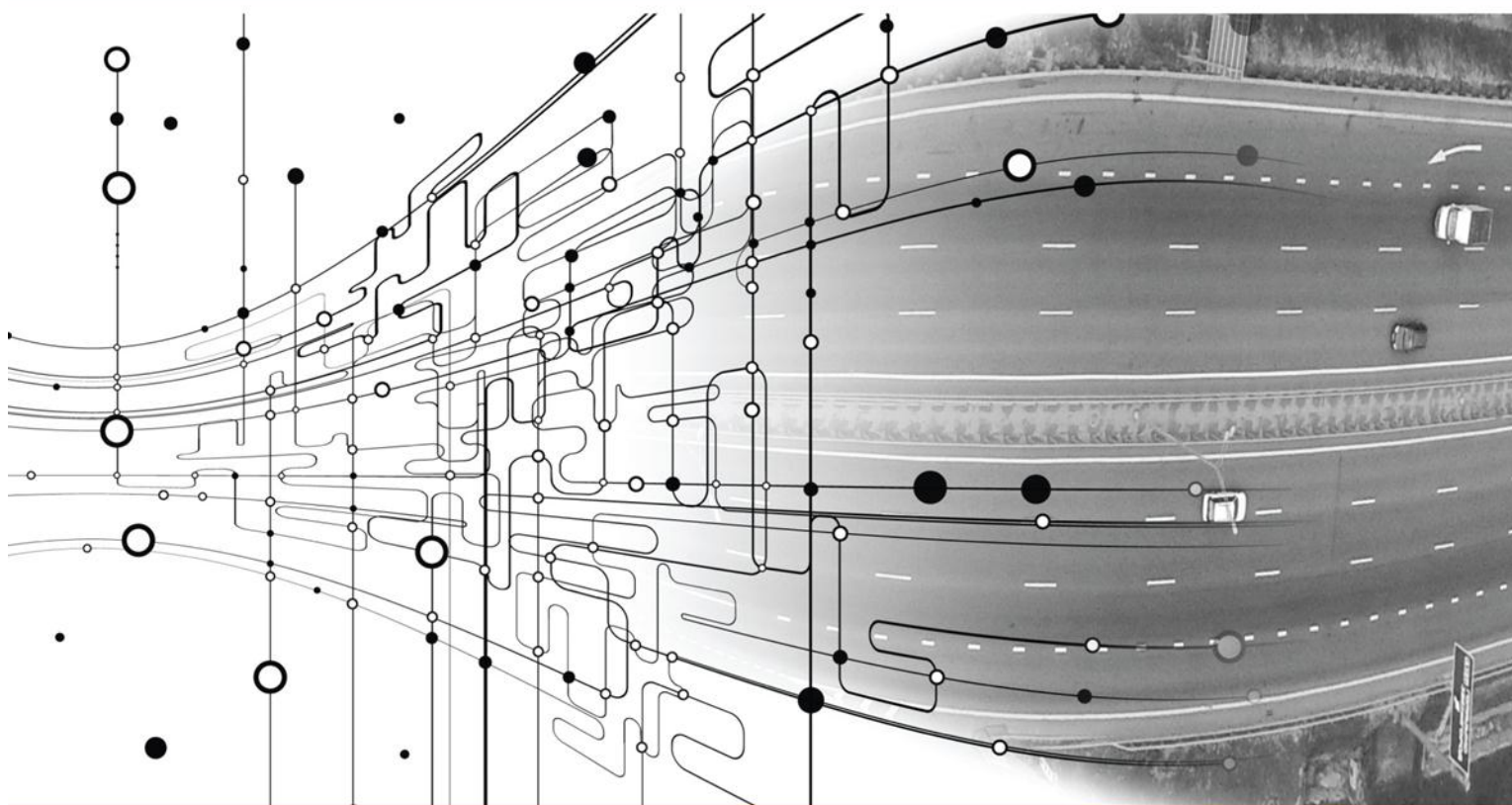


# ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА



## ИНФОРМАЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ



Финансирование, строительство и эксплуатация на платной основе "Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 3"

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

9-34

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

---

## Концессионное соглашение

35-38

Общие положения  
Обязательства концессионера  
Обязательства концедента

---

## Коммерческая структура проекта

39-47

Финансирование. Инвестиционная стадия  
Финансирование. Стадия эксплуатации

---

## Распределение рисков

48-49

---

## Конкурсные критерии

50

---

## Предварительный график проекта

51

---

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 №3 Центральной кольцевой автомобильной дороги (далее – Проект либо ПК №3 ЦКАД) предполагает строительство участка ЦКАД на северо-востоке Московской области, который располагается от пересечения со строящейся скоростной автомобильной дорогой М-11 «Москва – Санкт-Петербург» до пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-7 «Волга».

Выделение участка ПК №3 ЦКАД в отдельный инвестиционный проект обусловлено тем, что данный участок обладает высокой значимостью, как для региона, так и для экономики Российской Федерации в целом.

С точки зрения обеспечения привлекательности для частных инвесторов, Проект характеризуется низкими рисками реализации, так как обладает самостоятельным транспортным значением: данный участок ЦКАД начинается и заканчивается на транспортных развязках, устраиваемых на пересечении с существующими федеральными трассами.

### **Положительные эффекты строительства:**

- › отвлечь часть трафика от перегруженных автотранспортом Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) и автодороги федерального значения А-107 Московское малое кольцо, соединив районы северо-восточной части области, тем самым распределив поток транзитного транспорта в обход данных дорог
- › способствовать развитию транспортной инфраструктуры северо-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.

## Ключевая информация

Месторасположение	Солнечногорский, Дмитровский, Пушкинский, Щелковский и Ногинский районы, а также территория городского округа Черноголовка
Протяжённость всего участка	105,3 км
Прогнозируемая интенсивность на 2030 г.	43,5 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)	64,1 (в ценах соответствующих лет)
Государственное финансирование	49%
Частное финансирование	51%
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**  
утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р
- › **Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)»**, утв. постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848
- › **Программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период 2010 – 2020 годы**, утв. распоряжением Правительства РФ от 31.12.2009 № 2146-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 23.05.2014 № 876-р)
- › **Сетевого плана-графика мероприятий реализации проекта строительства «Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области»**, утвержденного Председателем Правительства РФ от 05.11.2013 № 6617п-П9.

**Строительство ЦКАД, являясь одной из приоритетных целей развития транспортного комплекса Московской области, способствует решению следующих 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», ОАО «ЦКАД», ООО «Союздорпроект», ООО «КИК Транспроект», Ernst & Young, Freshfields Bruckhaus Deringer, Steer Davies Gleave, ООО «Спецметропроект», 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).

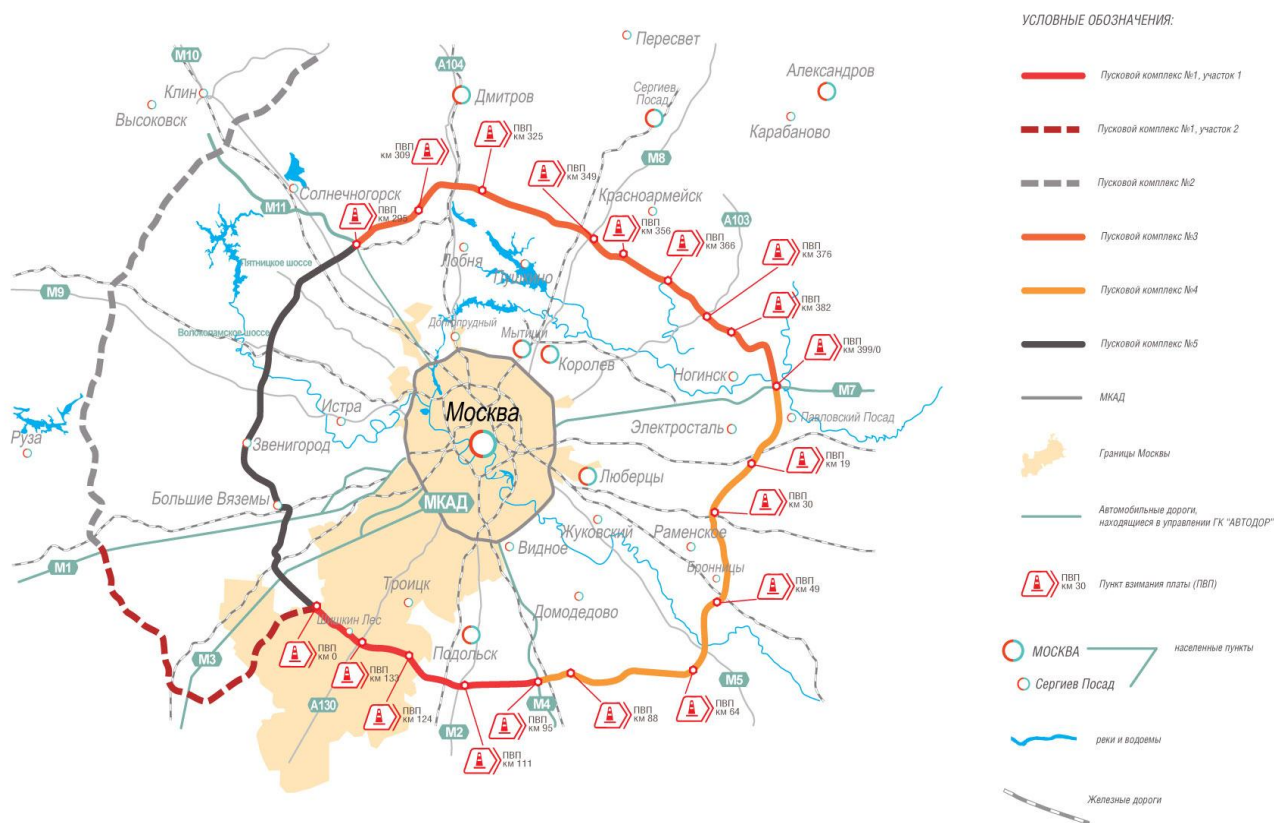


## КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ

### Маршрут прохождения трассы

105,3-километровая автомобильная дорога, составляющая Пусковой комплекс № 3, будет являться частью строящейся Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113 (ЦКАД).

### СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Согласно проектной документации начало ПК № 3 ЦКАД предусмотрено на пересечении ЦКАД со строящейся автомобильной дорогой М-11 и соответствует км 305. Конец ПК № 3 – км 410 - на пересечении с автомобильной дорогой М-7 «Волга», часть развязки включена в состав ПК № 3, и часть развязки включена в состав ПК № 4.

## ПРОХОЖДЕНИЕ ТРАССЫ ЦКАД НА УЧАСТКЕ ПУСКОВОГО КОМПЛЕКСА № 3



ЦКАД на участке пускового комплекса № 3 проходит по территории 6 муниципальных образований Московской области:

Солнечногорский муниципальный район	5,82 км
Дмитровский муниципальный район	30,41 км
Пушкинский муниципальный район	31,68 км
Щелковский муниципальный район	11,42 км
Городской округ Черноголовка	ось ЦКАД не пересекает границы городского округа
Ногинский муниципальный район	26 км

На строительство ПК № 3 ЦКАД (первая очередь строительства) разработана проектно-сметная документация, по которой получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» (№ 1075-10/ГГЭ-6683/04 от 08.11.2010г., № 1078-10/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/](http://www.russianhighways.ru/about/technical_documentation/)

## Технические характеристики

### Основные технико-экономические показатели Проекта:

<b>Вид строительства</b>	<b>1-я очередь строительства (новое строительство)</b>
Категория автомобильной дороги	IA
Строительная длина	105,3 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:	55/6832,31
– мосты, шт./м	20/3350,98
– путепроводы, шт./м	35/3481,33
Транспортные развязки в разных уровнях	4 шт.
Площадь твердых типов покрытия дорог	2,57 кв. км
Протяженность в однополосном исчислении	735,722 км
Прогнозная средняя интенсивность движения на 2030 г.	43,5 тыс. авт./сут.
<b>Сроки строительства</b>	<b>2016-2018 гг.</b>

\* На перспективное развитие проектом в рамках 2-й очереди строительства предусматривается доведение количества основных полос движения до 6-ти с шириной проезжей части 2x11,25 м

# ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектная документация разработана одним из ведущих российских институтов по проектированию и изысканиям автомобильных дорог ОАО «Союздорпроект».

По данному объекту были подготовлены Специальные технические условия для разработки проектной документации на строительство ЦКАД, требования которых учтены в проектных решениях. Кроме того, получены и учтены технические условия пересекаемых транспортных объектов и переустраиваемых коммуникаций, выданные балансодержателями.

При разработке проектной документации выполнены экономические изыскания и финансово-экономическое обоснование Проекта.

### **При проектировании вариантов проложения трассы автодороги были учтены 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
- › Возможность максимального привлечения транспортных потоков и ввода в эксплуатацию пусковых комплексов по участкам независимо друг от друга
- › Обеспечение сохранности археологического наследия и мест воинских захоронений
- › Исключение затрагивания зоной строительства автодороги домовладений и садовых участков, а при его невозможности - минимизация сноса для нужд строительства.

В результате проведенного технико-экономического сравнения вариантов проложения трассы был выбран оптимальный, наиболее полно удовлетворяющий целям проекта. Оптимальный вариант отвечает требованиям минимального воздействия на окружающую природную среду, включая природоохранные комплексы, водоохранные зоны водоемов, заповедники и заказники. Будучи расположенным в относительной близости от существующей автомобильной дороги А-107 ММК, данный вариант обеспечивает возможность сохранения

сложившихся транспортных связей внутри Московской области и учитывает перспективное развитие транспортной инфраструктуры г. Москвы и Московской области.

# 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 Дмитровского, Пушкинского, Щелковского, Ногинского районов Московской области локализовано 34 объекта археологического наследия. Эти объекты расположены в непосредственной близости от границ полосы постоянного отвода трассы ЦКАД.

При строительстве трассы ЦКАД в границах полосы постоянного отвода непосредственно строительные работы физической сохранности выявленных объектов археологического наследия не угрожают. Однако в случае изменения полосы постоянного отвода ЦКАД или при проектировании и строительстве объектов дорожной инфраструктуры в будущем наличие объектов археологического наследия следует учитывать в проектной документации, а размещение объектов инфраструктуры на участках, расположенных вблизи объектов археологического наследия, необходимо согласовывать с государственными органами охраны памятников.

В ходе проведенных натурных археологических исследований на участке прохождения ПК № 3 ЦКАД было локализовано 3 объекта археологического наследия, расположенных непосредственно в границах полосы постоянного отвода проектируемой трассы и попадающих в зону проведения строительных работ:

- › Селище XV-XVII вв. Икша-1, Дмитровский район
- › Селище XIII-XVI вв. Назарово-2, Пушкинский район
- › Достопримечательное место - село Нагорное XVI-XVIII вв., Пушкинский район.

В соответствии с положениями действующего законодательства (ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) Российской Федерации» (№ 73-ФЗ от 25.06.2002 г.), любые хозяйственные действия проводятся только при обеспечении сохранности выявленных объектов культурного наследия, где подразумевается обеспечение, в первую очередь, его физической сохранности, или, в исключительном случае, проведение комплекса спасательных научно-исследовательских археологических раскопок.

Кроме того, в непосредственной близости (на границе полосы постоянного отвода) от трассы ЦКАД расположено еще 2 объекта археологического наследия, обеспечение физической сохранности которых необходимо предусмотреть на этапе рабочего проектирования и планирования строительных работ:

- › Селище XIII-XVII вв. Воря-Богородское-1, Щелковский район
- › Грунтовый могильник XVI-XVIII вв. Воря-Богородское, Щелковский район.

Таким образом, для обеспечения сохранности выявленных в ходе археологических исследований объектов археологического наследия, попадающих непосредственно в зону строительства автомобильной дороги Пускового комплекса №3, необходимо провести охранные мероприятия.

### **Окружающая среда**

Проектом предусмотрено строительство 16 транспортных развязок, 44 мостовых сооружений и 4 экодучков.

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 № 3 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.

В зоне акустического влияния автомобильной дороги, допустимого санитарными нормами, будет находиться 43 населенных пункта, относящихся, в основном, к дачным участкам (садовые товарищества) и коттеджным поселкам, в которых население проживает непостоянно.

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
    - гидробиотанические 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 «ГК Автодор» 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.

**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 № 3 ЦКАД попадает 387 деревянных зданий общим объемом 110 487 м<sup>3</sup> и 72 капитальных здания общим объемом 44 219 м<sup>3</sup>. Переселение людей из сносимого жилищного фонда не требуется.

### Отвод земель в постоянное и временное пользование

ПК № 3 ЦКАД проходит по землям населенных пунктов, промышленности и транспорта, сельскохозяйственного назначения и лесного фонда.

**Общая площадь земель, требуемая для строительства участка № 3, в том числе:**

<b>Постоянное использование</b>	<b>1157,647 га</b>
- земли сельскохозяйственного назначения	174,623 га
- земли населенных пунктов	11,726 га
- земли промышленности и транспорта	113,919 га
- земли лесного фонда	701,231 га
- земли иных категорий	156,148 га
<b>Временное пользование</b>	<b>121,102 га</b>

## Технические характеристики

### Переустройство инженерных коммуникаций

Коммуникации, попадающие в зону строительных работ автодороги и транспортных развязок, подлежат переустройству на этапе подготовки территории строительства, выполняемой концедентом до начала строительно-монтажных работ по автодороге.

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

<b>Инженерные коммуникаций к переустройству, в том числе:</b>	<b>320 объектов</b>
кабель связи, шт./км	231/520,8
высоковольтные линии электропередач, шт./км	58/50
канализация, шт./км	3/0,3
водопровод (демонтаж), шт./км	2/0,6
коммуникации на пересечениях с ж/д, шт.	3
распред. газопроводы, шт./км	15/6
магистральные газопроводы, шт./км	6/8,3
нефтепровод, шт./км	1/2,4
трансформаторная подстанция 35 кВ, шт.	1

### Грунтово-геологические условия и дорожное покрытие

Район пролегания трассы ПК № 3 ЦКАД расположен в поясе умеренно континентального климата и относится к строительно-климатической зоне II; по характеру и степени увлажнения данный район относится к 1, 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**

Территория проектируемой трассы расположена в пределах Московской синеклизы Восточно-европейской платформы. Район признан стабильным в тектоническом отношении, рассматриваемая территория слабосейсмична.

Геологическое строение района представлено отложениями четвертичной, меловой и юрской систем. На участке предполагаемого строительства распространен надъюрский водоносный горизонт. Уровень горизонта располагается на отметках 126-240 м на глубине 1-19 м от поверхности земли.

В морфологии склонов долин и балок оползневые процессы играют на данном участке незначительную роль. Оврагообразование распространено, тяготея к центральной и западной его части, где концентрируются наиболее значительные по глубине и протяженности овраги. На этих территориях при проектировании сооружений ПК № 3 ЦКАД необходима разработка противоэрозионных мероприятий.

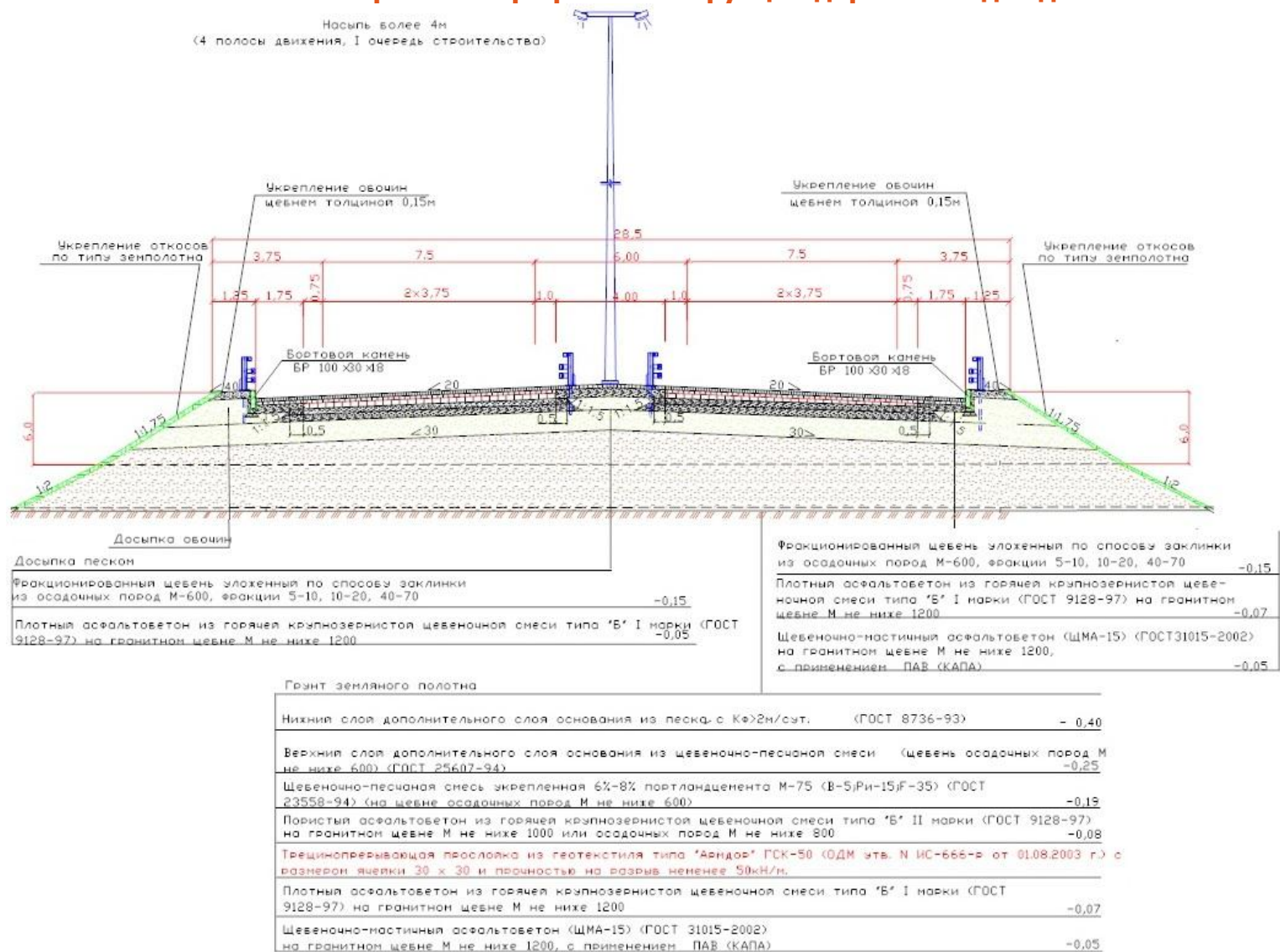
По степени сложности инженерно-геологические условия территории предполагаемого строительства характеризуются как средней сложности и сложные – II и III категории.

## **Поперечный профиль конструкции дорожной одежды**

В поперечном профиле ЦКАД имеет ширину проезжей части, равной количеству полос движения, по 3,75 м каждая, 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



## Полосность и основные 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 в соответствии с расчетной интенсивностью движения. Решение по срокам ввода в эксплуатацию 2-ой очереди строительства будет принято уже после ввода в эксплуатацию первой очереди, на основании актуальных на тот момент данных о размерах движения и наблюдаемому росту интенсивности.

Трасса ЦКАД на участке ПК № 3 имеет 41 угол поворота. Минимальный радиус 1200 м, максимальный – 12000 м. Кривые с радиусами менее 2000 м (10 шт.) вписаны с переходными кривыми длиной по 100 м. Общая протяженность прямых в плане составляет 47125,86 м, общая протяженность кривых в плане -58200,88 м.

## Мосты и путепроводы

Проект предусматривает строительство на 1-й очереди 72 мостовых сооружений.

<b>Мостовые сооружения по основному ходу ЦКАД, в т.ч.:</b>	<b>55 шт.</b>	<b>6832,31 м</b>
Мосты	20 шт.	3350,98 м
Путепроводы	35 шт.	3481,33 м
<b>Мостовые сооружения через ЦКАД и на съездах, в т.ч.:</b>	<b>17 шт.</b>	<b>2111,99 м</b>
Путепроводы через ЦКАД	14 шт.	1963,19 м
Путепроводы и эстакады на съездах развязок	3 шт.	148,80 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»).

<b>Мостовые сооружения 1-й очереди строительства-</b>	<b>Количество, шт.</b>
Мосты до 100 м	14
Мосты 100 - 200 м	4
Мосты свыше 200 м	2
Путепроводы в теле ЦКАД	35
Путепроводы над ЦАД	14
Путепроводы на транспортных развязках	3

### **Малые искусственные сооружения**

Для организации поверхностного водоотвода в проекте предусматривается устройство 83 железобетонных водопропускных труб общей длиной 4 872,69 м, в том числе:

<b>Водопропускные трубы, в том числе:</b>	<b>83 шт. (длина - 4 872,69 м)</b>
круглые ж.б. трубы d=1,5 м	81 шт. (длина - 4706,63 м)
прямоугольные ж.б. трубы отверстием 2,0x2,0 м	2 шт. (длина - 166,06 м)

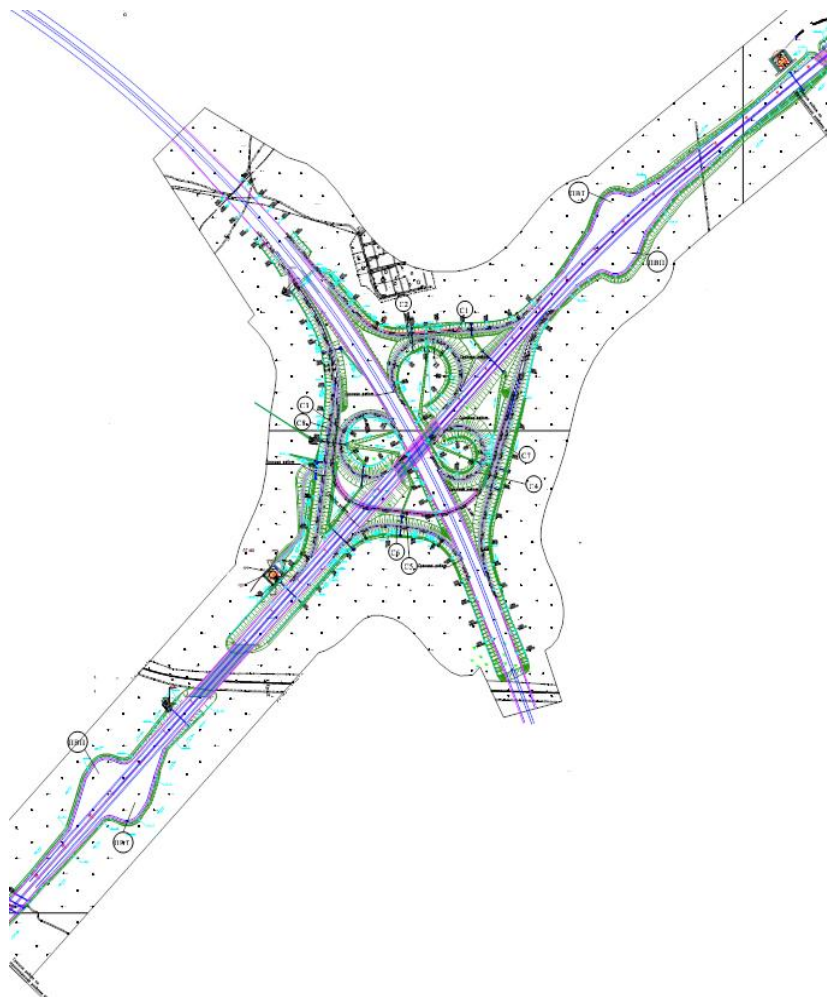
### **Транспортные развязки**

Проектом на обе очереди строительства предусматривается устройство 9-ти транспортных развязок в разных уровнях:

<b>Транспортная развязка № 18</b>	Пересечение с автодорогой М-11
<b>Транспортная развязка № 19</b>	Пересечение с Московским малым кольцом, западный выход на Дмитровское шоссе
<b>Транспортная развязка № 20</b>	Пересечение с Московским малым кольцом, восточный выход на Дмитровское шоссе
<b>Транспортная развязка № 21</b>	Пересечение с автодорогой М-8 «Холмогоры»
<b>Транспортная развязка № 22</b>	Пересечение с автодорогой Пушкино - Красноармейск
<b>Транспортная развязка № 23</b>	Пересечение с автодорогой Щелково - Фряново
<b>Транспортная развязка № 24</b>	Пересечение с Щелковским шоссе
<b>Транспортная развязка № 25</b>	Пересечение с Московским малым кольцом, северный выход на г. Ногинск
<b>Транспортная развязка № 1 (частично)</b>	Пересечение с автодорогой М-7 «Волга»



На пересечении автодороги М-11 (46 км) с ЦКАД на км 305 в Солнечногорском районе предусмотрено строительство транспортной развязки № 18. По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки типа «неполный клеверный лист» с одним направлением съезда.



**Развязка обеспечивает все связи и направления.**

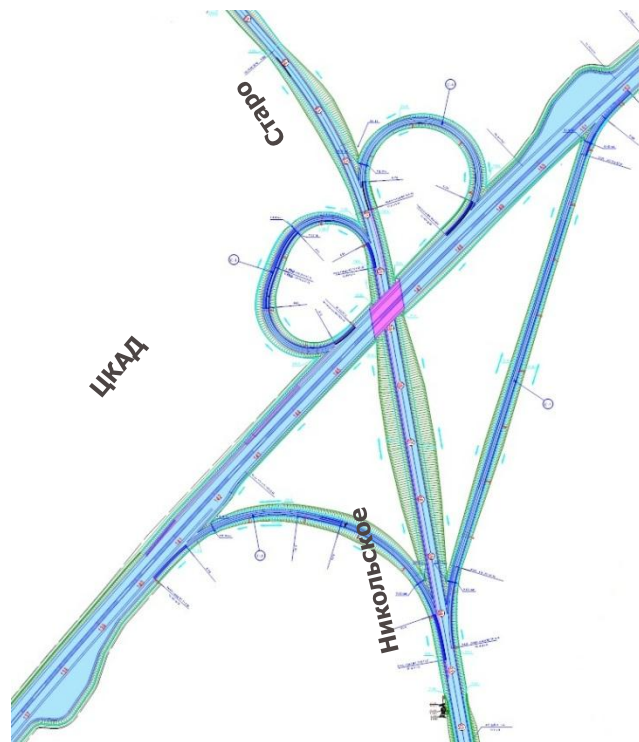
**Запроектировано 8 съездов\*, обеспечивающих:**

- › **Съезд № 1:** связь ЦКАД (от Дмитровского шоссе) на автодорогу М-11 на Санкт-Петербург
- › **Съезд № 2:** связь автодороги М-11 (от Москвы) на ЦКАД в сторону автодороги М-10 «Россия»
- › **Съезд № 3:** связь ЦКАД (от Дмитровского шоссе) на автодорогу М-11 на Москву
- › **Съезд № 4:** связь ЦКАД (от автодороги М-10 «Россия») на автодорогу М-11 на Санкт-Петербург
- › **Съезд № 5:** связь автодороги М-11 (от Санкт-Петербурга) на ЦКАД в сторону Дмитровского шоссе
- › **Съезд № 6:** связь ЦКАД (от автодороги М-10 «Россия») на автодорогу М-11 на Москву
- › **Съезд № 7:** связь автодороги М-11 (от Москвы) на ЦКАД в сторону Дмитровского шоссе
- › **Съезд № 8:** связь автодороги М-11 (от Санкт-Петербурга) на ЦКАД в сторону автодороги М-10 «Россия».

\* В рамках 1-й очереди строительства строятся съезды № 1, 3, 7, 8 до подъезда к очистному сооружению, далее от съезда № 8 устраивается съезд шириной проезжей части 5,5 м с выходом на ЦКАД в сторону Дмитровского шоссе. На полное (перспективное) развитие строятся съезды № 2, 4, 5, 6, достраивается съезд № 8.

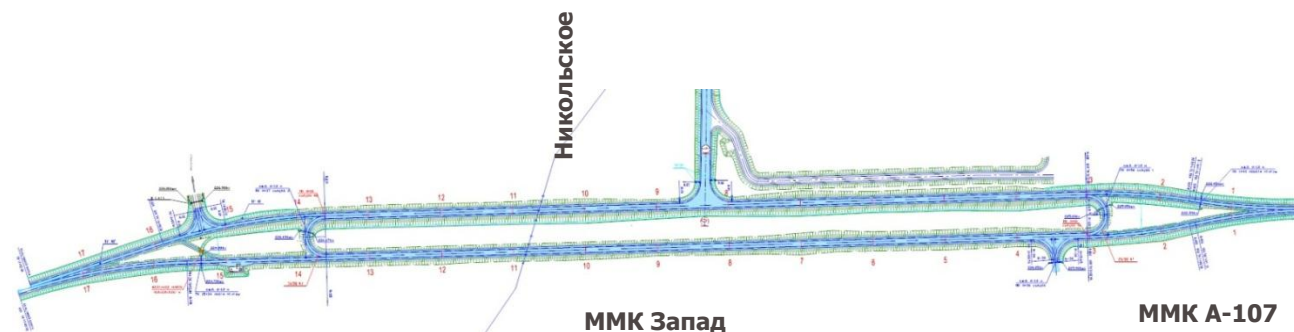
## Транспортная развязка № 19

На пересечении автодороги Старо-Никольское А-107 ММК с ЦКАД на 319 км в Дмитровском районе и предусмотрена в качестве западного выхода на Дмитровское шоссе. По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки по типу «неполный клеверный лист».



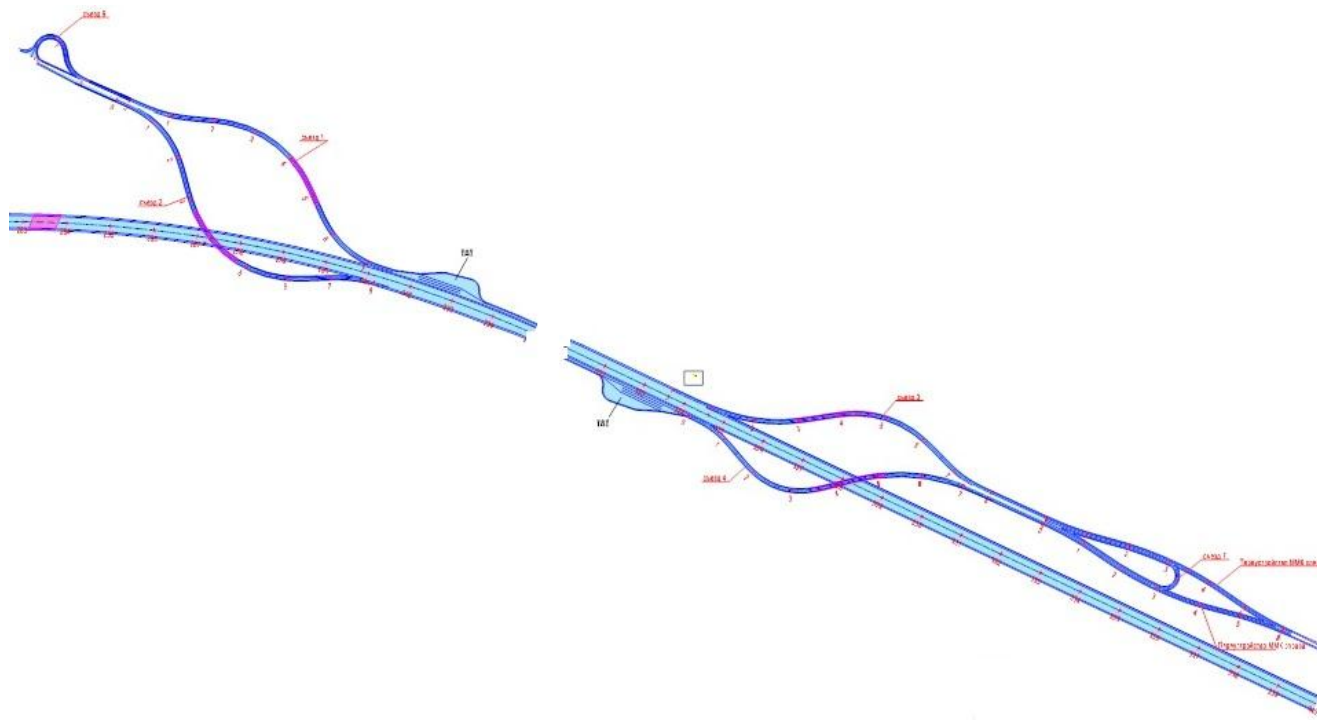
В плане строительства транспортная развязка имеет 4 съезда, обеспечивающих:

- › Съезд № 1: связь ММК на ЦКАД (к Дмитровскому шоссе)
- › Съезд № 2: связь ЦКАД (от автодороги М-11) на ММК
- › Съезд № 3: связь ЦКАД (от Дмитровского шоссе) ММК
- › Съезд № 4: связь ММК на ЦКАД (к автодороге М-11).



## Транспортная развязка № 20\*

На пересечении автодороги А-107 Московское малое кольцо (восточный выход на Дмитровское шоссе) с ЦКАД на 334 км в Дмитровском районе. По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки с 4-мя направленным съездами и устройством 2-х разворотных съездов на ММК.



**Развязка обеспечивает все связи и направления. Запроектировано 6 съездов, обеспечивающих:**

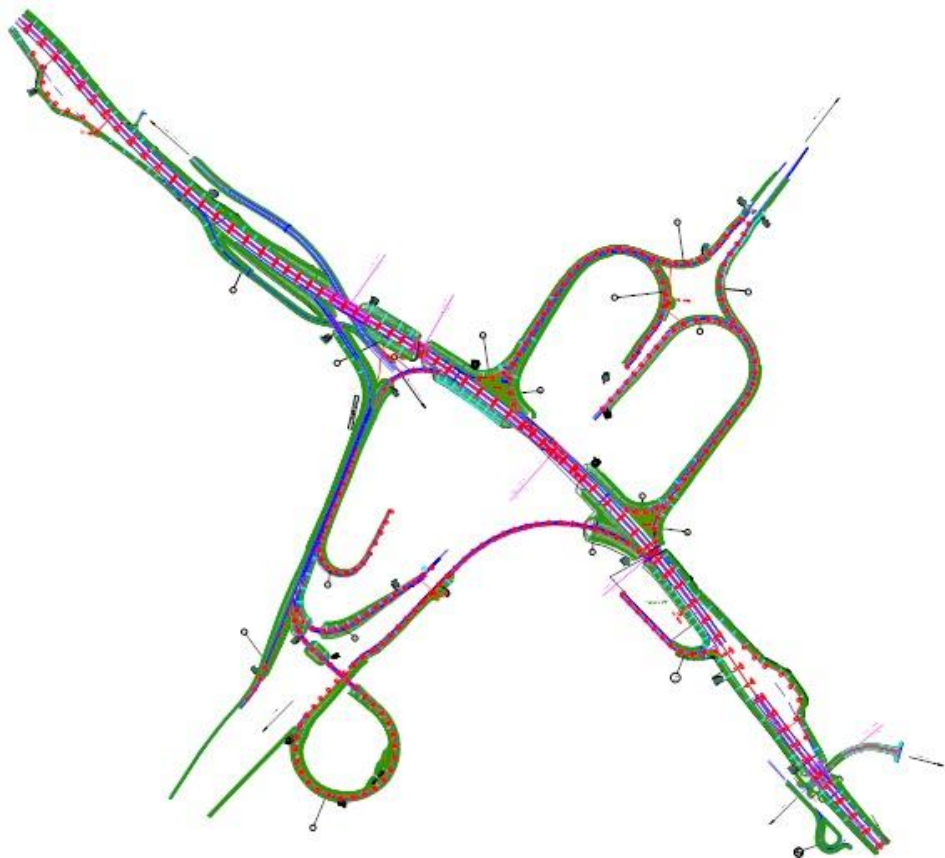
- › **Съезд № 1:** связь ЦКАД (от автодороги М-8 «Холмогоры») на ММК
- › **Съезд № 2:** связь ММК (от Дмитровского шоссе) на ЦКАД (к автодороге М-8 «Холмогоры»)
- › **Съезд № 3:** связь ММК (от автодороги М-8 «Холмогоры») на ЦКАД (к автодороге М-10 «Россия»)
- › **Съезд № 4:** связь ЦКАД (от автодороги М-10 «Россия») на ММК (к автодороге М-8 «Холмогоры»)
- › **Съезды № 6 и № 7:** являются разворотными и служат для обеспечения остальных второстепенных связей.

\* Строительство транспортной развязки № 20, являющейся выходом на ММК и Дмитровское шоссе предусмотрено на полное (перспективное) развитие ЦКАД

## Транспортная развязка № 21

На пересечении автодороги М-8 «Холмогоры» с ЦКАД на 359 км в Пушкинском районе.

По технико-экономическим показателям в проекте принят оптимизированный по замечаниям Главгосэкспертизы вариант развязки в 2-х уровнях в виде обжатого неполного клеверного листа и 2-х съездов, обеспечивающих связь ЦКАД – ММК.



**Развязка обеспечивает все связи и направления.**

**Запроектировано 11 съездов\*, обеспечивающих:**

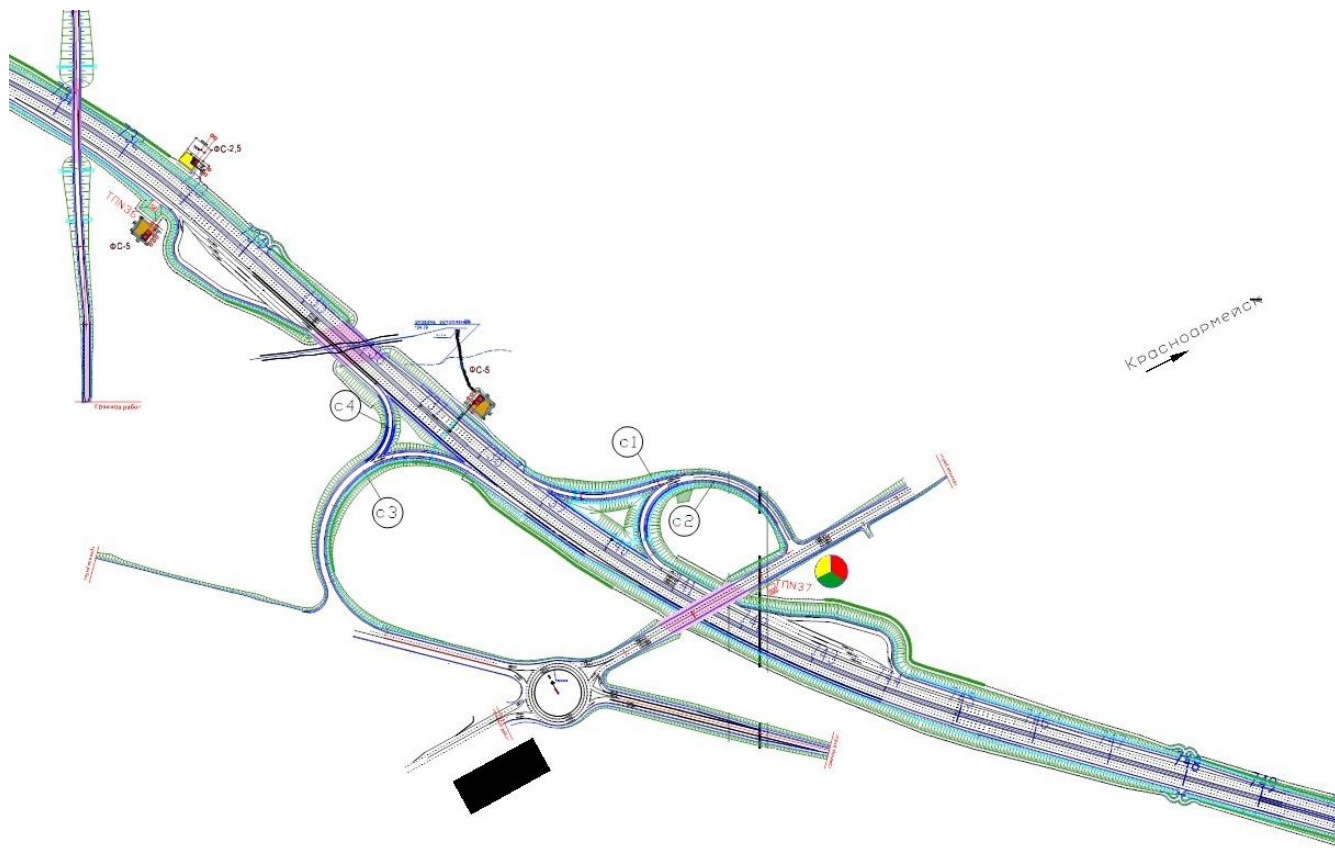
- › **Съезд № 1:** связь автодороги «Холмогоры» (от Москвы) на ЦКАД (к Дмитровскому шоссе)
- › **Съезд № 2:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на автодорогу «Холмогоры» (в область)
- › **Съезд № 3:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на автодорогу «Холмогоры» (в Москву)
- › **Съезд № 4:** связь автодороги «Холмогоры» (из области) на ЦКАД (к Дмитровскому шоссе)
- › **Съезд № 5:** связь автодороги «Холмогоры» (из области) на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)
- › **Съезд № 6:** связь ЦКАД (от Дмитровского шоссе) на автодорогу «Холмогоры» (в Москву)
- › **Съезд № 7:** связь ММК на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)
- › **Съезд № 8:** связь автодороги «Холмогоры» (из Москвы) на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)
- › **Съезд № 9:** связь ММК на ЦКАД (к Дмитровскому шоссе)
- › **Съезд № 10:** связь ЦКАД (от Дмитровского шоссе) на ММК
- › **Съезд № 11:** связь ЦКАД (от Дмитровского шоссе) на автодорогу «Холмогоры» (в область).

\* В рамках 1-й очереди строительства предусмотрено строительство съездов № 1, 2, 3, 4, 10, съезда к Центральному пункту управления дорожным движением (ЦПУ) и дополнительного съезда № 12, для разворота на ММК со светофорным регулированием и выездом на ЦКАД по съезду к ЦПУ в сторону М-7 «Волга». На полное (перспективное) развитие строятся съезды № 5, 6, 7, 8, 9, 11

## Транспортная развязка № 22\*

На пересечении автодороги Пушкино-Красноармейск с ЦКАД на 366 км в Пушкинском районе.

По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки типа обжатый «неполный клеверный лист» и устройством светофоров на примыкании к ММК и автодороге Пушкино-Красноармейск.



**Развязка обеспечивает все связи и направления. Запроектировано 4 съезда, обеспечивающих:**

› **Съезд № 1:** связь ММК на ЦКАД (к автодороге М-8 «Холмогоры»)

› **Съезд № 2:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на ММК

› **Съезд № 3:** связь ММК на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)

› **Съезд № 4:** связь ЦКАД (от автодороги М-8 «Холмогоры») на ММК.

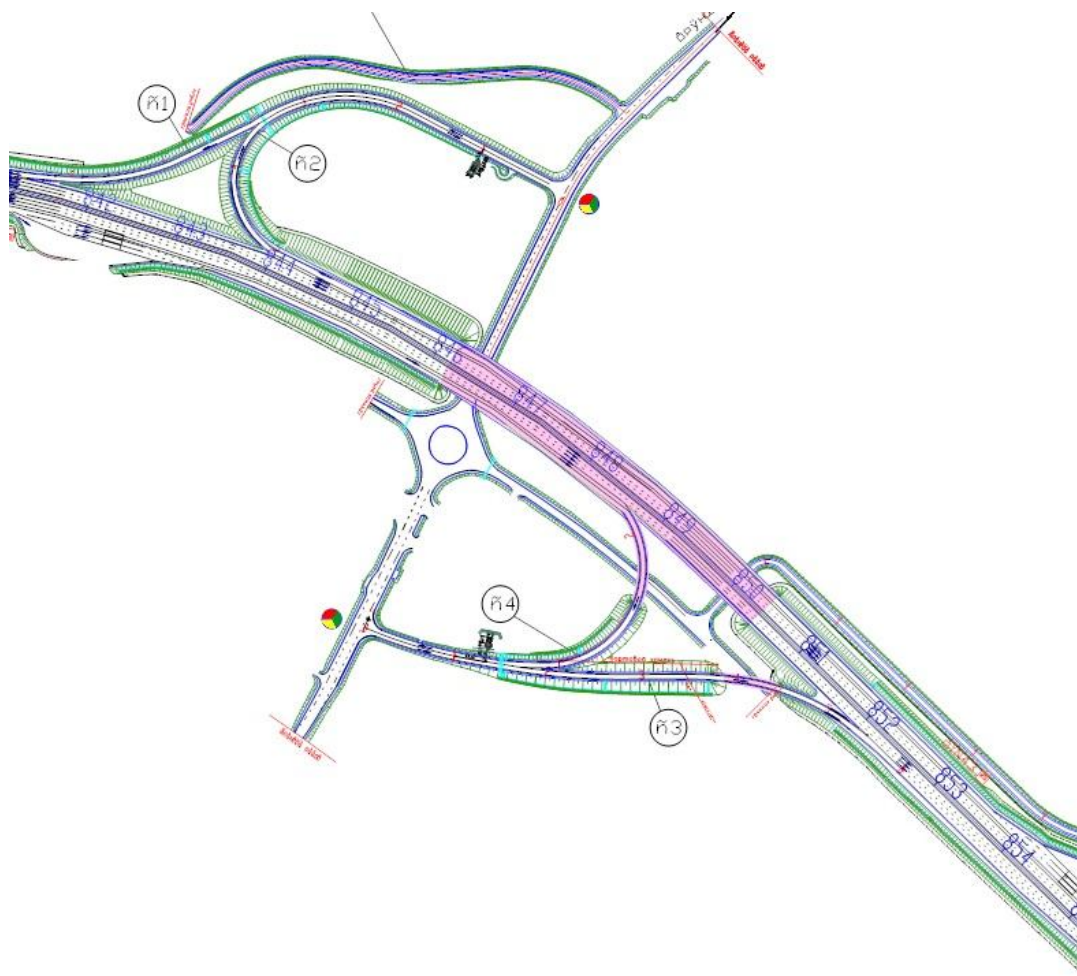
\* Строительство транспортной развязки №22 предусмотрено на полное (перспективное) развитие ЦКАД



## Транспортная развязка № 23\*

На пересечении автодороги Щелково-Фряново с ЦКАД на 376 км в Щелковском районе.

По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки типа обжатый «неполный клеверный лист» и устройством светофоров на примыкании к автодороге Щелково-Фряново.



**Развязка обеспечивает все связи и направления. Запроектировано 4 съезда, обеспечивающих:**

› **Съезд № 1:** связь ММК на ЦКАД (к автодороге М-8 «Холмогоры»)

› **Съезд № 2:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на ММК

› **Съезд № 3:** связь ММК на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)

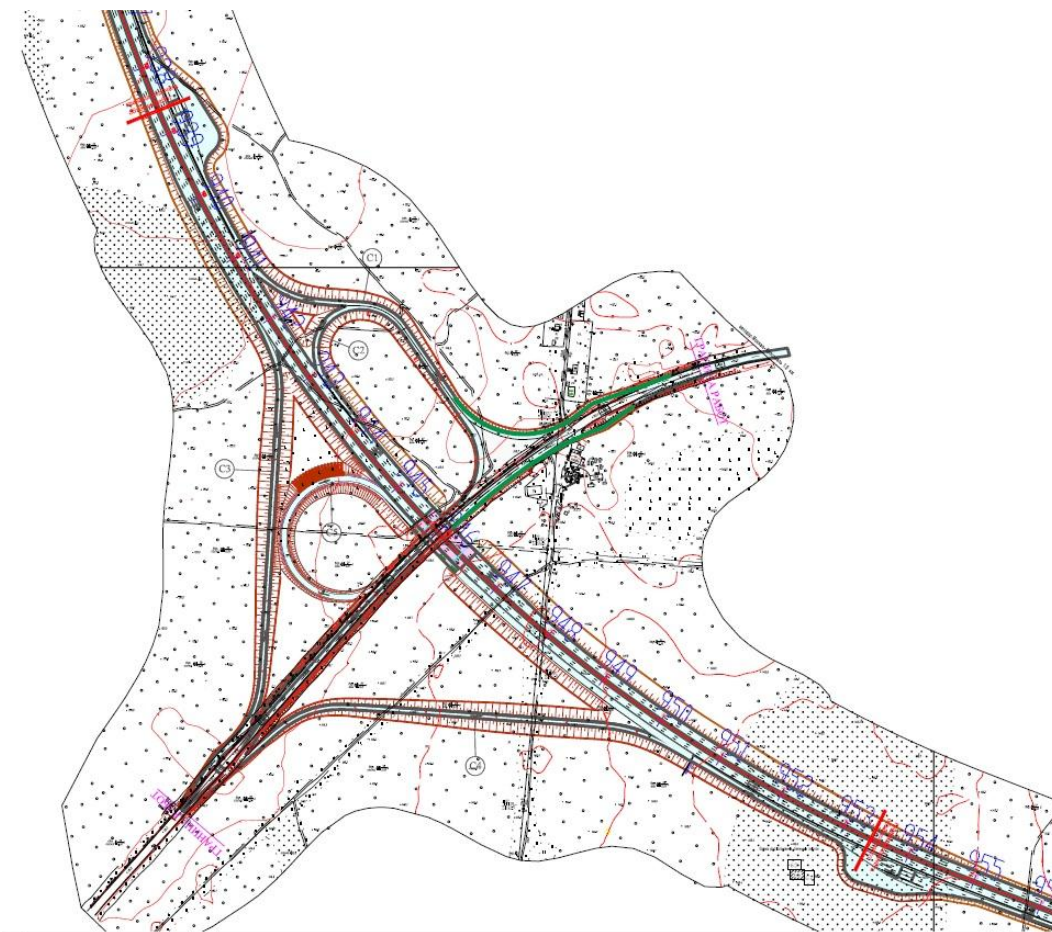
› **Съезд № 4:** связь ЦКАД (от автодороги М-8 «Холмогоры») на ММК.

\* Строительство транспортной развязки № 23 предусмотрено на полное (перспективное) развитие ЦКАД

## Транспортная развязка № 24\*

На пересечении автодороги Щелковское шоссе с ЦКАД на 386 км в Ногинском районе.

По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки типа обжатый «неполный клеверный лист» и устройством разворотов на Щелковском шоссе.



**Развязка обеспечивает все связи и направления.  
Запроектировано 5 съездов, обеспечивающих:**

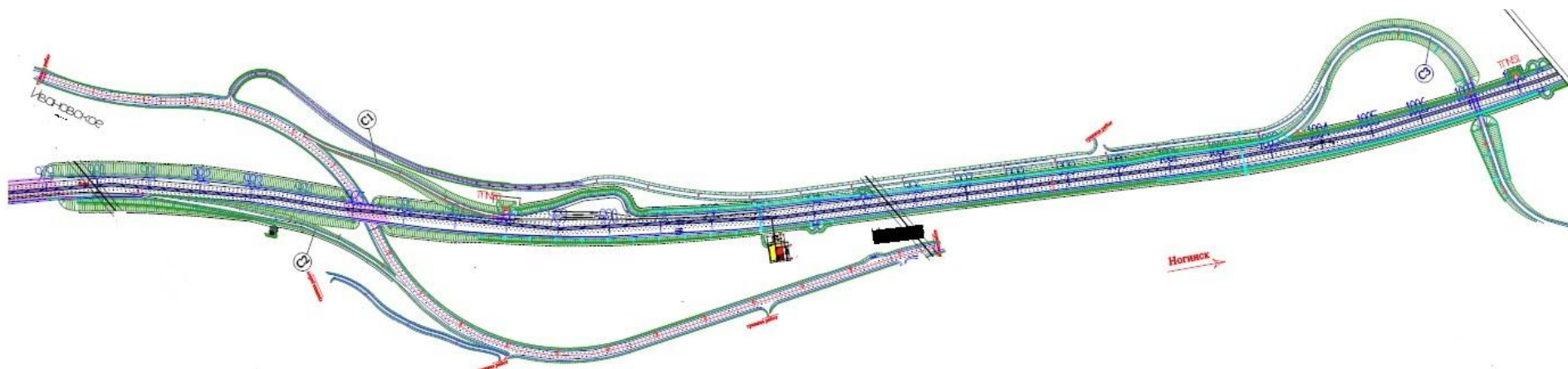
- › **Съезд № 1:** связь Щелковского шоссе (из области) на ЦКАД (к автодороге М-8 «Холмогоры»)
- › **Съезд № 2:** связь ЦКАД (от автодороги М-7 «Волга») на Щелковское шоссе
- › **Съезд № 3:** связь ЦКАД (от автодороги М-8 «Холмогоры») на Щелковское шоссе
- › **Съезд № 4:** связь Щелковского шоссе (из Москвы) на ЦКАД (к автодороге М-7 «Волга»)
- › **Съезд № 5:** связь Щелковского шоссе (из области) на ЦКАД (к автодороге М-7 «Волга»).

\* Строительство транспортной развязки № 24 предусмотрено на полное (перспективное) развитие ЦКАД

## Транспортная развязка № 25\*

На пересечении автодороги А-107 ММК (северный выход на г. Ногинск) с ЦКАД на 390 - 392 км в Ногинском районе.

По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант развязки с направленными съездами. Развязка обеспечивает основные связи и направления ЦКАД (от Щелковского шоссе) на ММК (на Ногинск).



**Запроектировано 3 съезда, обеспечивающих:**

- › **Съезд № 1:** связь ЦКАД (от автодороги М-7 «Волга») на ММК
- › **Съезд № 2:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на ММК
- › **Съезд № 3:** связь ММК (от Ногинска) на ЦКАД (к Щелковскому шоссе).

\* Строительство транспортной развязки №25 предусмотрено на полное (перспективное) развитие ЦКАД

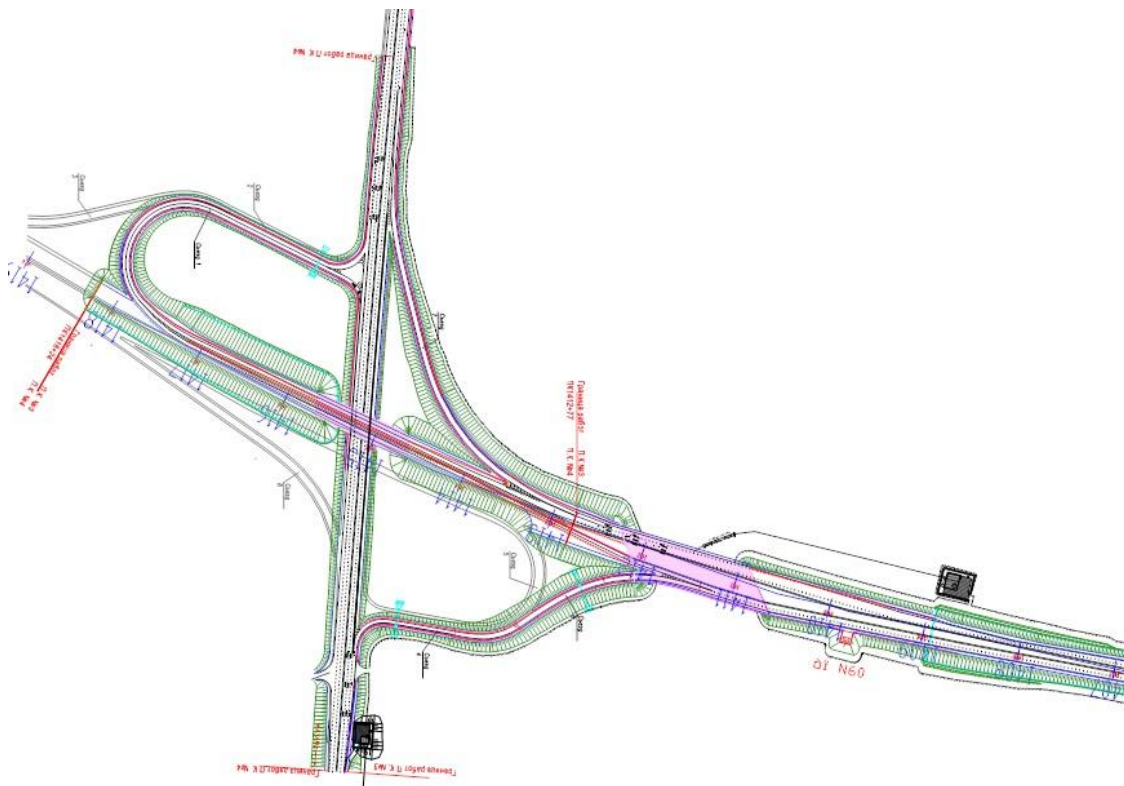


## Транспортная развязка № 1

Транспортная развязка № 1 находится на пересечении автодороги М-7 «Волга» с ЦКАД на 410 км в Ногинском районе.

На пересечении ЦКАД с существующей автодорогой М-7 «Волга» предусмотрено устройство транспортной развязки по типу «неполный клеверный лист» со светофорным регулированием в районе примыканий к автодороге М-7 «Волга».

В связи с тем, что транспортная развязка размещена на границе пусковых комплексов №3 и №4, для пуска каждого комплекса в эксплуатацию, как самостоятельный объект, необходимо разделение съездов развязки и включение их в состав каждого из комплексов.



**В состав ПК № 3 включены следующие съезды, обеспечивающие:**

› **Съезд № 1:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на автодорогу М-7 «Волга» в сторону области и связь автодороги М-7 «Волга» от Москвы на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)

› **Съезды № 4 и № 6:** связь автодороги М-7 «Волга» из области на ЦКАД (к Щелковскому шоссе)

› **Съезд № 7:** связь ЦКАД (от Щелковского шоссе) на автодорогу М-7 «Волга» в сторону Москвы.

### 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 будет осуществляться в пользу концедента и 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 № 3**», включающая в себя предусмотренные проектно-сметной документацией инженерные сооружения транспортной инфраструктуры (земляное полотно, дорожная одежда, мосты, водоотводные сооружения, путепроводы, эстакады, технические средства организации движения, иные дорожные объекты и объекты дорожного хозяйства, за исключением пунктов взимания платы).

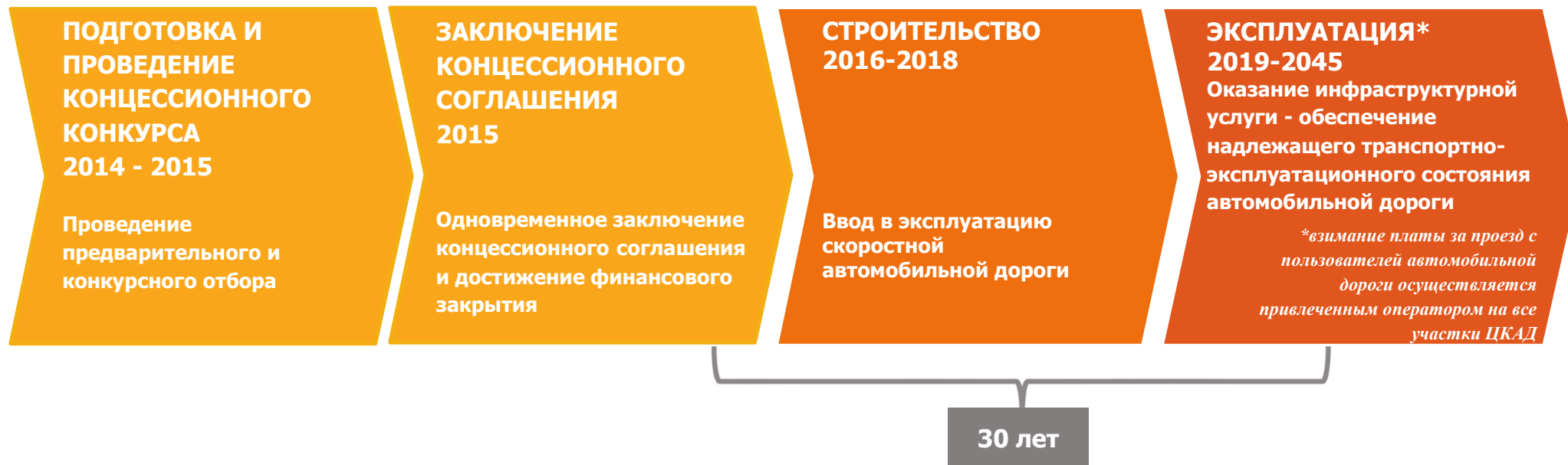
**Срок действия соглашения:** **30 лет** с даты заключения соглашения.

### **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
- 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 № 874-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:

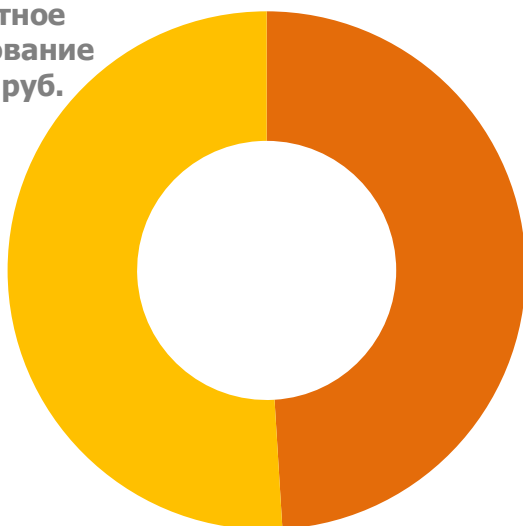
- Капитальный грант на этапе **строительства** автомобильной дороги
- Плата концедента на этапе **эксплуатации** объекта.

## ФИНАНСИРОВАНИЕ. ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТАДИЯ

Общая стоимость строительства объекта в рамках концессионного соглашения составляет **64,1** млрд. руб. в ценах соответствующих лет включая НДС. Финансирование строительства автомобильной дороги будет осуществляться концедентом и концессионером в следующей пропорции соответственно: 49%/51%.

### Стартовые условия конкурса

Внебюджетное  
финансирование  
32,7 млрд. руб.



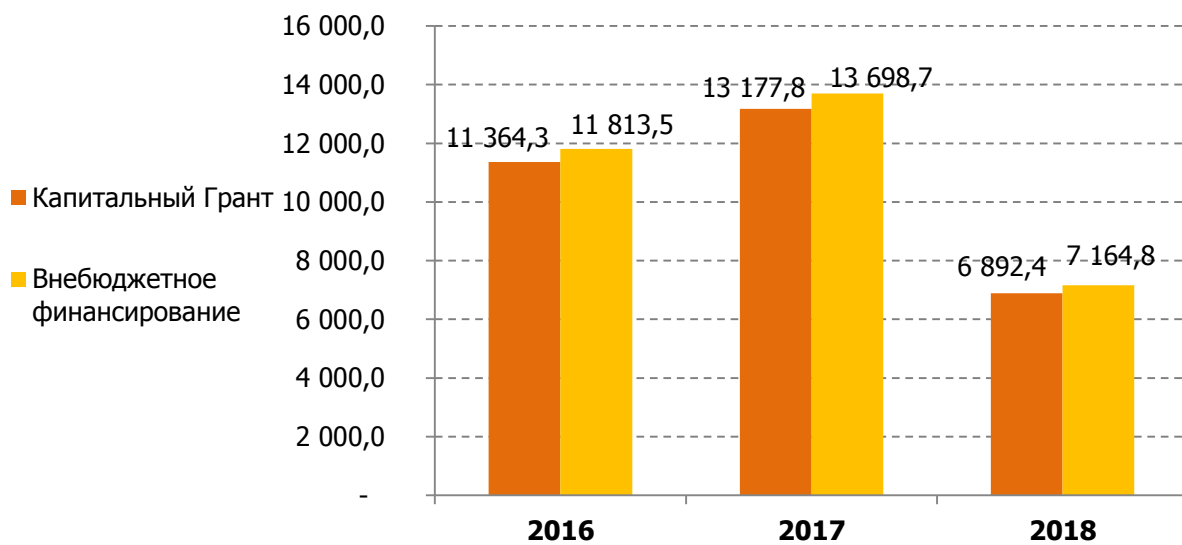
**Стоимость строительства объекта  
концессионного соглашения =  
64,1 млрд. руб.**

**Капитальный грант  
31,4 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:	64 111,5 млн. руб.	
- Средства капитального гранта	31 434,5 млн. руб.	49%
- Инвестиции концессионера в строительство объекта	32 677,0 млн. руб.	51%
Инвестиции концессионера в покрытие прочих расходов на стадии строительства	2 470,0 млн. руб.	Расходы на содержание проектной компании, осуществляющей функции управления проектом, расходы по обслуживанию заемного финансирования и создание резервов (с учетом возмещения НДС на этапе строительства)
Итого инвестиции концессионера, всего в т.ч.:	35 147 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.

Выплаты концессионеру начнутся после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.\*

## Организация финансирования – стадия эксплуатации



\* Концессионным соглашением будут установлены подробные параметры платы концессионеру за оказанные услуги на стадии эксплуатации автомобильной дороги

## 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
- плата 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 **21 744,4 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.

**k<sub>1</sub>** - поправочный коэффициент для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автодороги в эксплуатацию, определенный в соответствии с таблицей:

Год исполнения концессионного соглашения	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Коэффициент	0,0122	0,0122	0,0123	0,0122	0,0296	0,0296	0,0296	0,0298	0,0298
Год исполнения концессионного соглашения	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>
Коэффициент	0,0409	0,0383	0,0454	0,0453	0,0453	0,0453	0,0453	0,0453	0,0452
Год исполнения концессионного соглашения	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>
Коэффициент	0,0452	0,0452	0,0452	0,0452	0,0451	0,0451	0,0451	0,0451	0,0452

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 **108 247,0 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

**k<sub>2</sub>** - поправочный коэффициент для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, определенный в соответствии с таблицей:

Год исполнения концессионного соглашения	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
Коэффициент	0,0345	0,0456	0,0503	0,0506	0,0594	0,0598	0,0605	0,0612	0,0622
Год исполнения концессионного соглашения	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>
Коэффициент	0,0627	0,0481	0,0226	0,0229	0,0232	0,0236	0,0239	0,0243	0,0247
Год исполнения концессионного соглашения	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>	<b>2040</b>	<b>2041</b>	<b>2042</b>	<b>2043</b>	<b>2044</b>	<b>2045</b>
Коэффициент	0,025	0,0254	0,0258	0,0262	0,0266	0,0271	0,0275	0,0279	0,0284

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)		
<b>I. Легковые транспортные средства:</b> Автомобили (в том числе с прицепом до 2м), многоцелевые транспортные средства, мотоциклы	$H \leq 2$	2 и более	3,36	5,04
<b>II. Среднегабаритные транспортные средства:</b> 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
<b>III. Автомобили для перевозки тяжёлых грузов и автобусы:</b> Грузовые автомобили, автобусы и туристические междугородные автобусы	$H \geq 2.6$	2	6,72	10,08
<b>IV. Автомобили для перевозки тяжёлых грузов и автобусы:</b> 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
<b>Капитальный грант</b>	≤31 434,5 млн. руб.*, с учетом НДС	уменьшение начального значения	0,4
<b>Платеж за доступность:</b>			
- Эксплуатационный платеж	21 744,4 млн. руб. в ценах базового года** без учета НДС	уменьшение начального значения	0,3
- Инвестиционный платеж	108 247,0 млн. руб.*** без учета НДС	уменьшение начального значения	0,3
<b>Итого</b>			<b>1,0</b>

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 в ценах соответствующих лет

# Предварительный график проекта

Сроки реализации	Основные этапы реализации
31.07.2014	Проведение Публичного обсуждения условий конкурса и проекта конкурсной документации
22.08.2014	Опубликование официального извещения о проведении конкурса и конкурсной документации
08.09.2014	Проведение Роуд-шоу проекта
До 21.10.2014	Прием конкурсных заявок, ознакомление потенциальных участников закупки с материалами проектной документации на основании соответствующих запросов
21.10.2014	Вскрытие конвертов с конкурсными заявками
Не позднее 20.11.2014	Рассмотрение и оценка конкурсных заявок, подведение итогов конкурса
До 27.03.2015	Представление конкурсных предложений, проведение открытых консультаций
27.03.2015	Вскрытие конвертов с конкурсными предложениями
Не позднее 27.04.2015	Рассмотрение конкурсных предложений, подведение итогов конкурса
Не позднее 21.12.2015	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	<a href="http://www.russianhighways.ru">www.russianhighways.ru</a>
E-mail	<a href="mailto:IR@russianhighways.ru">IR@russianhighways.ru</a>
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.