

# Опыт Татарстана в реализации ГЧП

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО ОБЕЩАЕТ НЕОСПОРИМЫЕ ВЫГОДЫ ВСЕМ. НО ХОТЯ ИНТЕРЕС К СТРОИТЕЛЬСТВУ АВТОДОРОГ И ИХ ДАЛЬНЕЙШЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ПЛАТНОЙ ОСНОВЕ ДОСТАТОЧНО ВЫСОК, РЕАЛЬНЫХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ, ПО ДАННЫМ МИНТРАНСА РФ, НЕ ТАК УЖ МНОГО**

Пожалуй, первым частным инвестором, вложившим реальные деньги в строительство платных магистралей в России, стало дорожно-строительное предприятие ОАО «СМП-Нефтегаз». Дело в том, что через город Альметьевск, в котором базируется эта организация, проходит федеральная автодорога Казань – Оренбург. Ее состояние давно оставляет желать лучшего из-за отсутствия видимости, нарушенной геометрии и откровенно плохого состояния покрытия. С тем, что дорогу надо приводить в порядок, никто не спорит. И конечно, ее состояние не остается без внимания республиканских властей. Минтранс Республики Татарстан разработал программу развития скоростных магистралей на несколько десятилетий вперед. Там уделено немалое место и автодороге Казань - Оренбург. Но сколько надо ждать, пока до нее дойдут руки и когда найдутся реальные средства, было неизвестно, пока за дело не взялись сами акционеры ОАО «СМП-Нефтегаз». У них, профессионалов-строителей, давно уже возник законный вопрос, почему нужно строить дороги где-то, когда к своему родному городу ведет развивающаяся двухполоска?

Решение проблемы местные дорожники увидели в прокладке безопасной высокоскоростной комфортабельной платной автомагистрали. И пока в Центральной России велись разговоры о таких масштабных платных проектах, как Центральная кольцевая автодорога Москвы или автодорога Москва - Санкт-Петербург, в Татарстане взялись за дело опережающими темпами. Причем сумели понять сами и доказать во всех инстанциях, что автодорога Алексеевское - Альметьевск не самоцель, не местническая затея, а государственно важный и значимый проект. И не только потому, что с завершением уже начатого строительства платной магистрали Шали - Сорочьи Горы растущий с каждым годом поток автотранспорта из развивающихся восточных регионов упрется в узкую двухполоску автодороги Казань - Оренбург. Дело в том, что участок от знаменитого Камского моста, где расположено село Алексеевское, до Альметьевска стал час-

тью важнейшего автодорожного коридора, неучтенного программой модернизации транспортного комплекса России. По заказу татарских дорожников экономическое обоснование нового маршрута «Санкт-Петербург – Вологда – Кострома – Киров – Казань – Оренбург – граница республики Казахстан» разработал Санкт-Петербургский институт НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры.

Открытие, существование и дальнейшее развитие этого коридора обусловлено тем, что сейчас практически весь транзитный автотранспорт в России проходит через московский транспортный узел. О проблеме его пропускной способности известно всем. Даже планируемое строительство Центральной кольцевой автодороги вокруг Москвы решит лишь часть проблем по разгрузке столичного региона. К тому же неизбежно тесными станут и уже становятся подъезды к этому кольцу. Выход видится в переориентации транзитного автотранспорта на тот же Санкт-Петербург, в котором скоро начнет активно работать новая кольцевая дорога. Этот маршрут откроет прямой выход из Средней Азии к портам Балтии без заезда в Москву. Кроме того, он свяжет между собой несколько широтных направлений, заметно улучшив схему транспортных сообщений в России. И самое главное – коридор уже сейчас проезжаем. Если привести его в порядок, он будет активно использоваться. А если во всех регионах найдется инициатор и инвестор, аналогичный татарскому, то реально весь его сделать платной автодорогой первой технической категории.

На первых порах изучением вопроса возможностей строительства платной магистрали занимались только специалисты «СМП-Нефтегаз». Затем, получив одобрение в правительстве Республики Татарстан, для осуществления функций заказчика по прокладке и обустройству новой автодороги они создали предприятие ОАО «Автострада», возглавил которое заместитель генерального директора «СМП-Нефтегаз» Наиль Валетдинович Шайхутдинов. Когда-нибудь, с вводом магистрали



в эксплуатацию управляющая компания ОАО «Автострада» сможет стать эксплуатационной организацией на созданной ей дороге. А пока предстоит громадная работа по развороту строительства, по привлечению средств, по проведению подрядных торгов.

Но самое главное, «СМП-Нефтегаз» сразу же выделил средства на изыскательские, проектные и землеотводные работы. Параллельно началась активная работа по привлечению сторонних инвестиций в весь глобальный проект создания транспортного коридора. От имени Президента РТ Минтимера Шаймиева были направлены письма руководителям регионов, через которые проходит новый маршрут. И каждая область не только прислала положительный ответ, но и дала поручение своим дорожным и экономическим службам искать варианты решения проблемы строительства предложенной автодороги.

Особый интерес проявил Казахстан, который остро заинтересован в прямом

выходе к Прибалтике и Западной Европе. Горячо поддержали идею и оренбургские дорожники, которые уже ведут реконструкцию этого направления от Оренбурга до границы Казахстана. Для ускорения процесса в рамках предложенного проекта они готовят документы на предоставление поддержки строительства из инвестиционного фонда.

Надеются на государственную поддержку и в Альметьевске. Впрочем, начав работы на свой страх и риск, дорожники останавливаться не намерены. Вопрос поставили так: мы не можем охватить инвестициями всю дорогу от Санкт-Петербурга до Казахстана, но свой участок в 140 км от Алексеевского до Альметьевска будем строить в любом случае, потому что он остро необходим нашим людям. Правда, без государственных и дополнительных частных инвестиций строительство может затянуться. Ведь выделить минимальную расчетную сумму в 16 млрд. руб. одному предприятию достаточно проблематично. Поэтому сейчас заказан биз-

нес-проект со всеми расчетами сроков окупаемости, который планируется защитить в Минэкономразвитии России. Кроме того, для поиска потенциальных инвесторов проводятся презентации по всему миру. Так, к разворачиваемому в Татарстане строительству уже проявили интерес банкиры в Англии, Саудовской Аравии, Арабских Эмиратах. Заинтересовались проектом в ЕБРР и в других структурах.

Как это ни удивительно, даже в самом Альметьевске люди, едва прослышав об этой идее, приходят в только что открытый офис ОАО «Автострада» и спрашивают, когда будет начата подписка на акции? То есть они готовы сами финансировать необходимый им объект. Но, конечно, пока всерьез такой вариант не рассматривается. Инициаторы строительства слишком хорошо знают о низком уровне доходов населения, хотя и могут показаться мечтателями из-за необычности своего начинания. Не ожидают они и большого энтузиазма от част-

ного бизнеса. Не привыкли российские бизнесмены вкладывать деньги в долгие проекты, с окупаемостью в течение 20-25 лет. Основной расчет на тех, кто сам нуждается в автодороге. Гарантией успеха может стать активное участие в реализации проекта ОАО «Татнефть». И это возможно. Есть надежда на привлечение средств из республиканского и федерального бюджетов. Причем все на возвратной основе. Вопрос платности будущей автомагистрали не смущает никого. Расчетная сумма в один рубль за километр кажется ничтожной по сравнению с сегодняшними затратами. Опросы показывают, что жители Альметьевска и транзитники готовы платить за проезд по будущей автостраде даже увеличенную в несколько раз сумму. В шутку они и сейчас называют существующую дорогу платной. Не секрет, что тем, кто торопится, поездка по двухполоске с большим количеством ограничений обходится неоднократными штрафами сотрудникам ГИБДД. Еще хуже, когда за такую спешку приходится расплачиваться жизнями. Ведь на действующей автодороге за год погибает до 50 человек и около 300 получают ранения.

Поэтому совсем неудивительно, что фантастический проект новой автомобильной магистрали, в котором дорожники пытаются предусмотреть все нюансы, вызывает громадный интерес. В результате общих усилий должна получиться 140-километровая трасса категории IA с четырьмя полосами движения и расчетной скоростью 150 км в час. Она пройдет почти параллельно действующему участку дороги Казань – Оренбург. Предваряя возможный вопрос о его ремонте и уширении, дорожники провели соответствующие исследования и выяснили, что реконструкция существующей трассы обошлась бы намного дороже. Причем не столько за счет замены износившегося покрытия и земляного полотна, сколько за счет переноса многочисленных коммуникаций, увязанных с ней за долгие годы.

Новая автострада, проложенная по оптимальному маршруту, будет полностью освящена. На ней планируется сделать не только развязки в разных уровнях, но и проезды для сельхозтехники и скотопрогоны. Для размещения на трассе объектов сервиса к уча-

стию в проекте привлекли главного архитектора города и района. Все постройки должны быть вписаны в ландшафт и тщательно продуманы. Попавший на эту дорогу водитель или пассажир сможет получить все возможные услуги. Это и любая связь, включая Интернет, это и банкоматы, и топливо вплоть до получившего распространение на западе этанола. Обязательными станут видеоконтроль за дорогой, метео- и гололедооповещение. Геометрия земляного полотна предусматривает практически полное отсутствие возможности снеготаносов. Продумывается даже такая, на первый взгляд, мелочь, как автомойки. Ведь если на дороге не станет грязи, значительно реже придется чистить барьерное ограждение, которое будет установлено на всех 140 км. По предварительным расчетам, стоимость содержания одного километра новой дороги небывалая. Она составит почти миллион рублей. Но сюда войдет и содержание штата, и выполнение всего комплекса необходимых работ для обеспечения безопасного движения при любых погодных условиях.

Конечно, в идеях альметьевских дорожников, постепенно претворяющихся в жизнь, еще много спорных моментов, которые предстоит обсудить и исправить. Но дело движется. В этом году ОАО «Автострада» планирует вести отсыпку земляного полотна первого пускового комплекса протяженностью 43 км. В следующем начнется укладка верхних слоев дорожной одежды. После сдачи головного участка по нему можно открывать движение и обрабатывать механизмы действия платной дороги и все технологии проведения работ по содержанию. Протяженность второго участка составит 50 км, третьего 47 км. Целиком дорога может быть построена к 2010 г.

- Растягивать сроки нет смысла, ведь вложенные деньги должны как можно быстрее дать отдачу, - говорит директор ОАО «Автострада» Наиль Шайхутдинов. - Только в таком случае идея строительства платных дорог в России получит развитие и станет привлекательной для широкого круга инвесторов.

**ЛИЗИНГ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО И СТРОИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ**

**ЛИЗИНГ СПЕЦТЕХНИКИ**

**ЛИЗИНГ ЛЕГКОВОГО И ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА**

**ВСЕГДА ЕСТЬ ДЕНЬГИ ДЛЯ ЛЮБОГО ВАШЕГО ПРОЕКТА**

**ЛИЗИНГ ПРОМЫШЛЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ**

**ЛИЗИНГ ДОРОГОСТОЯЩЕГО ИМПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ**  
(удорожание - от 7%, срок лизинга - до 7 лет)

**ЛИЗИНГ НЕДВИЖИМОСТИ**

Центральный офис (г. Москва)\*  
127051, Россия, г. Москва,  
ул. Садовая - Самотечная,  
д. 12/24, стр. 1, офис 46-48  
Телефон: (495) 786-6563  
Факс: (495) 299-2516

\* Перечень филиалов ЛК "Медведь" и их координаты можно посмотреть на сайте компании.

**Лизинговая компания МЕДВЕДЬ**

**WWW.LK-MEDVED.RU**