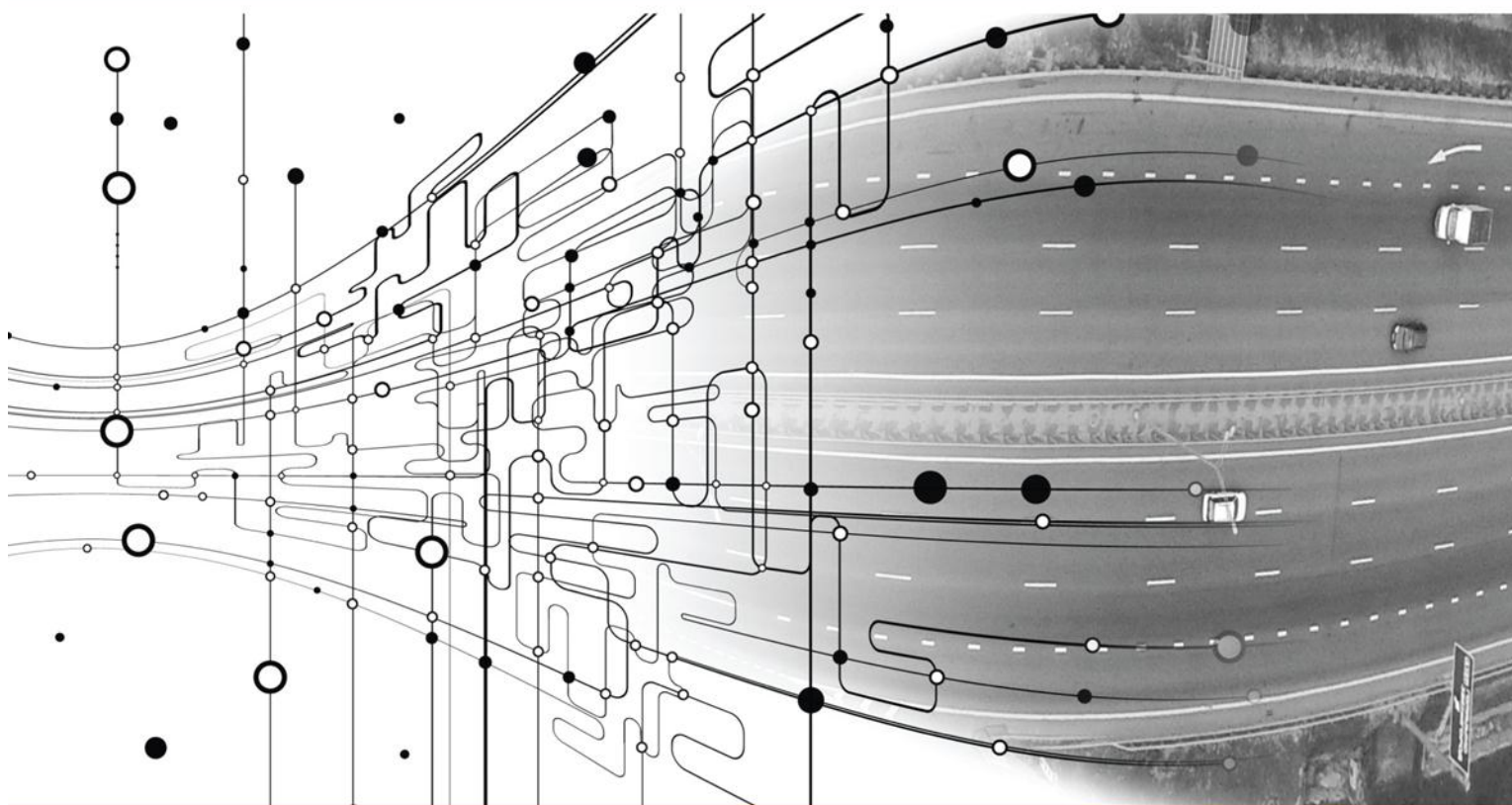


ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА



ИНФОРМАЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ



Финансирование, строительство и эксплуатация на платной основе "Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 4"

Июль 2014, Москва

Содержание

Введение

3-5

Цели и задачи проекта

6-8

Актуальность строительства Центральной кольцевой
автомобильной дороги
Хронология реализации проекта строительства ЦКАД

Технические характеристики

9-35

Краткое описание
Особенности проектирования
Охрана культурного наследия и окружающей среды
Ключевые технические аспекты

Концессионное соглашение

36-39

Общие положения
Обязательства концессионера
Обязательства концедента

Коммерческая структура проекта

40-48

Финансирование. Инвестиционная стадия
Финансирование. Стадия эксплуатации

Распределение рисков

49-50

Конкурсные критерии

51

Предварительный график проекта

52

Данный информационный меморандум составлен с целью ознакомления и заблаговременного доведения до участников рынка сведений о данном проекте и ключевых условиях его реализации. ГК «Автодор» оставляет за собой право внесения изменений в настоящий меморандум.

Введение

Инвестиционный проект строительства с последующей эксплуатацией на платной основе «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области А-113» состоит из 5-ти Пусковых комплексов, которые предполагается реализовывать на принципах государственно-частного партнерства.

Пусковой комплекс №4 Центральной кольцевой автомобильной дороги (далее – Проект либо ПК №4 ЦКАД) предполагает строительство участка ЦКАД на юго-востоке Московской области, который располагается от пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-7 «Волга» до пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-4 «Дон».

Выделение участка ПК № 4 ЦКАД в самостоятельный инвестиционный проект обусловлено тем, что данный участок обладает высокой значимостью как для региона, так и для экономики Российской Федерации в целом.

Положительные эффекты строительства:

- › отвлечь часть трафика от перегруженных автотранспортом автомагистралей Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) и автомобильной дороги федерального значения М-7 «Волга», соединив районы южной и восточной частей Московской области, тем самым распределив поток транзитного транспорта в обход данных дорог
- › способствовать развитию транспортной инфраструктуры юго-восточной части Московской области, развитию экономических связей, повышению мобильности населения и субъектов рынка
- › обеспечить меж - и внутрирегиональные транспортные связи с высокой скоростью движения и пропускной способностью
- › создать дополнительную базу налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за счет расширения хозяйственной и инвестиционной деятельности в смежных отраслях экономики, повышения социальной активности и мобильности населения, обеспечиваемой за счет улучшения транспортной доступности и технического состояния транспортной инфраструктуры.

Успешное осуществление проекта строительства ПК № 4 ЦКАД позволит обеспечить своевременное завершение строительства всей Центральной кольцевой автомобильной дороги.

С точки зрения обеспечения привлекательности проекта для частных инвесторов, ПК № 4 ЦКАД характеризуется низкими рисками реализации, так как обладает самостоятельным транспортным значением: данный участок ЦКАД начинается и заканчивается на развязках с существующими федеральными трассами.

Ключевая информация

Месторасположение	Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, Электросталь и Домодедово
Строительная длина участка	96,5 км
Прогнозируемая интенсивность на 2030 г.	40,3 тыс. авт./сут.
Категория дороги	1А
Расчётная скорость движения	140 км/ч
Число полос движения	4 (1-я очередь строительства)
Общая стоимость строительства в рамках соглашения, млрд. руб. (с учетом НДС)	63,6
Государственное финансирование	55%
Частное финансирование	45%
Тип контракта	Концессионное соглашение по схеме контракта жизненного цикла (с платой концедента)
Срок действия соглашения	30 лет
Сроки проведения конкурса	2014-2015
Сроки строительства	2016-2018

Существенные особенности реализации Проекта

Схема реализации Проекта предполагает использование концессии с платой концедента, при которой сбор платы с пользователей автомобильной дороги осуществляется в пользу концедента, а концессионер на стадии эксплуатации автомобильной дороги получает ежегодные платежи от концедента, покрывающие расходы на эксплуатацию автомобильной дороги, а также затраты концессионера на возврат привлеченного собственного и заемного финансирования с учетом доходности на инвестированные средства. Данная схема отражает наиболее эффективное распределение рисков при применении концессионной схемы в проекте, который является сегментом кольцевой автомобильной дороги.

Выбор оператора, оказывающего услуги по взиманию платы за проезд по автомобильной дороге, будет осуществляться на основании отдельного конкурсного отбора путем заключения самостоятельного соглашения. Это обусловлено целесообразностью установления единого оператора, осуществляющего свою деятельность на Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области (всех пусковых комплексах).

АКТУАЛЬНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

Цель разработки проекта Центральной кольцевой автомобильной дороги

Московской области - создать условия формирования современной транспортной инфраструктуры, интегрированной в сеть международных транспортных коридоров, для реализации транзитного потенциала нашей страны, а также обеспечить обслуживание транспортных потоков за пределами центральной части Московского транспортного узла и снизить перегрузку относящейся к нему сети автомобильных дорог.

Реализация проекта ЦКАД входит в число приоритетных направлений:

› Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года

утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р

› Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)»

утверждена постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848

› Программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период 2010 – 2020 годы

утверждена распоряжением Правительства РФ от 31.12.2009 № 2146-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 23.05.2014 № 876-р)

› Сетевой план-график мероприятий реализации проекта строительства «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области»

утвержден Председателем Правительства РФ от 05.11.2013 № 6617п-П9.

Строительство ЦКАД, являясь одной из приоритетных целей развития транспортного комплекса Московской области, способствует решению ряда ключевых задач:

› интеграции сети автомобильных дорог Московской области и Российской Федерации в международную опорную сеть автодорог

› отвлечению от перегруженной автотранспортом центральной части

Московской области транзитных потоков, в том числе по маршрутам 2-го и 9-го международных транспортных коридоров (далее - МТК)

- › развитию сети скоростных магистралей
- › обеспечению условий для формирования узлов ускоренного развития – опорных точек роста экономики Московской области
- › активизации связей между устойчивыми системами расселения.

Строительство ЦКАД обеспечит формирование на территории Московской области хордовых автодорог по направлениям МТК.

ХРОНОЛОГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

- 2003** **Постановление Правительства Московской области** от 30.12.2003 г. № 743/48 «Об утверждении основных направлений устойчивого градостроительного развития Московской области»
- 2004** **Распоряжение Правительства Российской Федерации** от 29.12.2004 №1724-р «О разработке предпроектной документации на строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области»
- 2005**
-
2006 **Разработка обоснований инвестиций в строительство ЦКАД**
(ООО "ИР Девелопмент", Macquarie, CMS Cameron Mc Kenna, ОАО «Ленгипротранс», Obermeyer, Pricewaterhousecoopers, Steer Davies Gleave, НИИПИ Градостроительства Московской области)
- 2007** **Одобрение концепции проекта Экспертным советом по ГЧП Министерства транспорта Российской Федерации**
Постановление Правительства Московской области
от 11.07.2007 № 517/23 «Об утверждении схемы территориального планирования Московской области – основных положений градостроительного развития». п. 3.1.1. Закрепление границ зоны размещения ЦКАД
- 2008** **Распоряжение Правительства Российской Федерации** от 23.06.2008 г. № 897-р об утверждении паспорта инвестиционного проекта «Разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области», реализуемого при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации
- 2008**
-
2013 **Разработка проектной и финансово-юридической документации по проекту**
(ОАО «Союздорпроект», Ernst & Young, Freshfields Bruckhaus Deringer, Steer Davies Gleave, ООО «Спецметропроект», ООО «Промос», ЗАО «Институт Промос», ООО «Росэкострой», ООО «Экопроект +»)
- 2009** **Включение проекта в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)»**
(в редакции Постановления Правительства РФ от 20.05.2008 №377). Вступила в силу с 1 января 2010 г.
- Включение проекта в Программу деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010-2020 гг.)**, утвержденную Распоряжением Правительства РФ от 31.12.2009 г. № 2146-р (в редакции от 24.04.2013 г. N 672-р)
- 2011** **Заключение договора** на выполнение работ по подготовке территории строительства ЦКАД МО, пусковой комплекс № 3 (27.12.2011 г.)
- 2012** **Поручение Президента Российской Федерации** от 12.04.2012 г. № Пр-930 о начале строительства проекта ЦКАД
- 2013** **Заключение договора** на выполнение работ по подготовке территории строительства ЦКАД МО, пусковой комплекс № 4 (03.04.2013 г.)
Поручение Президента Российской Федерации от 05.07.2013 г. № Пр-1474 о софинансировании проекта строительства ЦКАД МО с привлечением средств Фонда национального благосостояния
Поручение Президента Российской Федерации от 12.08.2013 г. № Пр-2028 «О реализации проектов развития транспортной инфраструктуры г.Москвы и Московской области»
- 2014** **Распоряжения Правительства Российской Федерации** от 22.05.2014 №874-р и №875-р о заключении концессионных соглашений в отношении ЦКАД ПК № 3 и ЦКАД ПК № 4
По результатам проведенного открытого одноэтапного конкурса, с ООО «Стройгазконсалтинг» **заключено долгосрочное инвестиционное соглашение** на строительство, содержание, ремонт и капитальный ремонт ЦКАД МО, Пусковой комплекс № 1, первый строительный участок (23.05.2014).

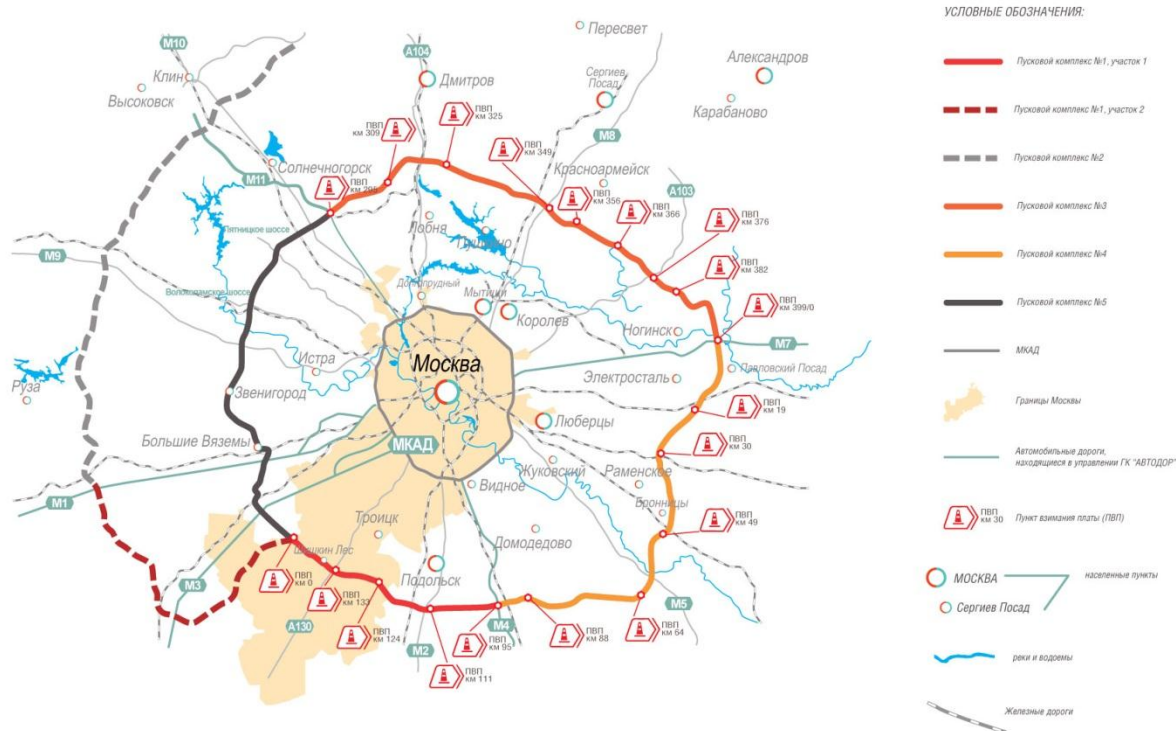
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ

Маршрут прохождения трассы

96,5-километровая автомобильная дорога, составляющая Пусковой комплекс № 4, будет являться частью строящейся Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113 (ЦКАД).

Строительство А-113 Центральной кольцевой автомобильной дороги

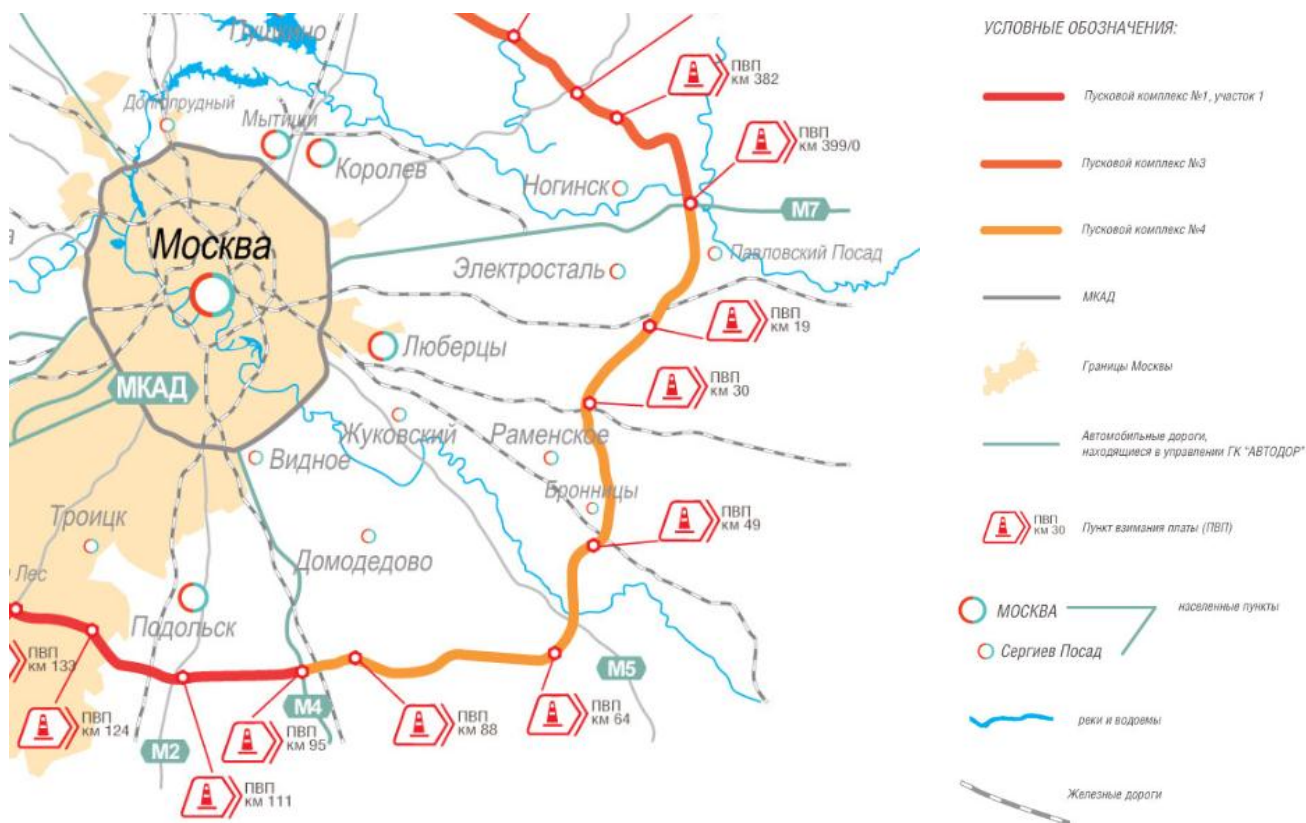
СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Согласно проектной документации начало ПК № 4 ЦКАД предусмотрено на пересечении ЦКАД с автомобильной дорогой М-7 «Волга» на транспортной развязке № 1 и соответствует 0 км. Часть транспортной развязки № 1 включена в состав Пускового комплекса № 3 ЦКАД, другая часть развязки в состав ПК № 4 ЦКАД.

Конец ПК № 4 ЦКАД – на пересечении с автомобильной дорогой М-4 «Дон» на транспортной развязке № 7 и соответствует 96 км. Часть транспортной развязки № 7 включена в состав Пускового комплекса № 1 ЦКАД, другая часть развязки в состав ПК № 4 ЦКАД.

ЦКАД Пусковой комплекс № 4



ЦКАД на участке Пускового комплекса №4 проходит по территории 4-х муниципальных образований Московской области:

- Ногинскому
- Павлово-Посадскому
- Воскресенскому
- Раменскому.

По двум городским округам:

- Электросталь
- Домодедово.

В отношении ПК № 4 ЦКАД разработана проектно-сметная документация, по которой были получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» (№ 1074-10/ГГЭ-6683/04 от 08.11.2010г., № 1079-10/ГГЭ-6683/10 от 08.11.2010 г.)

Финансирование строительства осуществляется за счет субсидий федерального бюджета, средств Фонда национального благосостояния РФ и внебюджетных источников финансирования.

С технической документацией более подробно можно ознакомиться на сайте ГК «Автодор»:

http://www.russianhighways.ru/about/technical_documentation/

Технические характеристики

Основные технико-экономические показатели Проекта:

Вид строительства	Новое строительство
Категория автомобильной дороги	IA
Строительная длина	96,5 км
Расчетная скорость движения	140 км/ч
Количество полос	4 (1-я очередь строительства)*
Ширина проезжей части*	2 x 7,5 м
Ширина разделительной полосы	6 м
Ширина обочин	3,75 м
Тип дорожной одежды	капитальный
Вид покрытия	щебеночно-мастичный асфальтобетон
Мостовые сооружения, шт./м, в том числе:	66/10512,2
– мосты и экодуки, шт./м	17/1515,66
– путепроводы, шт./м	40/3251,38
– эстакады, шт./м	9/5745,16
Транспортные развязки в разных уровнях, шт.	6 (1-я очередь строительства)**
Площадь твердых типов покрытия дорог	2,5 кв. км
Протяженность в однополосном исчислении	386 км
Прогнозная средняя интенсивность движения на 2030 г.	40,3 тыс. авт./сут.
Сроки строительства	2016-2018 гг.

* На перспективное развитие проектом (в рамках 2-й очереди строительства) предусматривается доведение до 6-ти и 8-ми основных полос движения с шириной проезжей части 22,5 м и 30 м соответственно

** На перспективное развитие проектом (в рамках 2-й очереди строительства) предусматривается строительство 3-х дополнительных транспортных развязок

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектная документация разработана ведущим российским институтом по проектированию и изысканиям автомобильных дорог ОАО «Союздорпроект».

В принятых проектных решениях учтены требования специальных технических условий, разработанных для данного объекта, и технических условий балансодержателей пересекаемых автодорог и коммуникаций.

Для обоснования основных проектных решений проведены экономические изыскания с оценкой перспективной интенсивности движения.

При проектировании вариантов проложения трассы автодороги учитываются следующие факторы:

- › Геологические, гидрометеорологические, геотехнические и экологические условия
- › Местоположение территорий с особым режимом использования, в т.ч. особо охраняемых природных территорий с целью минимального отрицательного воздействия на природную среду
- › Схемы территориального градостроительного планирования
- › Проложение трассы с учетом возможности максимального привлечения транспортных потоков и возможности стадийного ввода в эксплуатацию по участкам
- › Обеспечение сохранности археологического наследия и мест захоронений
- › Исключение затрагивания зоной строительства автодороги домовладений и садовых участков, а при его невозможности, как исключение, минимизация сноса для нужд строительства.

Выбранный в соответствии с технико-экономическим сравнением вариант проложения трассы требует корректировки проектной документации в целях частичного изменения маршрута прохождения трассы, своевременной подготовки территории строительства и начала возведения участка ПК 4 ЦКАД (Решение Арбитражного суда Московской области от 19.05.2014 г. по делу №А41-55500/13). Перепроектирование планируется завершить до 31.12.2014 г.

ОХРАНА КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Культурное наследие

ГК «Автодор» уделяет особое внимание сохранению исторической памяти при реализации проектов по созданию сети скоростных дорог. Для этого разработан и реализуется комплекс мероприятий, направленных на тщательное исследование территории, предназначенной для строительства дороги.

На территории Ногинского, Павлово-Посадского, Воскресенского и Раменского районов и городских округов Домодедово, Электросталь в настоящее время известно более 400 объектов археологического наследия, из них 158 - состоит на государственной охране как памятники археологии Федерального значения и как выявленные памятники археологии.

В непосредственной близости от проектируемой трассы ЦКАД расположены следующие территории выявленных объектов археологического наследия - селище Петровское (XIV-XVII вв.), селище Скрипино-1 (XII-XVI вв.), курганный могильник Морозово (XI-XIII вв.).

Для обеспечения физической сохранности выявленных памятников археологии, согласно Федеральному закону «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) Российской Федерации» (№ 73-ФЗ от 25 июня 2002 г., ст.33), при проектировании выбран вариант прохождения трассы ЦКАД в обход границ памятников археологии.

В составе обязательных работ до начала строительства трассы ЦКАД, для предотвращения проезда тяжелой техники, складирования стройматериалов и т.д., обеспечивается физическая сохранность выявленных памятников археологии, с отделением территории памятников стационарными ограждениями, а также проведение мониторинга по выполнению требований охраны памятников в процессе строительных работ.

Окружающая среда

В целях сохранения ценных природных экосистем и биологического разнообразия в настоящий момент проектируемая трасса не затрагивает территории заказников. Из границ трассы выведены наиболее ценные в природном отношении ключевые территории, выполняющие средообразующие, водорегулирующие, водоаккумулирующие функции в геосистемах разного уровня и имеющие важное экологическое значение как хранилища биоразнообразия.

ПК № 4 ЦКАД пересекает довольно освоенные районы Московской области. Трасса на 70% проходит по территориям лесных массивов. Леса, в основном, относятся к первой категории. Открытые пространства представляют сельскохозяйственные угодья, в редких случаях пустоши-пастбища.

Проектируемая трасса по возможности обходит большинство населенных пунктов – городов, поселков и деревень. В зону акустического дискомфорта попадают в основном дачные участки (садовые товарищества) и коттеджные поселки.

Проектные решения по охране окружающей среды определены исходя из современных экологических требований, установленных законодательством РФ. В рамках Проекта предусмотрены мероприятия по охране подземных и поверхностных вод, атмосферного воздуха, животного и растительного мира, по защите от физических факторов воздействия автодороги.

Проектом строительства предусмотрены мероприятия, снижающие последствия негативного воздействия от автомобильной дороги на окружающую среду, в том числе:

- Устройство шумозащитных экранов и шумозащитного остекления в местах с повышенным уровнем шумового воздействия
- Устройство локальных очистных сооружений, предназначенных для очистки 100 % ливневых стоков с поверхности покрытия автодороги:
 - локальные очистные сооружения накопительного типа
 - гидробиотические площадки или габионные фильтровальные сооружения
 - локальные очистные сооружения проточного типа
 - устройство специальных искусственных сооружений - экологических переходов для животных (экодуков) для обеспечения путей миграции животных.

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

В соответствии с проектной документацией концедент обеспечивает подготовку территории строительства, в том числе:

- › актуализацию технических условий и иных документов
- › актуализацию разрешений, необходимых для выполнения работ по подготовке территории строительства
- › выполнение работ по переносу инженерных коммуникаций
- › работы по освобождению земельных участков от объектов недвижимого имущества и иных объектов, препятствующих осуществлению строительства.

Перечень и объем работ по подготовке территории строительства устанавливается на основе проектной документации и уточняется исполнителем в ходе разработки рабочей документации.

Проложение трассы согласовано со всеми муниципальными образованиями, по территории которых проходит автодорога, и включено в Схему территориального планирования Московской области.

Под снос зданий и сооружений при строительстве ПК № 4 ЦКАД попадает 110 деревянных зданий общим объемом 28 889 м³ и 40 капитальных зданий общим объемом 28 266 м³.

Отвод земель в постоянное и временное пользование

ПК № 4 ЦКАД проходит по территориям 4-х районов и 2-х городских округов Московской области.

Отвод земель в постоянное пользование предназначен для размещения земляного полотна дороги (включая канавы и кюветы), транспортных развязок, площадок отдыха, пунктов оплаты за проезд, инженерных сооружений (в т.ч. коммуникаций, подпорных стенок и пр.).

Временный отвод земель предусмотрен проектом за пределами постоянной полосы отвода для складирования растительного грунта в штабель, размещения бытовых площадок под городки строителей, складирование штабелей щебня и площадок для хранения материалов.

Общая площадь земель, требуемая для строительства ПК №4, в том числе:	689,84 га
Постоянное использование	542,38 га
Временное пользование	147,46 га

Технические характеристики

Переустройство инженерных коммуникаций

Коммуникации, попадающие в зону строительных работ автодороги и транспортных развязок, подлежат переустройству.

Концедент самостоятельно выполняет переустройство сетей инженерного обеспечения на основе проектной документации и инженерных изысканий. Все технические решения по выносу инженерных коммуникаций разработаны на основании технических условий владельцев коммуникаций и соответствуют требованиям действующих нормативных документов.

Инженерные коммуникаций к переустройству, в том числе:	266 объектов
кабель связи, шт./км	143/533
высоковольтные линии электропередач, шт./км	87/47,65
канализация, шт./км	4/5,5
водопровод (вкл. водовод), шт./км	4/2,36
газопроводы низкого давления, шт./км	1/0,042
распред. газопроводы, шт./км	15/6,25
магистральные газопроводы, шт./км	5/5,6
нефтепроводы (вкл. нефтепродуктопроводы), шт./км	3/1,22
коммуникации на пересечениях с ж/д, шт.	4

Грунтово-геологические условия и дорожное покрытие

Район пролегания трассы ПК № 4 ЦКАД расположен в поясе умеренно континентального климата и относится к дорожно-климатической зоне II; по характеру и степени увлажнения данный район относится к 2 и 3 типу местности; по грунтово-геологическим условиям является пригодным для строительства скоростной автомобильной дороги.

В соответствии с категорией дороги и перспективной интенсивностью движения на всем протяжении ЦКАД предусматривается устройство дорожной одежды капитального типа с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Результаты инженерно-геодезических изысканий

ПК № 4 ЦКАД находится на востоке и юго-востоке Московской области и в геоморфологическом отношении на востоке пересекает Мещерскую низменность, а на юго-востоке - Москворецко-Окскую равнину. Мещерская низменность представлена на рассматриваемой территории Клязьминско-Московской остаточной холмистой равниной. Москворецко-Окская равнина представлена Москворецкой правобережной морено-эрозионной равниной и Окско-Протвинской морено-эрозионной равниной.

Проектируемая автодорога пересекает множество рек и мелких водотоков. Это реки Солонога, Ходца, Вохонка, Гжелка, Дорка, Москва, Отра, Гнилуша и их притоки. На данных участках дорога проходит через поймы и надпойменные террасы упомянутых рек.

Абсолютные отметки поверхности изменяются от 111.50 м в долинах рек до 173.50 м на водоразделах.

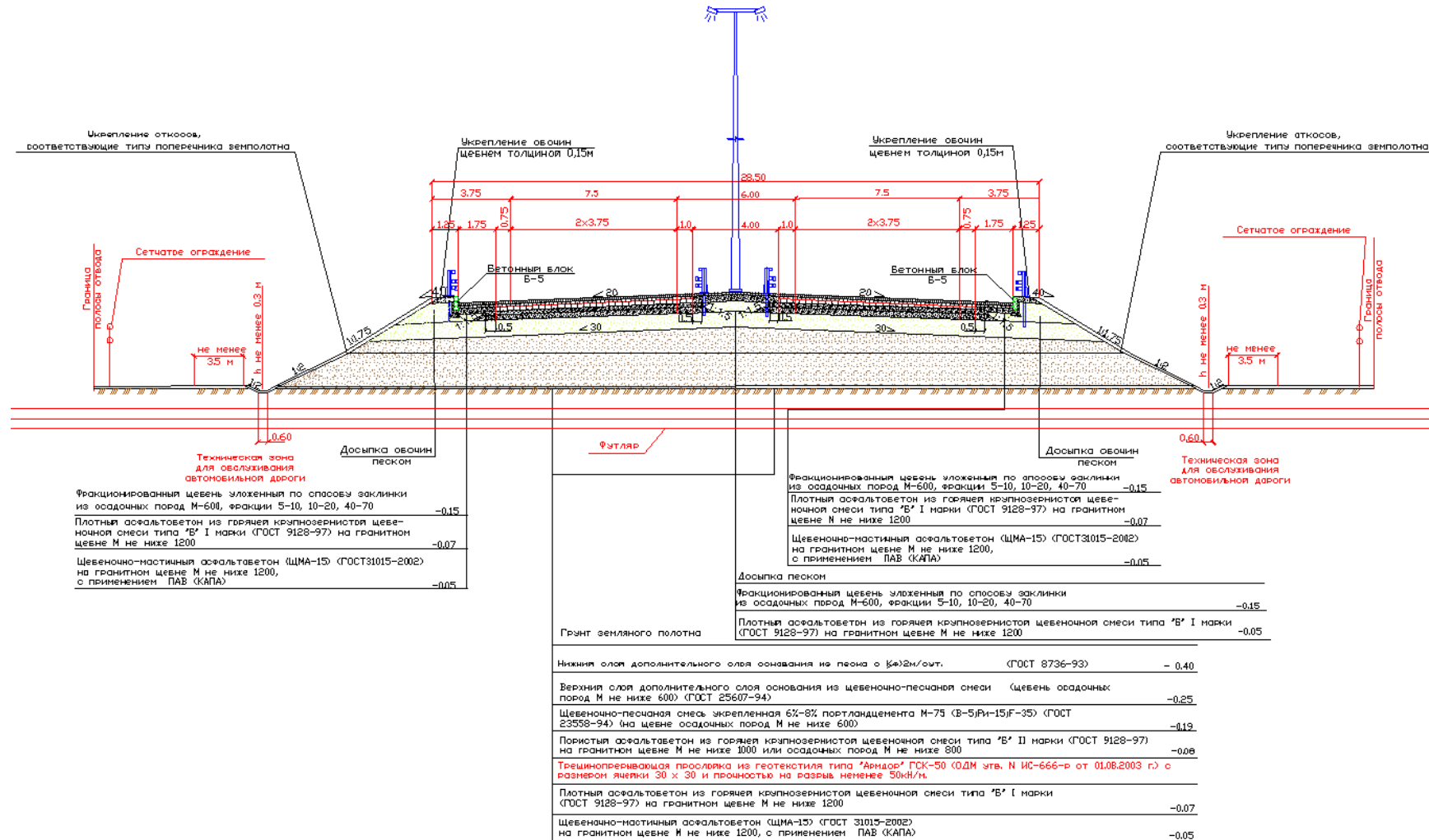
Поперечный профиль конструкции дорожной одежды

В поперечном профиле ЦКАД имеет ширину проезжей части, равной количеству полос движения, умноженному на 3,75 м, разделительную полосу шириной 6 м, из которых 2х1 м полосы безопасности, 4 м – полоса для размещения металлического барьерного ограждения с двух сторон, опор освещения, электрокабельной канализации и волоконно-оптической канализации, опор путепроводов, рамных опор знаков, водоотводных сооружений на виражах.

На участках примыкания съездов транспортных развязок предусматривается устройство переходно-скоростных полос шириной 3,75 м. Обочины на перегонах общей шириной 2х3,75 м, из которых 2,5 м укрепленная часть (шириной 0,75 м - укрепленные асфальтобетоном с конструкцией по типу основной проезжей части, шириной 1,75 м – укрепленные асфальтобетоном с конструкцией облегченного типа), что предполагает возможность краткосрочной экстренной остановки автомобиля и часть обочины шириной 1,25 м, укрепленная щебеночным материалом, в которой устанавливается барьерное ограждение.

Схема поперечного профиля конструкции дорожной одежды (1 очередь строительства)

Насыпь (4 полосы движения)



Полосность и особенности строения

В целях экономии первоначальных капитальных вложений принято решение о реализации проекта ЦКАД в две очереди.

В 1-ю очередь предполагается строительство 4-х полос движения с разделительной полосой шириной 6 м, что позволит свести к минимуму риск спроса на платные транспортные услуги, т.е. отклонение прогнозных показателей размеров движения от фактических показателей интенсивности движения после ввода в эксплуатацию автомобильной дороги.

В рамках 2-й очереди количество полос движения будет доведено до 6-ти и 8-ми на различных участках в соответствии с расчетной интенсивностью движения. Решение по срокам ввода в эксплуатацию 2-ой очереди строительства следует принимать уже после ввода в эксплуатацию первой очереди, основываясь на актуальных на тот момент данных о размерах движения и наблюдаемому росту интенсивности.

Трасса ПК №4 ЦКАД имеет 38 углов поворота. Минимальный радиус 1200 м, максимальный – 15434 м.

Мосты и путепроводы

Проект предусматривает строительство 66 мостовых сооружений.

Мостовые сооружения по основному ходу ЦКАД, в т.ч.:	44 шт.	5616,44 м
Мосты и экодуки	17 шт.	1515,66 м
Путепроводы	23 шт.	1554,6 м
Эстакады	4 шт.	2546,18 м
Мостовые сооружения через ЦКАД и на съездах, в т.ч.:	22 шт.	4895,76 м
Путепроводы	17 шт.	1696,78 м
Эстакады	5 шт.	3198,98 м

Сводная таблица мостовых сооружений

Все мостовые сооружения, в том числе большие мосты, относятся ко 2-му уровню ответственности (ГОСТ Р 54257-2010 «Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения и требования»).

Мостовые сооружения, длина м	Количество, шт.
Мосты и экодуки до 100 м	14
Мосты и экодуки 100 - 200 м	2
Мосты и экодуки свыше 200 м	1
Путепроводы и эстакады до 100 м	29
Путепроводы и эстакады 100 - 200 м	9
Путепроводы и эстакады свыше 200 м	11

Малые искусственные сооружения

Для организации поверхностного водоотвода в проекте предусматривается устройство 130 железобетонных водопропускных труб общей длиной 6 864,55 м, в том числе:

Водопропускные трубы, в том числе:	130 шт. (длина - 6 864,55 м)
круглые ж.б. трубы d=1,0 м	16 шт. (длина - 630,9 м)
круглые ж.б. трубы d=1,5 м	89 шт. (длина - 4762,68 м)
круглые двухчочковые ж.б. трубы d=1,5 м	1 шт. (длина - 41,23 м)
прямоугольные ж.б. трубы отверстием 2,0x2,0 м	19 шт. (длина - 1104,6 м)
прямоугольные ж.б. трубы отверстием 3,0x2,5 м	3 шт. (длина - 168,55 м)
прямоугольные ж.б. трубы отверстием 4,0x2,5 м	1 шт. (длина - 63,40 м)
прямоугольные двухчочковые ж.б. трубы отверстием 2,0x2,0x2,0 м	1 шт. (длина - 93,19 м)

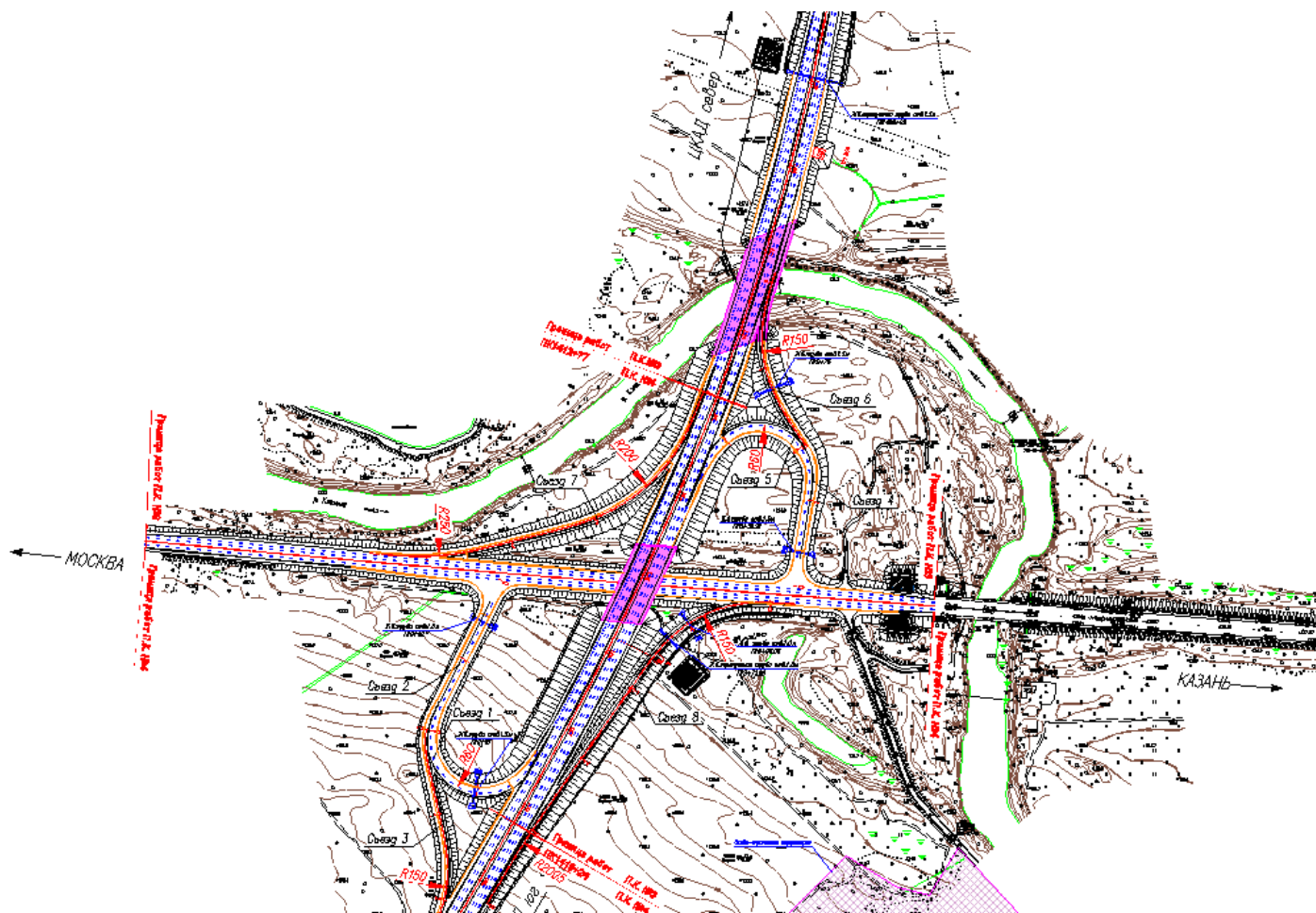
Транспортные развязки

Проектом предусматривается строительство 7-ми транспортных развязок в разных уровнях:

Транспортная развязка № 1	Пересечение с автодорогой М-7 «Волга»
Транспортная развязка № 2	Пересечение с Московским малым кольцом (ММК)
Транспортная развязка № 3	Пересечение с Егорьевским шоссе
Транспортная развязка № 4	Пересечение с автодорогой «ММК - Чечевилово - МБК»
Транспортная развязка № 5	Пересечение с автодорогой М-5 «Урал»
Транспортная развязка № 6	Пересечение с ММК и автодорогой «Востряково-Образцово» (подъезд к аэропорту «Домодедово»)
Транспортная развязка № 7	Пересечение с автодорогой М-4 «Дон»

Транспортная развязка № 1

На пересечении автодороги М-7 «Волга» с ЦКАД на 0 км в Ногинском районе.
По технико-экономическим показателям и с учетом ввода в эксплуатацию автодороги «Москва-Ногинск-Орехово-Зуево-Нижний Новгород» в проекте принято устройство транспортной развязки по типу «неполный клеверный лист» со светофорным регулированием в районе примыканий к автодороге М-7 «Волга».



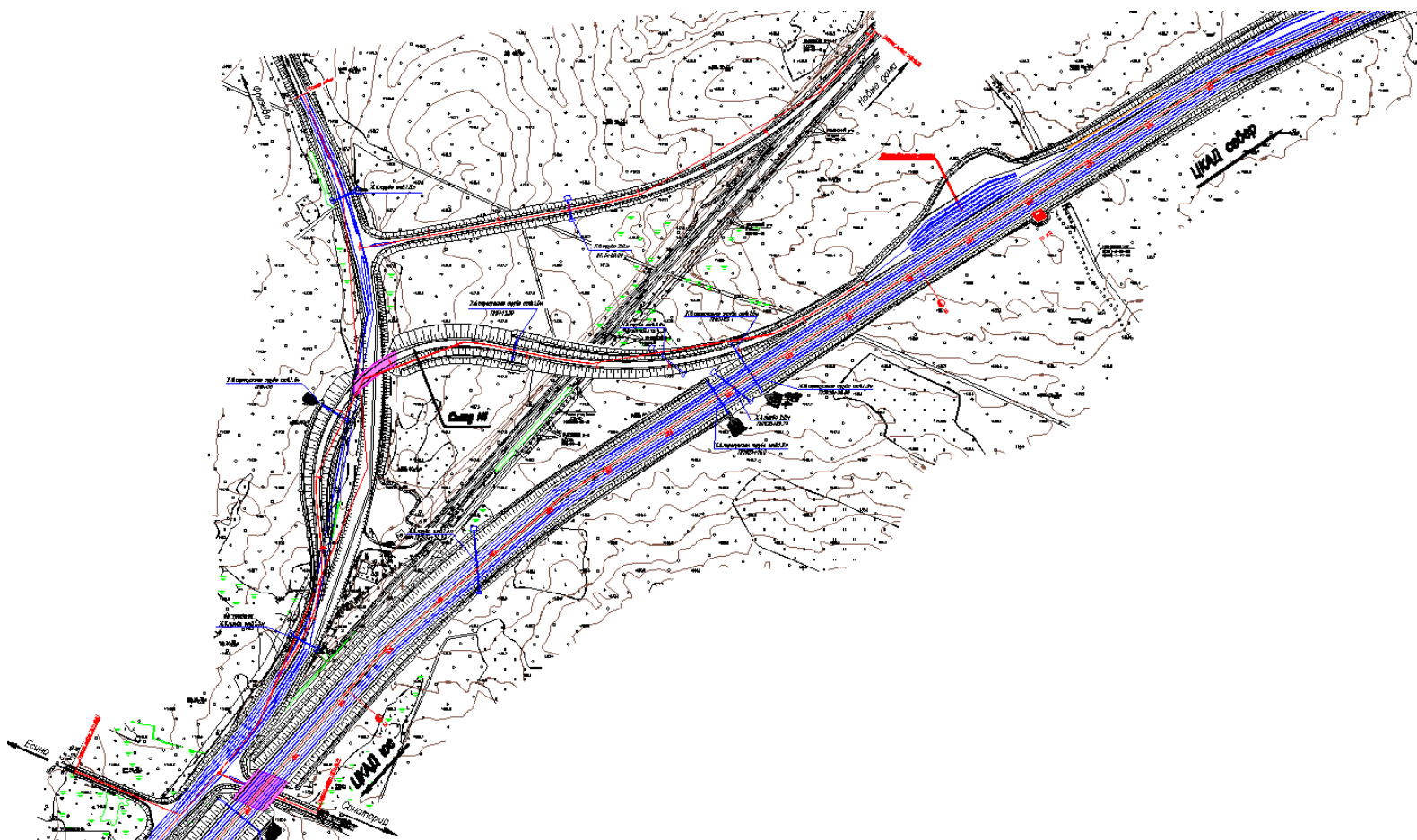
На транспортной развязке запроектировано 8 съездов, обеспечивающих:

- › **Съезд № 1:** связь ЦКАД-север на автодорогу М-7 «Волга» (в область)
- › **Съезд № 2:** связь ЦКАД-север на автодорогу М-7 «Волга» (в область), связь М-7 «Волга» (от Москвы) на ЦКАД-юг
- › **Съезд № 3:** связь М-7 «Волга» (от Москвы) на ЦКАД-юг
- › **Съезд № 4:** связь ЦКАД-юг на автодорогу М-7 «Волга» (в Москву), связь М-7 «Волга» (из области) на ЦКАД-север
- › **Съезд № 5:** связь ЦКАД-юг на автодорогу М-7 «Волга» (в Москву)
- › **Съезд № 6:** связь М-7 «Волга» (из области) на ЦКАД-север
- › **Съезд № 7:** связь ЦКАД-север на автодорогу М-7 «Волга» (в Москву)
- › **Съезд № 8:** связь ЦКАД-юг на автодорогу М-7 «Волга» (в область).

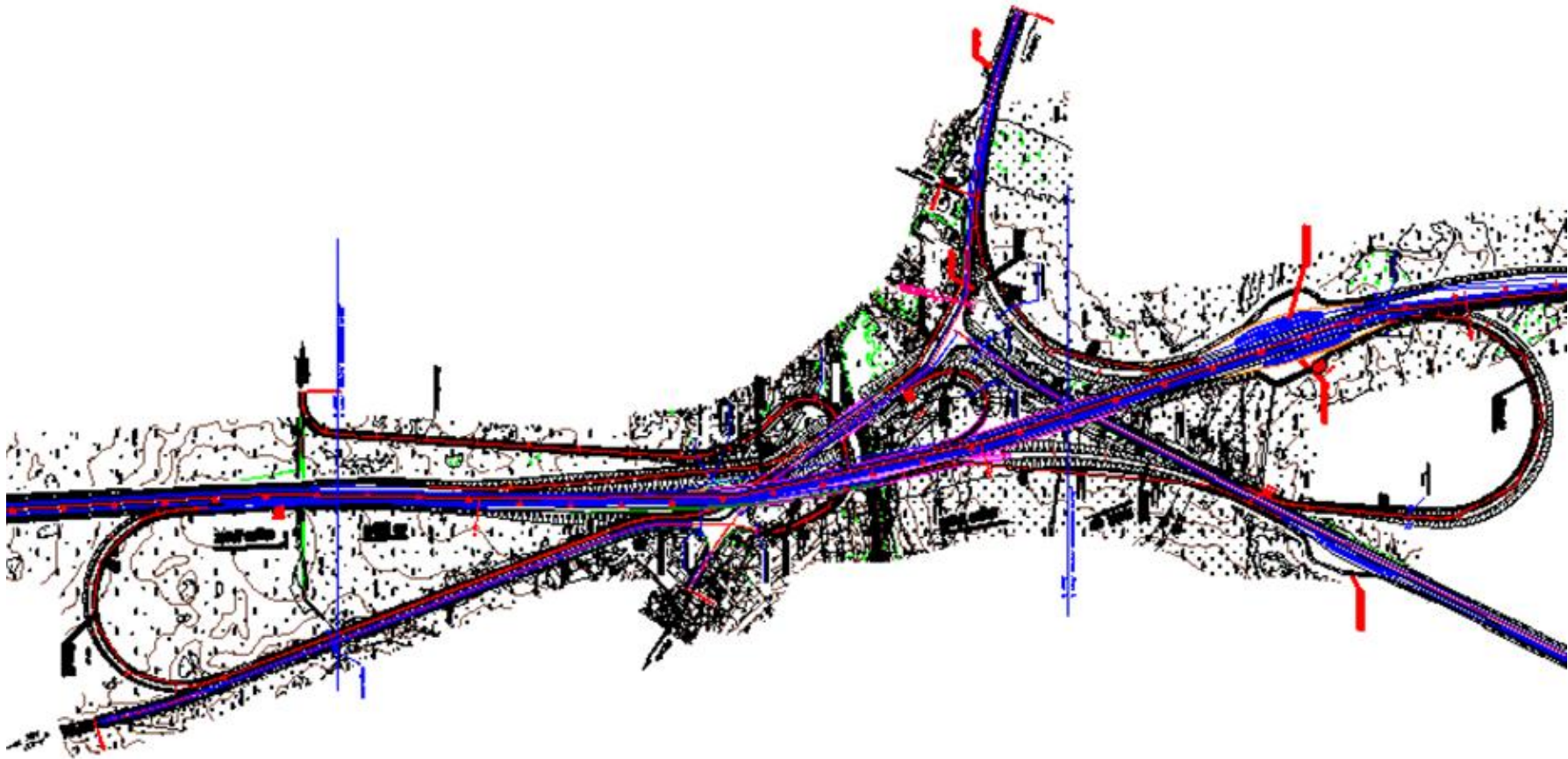
Транспортная развязка № 2 и Транспортная развязка № 3

На пересечении ЦКАД с Московским малым кольцом на 20 км в Ногинском районе и Егорьевским шоссе на 30 км в Раменском районе запроектированы две транспортные развязки, объединенный в один транспортный узел, ввиду сравнительно небольшого расстояния (10 км) между развязками.

Транспортная развязка № 2



Транспортная развязка № 3



На объединенном транспортном узле запроектировано 9 съездов*, обеспечивающих:

- › **Съезд № 1:** связь ЦКАД-север на автодорогу А-107 ММК-юг и далее на автодорогу Р-105 «Егорьевское шоссе»
- › **Съезд № 2:** связь с автодороги А-107 ММК-север в сторону ЦКАД-юг
- › **Съезд № 3:** связь с автодороги А-107 ММК-юг в сторону ЦКАД-север

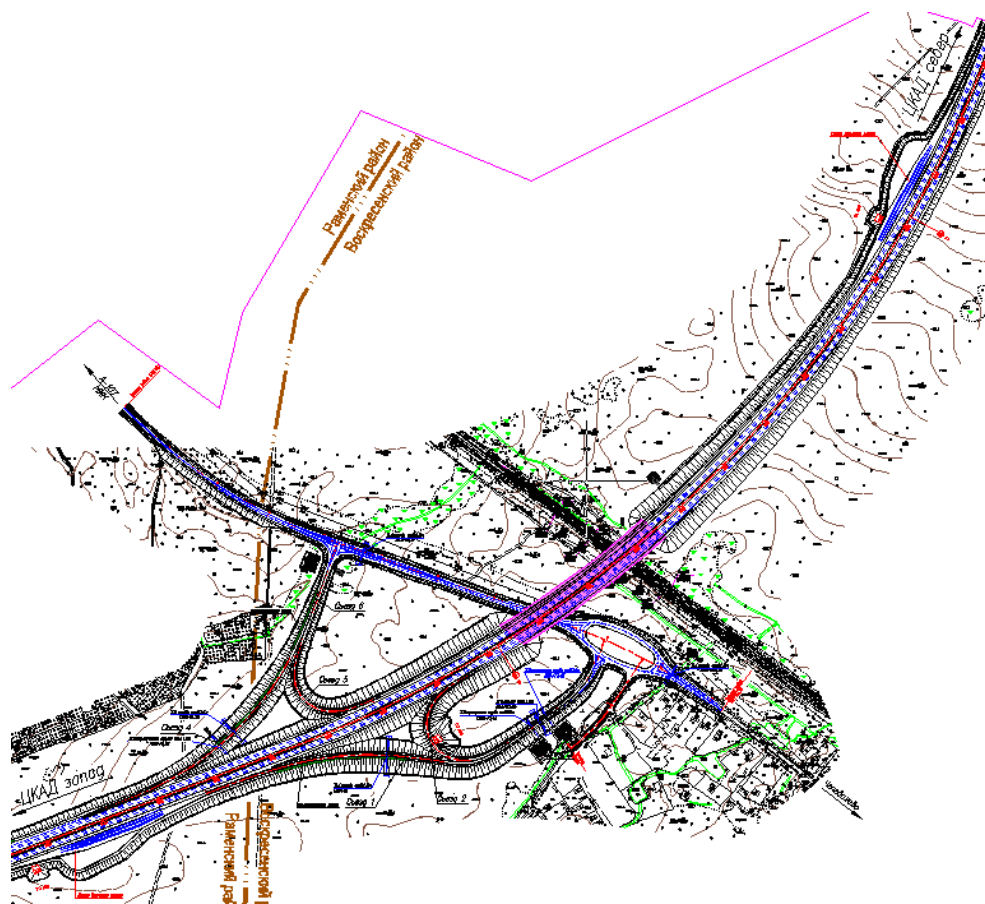
- › **Съезд № 4:** связь направления ЦКАД-юг на автодорогу А-107 ММК-юг и далее на автодорогу Р-105 «Егорьевское шоссе»
- › **Съезд № 5:** связь направления ЦКАД-юг в сторону автодороги А-107 ММК-север
- › **Съезд № 6:** связь направления ЦКАД-север на автодорогу Р-105 «Егорьевское шоссе» в направлении Москвы
- › **Съезд № 7:** связь направления автодорога Р-105 «Егорьевское шоссе» (из области) на ЦКАД-юг
- › **Съезд № 8:** связь направления Р-105 «Егорьевское шоссе» (в область) на ЦКАД-север
- › **Съезд № 9:** связь направления автодорога Р-105 «Егорьевское шоссе» (в область) на ЦКАД-юг.

* В рамках 1-й очереди строительства предусмотрено устройство всех съездов развязки, за исключением съездов № 2 и № 5, которые будут устроены при полном (перспективном) развитии ЦКАД

Транспортная развязка № 4*

На пересечении с автомобильной дорогой «ММК – Чечевилово - МБК» на 49 км на границе Воскресенского и Раменского районов.

Учитывая сравнительно невысокую интенсивность движения на автодороге «ММК – Чечевилово – МБК», к реализации рекомендован вариант транспортной развязки по типу «неполный клеверный лист» с одним примыканием в одном уровне со светофорным регулированием и с кольцевым примыканием в одном уровне.



На транспортной развязке запроектировано 6 съездов, обеспечивающих:

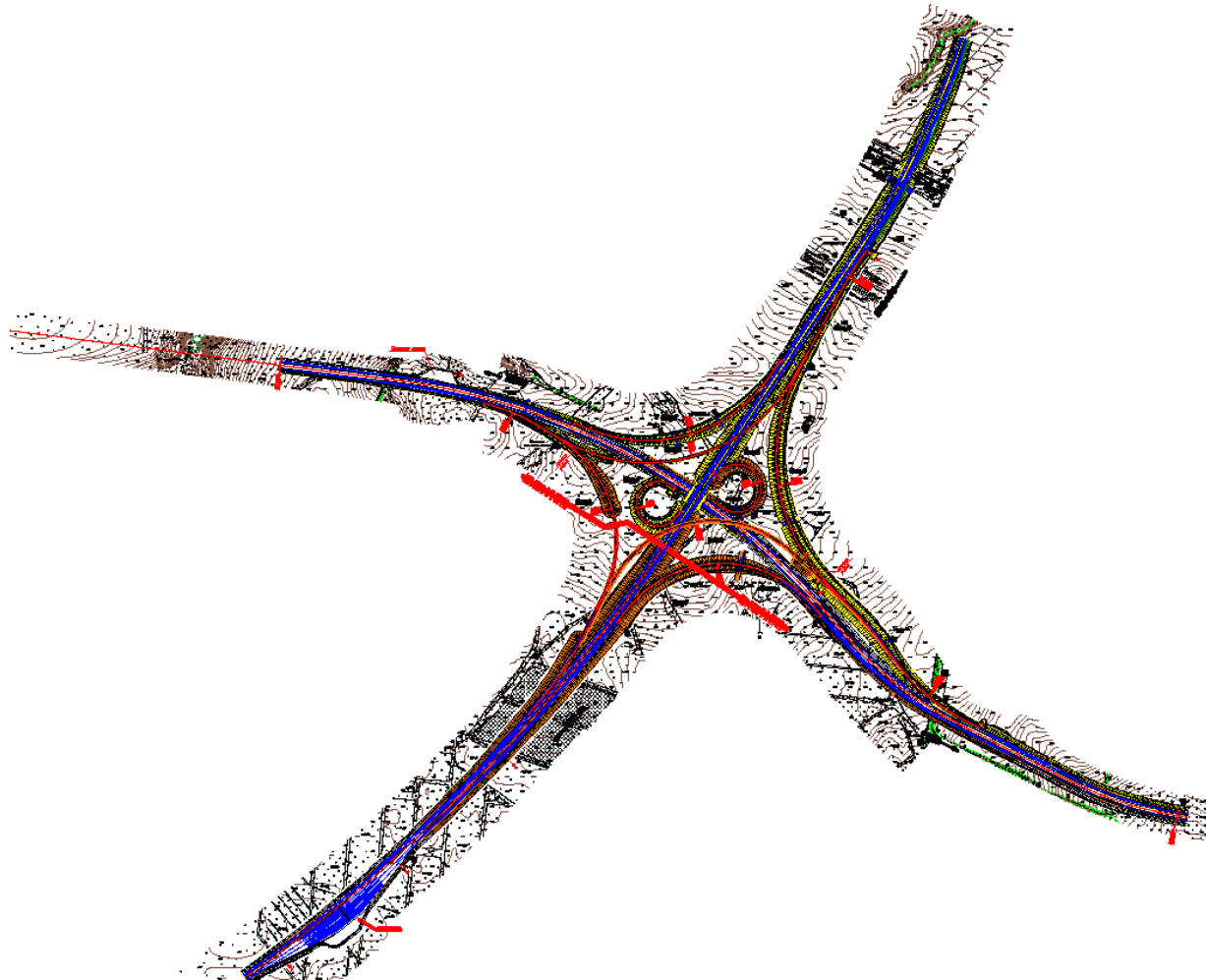
- › **Съезд № 1:** связь со стороны ЦКАД-юг на автодорогу «ММК – Чечевилово – МБК»
- › **Съезд № 2:** связь с автодороги «ММК – Чечевилово – МБК» в сторону ЦКАД-север
- › **Съезд № 3:** связь со стороны ЦКАД-юг на автодорогу «ММК – Чечевилово – МБК»,
связь с автодороги «ММК – Чечевилово – МБК» в сторону ЦКАД-север
- › **Съезд № 4:** связь с автодороги «ММК – Чечевилово – МБК» в сторону ЦКАД-юг
- › **Съезд № 5:** связь со стороны ЦКАД-север на автодорогу «ММК – Чечевилово – МБК»
- › **Съезд № 6:** связь с автодороги «ММК – Чечевилово – МБК» в сторону ЦКАД-юг,
связь со стороны ЦКАД-север на автодорогу «ММК – Чечевилово – МБК».

* Строительство транспортной развязки № 4 предусмотрено на полное (перспективное) развитие ЦКАД

Транспортная развязка № 5*

На пересечении автомобильной дорогой М-5 «Урал» на 64 км в Раменском районе.

Проектом предусматривается строительство транспортной развязки в трёх уровнях с устройством направленных съездов в наиболее загруженных направлениях движения.



На транспортной развязке запроектировано 8 съездов, обеспечивающих:

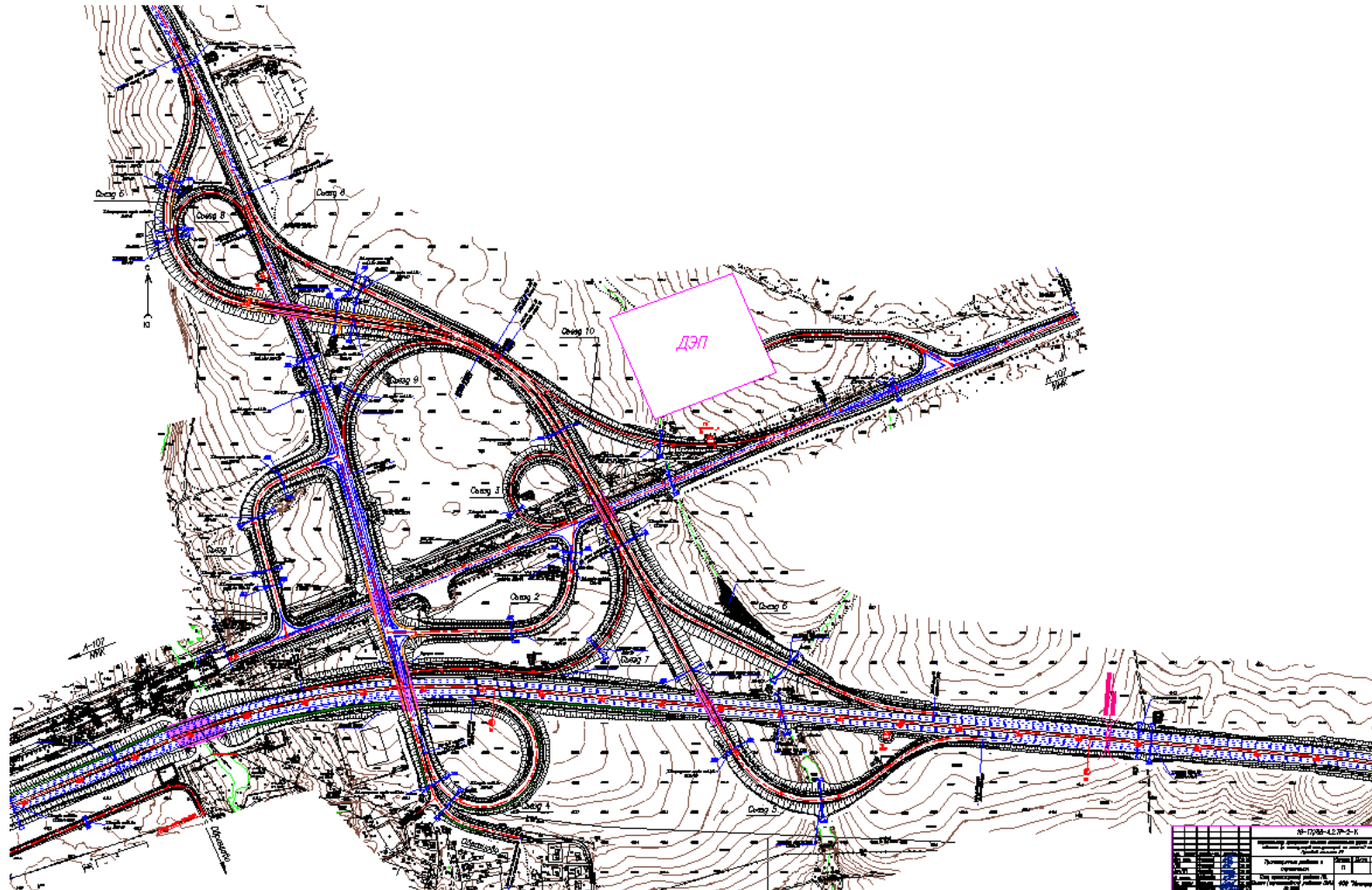
- › **Съезд № 1:** связь со стороны ЦКАД-юг на автодорогу М-5 «Урал» в направлении области
- › **Съезд № 2:** связь автодороги М-5 «Урал» в направлении из области на ЦКАД-север
- › **Съезд № 3:** связь со стороны ЦКАД-север на автодорогу М-5 «Урал» в направлении Москвы
- › **Съезд № 4:** связь автодороги М-5 «Урал» в направлении от Москвы на ЦКАД-юг
- › **Съезд № 5:** связь автодороги М-5 «Урал» в направлении от Москвы на ЦКАД-север
- › **Съезд № 6:** связь автодороги М-5 «Урал» в направлении из области на ЦКАД-юг
- › **Съезд № 7:** связь со стороны ЦКАД-север на автодорогу М-5 «Урал» в направлении области
- › **Съезд № 8:** связь со стороны ЦКАД-юг на автодорогу М-5 «Урал» в направлении Москвы.

* В составе 1-ой очереди строительства пускового комплекса №4 предусмотрено устройство транспортной развязки №5 по типу «неполный клеверный лист» с примыканиями со светофорным регулированием на существующей дороге

Транспортная развязка № 6*

На пересечение с Московским малым кольцом и автодорогой «Востряково-Образцово» (подъезд к аэропорту «Домодедово») на 88 км в городском округе Домодедово.

Проектом предусматривается строительство двух развязок по типу «труба» на ЦКАД и на подъезде к аэропорту.



На транспортной развязке запроектировано 10 съездов, обеспечивающих:

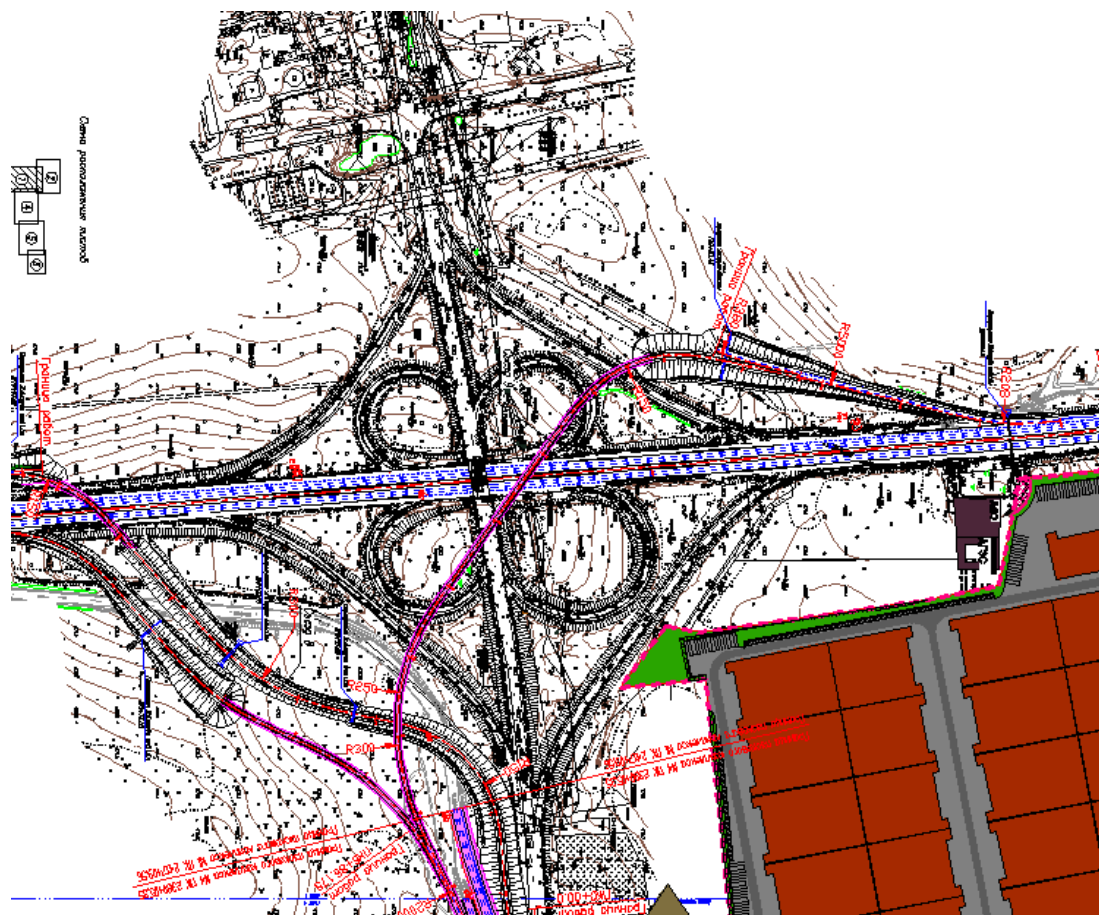
- › **Съезд № 1:** связь между автодорогами А-107 ММК и «Востряково-Образцово»
- › **Съезд № 2:** связь между автодорогами А-107 ММК и «Востряково-Образцово»
- › **Съезд № 3:** связь с автодороги А-107 ММК со стороны ММК-восток на ЦКАД
- › **Съезд № 4:** связь со стороны ЦКАД-запад в направлении аэропорта «Домодедово»
- › **Съезд № 5:** связь от аэропорта Домодедово в направлении ЦКАД-восток
- › **Съезд № 6:** связь со стороны ЦКАД-восток в направлении аэропорта Домодедово
- › **Съезд № 7:** связь от аэропорта Домодедово в направлении в направлении ЦКАД-запад
- › **Съезд № 8:** связь с ЦКАД-восток на автодорогу «Востряково-Образцово» в южном направлении
- › **Съезд № 9:** связь с автодороги «Востряково-Образцово» со стороны Образцово на ЦКАД-запад
- › **Съезд № 10:** связь с автодороги А-107 ММК со стороны ММК-восток в сторону аэропорта Домодедово.

* На 1-ой очереди строительства пускового комплекса №4 выполняется частичная реализация транспортной развязки №6. На пересечении автодорог в н.п.Образцово и А-107 ММК предусмотрена «обжатая» транспортная развязка, позволяющая выполнить строительство путепровода через ЦКАД в теле автодороги в н.п.Образцово

Транспортная развязка № 7

На пересечении с автомобильной дорогой М-4 «Дон» на 95 км в городском округе Домодедово.

Проектом предусмотрен вариант транспортной развязки, предполагающий в районе пересечения с автомобильной дорогой, устройство эстакады протяжением 1,7 км. При этом для связи с М-4 «Дон» устраиваются направленные эстакадные съезды, обеспечивающие съезд по всем направлениям.



На транспортной развязке запроектировано 15 съездов*, обеспечивающих:

- › **Съезд № 1:** связь со стороны ЦКАД-запад на автодорогу М-4 «Дон» в направлении Москвы
- › **Съезд № 2:** связь со стороны ЦКАД-восток на автодорогу М-4 «Дон» в направлении Москвы
- › **Съезд № 3:** обеспечивает разворот через М-4 «Дон» со стороны области для выезда на ЦКАД-запад
- › **Съезд № 4:** связь автодороги А-107 ММК со стороны ММК-восток на автодорогу М-4 «Дон» в направлении Москвы
- › **Съезд № 5:** обеспечивает разворот через М-4 «Дон» со стороны области для выезда на ЦКАД-запад
- › **Съезд № 6:** связь автодороги М-4 «Дон» со стороны Москвы на ЦКАД-запад
- › **Съезд № 7:** связь автодороги М-4 «Дон» со стороны области на ЦКАД-восток
- › **Съезд № 8:** связь автодороги А-107 ММК со стороны ММК-восток на автодорогу М-4 «Дон» в направлении области
- › **Съезд № 9:** связь автодороги М-4 «Дон» со стороны Москвы на ЦКАД-восток
- › **Съезд № 10:** связь со стороны ЦКАД-запад на автодорогу М-4 «Дон» в направлении области
- › **Съезд № 11:** автодороги А-107 ММК со стороны ММК-восток на ЦКАД-запад
- › **Съезд № 12:** связь автодороги А-107 ММК с н.п.Меткино. н.п.Белые Столбы, а так же даёт возможность организации съездов к строящемуся логистическому центру
- › **Съезд № 13:** связь автодороги А-107 ММК со стороны ММК-запад на ЦКАД-восток
- › **Съезд № 14:** связь стороны ЦКАД-восток на автодорогу А-107 ММК в направлении ММК-восток
- › **Съезд № 15:** обеспечивает возможность разворота на автодороге А-107 ММК для транспорта, следующего в восточном направлении.

* В составе пускового комплекса №4 предполагается строительство съездов № 7, 8, 9, 12, 13, 14. Остальные съезды устраиваются в составе пускового комплекса № 1

Технические средства организации дорожного движения

Для обеспечения безопасности и организации движения на автомобильной дороге предусматриваются все необходимые мероприятия в соответствии с ГОСТ Р 52289 (Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств).

Установка и наладка оборудования системы взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением не является предметом концессионного соглашения и будет осуществляться оператором, привлекаемым ГК «Автодор». Деятельность по осуществлению взимания платы за проезд с пользователей автомобильной дороги (операторская деятельность) и деятельность по осуществлению эксплуатации указанных интеллектуальных транспортных систем также будет осуществляться привлеченным ГК «Автодор» оператором.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Предмет конкурса - право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе участка автомагистрали, при этом взимание платы, осуществляемое в пользу концедента, не будет являться предметом концессионного соглашения.

Осуществление полномочий концедента при проведении конкурса, заключении и исполнении концессионного соглашения возлагается на Государственную компанию «Российские автомобильные дороги». Финансирование проекта предусмотрено Программой деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2020 гг.).

Победитель конкурса получит право на заключение концессионного соглашения с концедентом на условиях его конкурсного предложения, отвечающего требованиям конкурсной документации и решению о заключении концессионного соглашения.

Цель соглашения - создание и обеспечение надлежащей эксплуатации автомобильной дороги в течение всего ее жизненного цикла в соответствии с современными технико-эксплуатационными параметрами, требованиями экологичности и безопасности дорожного движения.

Объект концессионного соглашения – автомагистраль «**Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 4**», включающая в себя предусмотренные проектно-сметной документацией инженерные сооружения транспортной инфраструктуры (земляное полотно, мосты, путепроводы, тоннели, иные дорожные объекты и объекты дорожного хозяйства, за исключением пунктов взимания платы).

Срок действия соглашения: 30 лет с даты заключения соглашения.

Имущественные отношения:

- Право собственности на автомобильную дорогу принадлежит концеденту
- Концедент обязан предоставить концессионеру права владения и пользования автомобильной дорогой для осуществления эксплуатации на период срока действия соглашения.

Все материалы соглашения будут составлены на русском языке. Русский язык будет считаться официальным языком проекта.

Порядок реализации проекта



ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОНЦЕССИОНЕРА

В соответствии с концессионным соглашением концессионер должен обеспечить:

- Софинансирование строительства автомобильной дороги
- Ввод в эксплуатацию автомобильной дороги в срок, не превышающий 36 месяцев с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги
- Государственную регистрацию права собственности Российской Федерации на автомобильную дорогу
- Эксплуатацию в качестве автомобильной дороги общего пользования, включая, но не ограничиваясь:
 - › поддержание автомобильной дороги в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации и соблюдение требований безопасности дорожного движения, включая соблюдение транспортно-эксплуатационных показателей, установленных концессионным соглашением
 - › соблюдение показателей транспортной доступности автомобильной дороги для пользователей в соответствии с требованиями конкурсной документации и концессионного соглашения
 - › осуществление текущего и капитального ремонта, содержание автомобильной дороги в течение всего срока эксплуатации (за исключением СВП и АСУДД)
 - › предоставление услуг пользователям автомобильной дороги в составе, объеме и в соответствии с требованиями, предусмотренными концессионным соглашением и действующим законодательством
 - › осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и транспортной безопасности объектов автомобильной дороги.
- Обеспечение требуемых концессионным соглашением показателей доступности автомобильной дороги для пользователей
- По требованию Концедента проектирование, строительство и эксплуатацию второй очереди строительства Автомобильной Дороги (ее отдельных участков), включая проектирование, строительство, эксплуатацию искусственных сооружений, в целях приведения пропускной способности в соответствие с интенсивностью движения в порядке и на условиях, которые определены в Концессионном Соглашении
- Страхование риска утраты или повреждения искусственных сооружений в составе автомобильной дороги, а также страхование ответственности перед третьими лицами за причинение им вреда
- Предоставление концеденту безотзывных банковских гарантий
- Передачу автомобильной дороги концеденту по окончании срока действия концессионного соглашения.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОНЦЕДЕНТА

Концедент - Российская Федерация в лице ГК «Автодор» (на основании распоряжения Правительства РФ от 22 мая 2014 года № 875-р).

ГК «Автодор» обладает всеми необходимыми полномочиями для заключения и реализации концессионного соглашения с концессионером в отношении проекта, которые будут закреплены в распоряжении Правительства РФ.

Обязательства концедента:

- › Заключение с концессионером договоров аренды/субаренды земельных участков, по которым будет проходить автомобильная дорога и/или которые необходимы концессионеру для осуществления деятельности, связанной со строительством и эксплуатацией автомобильной дороги
- › Передача концессионеру имеющейся проектной документации на строительство автомобильной дороги
- › Предоставление концессионеру капитального гранта на строительство автомобильной дороги
- › Передача концессионеру автомобильной дороги во владение и пользование с даты ввода ее в эксплуатацию до истечения срока действия концессионного соглашения
- › Выплата концессионеру платы концедента с момента ввода в эксплуатацию автомобильной дороги
- › Принятие от концессионера автомобильной дороги после прекращения действия концессионного соглашения
- › Привлечение оператора на создание и эксплуатацию системы взимания платы (СВП) и автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), а также обеспечение взимания платы за проезд по автомобильной дороге в пользу концедента, на основании отдельного соглашения.

В целях реализации проекта предусмотрены следующие стадии государственной поддержки:

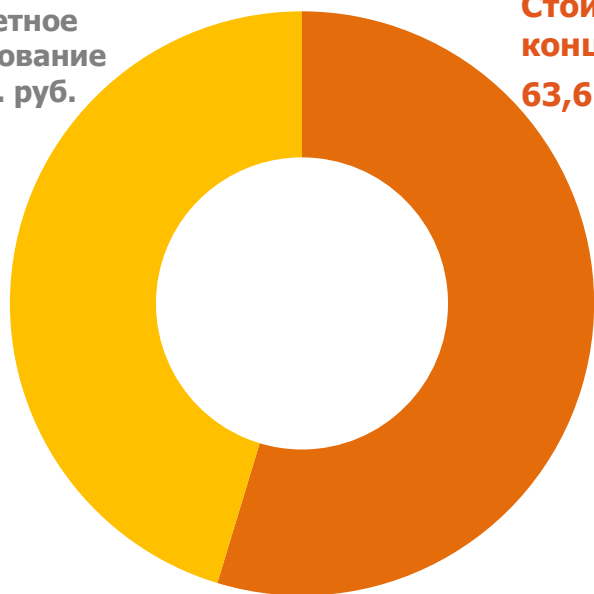
- Капитальный грант на этапе **строительства** автомобильной дороги
- Плата концедента на этапе **эксплуатации** объекта.

ФИНАНСИРОВАНИЕ. ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТАДИЯ

Общая стоимость строительства объекта составляет **63,6** млрд. руб. в ценах соответствующих лет включая НДС. Финансирование строительства автомобильной дороги будет осуществляться концедентом и концессионером в следующей пропорции соответственно: 55%/45%.

Стартовые условия конкурса

Внебюджетное
финансирование
28,8 млрд. руб.



Стоимость строительства объекта
концессионного соглашения =
63,6 млрд. руб.

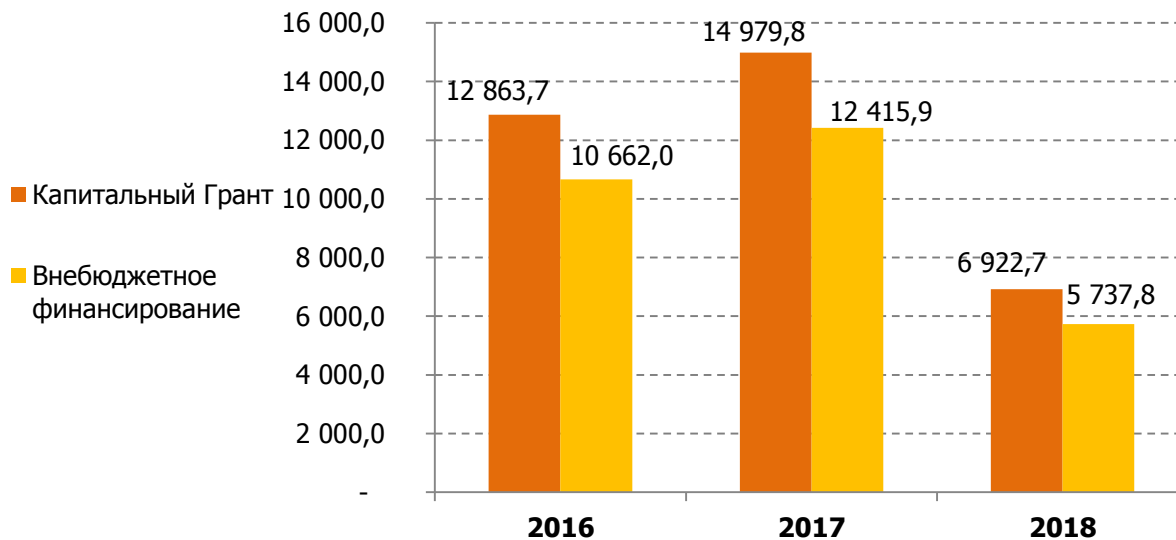
Капитальный грант
34,8 млрд. руб.

Государственное финансирование будет направлено на софинансирование расходов концессионера по строительству и будет предоставляться в соответствии с графиком финансирования за счет субсидий федерального бюджета на осуществление деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и средств Фонда Национального Благосостояния (ФНБ).

Привлечение собственных средств концессионера осуществляется в период строительства автомобильной дороги. Возврат средств акционерам осуществляется с момента погашения старшего долга до даты окончания срока действия концессионного соглашения.

Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги будет выплачиваться концессионеру ежегодно частями по мере успешного завершения этапов согласно следующей схеме:

Структура финансирования проекта (млн. руб.)



КЛЮЧЕВЫЕ ПАРАМЕТРЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТА*

Расчет платы ГК «Автодор» в части возврата внебюджетного финансирования основывался на следующих предпосылках:

Параметр	Значение	Комментарии
Стоимость строительства объекта концессионного соглашения:	63 581,9 млн. руб.	
- Средства капитального гранта	34 766,2 млн. руб.	55%
- Инвестиции концессионера в строительство объекта	28 815,7 млн. руб.	45%
Инвестиции концессионера в покрытие прочих расходов на стадии строительства	-	Расходы на содержание проектной компании, осуществляющей функции управления проектом, расходы по обслуживанию заемного финансирования и создание резервов покрываются денежным потоком от возмещения НДС на этапе строительства
Итого инвестиции концессионера, всего в т.ч.:	28 815,7 млн. руб.	
- Собственные инвестиции	30%	Использование средств происходит в течение периода строительства
- Заемные инвестиции	70%	
Срок кредита	15 лет	
Процентная ставка по кредиту (этап строительства)	11,25%	Фиксированная процентная ставка по старшему долгу

* Подлежат уточнению на конкурсе

ФИНАНСИРОВАНИЕ. СТАДИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ

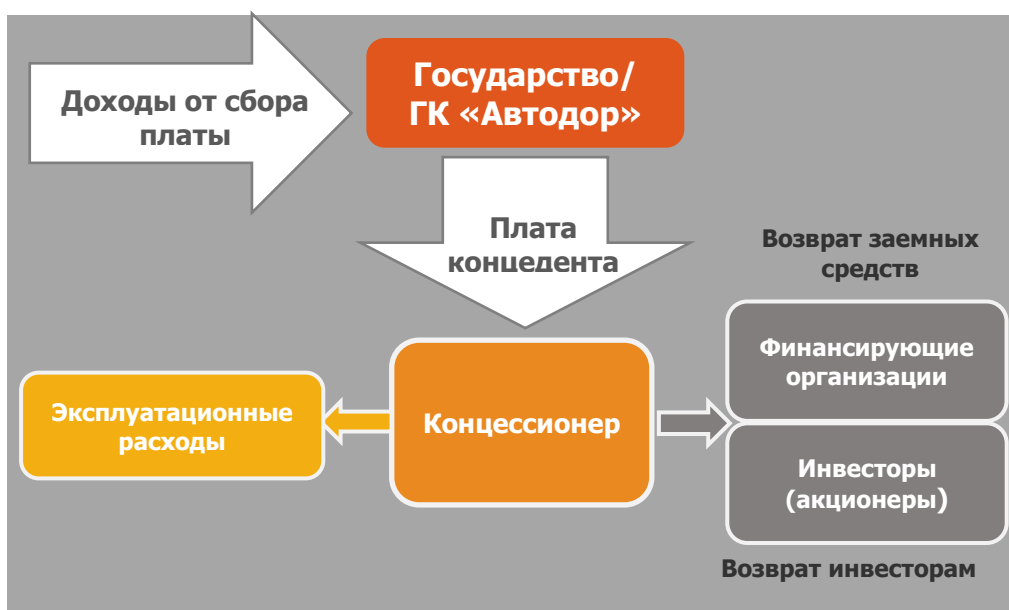
МЕХАНИЗМ ПЛАТЫ КОНЦЕДЕНТА

Плата концедента - установленные соглашением ежегодные регулярные платежи за доступность автомобильной дороги для пользователей в течение всего периода эксплуатации и соблюдение технико-эксплуатационных показателей. Плата концедента предоставляется концессионеру в целях обеспечения надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги и соблюдения требований безопасности дорожного движения и покрывает расходы концессионера на создание автомобильной дороги с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал.

Предоставление платы концедента и выполнение иных финансовых обязательств концедента осуществляется за счет средств федерального бюджета, а также средств, привлеченных Государственной компанией, в том числе в рамках инвестирования средств Фонда национального благосостояния в облигации Государственной компании.

Выплаты концессионеру начнутся после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.

Организация финансирования – стадия эксплуатации



Система начисления штрафных баллов/ уменьшения сумм эксплуатационного и/или инвестиционного платежа

Начисление штрафных баллов и соразмерное им уменьшение эксплуатационного и/или инвестиционного платежей производится за нарушение/несоблюдение концессионером требований, установленных концедентом к показателям транспортной доступности автомобильной дороги, транспортно-эксплуатационным показателям автомобильной дороги, требованиям к содержанию и эксплуатации автомобильной дороги.

Нарушение требований к содержанию и эксплуатации автомобильной дороги

- Нарушение требований к содержанию автомобильной дороги

Нарушение требований к транспортной доступности и транспортно-эксплуатационным показателям автомобильной дороги

- Несоблюдение показателей транспортной доступности
- Нарушение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильной дороги, в частности: ровность (продольная/поперечная), коэффициент сцепления с дорогой, прочность дорожной одежды
- Нарушение транспортно-эксплуатационных показателей искусственных сооружений, в частности: соответствие классу нормативной нагрузки, продольная прочность, дефекты и износ сопряжений, деформационных швов



Уменьшение эксплуатационного платежа



Уменьшение инвестиционного платежа

СТРУКТУРА ПЛАТЫ КОНЦЕДЕНТА

Плата концедента предоставляется ГК «Автодор» и представляет собой плату за доступность автомобильной дороги для пользователей и соблюдение технико-эксплуатационных показателей автомобильной дороги.

Плата концедента включает:

- возмещение расходов концессионера на создание объекта концессионного соглашения с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал
- плату на обеспечение надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги и соблюдения требований безопасности дорожного движения.



* За период действия концессионного соглашения (без учета НДС) в ценах соответствующих лет

** За период действия концессионного соглашения (без учета НДС) в ценах 1 кв. 2014 г. Индексируется с учетом инфляции

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПЛАТЕЖ

Эксплуатационный платеж – составная часть платы концедента, которая предоставляется концессионеру в целях обеспечения надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги и соблюдение требований безопасности дорожного движения.

- В качестве начального значения данного подкритерия устанавливается сумма в размере **20 635,5 млн. рублей** без учета налога на добавленную стоимость, в ценах I кв. 2014 г. за весь период действия концессионного соглашения
- Ежегодный базовый размер эксплуатационного платежа в ценах I кв. 2014 г. для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, определяются в соответствии с формулой:

$$ЭП_i = ЭП \times k_1, \text{ где:}$$

ЭП - размер эксплуатационного платежа за весь период действия концессионного соглашения без учета налога на добавленную стоимость, в ценах I кв. 2014 г.

i - год исполнения концессионного соглашения после ввода автодороги в эксплуатацию.

k₁ - поправочный коэффициент для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автодороги в эксплуатацию, определенный в соответствии с таблицей:

Год исполнения концессионного соглашения	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Коэффициент	0,0125	0,0124	0,0123	0,0123	0,0297	0,0297	0,0296	0,0296	0,0296
Год исполнения концессионного соглашения	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Коэффициент	0,0296	0,0295	0,043	0,0468	0,0468	0,0468	0,0468	0,0467	0,0467
Год исполнения концессионного соглашения	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Коэффициент	0,0467	0,0467	0,0466	0,0466	0,0466	0,0466	0,0466	0,0466	0,0466

Общая сумма поправочных коэффициентов за весь период действия концессионного соглашения равняется единице.

Фактический размер эксплуатационного платежа, выплачиваемый концедентом концессионеру за i-й год исполнения концессионного соглашения, определяется в соответствии с условиями концессионного соглашения на основе базового размера эксплуатационного платежа в ценах соответствующих лет с учетом индексации и иных корректировок в соответствии с условиями концессионного соглашения, включая увеличение на величину налога на добавленную стоимость.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПЛАТЕЖ

Инвестиционный платеж – составная часть платы концедента, обеспечивающая возмещение расходов концессионера на создание объекта концессионного соглашения с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал.

- В качестве начального значения данного подкритерия устанавливается сумма в размере **94 869 млн. рублей** без учета налога на добавленную стоимость, в ценах соответствующих лет за весь период действия концессионного соглашения
- Ежегодный базовый размер инвестиционного платежа для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автодороги в эксплуатацию, будет определяться в соответствии с формулой:

$$ИП_i = ИП \times k_2, \text{ где:}$$

ИП - размер инвестиционного платежа за весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет

k₂ - поправочный коэффициент для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, определенный в соответствии с таблицей:

Год исполнения концессионного соглашения	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Коэффициент	0,0317	0,0395	0,0433	0,0435	0,0435	0,0435	0,0523	0,0536	0,0547
Год исполнения концессионного соглашения	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Коэффициент	0,0557	0,0567	0,0452	0,0253	0,0259	0,0265	0,0271	0,0277	0,0283
Год исполнения концессионного соглашения	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Коэффициент	0,0287	0,0292	0,0297	0,0301	0,0306	0,0311	0,0316	0,0322	0,0328

Общая сумма поправочных коэффициентов за весь период действия концессионного соглашения равняется единице.

i – год исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.

Фактический размер инвестиционного платежа, выплачиваемый концедентом концессионеру за *i*-й год исполнения концессионного соглашения, будет определяться в соответствии с условиями концессионного соглашения на основе базового размера инвестиционного платежа *i*-го года.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

По завершении строительства участка предполагается осуществление его эксплуатации на платной основе.

Концедент на основании отдельного операторского соглашения обеспечивает привлечение оператора на создание и эксплуатацию системы взимания платы и системы управления движением, а также обеспечение взимания платы за проезд по автомобильной дороге в пользу концедента.

Размеры установленных границ тарифов за проезд

Категория и тип транспортного средства	Классификационный признак		Тариф, руб./км (в ценах на I квартал 2014 г.)	Максимальный тариф, руб./км (в ценах на I квартал 2014 г.)
	Габаритная высота с учетом перевозимого груза - Н (метров)	Число осей (штук)		
I. Легковые транспортные средства: Автомобили (в том числе с прицепом до 2м), многоцелевые транспортные средства, мотоциклы	$H \leq 2$	2 и более	3,36	5,04
II. Среднегабаритные транспортные средства: Автомобили (в том числе с прицепом выше 2м), фургоны на легковых шасси, пикапы и минифургоны	$2 < H < 2.6$	2 и более	5,04	7,56
III. Автомобили для перевозки тяжёлых грузов и автобусы: Грузовые автомобили, автобусы и туристические междугородные автобусы	$H \geq 2.6$	2	6,72	10,08
IV. Автомобили для перевозки тяжёлых грузов и автобусы: Грузовые автомобили, автобусы, туристические междугородные автобусы и транспортные средства 2 класса с прицепом выше 2.6м	$H \geq 2.6$	3 и более	13,44	20,16

Распределение рисков

Преимущество использования модели государственно-частного партнерства для реализации проекта заключается в оптимальном, сбалансированном и экономически эффективном распределении рисков, связанных с реализацией проекта, между сторонами концессионного соглашения.

В основе оптимального распределения рисков лежит принцип, в соответствии с которым риски, находящиеся за пределами контроля или компетенции концессионера, возложены на государство. Все иные риски передаются концессионеру. Данный принцип отражен в проекте концессионного соглашения, которое является частью конкурсной документации.

Основные риски проекта:

Риск	Описание рисков	Частный партнер	Государство
Риски несвоевременного предоставления земельных участков, подготовленных под строительство объекта	Изменение сроков реализации проекта вследствие задержки изъятия (выкупа) земельных участков, оформления права собственности Российской Федерации, изменения категорий и видов разрешенного использования, а также нарушение сроков предоставления земельных участков под строительство объекта, возникшее вследствие нарушения соответствующих обязательств Государственной компанией		●
Риски проектирования	Вероятность ошибок в проектных решениях и планах строительных работ	◐	◐
Риск несвоевременного завершения работ	Увеличение сроков строительства	●	
Риск увеличения стоимости строительства	Превышение фактических затрат по проекту над оценочными в ходе строительства объекта, в том	●	

	числе вследствие удорожания строительных материалов, недобросовестности подрядных организаций		
Экологические риски	<p>Возникновение ущерба окружающей среде в результате действий исполнителя в ходе строительства и эксплуатации объекта</p> <p>Экологические риски, связанные с проектной документацией</p>	●	●
Риски содержания объекта	Увеличение фактических затрат на содержание и ремонт автодороги вследствие изменения стоимости материалов (концедент компенсирует исполнителю увеличение данных затрат в пределах инфляции)	◐	◐
Риски изменения спроса на пользование объектом	Снижение / увеличение спроса на пользование автомобильной дорогой по сравнению с прогнозным		●
Риск банкротства или неплатежеспособности банка, предоставившего гарантию обеспечения исполнения обязательств концессионера по соглашению	Банкротство / полная или частичная неплатежеспособность банка, предоставившего банковскую гарантию, произошедшее в ходе строительства и / или эксплуатации	●	
Риски необходимости изменения технических показателей автомобильной дороги в процессе эксплуатации	Расширение дороги, развязок, модернизация оборудования ПВП		●

Правовая база

Проведение конкурса осуществляется в соответствии с федеральным законом РФ № 115-ФЗ от 21.07.2005 г. «О концессионных соглашениях» и иными нормативными правовыми и распорядительными актами.

Проект конкурсной документации согласовывается с Министерством транспорта РФ, Министерством экономического развития РФ, Министерством финансов РФ, а также Министром РФ М.А. Абызовым. Конкурсная документация и персональный состав конкурсной комиссии утверждаются решением Правления ГК «Автодор».

Внесение изменений в конкурсную документацию

ГК «Автодор» вправе вносить изменения в утвержденную конкурсную документацию при условии обязательного продления срока представления заявок на участие в конкурсе или конкурсных предложений не менее чем на 30 рабочих дней со дня внесения таких изменений и при соблюдении иных требований федерального закона РФ № 115-ФЗ от 21.07.2005 г. "О концессионных соглашениях".

Кроме того, ГК «Автодор» вправе размещать в средствах массовой информации, а также на официальном сайте компании информацию о ходе проведения конкурса.

Параметры критериев конкурса	Сумма	Условия конкурса	Вес критерия
Капитальный грант	≤ 34 766,2 млн. руб*, с учетом НДС	уменьшение начального значения	0,4
Платеж за доступность:			
- Эксплуатационный платеж	20 635,5 млн. руб в ценах базового года** без учета НДС	уменьшение начального значения	0,3
- Инвестиционный платеж	94 869 млн. руб.*** без учета НДС	уменьшение начального значения	0,3
Итого			1,0

Победитель конкурса получает право на заключение концессионного соглашения с концедентом на условиях его конкурсного предложения, отвечающего требованиям конкурсной документации.

* В ценах соответствующих лет

** В ценах 1 квартала 2014 года, за весь период действия концессионного соглашения

*** За весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет

Предварительный график проекта

Сроки реализации	Основные этапы реализации
31.07.2014	Проведение публичного обсуждения конкурсной документации
22.08.2014	Опубликование официального извещения о проведении конкурса, конкурсной документации (объявление концессионного конкурса)
08.09.2014	Проведение Роуд-шоу проекта
До 11.11.2014	Прием конкурсных заявок
11.11.2014	Вскрытие конвертов с конкурсными заявками (заседание конкурсной комиссии)
Не позднее 11.12.2014	Рассмотрение конкурсных заявок, подведение итогов предварительного отбора
До 20.04.2015	Проведение открытых консультаций с участниками; представление конкурсных предложений
20.04.2015	Вскрытие конвертов с конкурсными предложениями
Не позднее 20.05.2015	Рассмотрение конкурсных предложений, подведение итогов конкурса (заседание конкурсной комиссии)
Не позднее 28.12.2015	Проведение переговоров с победителем конкурса, подписание концессионного соглашения и осуществление финансового закрытия

КОНТАКТЫ

Адрес	109074, Москва, Славянская пл., д. 2/5/4 стр.3
Web	www.russianhighways.ru
E-mail	IR@russianhighways.ru
Телефон	+7 (495) 727-11-95
Факс	+7 (495) 784-68-04

Данный документ не является офертой, официальным сообщением о проведении ГК «Автодор» торгов, конкурсов, тендеров, или любым иным аналогичным по статусу документом, который мог бы создать для нее какие бы то ни было обязательства. Данный документ составлен исключительно в информационных целях. ГК «Автодор» оставляет за собой право в любое время, без какого бы то ни было предварительного предупреждения вносить изменения, удалять и иным, в том числе существенным, образом изменять любую информацию, содержащуюся в данном документе и не несет никаких обязательств по уведомлению о таких изменениях. ГК «Автодор» ни при каких обстоятельствах не несет никакой ответственности за точность, полноту, актуальность, своевременность, содержание, востребованность или соответствие любой информации, содержащейся в данном документе, действительности.