, станция техобслуживания, рынок для торговли продуктами местного производства, банкомат и даже вертолетная площадка. Концепция развития МФЗ «Автодора» уже реализуется: первые 28 зон функционируют на федеральных трассах, из них 21 — на М4 «Дон», пять — на М1 «Беларусь», две — на М3 «Украина». Инвесторами строительства выступают «Роснефть», «Татнефть», «Газпром нефть», а также компании из сектора малого и среднего бизнеса До конца года еще шесть зон построят на трассе М4 и две — на М1, в 2016 году — еще шесть на разных магистралях. Всего, согласно программе развития «Автодора», до 2020 года на российских дорогах должны появиться 392 многофункциональные зоны.

РАЗВИТИЕ СЕТИ ПЛАТНЫХ ДОРОГ ЗА РУБЕЖОМ

В **Италии** значительная часть (более 70%) магистральных автодорог — платные. Общая протяженность сети составляет 6,7 тыс. км, из них 2 тыс. км находятся в управлении крупнейшего итальянского концессионера Autostrade per l'Italia. Стоимость проезда зависит от конкретной трассы: €55 от Милана до Неаполя (трасса А1, 776 км), €43 от Турина до Триеста (А4, 530 км), €9,7 от Милана до Генуи (А7, 145 км). С 1999 года уровень аварийности на платных дорогах в Италии снижался втрое быстрее, чем на бесплатных. У компании есть план инвестиций в дорожную сеть в объеме €21 млн: деньги эти потратят, в частности, на расширение 900 км магистралей.

В **Австрии** из 6,7 тыс. км автомагистралей 2,1 тыс. км работают на платной основе (включая тоннели и мосты общей протяженностью около 700 км). Оператором и эксплуататором сети является госкомпания ASFINAG. Чтобы воспользоваться платной дорогой, автовладелец должен приобрести виньетту и установить его на лобовое стекло. €8,7 стоит виньетта на 10 дней, €25,3 — на два месяца, €84,4 — на год. Есть отдельные относительно короткие трассы, где проезд нужно оплачивать по собственным тарифам (А9, А10, А11, А13 и S16). Цены варьируются от €5 до €9,5 за проезд. Ежегодный доход ASFINAG от продажи стикеров составляет €406 млн, от оплаты проезда по «специальным» трассам — €147 млн.

В **США** 77 тыс. км автомагистралей. Примерно 5,1 тыс. км из них — платные федеральные дороги, 3,3 тыс. км — платные региональные, около 500 км — платные мосты и тоннели. Первые такие трассы (их называют Turnpike) появились еще в конце XVIII века. Тарифы за проезд варьируются от протяженности и загруженности магистрали. К примеру, цена на дороге New Jersey Turnpike (122 мили, или 195 км) в районе Нью-Йорка стоит 11,4 цента за километр, или $5,5 за весь участок. На федеральной дороге №417 во Флориде придется заплатить $7,75 (14,3 цента за милю). Вопросы строительства платных магистралей курирует Федеральное управление автомобильных дорог, штатам разрешено строить платные дороги на условиях ГЧП. Запрещено переводить в платный режим бесплатную трассу, соединяющую между собой штаты (только решением Конгресса США).

«ПАРАДОКС, НО ИМЕННО СЕЙЧАС НУЖНО ОПРЕДЕЛЯТЬ СТРАТЕГИЮ ДО 2050 ГОДА»

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС ЗАСТАВИЛ ГОСУДАРСТВО ПЕРЕСМОТРЕТЬ СВОИ РАСХОДЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА ИНФРАСТРУКТУРУ. ОДНОВРЕМЕННО ПРЕЗИДЕНТ ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ АКТИВНО РАЗВИВАТЬ ДОРОЖНУЮ СЕТЬ. КАК УДАВАЛОСЬ РЕШИТЬ ЭТУ ЗАДАЧУ В 2015 ГОДУ, КОРРЕСПОНДЕНТУ РБК+ ВАСИЛИЮ МОЛОТОВУ РАССКАЗАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСКОМПАНИИ «АВТОДОР» СЕРГЕЙ КЕЛЬБАХ.

В 2015 году правительство поставило задачу экономить бюджетные средства. Как работала в этих условиях госкомпания?

— Цель, которая была поставлена перед нами правительством еще в 2009 году, — создание сети скоростных дорог. При этом основная наша задача — привлечение в проекты сторонних инвестиций. Тем самым мы сокращаем расходы государства и добиваемся экономии бюджетных средств. У «Автодора» есть одна особенность: практически все наши проекты носят долгосрочный характер. Поэтому расчеты их эффективности строятся не только на основе текущих капитальных вложений, но и исходя из минимизации затрат бюджета в будущем. Поэтому, к примеру, принимаются решения об использовании более дорогих композитных конструкций вместо металлических. Однако срок их службы существенно длиннее, а обслуживание значительно дешевле. Раньше нам с большим трудом приходилось это доказывать на уровне Минтранса, правительства, но теперь к нам прислушиваются.

— Могут ли быть пересмотрены ранее заключенные соглашения с компаниями?

— Расчет стоимости контракта жизненного цикла на весь его период по определению не может быть константой. Но изменений параметров финансирования строительства не происходит, и это можно называть твердой цифрой. Наши контракты заключаются на 22–30 лет, в них посчитаны все годы эксплуатации дороги. И если экономическая ситуация с течением времени меняется, то корректируется финансовая модель. Возьмем, к примеру, участок М11 15–58-й км. С Северо-Западной концессионной компанией мы заключили контракт в 2009 году при одних условиях, но из-за Химкинского леса начали строить только в 2011 году, уже в других условиях. Ранее разработанная модель, конечно, «поплыла». Тогда мы предложили правительству продлить срок концессии с 27 лет до 31 года. За счет этого концессионер компенсирует понесенные затраты. После окончания этого срока трасса перейдет в собственность государства.

Кроме того, в наши контракты закладывается прогнозная инфляция. Правда, это работало до 2015 года, нынешние скачки инфляции и курсов нашу уверенность несколько поколебали. Мы даже вынуждены были сдвинуть сроки конкурсов по третьей и четвертой секциям ЦКАД, поскольку рынок не мог в тот момент спрогнозировать макроэкономические тенденции. Но в итоге мы нашли приемлемые параметры, пересмотрели условия конкурсов и в начале ноября получили распоряжение правительства о проведении тендеров.

— Что изменилось в условиях конкурсов?

— Мы увеличили ставку по привлекаемым средствам и предусмотрели новый механизм, когда при инфляции до 8% финансовые риски несет концессионер, а с 8 до 15% — уже госкомпания. При инфляции свыше 15% понадобится помощь государства.

— Успеет ли «Автодор» к 2018 году построить ЦКАД и М11?

— Гарантий нет, а уверенность есть. ЦКАД должна быть сдана к декабрю 2018 года. Реальный транспортный эффект от этой дороги будет, когда кольцо запустят целиком. Но каждая из секций ЦКАД имеет свое транспортное значение. Поэтому никто не будет держать закрытой построенную дорогу, например 49-километровую первую секцию, и ждать, пока достроят остальные.

— Много вопросов у автомобилистов вызвали тарифы на М11. Откуда взялись эти цифры, как они были рассчитаны?

— Какой бы тариф ни установили, водители все равно скажут: «Дорого!» В первые два дня трафик на этой трассе, конечно, снизился, и это было ожидаемо. Но начиная с третьего дня после ввода платы водители начали возвращаться. Честно скажу: с ценообразованием концессионера я не согласен. Считаю, что необходимо было мягче входить в режим платной эксплуатации, но наши французские партнеры решили иначе. Они утверждают, что проанализировали финансовую модель, вопрос востребованности дороги и приняли решение ввести такие тарифы.

— Неужели госкомпания не может повлиять на концессионера?

ФОТО: Екатерина Кузьмина для РБК

— Если мы говорим о классической концессии, то ценообразование, порядок эксплуатации, содержания и другие вопросы остаются делом концессионера. Государство в таких случаях никогда и нигде не вмешивается, такова европейская практика. Это у нас наблюдаются отзвуки социализма в обществе — мол, государство должно управлять всем. Если управление дорогой отдано частной компании, то она и принимает решения. Поставит слишком высокий тариф — на дорогу никто не поедет, компания прогорит и обанкротится. Слишком маленький тариф, в свою очередь, не покроет инвестиционных расходов, и тоже приведет к разорению.

— У «Автодора» есть стратегия развития до 2030 года. Неужели в нынешней ситуации можно говорить о перспективах развития сети на 15–20 лет вперед?

— Парадокс, но именно сейчас, в период экономической нестабильности, нужно определять стратегию как минимум до 2050 года. Если, находясь на дне, не предусмотреть пути подъема наверх, то его и не будет. Будет просто хаотичное движение. Да, этот подъем может корректироваться в зависимости от различных факторов. Но четкий путь, параметры, векторы развития должны быть определены именно сейчас.

— Если ли перспективы дойти с платными дорогами до Урала?

— Есть, и они должны быть в стратегии. В наших перспективных проработках есть направления и за Урал, до Дальнего Востока. Сейчас у государства формируется четкая позиция по поводу социально-экономического развития дальневосточных регионов, а значит, и туда надо приходить с инфраструктурой.

ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ

ПРОЕКТ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЕВРОПА — ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ (МТК ЕЗК) — АВТОДОРОГА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 8,4 ТЫС. КМ, КОТОРАЯ В ПЕРСПЕКТИВЕ СОЕДИНИТ РОССИЮ, КАЗАХСТАН И КНР. ПРОЕКТ, АКТИВНЫЕ РАБОТЫ НАД КОТОРЫМ НАЧАЛИСЬ В ЭТОМ ГОДУ, ИНТЕРЕСЕН МАСШТАБНОСТЬЮ И ПЕРВОЙ ПОПЫТКОЙ ПРИВЛЕЧЬ В ДОРОЖНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ОБЪЕКТ КИТАЙСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ. ВАСИЛИЙ МОЛОТОВ

ФОТО: Getty Images Russia

Проект скоростной автомагистрали между Европой и Китаем корнями уходит в середину 2000-х. Изначально идея была связана с динамичным ростом объемов торговли между Евросоюзом и КНР ($467 млрд в 2014 году). При этом у дальнейшего развития торговых отношений есть ряд ограничений. Сегодня основная часть грузоперевозок приходиться на морской путь через Суэцкий канал; в этом случае грузу приходится преодолевать путь длиной в 24 тыс. км, а его доставка занимает от 40 до 50 суток. Второй вариант — грузовое авиационное сообщение, которое, как правило, занимает незначительную долю в общем объеме перевозок. Есть также ряд автомобильных маршрутов (евроазиатские TRACERA и TRACERA -2), однако они ориентированы в основном на южную Европу.

Проект новой автодороги из Санкт-Петербурга в Китай через Москву и Казань имеет ряд преимуществ. Основное — время: среднее время в пути составит где-то 9–10 дней при условии, что грузовик по европейским нормам проезжает до 1,1 тыс. км в сутки. Кроме того, пересекающий границу с Казахстаном транспорт благодаря открытым границам Таможенного союза не будет стоять в очередях. Помимо этого, грузопотоки между Китаем и европейскими странами в значительной степени состоят из товаров с высокой добавленной стоимостью, а они больше тяготеют к автоперевозкам.

В 2008 году президенты России и Казахстана подписали меморандум о сотрудничестве, предполагающий развитие международного транспортного коридора Европа — Западный Китай (МТМ ЕЗК). Этот проект укладывается в масштабный планы по возрождению экономического пояса Великого шелкового пути — действовавших со II века до н. э. караванных маршрутов из Китая в Европу (по нему торговцы возили шелк и бронзу). Для этого был создан специальный Фонд развития Шелкового пути (Silk Road Fund Co Ltd). А в мае 2015 года президент России Владимир Путин и председатель КНР Си Цзиньпин подписали заявление о сотрудничестве двух стран в рамках проекта экономического пояса, после чего и началась активная работа по этому направлению. Курирует ее госкомпания «Автодор».

ЧЕРЕЗ ВСЮ ЕВРАЗИЮ

На данный момент разработкой финансовой и транспортной моделей МТМ ЕЗДК занимается Федеральный центр проектного финансирования (входит в группу ВЭБ). По результатам работы будет сформирован пакет документов, необходимых для обоснования источников финансирования. Кроме того, прорабатываются варианты присоединения к МТМ других транспортных коридоров. Ожидается, что весь проект целиком будет реализован ориентировочно в 2022–2025 годах, но уже сейчас понятно, из чего он будет состоять.

Во-первых, в его состав войдет будущая платная дорога М11 Москва — Петербург и одна из секций ЦКАД, которые будут построены к 2018 году. Следующий этап более сложный. Во-первых, нужно будет соединить новой дорогой Москву, Нижний Новгород и Казань. У этой трассы даже есть рабочее название «Евразия». Ее проложат, в частности, в обход Балашихи, Ногинска, через Гусь-Хрустальный, Муром и Ардатов. Стоимость строительства оценивается примерно в 400 млрд руб., проект этого участка находится в разработке.

Необходимость в дублере возникает, так как существующая федеральная трасса М7 свою пропускную способность исчерпала; расширение и реконструкция ее до состояния, необходимого для потребностей МТМ ЕЗК, обойдется дороже, чем абсолютно новая трасса. По такому же принципу в свое время принималось решение о строительстве М11 Москва—Петербург, хотя, казалось бы, достаточно расширить М10.

Следующий участок МТМ ЕЗК начинается после Казани. В состав коридора попадет 297-километровая автодорога Шали—Бавлы, которая сейчас строится. Стоимость работ оценена в 136,7 млрд руб. Здесь же будет построен новый мост через Каму длиной 14 км. Кроме того, на этом участке появиться новое соединение федеральных трасс М7 и М5, что повысит связность реги-

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР ЕВРОПА — ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ

Источник: «Российские автомобильные дороги»

онов. Судьба республиканского участка дороги обсуждалась 20 ноября на встрече замглавы «Автодора» Иннокентия Алафинова и президента Татарстана Рустама Минниханова.

От поселка Бавлы трасса пройдет по территории Башкирии: здесь участок МТК протяженностью 282 км дойдет до города Кумертау. Местные проекты, которые станут частью коридора, также находятся в стадии разработки (например, мост через реку Ик). Стоимость участка оценивается в 156 млрд руб. Затем дорога пойдет по Оренбургской области: 172-километровая магистраль проляжет в обход Оренбурга, Саракташа и до границ с Казахстаном. Эта трасса также находится в стадии проектирования, размер инвестиций оценивается в 84 млрд руб.

Таким образом, по планам весь российский участок МТК ЕЗК будет готов в течение 8–10 лет. После того как будет проведена реконструкция автодороги М1, грузы с транспортного коридора смогут попадать в Белоруссию и Западную Европу. Уже подсчитан возможный экономический эффект от запуска одного из участков коридора (от Москвы до Оренбурга) — это около 1 трлн руб.

Дальше дорога пойдет по территории Казахстана: магистраль общей протяженностью 2,7 км устремится с севера на юг до города Шымкет (крупный промышленный центр), а затем на восток страны до Китая. Это означает, что коридор позволит транспорту выходить не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Киргизию. На территории Казахстана дорога уже построена на участках Актобе—Иргиз (273 км), Алматы—Бишкек (205 км). Строится также 102-километровый участок от российской границы в город Актобе (работы начались в июле 2015-го) и 215-километровый отрезок от города Карабутак до границ с Кызылординской областью. Власти Казахстана уже привлекли в проект более $5 млрд, выделенных в том числе Европейским банком реконструкции и развития. Что касается территории Китая, то здесь дорога протяженностью 3,4 тыс. км уже почти готова: от границ с Казахстаном она проходит через города Урумчи, Ланьчжоу, Чжэнчжоу, а затем приходит в порт Ляньюньган на восточном побережье КНР.

ГДЕ ВЗЯТЬ ДЕНЬГИ?

Стоимость российской части МТМ ЕЗК, по предварительным оценкам, может превышать 1,2 трлн руб. В текущих экономических условиях найти эти деньги будет довольно сложно. Региональные власти уже заявили о своем участии: первые 10 млрд руб. выделено из бюджетов Татарстана, Башкирии и Оренбургской области, но этого явно недостаточно.

Основная ставка делается на деньги инвесторов. К проекту МТМ ЕЗЕ проявляют интерес в первую очередь китайские компании и госструктуры, так как рынки западной Европы для китайского бизнеса представляются заманчивой возможностью реализовать свой товар. Инвесторы уже заявили о готовности вложить в проект около 150 млрд руб. Известно также, что китайская сторона планирует вложить в весь проект возрождения Великого Шелкового пути примерно $40 млрд (не только в дороги, но и в развитие железнодорожного сообщения). Сейчас ведутся активные переговоры между российской и китайской сторонами. В минувшем сентябре председатель правления «Автодора» Сергей Кельбах встречался по этому поводу с руководством компаний China Communication Construction Corporation , Фонда развития Шелкового пути и Банка развития Китая.

КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ НУЖНО БУДЕТ РЕШИТЬ

Большинство экспертов идею МТМ ЕЗК поддерживают, при этом отмечают проблемы, которые придется решить для реализации проекта. «Рассчитывать на западные инвестиции в условиях санкций не приходится, — говорит старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Екатерина Решетова. — Особенность предложений восточных партнеров сводится к «связанным кредитным ресурсам». Тот партнер, который предоставит финансирование, и будет принимать более активное участие в проекте на этапе проектирования, строительства и, возможно, эксплуатации и ремонта. Это понятно, ведь Китай, вкладывая деньги в проект, планирует развивать собственную экономику». Предложение китайских компаний пока с трудом поддается оценке, говорит Екатерина Решетова. «Неопределенность технических, финансовых, регуляторных параметров не позволяет утвердительно сказать, какое решение будет выгоднее для экономики России: реализовывать проект при помощи китайских подрядчиков или же собственными силами», — отмечает она.

Глава российской инфраструктурной практики международной компании «Герберт Смит Фрихилз» Ольга Ревзина, в свою очередь, отмечает, что без единого собственника дороги и интегратора процесса в лице «Автодора» проект может и не состояться. «Дорога проходит по различным регионам, каждый из которых имеет свои особенности, — пояснила она. — Крайне актуальным является управление риском интерфейса, то есть синхронизации сроков строительства, изъятия земельных участков, совместимых технических параметров к различным участкам». С одной стороны, проект должен обеспечить бюджетную эффективность, а с другой быть привлекательным для инвесторов и финансирующих организаций, подчеркивает Ольга Ревзина. «Профессиональное правовое и финансово-экономическое структурирование проекта будет являться залогом его успешной реализации», — говорит она.

Руководитель дирекции инвестиционных проектов и программ управляющей компании «Лидер» Сергей Кербер считает проект будущей дороги «потенциально привлекательным для инвесторов». «Важнейшими вопросами здесь являются гарантии возвратности денег и возможности получения адекватного уровня доходов, — говорит он. — Одной из ключевых проблем видятся риски, в том числе на строительной стадии». По его словам, любой инвестиционный проект, особенно в области строительства автодорог, «чувствителен к стоимости». «Учитывая текущие нестабильность и волатильность на рынках, нужно ориентироваться на некую базовую стоимость, и дальше обеспечивать сбалансированность проекта и его комфортность для инвесторов, — отмечает Сергей Кербер. — Это можно сделать за счет применения эффективных решений на стадии строительства и эксплуатации, индексации тарифов на уровень инфляции и с учетом роста доходов населения, развития придорожного сервиса и других параметров».

ЧТО ДАСТ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР РОССИИ

На территориях будущего международного транспортного коридора Европа — Западный Китай сегодня проживает почти 30% населения и производится более 40% ВВП России. Создание новой трассы позволит увеличить плотность сети дорог, что обеспечит дополнительное развитие восьми регионов: Московской, Владимирской, Нижегородской, Ульяновской и Самарской областей, Чувашии, Мордовии и Татарстана. Как говорят в «Автодоре», будет сформирован новый пояс инвестиционной активности, который спровоцирует появление вдоль него большого количества новых промышленных объектов, логистических центров, а также мест отдыха и рекреации.

ВДОЛЬ ПО ПИТЕРСКОЙ

М11: ТРАССА, КОТОРУЮ ЖДУТ БОЛЬШЕ ДРУГИХ. ВАСИЛИЙ МОЛОТОВ

Особенность трассы М11 в том, что каждый ее участок выполняет локальную задачу, облегчая жизнь местным жителям и грузоперевозчикам. На данный момент построено и запущено в эксплуатацию две части дороги. Первый — это 72-километровый обход Вышнего Волочка (258–334-й км трассы). Его строила компания «Мостотрест». Возведены 54 искусственных сооружения, включая 40 путепроводов, 14 мостов и две развязки. Почти год дорога работала бесплатно, но с 21 сентября она перешла в платный режим.

Эффект от запуска дороги был виден практически сразу. Во-первых, разгрузились улицы Вышнего Волочка, через который ранее проходил трафик более 30 тыс. автомобилей в сутки, большая часть которых — грузовики и фуры. В результате улучшилась городская экология. Водители и грузоперевозчики, конечно, восприняли ввод платы настороженно, поэтому сначала часть транспорта вернулось на бесплатную дорогу. Так проходит стандартный период привыкания: по опыту «Автодора», 25–30% пользователей сначала возвращаются на бесплатную альтернативу, но спустя некоторое время начинают снова пользоваться более удобной платной магистралью.

«У нас были опасения, так как мы до последнего момента не знали, какой будет стоимость проезда, загруженность и пропускная способность участка, — признается руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексашов. — Сейчас они позади. Плата за проезд для большегрузных автомобилей составляет 950 руб., но траты компенсируются сокращением времени в пути — стабильно на два-три часа».

Второй участок — 15–58-й км, от МКАД до Солнечногорска, его строила Северо-Западная концессионная компания. Эта дорога разгружает две соседние магистрали — М10 в районе Химок (наиболее перегруженная ее часть) и Дмитровское шоссе (уводя часть потока на Долгопрудный). Кроме того, с ее запуском у москвичей появилась возможность быстро добраться до аэропорта Шереметьево. Бусиновская развязка построена с расчетом на то, что поток транспорта с М11 будет выводиться на перспективные Северо-Западную хорду (по ней можно будет доехать до Сколково) и Северо-восточную хорду (выведет к будущей платной дороге Москва — Казань, см. с. 6). «Движение до Солнечногорска порой занимало от часа до двух с половиной, теперь же этот участок дороги можно пройти за 15–25 минут, — говорит начальник отдела логистических операций компании DPD в России Дмитрий Воеводин. — Объездной участок в районе Вышнего Волочка позволил сократить транзитное время на один-два часа. Удается сэкономить не только значительное время, но и топливо, так как движение по прямой с постоянной скоростью всегда экономичнее».

Год назад участок 15–58-й км пустили в эксплуатацию, а с 23 ноября перевели в платный режим. Объявленные тарифы, конечно, слегка напугали москвичей: максимальная цена до Шереметьево в час пик — 250 руб., до Солнечногорска — 500 руб. В первый день порядка 50% трафика вернулось на бесплатные дороги, однако начиная с третьего дня платной эксплуатации водители стали возвращаться на М11 — система скидок для постоянных пользователей позволяет в среднем до 50% стоимости проезда.

РАБОТА ИДЕТ

После 15–58-го км следует участок от Солнечногорска до Твери (58–149-й км). Первый конкурс по нему был признан несостоявшимся: ни одна компания не заявилась в качестве участника. «Автодор» сейчас пересматривает финансовые условия, после чего будет объявлен новый тендер. Следующий участок — 149–208-й км, северный обход Твери. Он будет построен после 2020 года, вместо него будет использоваться часть бесплатной трассы М10. «Существующий южный обход короче, чем перспективный северный, и удобнее», — говорит глава «Автодора» Сергей Кельбах.

В остальных местах уже идет активное строительство, Так, обходом Торжка (208–258-й км) в Тверской области занимается компания «Мостотрест». Здесь появятся четыре моста, 20 путепроводов (часть из них уже построены) и три транспортные развязки.

После обхода Вышнего Волочка расположен самый длинный на трассе М11 217-километровый участок (334–543-й км), который будет проложен в обход сразу трех крупных населенных пунктов — Бологого, Угловки и Окуловки, а также Валдайского национального парка. Этот участок тоже строит «Мостотрест». Здесь появятся 44 моста (включая самый длинный на трассе 730-метровый), 63 путепровода и шесть развязок. Последний 138-километровый участок (543–684-й км) обходит города Чудово и Тосна, после чего вплотную подходит к Санкт-Петербургу. Дорогу строит компания «Магистраль двух столиц». На этом участке появятся 52 моста и путепровода, три развязки и тоннель.

ОЖИДАНИЯ ОТ ДОРОГИ

Грузоперевозчики говорят, что с нетерпением ждут запуска всей трассы целиком. «Решение о запуске подобных участков дороги — правильное и нужное, — говорит Дмитрий Воеводин. — Для транспортных компаний это существенный плюс». «Основной выгодой для автоперевозчика является экономия времени и топлива, которая может достигать 10%», — добавляет руководитель направления Fresh компании FM Logistic Александр Дьяконов. Руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексашов отмечает, что благодаря вводу в эксплуатацию всей трассы компании могут рассчитывать на рост оборачиваемости транспорта и снижении нагрузки на водительский состав. «Если снижение затрат на топливо и фонд оплаты труда компенсирует стоимость проезда, мы с удовольствием поделимся выгодой с нашими клиентами», — отмечает он.

СКОЛЬКО СТОЯТ УЧАСТКИ М11 И КТО ИХ СТРОИТ

Участок, км	Концессионер	Цена строительства, млрд руб.	Соотношение между государственным/частным финансированием, %	Кто получает деньги, собранные за проезд	Срок соглашения по строительству и содержанию дороги, лет
15–58	Северо-Западная концессионная компания	60	48/62	концессионер	31
58–148	еще не выбран*	69,8	90/10	государство	23
149–208	еще не выбран**				
208–258	«Мостотрест»	32,3	85/15	государство	23
334–543	«Мостотрест»	148,3	90/10	государство	26
543–684	«Магистраль двух столиц»	82,6	70/30	государство	23

* конкурс ожидается до конца 2015 года, условия соглашения могут быть пересмотрены ** конкурс ожидается после 2020 года, пока планируется использоваться части трассы М10

Источник: госкомпания «Автодор»

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БУДУЩЕЙ ТРАССЫ М11

Общая протяженность к 2018 году: 669 км
Где пройдет трасса: Московская, Тверская, Новгородская и Ленинградская области
Категория автодороги: 1А (автомагистраль, расчетная скорость до 150 км/ч)
Расчетное время проезда: 5,5–6 ч
Количество полос движения: 4–10 (в зависимости от участка)
Количество транспортных развязок: 36
Расчетная пропускная способность: 56 тыс. автомобилей в сутки

НА КАКИХ УСЛОВИЯХ СТРОЯТ ТРАССУ М11

Классическая концессия direct toll применяется на участке трассы 15–58-й км: Северо-Западная концессионная компания получила от «Автодора» уже готовую к стройке площадку, освобожденную от обременений, с проведенными землеустроительными работами, с вынесенными сетями. Собранную плату за проезд компания оставляет у себя, чтобы компенсировать расходы на строительство. На участке перед Санкт-Петербургом применяется концессия availabity payment (плата за доступность): собранные с пользователей деньги поступают «Автодору», который при этом жестко регулирует тарифы. Такая форма применяется в тех местах, где ожидания от трафика невелики, а концессионер получает фиксированную выплату от государства. На остальных участках М11 применяются долгосрочные инвестиционные соглашения (ДИС). В этом случае инвестор занимается освобождением и подготовкой земель самостоятельно, что позволяет сократить сроки реализации проекта «на земле», поскольку приступать к работам можно раньше, по мере освобождения и подготовки территорий.

ДОРОГА К ДОНУ

М4 «ДОН» — ВАЖНЕЙШАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТРАССА, СОЕДИНЯЮЩАЯ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ И СЕВЕРНЫЕ РЕГИОНЫ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ СТРАНЫ С СЕВЕРНЫМ КАВКАЗОМ, ЧЕРНОМОРСКИМ ПОБЕРЕЖЬЕМ И НОВОРОССИЙСКИМ ПОРТОМ. ПОЛНАЯ ЕЕ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОЛЖНА ЗАКОНЧИТЬСЯ К 2020 ГОДУ. ПАВЕЛ БИЛАНЕНКО

ФОТО: Getty Images Russia

НА ЮГ — ДЕШЕВЛЕ

М4 стала одной из первых трасс, переданных в управление «Автодору», и самым масштабным проектом госкомпании в Центральном федеральном округе. На данный момент реконструированы и работают в платном режиме семь участков трассы. Так, в Московской области полноценной скоростной магистралью стал участок с 48 по 71-й км. В Тульской области платными после реконструкции стали обходы Богородицка (225–260-й км) и Ефремова (287–321-й км), в Липецкой области — обход села Яркино и города Ельца (330–414-й км) и обход города Задонска и села Хлебного (414–464-й км). В Воронежской области в платном режиме работает обход города Воронежа (492–517-й км), а также ставший платным с ноября 2015 года участок 544–633-й км.

Стоимость проезда по различным участкам трассы варьируется от 35 до 120 руб., что значительно ниже не только мировых, но российских аналогов. К примеру, тариф на участке трассы в Московской области (48–71 й км) для легковой машины в дневное время составляет 35 руб., а максимальная стоимость проезда по участку 15–58-й км дороги М-11 Москва—Санкт-Петербург достигает 500 руб.

Значительная разница обусловлена тем, что компания «Автодор — Платные дороги», собирающая плату на участке М4 в Московской области, использует жесткую систему тарифов, утвержденную правительством в 2010 году исходя из принципа 1 руб. за 1 км, с возможностью ее индексации в зависимости от уровня инфляции. Для сравнения: на участке М11 сбор платы осуществляет Северо-Западная концессионная компания: она устанавливает тарифы на свое усмотрение, хотя и согласовывает их с госкомпанией.

ПРОБЛЕМЫ ПОПУЛЯРНОСТИ

Интенсивность движения по платным участкам трассы М4 «Дон» растет. В 2013 году этими участками воспользовались свыше 26 млн водителей. Из них 70% (18,2 млн машин) — это легковые автомобили, 30% (7,8 млн) — грузовики. Всего за проезд по дороге «Дон» было собрано 1,6 млрд руб. В 2014 году по дороге проехало уже 39,5 млн автомобилей. Интенсивность движения увеличилась за счет роста трафика легковых машин на 8%. Они составили 78,2% от общего объема (30 млн автомобилей). Объем сборов за проезд по платным участкам М4 «Дон» в 2014 году увеличился на 800 млн. руб, до 2,4 млрд руб. По итогам 2015 года ожидается еще больший прирост трафика и сборов.

В связи с увеличением популярности южного направления, особенно в период летних отпусков, на начальном этапе эксплуатации М4 случались пробки при въезде на платные участки. Для повышения пропускной способности пунктов взимания платы «Автодор» распространял на пунктах продаж, автозаправках и торговых центрах вдоль автодороги «Дон» так называемые сезонные проездные — транспондеры или бесконтактные карты, оформление которых практически не отнимало времени у туристов.

В Московской области проблему заторов решили кардинально, перенеся два года назад пункт взимания платы при въезде на платную дорогу с 41-го км на 71-й и увеличив общее количество шлюзов с 20 до 28, причем восемь из них начали работать в реверсивном режиме.

В настоящее время оплатить проезд можно несколькими способами: наличными, бесконтактными смарт-картами (T-card) или с помощью транспондеров (T-pass). Причем ставка делается на T-pass: этот способ удобен тем, что оплата занимает всего секунду: водителю не нужно останавливаться перед шлагбаумом, достаточно снизить скорость до 10 км/ч, и денежные средства списываются автоматически со счета транспондера.

ПЛАНЫ НА ДОРОГУ

Согласно плану «Автодора», до 2020 года будут построены и реконструированы участки трассы М4 общей протяженностью 190 км (всего, начиная с 2010 года, 550 км). Дорога будет соответствовать первой технической категории: станет четырехполосной, с разделенными встречными потоками движения и развязками в разных уровнях. Общая стоимость строительства и реконструкции в 2010–2020 годах превысит 230 млрд руб.

В 2016 году, к примеру, будет сдан новый скоростной участок трассы М4 «Дон» с 517-го по 544-й км в обход Новой Усмани и Рогачевки. Это дорога станет продолжением обхода Воронежа (492–517-й км). Стоимость строительства участка — 17 млрд руб. работы ведет компания «Трансстроймеханизация», которая должна вложить в проект 1,9 млрд руб. собственных средств.

В том же 2016 году начнется строительство нового 84-километрового участка в обход села Лосева и Павловска (633–715-й км) — последнего «узкого» места М4 в Воронежской области. Общая стоимость проекта — порядка 50 млрд руб. Объезд позволит разгрузить напряженную ситуацию с заторами из большегрузных фур на этом участке.

К 2018 году планируется завершить строительство и реконструкцию всех участков трассы от Москвы до Ростова. Это позволит зрителям и участникам предстоящего чемпионата мира по футболу перемещаться между городами, используя автомобильный транспорт, подчеркнули в госкомпании.

В долгосрочной перспективе рассматривается вопрос о строительстве Восточного обхода города Аксай в Ростовской области (этот участок М4 пока не включен в программу деятельности «Автодора» на 2010–2020 годы). Госкомпания планирует провести инвестиционный конкурс до 2020 года, но сама дорога, вероятно, будет построена позже. Этот участок позволит отвести поток транзитного транспорта от Аксая и значительно сократит пробки на участке у северного въезда в Ростов, что улучшит и транспортную, и экологическую обстановку.

Кроме того, готовится конкурс на операторское управление участком дороги М4 «Дон» с 1091 по 1319 й км. Тендер по выбору компании, которая будет собирать плату на участке дороги в Ростовской области и Краснодарском крае, должен пройти в ближайшее время. Оператор, как ожидается, вложит порядка 7 млрд руб. в необходимую инфраструктуру. Интерес к проекту уже проявил Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ). Согласно договоренностям с «Автодором», РФПИ будет осуществлять инвестиции на начальном этапе реализации проектов под контролем государства с последующим привлечением ведущих инвесторов. Сам фонд совместно с иностранными партнерами готов обеспечить не менее 25% акционерного финансирования проектов.

ГАДЖЕТЫ НА ДОРОГАХ

РАЗВИТИЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ В РОССИИ ИДЕТ В НОГУ С ПРОГРЕССОМ: СТРОИТЕЛИ ТРАСС ВСЕ АКТИВНЕЕ ВНЕДРЯЮТ В ИХ РАБОТУ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ. ВЪЕЗДЫ НА ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ МОГУТ БЫТЬ ОСВОБОЖДЕНЫ ОТ ШЛАГБАУМОВ, А ИНФОРМАЦИЮ О ЗАТОРАХ С ПОМОЩЬЮ СПЕЦИАЛЬНЫХ ГАДЖЕТОВ ВСКОРЕ БУДУТ ПЕРЕДАВАТЬ НА ЛОБОВЫЕ СТЕКЛА АВТОМОБИЛЕЙ И ВИБРОДАТЧИКИ В КРЕСЛАХ МАШИН. ЭДУАРД ПЕТРОВ

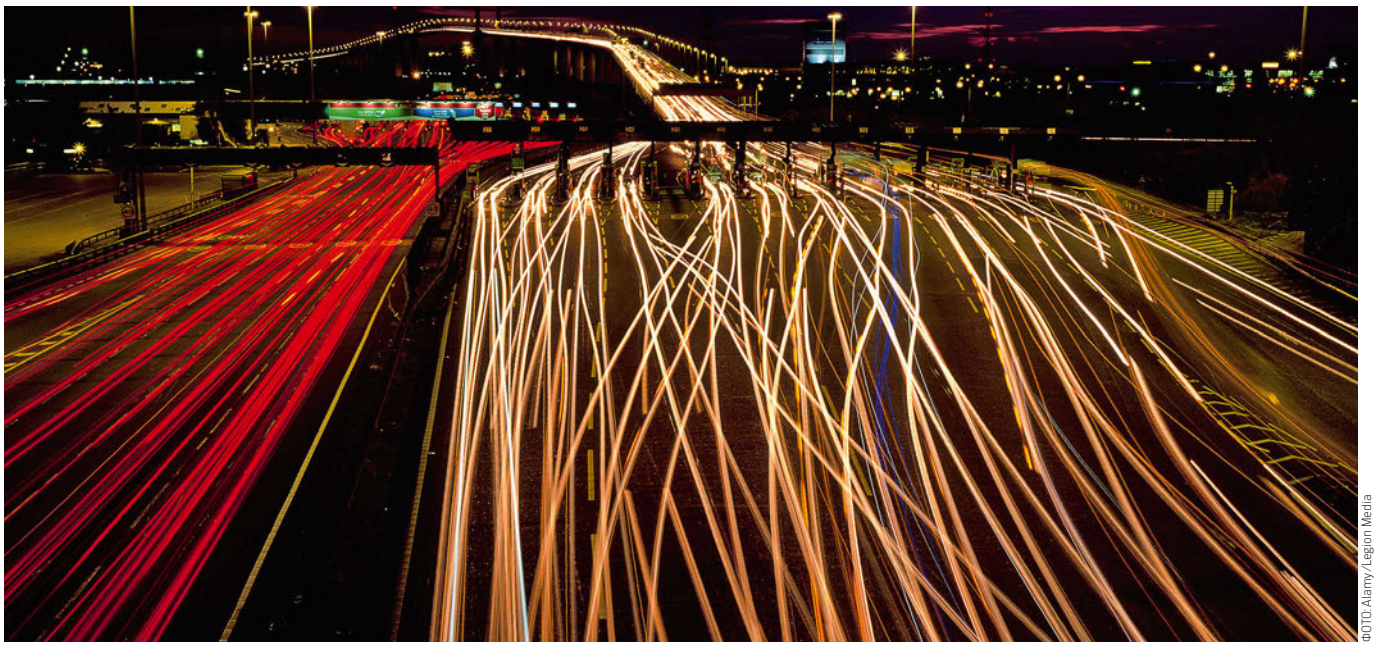

ФОТО: Alamy/Legion Media

Платные скоростные магистрали являются одними из самых прогрессивных с точки зрения технологической начинки. В России они не проектируются без средств автоматизированного управления дорожным движением, а также систем метеорологического наблюдения и реагирования на изменения погодной обстановки. Такими средствами будет оснащена в 2018 году вся Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) — наряду с вертолетными площадками и средствами экстренной связи.

Одна из перспективных технологий — система freeflow, позволяющая отказаться от шлагбаумов при въезде на платную трассу. Сейчас на всех платных участках «Автодора» используются пункты сборы платы гибридной системы: часть терминалов принимает деньги вручную, часть пропускает водителей с помощью бесконтактной оплаты через транспондеры. Однако в обоих случаях до момента оплаты шлагбаум находится в закрытом состоянии. Современные бесконтактные системы позволяют списывать деньги с чипов транспондеров довольно быстро: проезжать пункт оплаты можно на скорости до 40 км/ч. Использование таких систем позволяет избежать и пробок, которые зачастую провоцируются шлагбаумами. Системы freeflow без шлагбаумов уже применяются в Израиле, Португалии, Чили и других странах Южной Америки.

Обсуждают введение подобных систем и в российском правительстве. В частности, чиновники рекомендовали «Автодору» вообще отказаться от ручного сбора платы за проезд — для сокращения эксплуатационных расходов. Министр по вопросам открытого правительства Михаил Абызов ранее говорил, что дальнейшая автоматизация сократит и расходы государства на строительство автотрасс. Так, независимые аудиторы посчитали, что в случае отказа от шлагбаумов на третьем участке ЦКАД можно было бы добиться экономии в 15 млрд руб.

Впрочем, в «Автодоре» обращают внимание, что для функционирования системы freeflow необходимы законодательные поправки — в частности, нужны штрафы за неоплату проезда по платным дорогам. Проект поправок в Кодекс об административных правонарушениях и другие федеральные законы сейчас проходит согласования в Госдуме (предполагаемый размер штрафа — 5 тыс. руб.).

В некоторых странах плата за пользование платными дорогами взимается постфактум. Так, в Израиле автоматические камеры фотографируют номерные знаки автомобиля в месте его въезда и выезда с платной трассы, после чего владельцу машины приходит счет по почте. В России пока о подобной схеме речь не идет, однако активно развивается бесконтактный способ оплаты с помощью транспондеров. В пиковые часы на платных трассах до 30% автомобилей используют подобные устройства. Наиболее популярны транспондеры в Подмосковье (где с их помощью осуществляется 17–18% платежей), Воронеже и Липецке (11–12% платежей). Тогда как еще год назад независимые устройствами были оборудованы автомобили лишь 10% пользователей платных трасс в Московской области и 2–3% машин в других российских регионах. По оценке «Автодора», сейчас в обороте находится более 50 тыс. транспондеров. В компании подчеркивают, что одни и те же приборы в будущем будут работать на всех платных российских дорогах. Начальник отдела логистических операций компании DPD в России Дмитрий Воеводин считает, что это сделает платные участки гораздо привлекательнее для коммерческого транспорта: сейчас водителям грузовиков приходится иметь по нескольку устройств на борту.

В госкомпании активно внедряют и другие технологические новинки. Начальник отдела интеллектуальных транспортных систем «Автодора» Игорь Евстигнеев рассказал, что с помощью новых поколений автомобильных гаджетов водители на ЦКАД смогут получать оповещения о дорожной ситуации на стекло автомобиля, а также через вибродатчики в сиденьях. Он привел в пример гипотетическую ситуацию с аварией на одной из полос автомагистрали: данные с дорожных датчиков будут автоматически передаваться в центр управления дорожным движением, а тот будет посылать эту информацию всем транспортным средства поблизости. Впрочем, цена подобных устройств пока не определена. Однако в «Автодоре» отметили, что такие гаджеты — лишь первый этап внедрения кооперативных интеллектуальных системах на российских дорогах. На втором этапе, пояснил Игорь Евстигнеев, подобные устройства смогут вести машину на автопилоте по трассе, а на третьем автомобили будут полностью роботизированы.

Тестирование полностью беспилотных автомобилей уже включено в ближайшие планы госкомпании. В «Автодоре» рассказали, что такие мероприятия стали возможны после внедрения на платных трассах интеллектуальных транспортных систем. Уже в 2016 году в госкомпании хотят выделить для подобных экспериментов на трассах специальный испытательный полигон. «Мы приняли решение сделать опережающий шаг, так как считаем, что за беспилотными транспортными средствами — перспективное будущее. И это будущее обозримо», — считает Игорь Евстигнеев. Подобные автомобили вскоре начнут серийно выпускать многие западные производители, добавил он. Собственный беспилотный грузовик есть уже и у российского КамАЗа.

Возможно, чиновникам стоит обратить внимание и на другие перспективные наработки. К примеру, на автострадах в американской Калифорнии существуют выделенные полосы для автомобилей с большим количеством пассажиров. Такие сервисы предназначены как для семей, так и для граждан, нашедших попутчиков с помощью онлайн-сервисов (так называемый карпулинг). В некоторых муниципалитетах загруженные пассажирами автомобили фактически приравнивают к общественному транспорту, вводя для них льготы. В США водители машин с двумя-четырьмя пассажирами могут двигаться по выделенным для них полосам (обозначенных знаком с ромбом) или же платить меньше за проезд по платным магистралям, чем владельцы полупустых машин. Выделенные полосы для автомобилей с четырьмя и более пассажирами функционируют и в Израиле.

ЧИТАЙТЕ В 2016 ГОДУ

ЯНВАРЬ
ПРЕМИЯ РБК

ФЕВРАЛЬ
ПИЩЕВАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
РЕЙТИНГ РАБОТОДАТЕЛЕЙ

МАРТ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
ОБРАЗОВАНИЕ
ЛИЗИНГ
КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ
НЕДВИЖИМОСТЬ

АПРЕЛЬ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ
ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС
ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
НЕДВИЖИМОСТЬ

МАЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
ФИНАНСЫ И ИНВЕСТИЦИИ
ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ФОРУМ 2016
ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ
МАШИНОСТРОЕНИЕ

ИЮНЬ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ 2016

ИЮЛЬ
ИННОПРОМ 2016

АВГУСТ
ОБРАЗОВАНИЕ

РБК+ НЕДВИЖИМОСТЬ

ГОРОДСКОЕ РАЗВИТИЕ

Тематическое приложение к ежедневной деловой газете РБК
Четверг, 26 ноября 2015 | №218 (2235)

ПРОМЗОНЫ: ДЕВЕЛОПЕРЫ ПРОТИВ МЕЛКИХ СОБСТВЕННИКОВ | **МОСКВА ИСТОРИЧЕСКАЯ:** ГРАНИТ И ВЕЛОДОРОЖКИ ВМЕСТО БУТИКОВ | **НОВАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА:** ОТ МЕГАПРОЕКТОВ — К ИНИЦИАТИВАМ ГОРОЖАН

ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

ПРИСОЕДИНЕНИЕ К МОСКВЕ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ ОТКРЫЛО ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ МАСШТАБНЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ: ПО СУТИ, ГРАДОСТРОИТЕЛИ РЕШИЛИ ИЗМЕНИТЬ СХЕМУ РАЗВИТИЯ МЕГАПОЛИСА — СОЗДАТЬ НЕСКОЛЬКО НОВЫХ ПОЛНОЦЕННЫХ ЦЕНТРОВ. ОДНАКО ПОКА СДЕЛАТЬ ЭТОГО НЕ ПОЛУЧИЛОСЬ. ОСНОВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРИСОЕДИНЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ СТАЛО СОЗДАНИЕ РАБОЧИХ МЕСТ. АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

Живем в новой, работаем в старой

Проект «Новая Москва» реализуется с 2012 года. Как объясняет заместитель директора отдела стратегического консалтинга «Colliers International Россия» Марина Гордеева, основной задачей небывалого эксперимента было создание полицентричной структуры города, причем у этого процесса было две цели: снижение маятниковой миграции и улучшение транспортной ситуации. Достичь их предполагалось за счет создания новых рабочих мест. «Основной задачей для застройщиков, сформулированной правительством Москвы, было комплексное освоение новых территорий. Это значит не просто возводить жилье в чистом поле, а формировать полноценную комфортную жилую среду с местами приложения труда, социальными объектами, парковыми зонами и объектами коммерческой недвижимости. При этом требования к строительству этих объектов не ниже московских. Как результат — переселение многих жителей из старых районов столицы в Новую Москву. За три прошедших года население этой территории выросло более чем на треть», — рассказывает заместитель генерального директора концерна «Крост» Марина Резвова.

Как вспоминает председатель совета директоров компании «БЕСТ-Новострой» Ирина Доброхотова, концепция развития Новой Москвы предполагала создание 12 точек роста. «Рядом с каждым крупным населенным пунктом планировалось образовать кластер с определенной направленностью: например, в Троицке — научный, медицинский; в Коммунарке — общественно-деловой и развлекательный», — говорит Ирина Доброхотова. При таком планировании территория Новой Москвы должна была стать полицентричной, что позволило бы избежать перегруженности дорог.

Было заявлено о строительстве к 2035 году в Новой Москве более 54 млн кв. м нежилой недвижимости, предназначенной для работы 1,1 млн человек. Из этих площадей 19,1 млн кв. м будет отведено под производство, а 35,4 млн кв. м — под сферу услуг. Однако из задуманного удалось воплотить немногое. «В настоящее время проекту развития Новой Москвы всего три года, и за это время создано около 70–80 тыс. рабочих мест, в основном в торговле, сфере услуг, образовании и строительстве», — говорит Марина Гордеева. Однако эти рабочие места не покрывают потребностей жителей, поэтому нельзя сказать, что эксперимент проходит сбалансированно.

Как отмечает управляющий партнер «Метриум Групп» Мария Литинецкая, в первую очередь начали развиваться территории вблизи уже существующих населенных пунктов и крупных транспортных магистралей. «Ключевой точкой роста является Коммунарка, там будет

Окончание на с. 2

Реклама 16+

По вопросам участия в проектах обращаться:
Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342
Евгения Карлина, директор по продажам РБК+:
(495) 363-11-11, доб. 1619;
e.karlina@rbc.ru

ТРАНСПОНДЕР

для проезда по платным участкам

автомобильной дороги М-4 «Дон»

БЫСТРО!
УДОБНО!
ВЫГОДНО!

а также
«Обход Вышнего Волочка»
М-11

- Скидка на проезд до 10%
- Личный кабинет
- Выделенные полосы
- Поддержка 24 часа

8-800-707-23-23
www.avtodor-tr.ru

АВТОДОР
ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

реклама