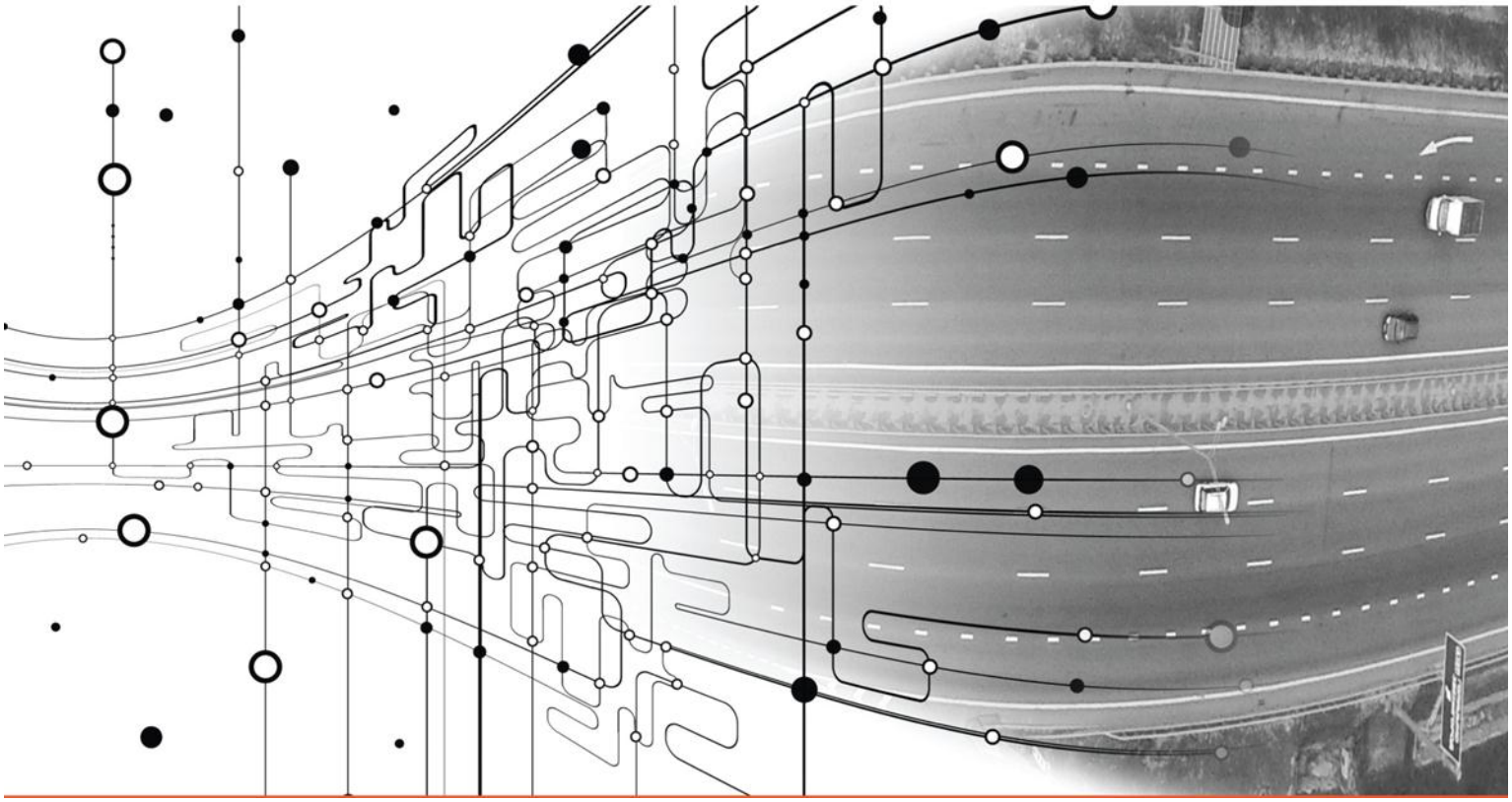
ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА



ИНФОРМАЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ

АВТОДОР
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

Строительство, содержание, ремонт и капитальный ремонт Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области, Пусковой комплекс (этап строительства) №5

Июль 2014, Москва

Содержание

Введение
3-4

Цели и задачи проекта
5-8
Соответствие стратегическим планам развития отрасли
Актуальность строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги
Хронология реализации проекта строительства ЦКАД

Технические характеристики
9-29
Краткое описание
Особенности проектирования
Охрана культурного наследия и окружающей среды
Ключевые технические аспекты

Долгосрочное инвестиционное соглашение
30-34
Общие положения
Обязательства исполнителя
Обязательства Государственной компании

Коммерческая структура проекта
35-41
Финансирование. Инвестиционная стадия
Финансирование. Стадия эксплуатации

Распределение рисков
42-44

Конкурсные критерии
45

Предварительный график проекта
46

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

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области А-113 (ЦКАД) с последующей эксплуатацией на платной основе представляет собой крупный инвестиционный проект, который Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») предполагает реализовывать на принципах государственно-частного партнерства.

В настоящее время завершается процесс подготовки к открытому одноэтапному конкурсу на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, содержание, ремонт и капитальный ремонт Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) Московской области, пусковой комплекс (этап строительства) № 5 в Наро-Фоминском, Одинцовском, Истринском, Солнечногорском районах и городском округе Звенигород Московской области.

Ключевая информация о проекте

Месторасположение:	Наро-Фоминский, Одинцовский, Истринский, Солнечногорский районы и городской округ Звенигород Московской области
Строительная длинна участка:	76,44 км
Прогнозируемая интенсивность[1]:	26 600 авт./сутки
Категория дороги:	Вне населенных пунктов – II, в населенных пунктах - магистральная улица общегородского значения регулируемого движения
Число полос движения:	4
Общая стоимость работ по Соглашению[2],	**36,6 млрд. руб.** (в ценах соответствующих лет)
Тип контракта:	долгосрочное инвестиционное соглашение
Срок действия соглашения:	24 года
Сроки проведения конкурса:	2014
Сроки строительства:	2015-2018
Сроки содержания и эксплуатации	2019-2038

[1] В данном случае является показателем средней прогнозной интенсивности движения на 2030 год в соответствии с разработанной проектной документацией.

[2] С учетом затрат Заказчика (4,7 млрд. руб.) общая стоимость проекта составляет 41,3 млрд. руб.

Существенные особенности реализации проекта

Долгосрочное инвестиционное соглашение является одним из видов соглашений о государственно-частном партнерстве (ГЧП), применяемых Государственной компанией. Это смешанный гражданско-правовой договор, включающий обязательства частного партнера (исполнителя) по строительству и эксплуатации (включай ремонт, капитальный ремонт и содержание) автомобильной дороги в течение срока действия соглашения, осуществлению софинансирования строительства за счет собственных и (если применимо) привлеченных заемных средств. Государственная компания возмещает расходы исполнителя на эксплуатацию автомобильной дороги в форме эксплуатационных платежей, а также поэтапно возмещает средства частного финансирования, вложенные на стадии строительства, с учетом предусмотренной соглашением нормы доходности на вложенный капитал. Дополнительно:

- Положения долгосрочного инвестиционного соглашения предусматривают обязанность исполнителя произвести подготовку территории строительства и переустройство сетей инженерного обеспечения, попадающих в зону строительства, а также выполнить земельно-кадастровые работы. Состав обязательств исполнителя по долгосрочному инвестиционному соглашению не включает в себя изъятие земельных участков для государственных нужд, изменение категорий и видов разрешенного использования таких земельных участков и оформление прав собственности Российской Федерации на соответствующие земельные участки. Эти работы входят в состав обязательств ГК «Автодор», что отражено в разделе настоящего меморандума, освещающего основные условия долгосрочного инвестиционного соглашения.
- В состав обязательств исполнителя по долгосрочному инвестиционному соглашению входит осуществление эксплуатации автомобильной дороги после завершения строительства, включая выполнение работ по ее содержанию, ремонту и капитальному ремонту.
- Пусковой комплекс № 5 является нескоростным участком ЦКАД и будет эксплуатироваться на бесплатной основе. На данном участке предусмотрена реконструкция существующей дороги А-107 ММК с доведением её параметров до дороги II категории с четырьмя полосами движения вне населенных пунктов и до параметров магистральной улицы регулируемого движения – в населенных пунктах.. В целях оптимизации управления дорожным движением по всей ЦКАД, эксплуатация системы автоматической системы управления дорожным движением (АСУДД) пускового комплекса № 5 не является предметом долгосрочного инвестиционного соглашения. Выбор оператора 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).

А-113 ЦКАД, пусковой комплекс № 5

СООТВЕТСТВИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПЛАНАМ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Проект реализуется в соответствии со следующими документами стратегического планирования транспортной отрасли:

- Транспортная стратегия РФ до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р
- Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы», утвержденная распоряжением Правительства РФ от от 15 апреля 2014 г. № 319
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)», от 05 декабря 2001 г. N 848 (в редакции постановления Правительства РФ от 15 мая 2014 г. № 445)
- Программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2020 гг.), утвержденная распоряжением Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. № 2146-р (в редакции распоряжения Правительства РФ от 23 мая 2014 г. № 876-р).

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги отвечает государственным приоритетам развития транспортной инфраструктуры. Реализация данного масштабного проекта будет непосредственно способствовать улучшению социальных, экономических и транспортных условий в Москве и Московской области.

АКТУАЛЬНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

Цель строительства 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.

Проект строительства ЦКАД включен в Программу деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период.

В масштабах страны проект реализуется в рамках проводимой политики по созданию необходимых условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности отраслей экономики и улучшения качества жизни населения за счет формирования сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, которые обеспечат требуемые показатели скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей.

Реализация проекта ЦКАД позволит решить следующие основные транспортные, социальные и экономические задачи:

- **Разгрузить радиальные выходы из Москвы и уличную сеть города** от движения большегрузного и транзитного транспорта
- **Рационализировать структуру грузораспределения**, создать инфраструктурные условия для удовлетворения спроса на услуги логистических комплексов в Московском регионе за счет развития поперечных («хордовых») транспортных сообщений, а также «перехватить»

на дальних подъездах к г. Москве большегрузные транспортные средства с последующей пересортировкой грузов и отправкой их в иные регионы мелкими партиями

- **Создать автодорожную составляющую международных транспортных коридоров** (МТК), проходящих через территории Московской области:
  - №2 (Лондон - Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород)
  - №9 (Хельсинки - Санкт- Петербург - Москва - Киев - Юго-восточная Европа)
  - МТК «Север-Юг»
  - МТК «Хельсинки – Москва - Нижний Новгород»
- **Сформировать условия комплексного развития инфраструктуры и территорий** г. Москвы и Московской области, а также смежных областей – Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской и Смоленской на основе мультипликативного эффекта от строительства ЦКАД
- **Интенсифицировать социальные, хозяйственные, межрегиональные и международные связи**, повысить уровень мобильности населения и субъектов рынка
- **Повысить безопасность дорожного движения** и качество обслуживания пользователей автомобильной дороги
- **Снизить себестоимость перевозок и уровень транспортных издержек** для грузоотправителей
- **Снизить уровень негативного воздействия на окружающую среду** за счет разгрузки головных участков радиальных дорог в Московской области
- **Оптимизировать бюджетные расходы на этапе строительства** за счет привлечения в проект внебюджетных инвестиций в рамках заключаемых концессионных и долгосрочных инвестиционных соглашений
- **Оптимизировать бюджетные расходы на этапе эксплуатации** за счет привлечения исполнителя к расходованию средств на содержание автомобильной дороги
- **Обеспечить транспортной инфраструктурой реализацию комплексных программ развития части территорий Московской области**, осуществляемых без финансирования из бюджета Российской Федерации

ХРОНОЛОГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

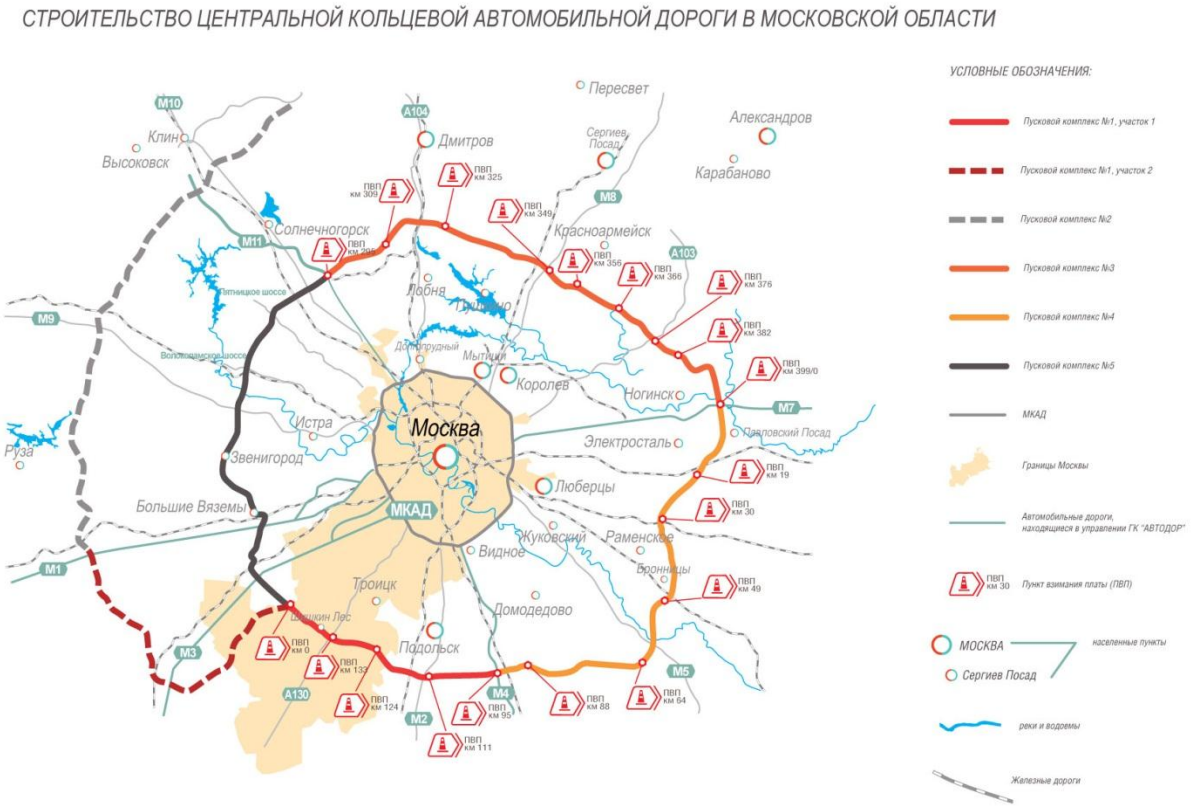
2003	**Постановление Правительства Московской области** от 30.12.2003 г. № 743/48 «Об утверждении основных направлений устойчивого градостроительного развития Московской области»
2004	**Распоряжение Правительства Российской Федерации** от 29.12.2004 №1724-р «О разработке предпроектной документации на 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).

А-113 ЦКАД, пусковой комплекс № 5

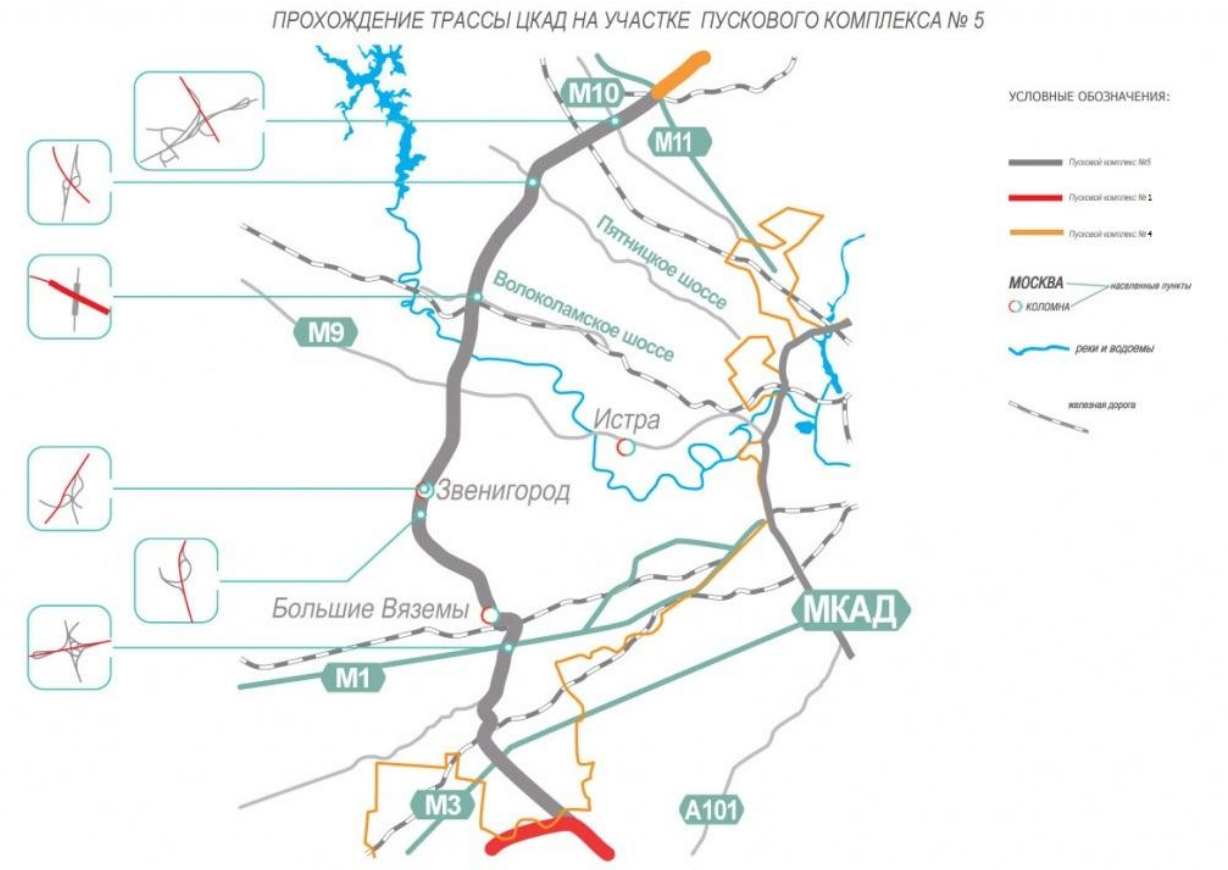
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ

Маршрут прохождения трассы

76,44-километровый строящийся участок автомобильной дороги, составляющий пусковой комплекс № 5, станет частью строящейся Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113 (ЦКАД).



Участок № 5 (первая очередь строительства) проходит по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и городского округа Звенигород Московской области.



Согласно проектной документации начало пускового комплекса № 5 ЦКАД (первая очередь строительства) соответствует км 1 (ПК 19+14), конец участка № 5 - км 84 (ПК 841+00), в том числе по участкам:

- км 1 - км 18 проходит по территории Наро-Фоминского района (16,83 км)
- км 18 – км 36 проходит по территории Одинцовского района (25,80 км)
- км 36 - км 43 проходит по территории муниципального городского округа Звенигород (7,2 км) (*обход города Звенигород*)
- км 43 – км 50 проходит по территории Одинцовского района (6,75 км)
- км 50 - км 72 проходит по территории Истринского района (21,4 км)
- км 72 – км 84 проходит по территории Солнечногорского района (11,75 км).

На строительство пускового комплекса № 5 ЦКАД (первая очередь строительства) разработана проектно-сметная документация, по которой получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» (от 25 декабря

2012 г. № 1217-12/ГГЭ-6683/04, от 25 декабря 2012 г. № 1223-12/ГГЭ-6683/10) по технической части и проверке достоверности определения сметной стоимости соответственно.

Финансирование строительства осуществляется за счет субсидий федерального бюджета, средств Фонда национального благосостояния РФ (ФНБ) 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 Пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства):

Вид строительства	Новое строительство и реконструкция
Категория автомобильной дороги	II
Протяженность, в том числе:	76,44 км
- новое строительство	28,33 км
- реконструкция	48,11 км
Расчетная скорость	80/70 км/ч
Количество полос движения	4
Ширина проезжей части	2 х 7 м
Ширина разделительной полосы	3 м
Ширина обочин	3 м
Тип дорожной одежды	капитальный
Вид покрытия	асфальтобетон
Мостовые сооружения, шт./м	26/2380,06
Пешеходные переходы в двух уровнях, шт./м	5/220,09
Подпорные стены, шт./м	4/515,66
Транспортные развязки в разных уровнях	5 шт.
Площадь твердых типов покрытия дорог	1,8 млн. кв.м
Протяженность в однополосном исчислении	305 км
Прогнозная средняя интенсивность движения на 2030 г.	26,6 тыс. авт/сут
Сроки строительства	**2015-2018 гг.**

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектная документация разрабатывалась 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 (СТУ), 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.

Согласно пункту 2 Статьи 40 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ, строительные работы по сооружению трассы ЦКАД необходимо предварить спасательными научно-исследовательскими археологическими исследованиями (раскопками) на территории выявленных объектов археологического наследия на площади 1 500 кв. м. и проводить археологические наблюдения при строительстве земполотна автодороги.

В километровой зоне возможного влияния пускового комплекса №5 находятся 14 рекреационных объектов, а также 5 объектов историко-культурного наследия и 2 памятника археологии:

- курганный могильник XI-XIII вв. Обновленный Труд, Истринский район на площади 1500 кв. м., в 25-30 м от полосы постоянного отвода (раскопки)
- селище XIV-XVIII вв. Игнатьевское – 2, Одинцовский район, в пределах полосы постоянного отвода (архнадзор).

Кроме того, в километровой зоне расположено 3 объекта архитектуры:

- Усадьба «Петровское» (в прошлом – роскошное поместье XVIII в.) расположено в селе Петровское
- Усадьба «Вяземы» (XVI в.) в г.п. Большие Вяземы
- Усадьба «Введенское» (XVIII в.) в селе Введенское (г.о. Звенигород).

1 памятник истории:

- Братская могила советских воинов в г.п. Б. Вяземы поставленная на госохрану Распоряжением Министерства культуры Московской области №205 от 18.04.2007 г. Обелиск на братской могиле воинов Советской Армии, погибших при обороне Москвы в 1941 году и умерших от ран в эвакогоспитале.

Так как выявленные памятники архитектуры пускового комплекса №5 расположены на значительном удалении от ЦКАД, то негативное воздействие на них от автодороги в силу большой удаленности отсутствует.

Особо охраняемые природные территории федерального, регионального и местного значения трасса пускового комплекса № 5 ЦКАД не затрагивает.

Охрана окружающей среды

Автомобильная дорога будет проходить главным образом по территории с плотной застройкой. Проектные решения по охране окружающей среды определены исходя из современных экологических требований, установленных законодательством РФ.

Проектом предусмотрены необходимые мероприятия по охране подземных и поверхностных вод, атмосферного воздуха, животного и растительного мира, по защите от физических факторов воздействия автодороги.

Проектом строительства Пускового комплекса № 5 ЦКАД 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 твердых покрытий автодороги:
    - локальные очистные сооружения накопительного типа
    - гидроботанические 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

Подготовка территории строительства

В соответствии с проектной документацией исполнитель обеспечивает подготовку территории строительства автомобильной дороги, 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.

Отвод земель в постоянное и временное пользование

Пусковой комплекс № 5 ЦКАД проходит по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского и Солнечногорского муниципальных районов и городского округа Звенигород по землям населенных пунктов, землям сельскохозяйственного назначения, землям промышленности и лесного фонда.

Земли полосе постоянного отвода пускового комплекса № 5 ЦКАД

Гослесфонд	**около 51 %**
Земли сельскохозяйственного назначения	**15,81 %**
Селитебные территории, в том числе:	**18,87 %**
- населенных пунктов	**4,52 %**

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

Общая площадь земель, требуемая для строительства участка № 5, в том числе:	**586,17 га**
в постоянное использование	**365,56 га**
во временное пользование:	**220,61 га**
Временный землеотвод, в том числе:	
земли лесного фонда	**102,47 га**
земли сельскохозяйственного назначения и садоводческих объединений	**36,11 га**
территории промышленности и транспорта	**19,5 га**
земли населенных пунктов	**22,55 га**
земли неустановленной категории	**39,97 га**

Переустройство инженерных коммуникаций

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

Исполнитель обязан обеспечить разработку рабочей документации на переустройство сетей инженерного обеспечения, разработанной на основе проектной документации и материалов инженерных изысканий, предоставляемых ГК «Автодор». Все технические решения по выносу инженерных коммуникаций должны быть разработаны на основании актуализированных технических условий владельцев коммуникаций и соответствовать требованиям действующих нормативных документов.

Переустраиваемые инженерные коммуникации в том числе:	**457 объектов**
кабели связи, шт./км	309/690,67
теплотрассы, шт./км	1/0,102
канализация, шт./км	6/1,532
водопровод, шт./км	3/0,856
железнодорожные коммуникации, участков	6
распред. газопроводы низкого давления, шт./км	11/15,8
высоковольтные линии электропередач, шт./км	103/46,118
магистральные газопроводы, шт./км	9/3,453
нефтепродуктопроводы, шт./км	9(3x3)/2,39

Грунтово-геологические условия и дорожное покрытие

Район пролегания трассы Центральной кольцевой автомобильной дороги 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.

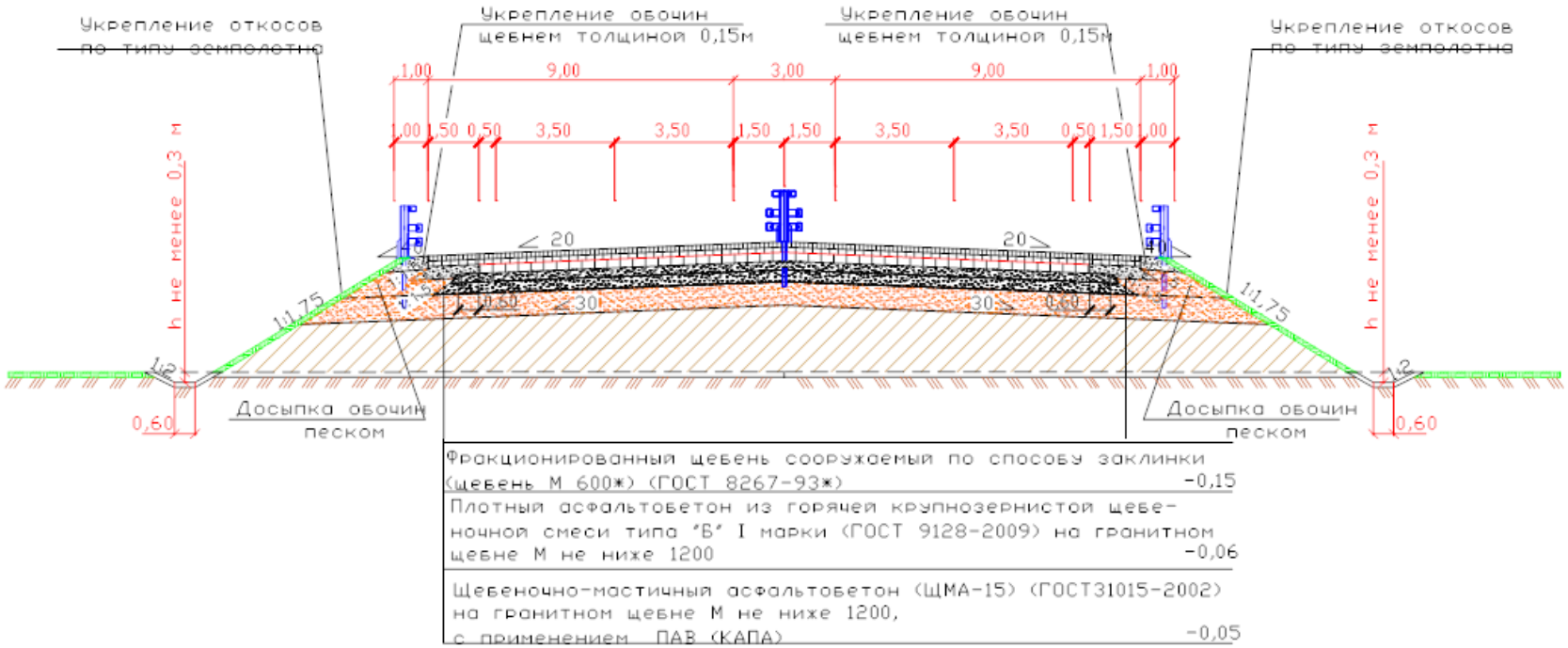
В соответствии с категорией дороги и перспективной интенсивностью движения на всем протяжении ЦКАД предусматривается устройство дорожной одежды капитального типа с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Результаты инженерно-геодезических изысканий

Территория проектируемой трассы пересекает Смоленско-Московскую возвышенность на западе и Москворецко-Окскую равнину на юге. Граница между районами расплывчатая, чаще всего проводится по долине р. Нара. В тектоническом плане территория расположена в пределах Московской синеклизы Восточно-Европейской платформы. Район признан стабильным в тектоническом отношении.

Геологическое строение района представлено отложениями четвертичной, меловой, юрской и каменноугольной систем. На территории распространен карбонатный, преимущественно покрытый карст, приуроченный к известнякам и доломитам средне-каменноугольного возраста.

Поперечный профиль конструкции дорожной одежды



Грунт земляного полотна

Разделительная прослойка из термоскрепленного (термоупрочненного) или механически упрочненного геотекстиля типа "Дорнит" (прочность на разрыв не менее 7,5 кН/м) (ОДН 218.046-01 п.2.16 и ОДМ 218.5.003-2010) - в выемке	
Нижний слой дополнительного слоя основания из песка с Кф≤2м/сут. (ГОСТ 8736-93) - в выемке	- 0,60
Нижний слой дополнительного слоя основания из песка с Кф≤2м/сут. (ГОСТ 8736-93) - в насыпи	- 0,40
Верхний слой дополнительного слоя основания из щебеночно-песчаной смеси С-5 или С-6 (щебень осадочных пород М не ниже 600) (ГОСТ 25607-2009)	-0,20
Готовая щебеночно-песчаная смесь укрепленная 6%-8% портландцемента М-75 (В-5;Ри-15;F-35) (ГОСТ 23558-94) (на щебне осадочных пород М не ниже 600)"укатываемый бетон" М-75 ((В-5; Ри-15; F-35) ГОСТ 26633-91*	-0,18
Пористый асфальтобетон из горячей крупнозернистой щебеночной смеси I марки (ГОСТ 9128-2009) на гранитном щебне М не ниже 1000 или осадочных пород М не ниже 800	-0,07
Трещинопрерывающая прослойка из геотекстиля марки ССНП 50/50-25(400)-Хайвей (ОДМ 218.5.003-2010)	
Плотный асфальтобетон из горячей крупнозернистой щебеночной смеси типа "Б" I марки (ГОСТ 9128-2009) на гранитном щебне М не ниже 1200 или щебне осадочных пород М не ниже 1200	-0,06
Щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА-15) (ГОСТ 31015-2002) на гранитном щебне М не ниже 1200, с применением ПАВ (КАПА)	-0,05

Полосность

В соответствии с проектом пускового комплекса № 5 предусмотрено строительство **4-х полос** движения.

Мосты и путепроводы

На участке № 5 предусматривается строительство 26 мостовых сооружений.

Мостовые сооружения, в т.ч.:	**26 шт.**	**2380,06 м**
Мосты	8 шт.	638,83 м
Путепроводы	12 шт.	959,39 м
Эстакады	6 шт.	781,84 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 до 100 м	5
Мосты 100 - 200 м	3
Эстакады и экопереходы	6
Путепроводы до 100 м	10
Путепроводы 100 - 200 м и выше	2

Малые искусственные сооружения

Для организации поверхностного водоотвода в проекте предусматривается устройство 337 железобетонных водопропускных труб общей длиной 9448 м, в том числе:

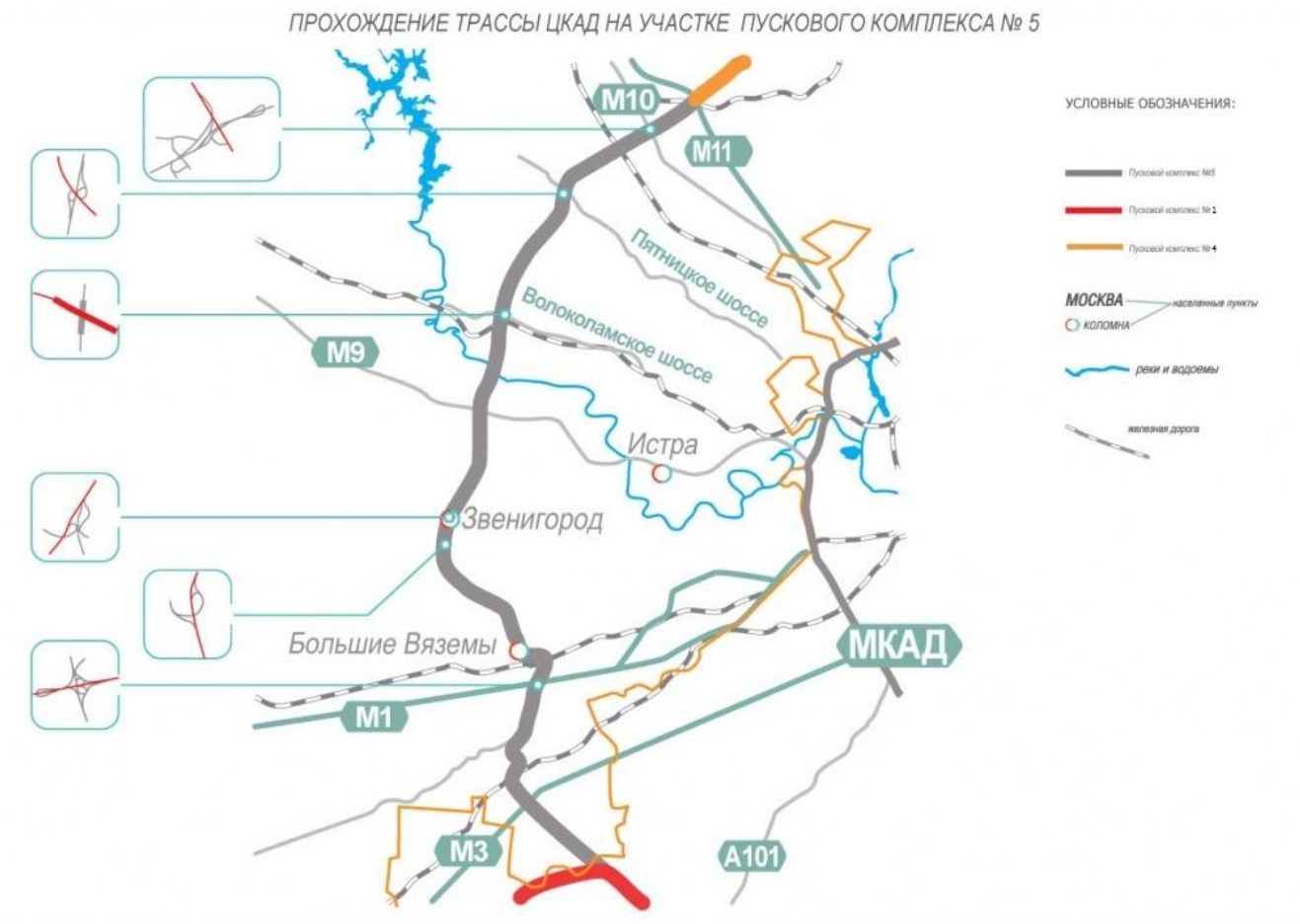
Водопропускные трубы	**337 шт. (длина – 9448 м)**
в том числе:	
прямоугольные ж.б. трубы отверстием 2,0х2,0 м	1 шт. (длина – 92 м)
круглые ж.б. трубы отверстием 2 и 2х2.0 м	11 шт. (длина – 636 м)
круглые ж.б. трубы отверстием 1.5 и 2х1.5 м	179 шт. (длина– 6218 м)
круглые ж.б. трубы отверстием 1.0 м	137 шт. (длина – 2430 м)
круглые ж.б. трубы отверстием 0.5 м	9 шт. (длина – 72 м)

Транспортные развязки

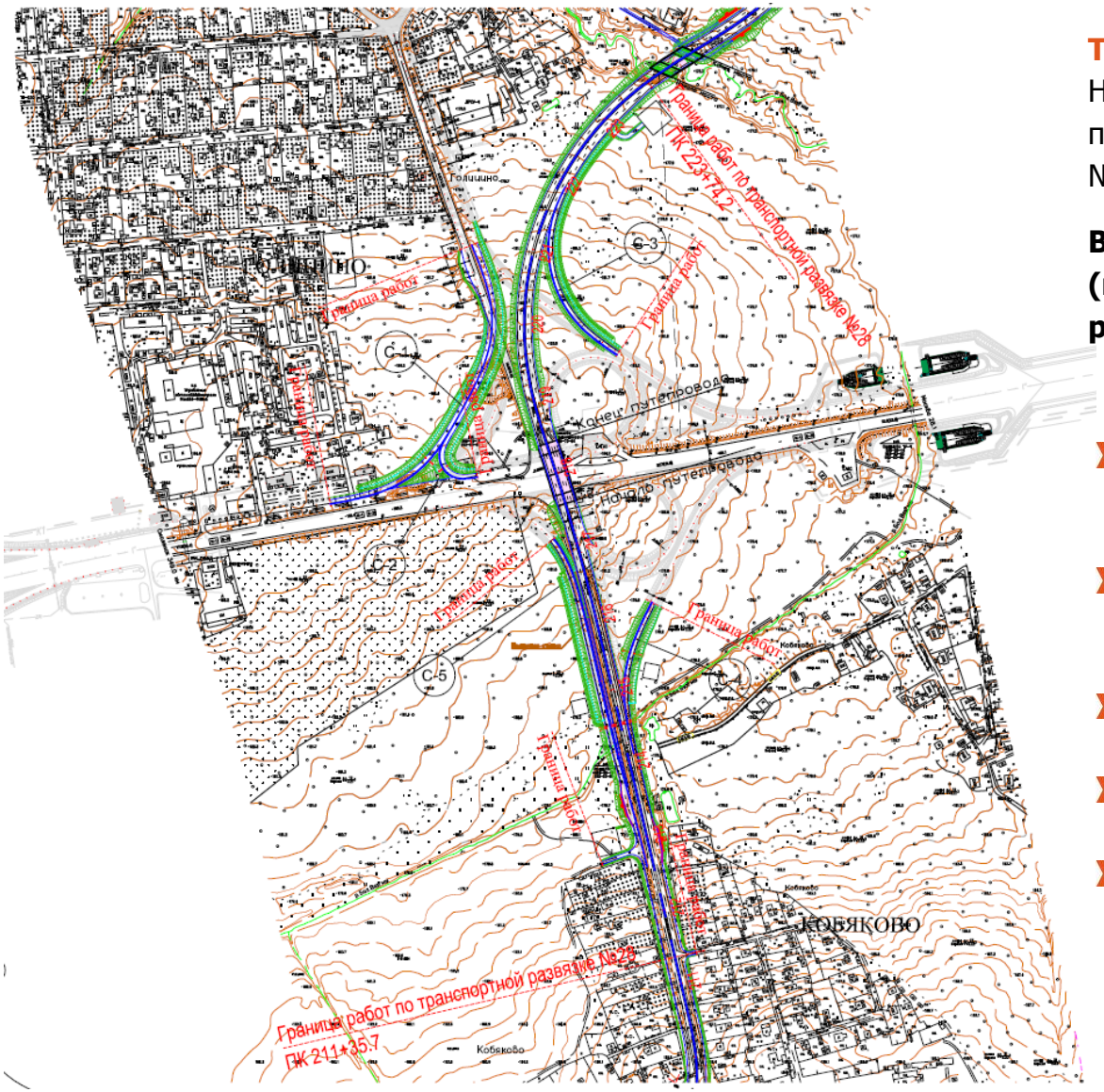
Транспортная развязка № 28	Расположение: км 21 пересечение с а/д М-1 «Беларусь»
Транспортная развязка № 34-1	Расположение: км 39 начало обхода города Звенигород
Транспортная развязка № 34-2	Расположение: км 42 На обходе города Звенигород
Транспортная развязка № 30	Расположение: км 62 пересечение с Волоколамским шоссе
Транспортная развязка № 35	Расположение: км 74 пересечение с Пятницким шоссе
Транспортная развязка № 31	Расположение: км 84 пересечение с а/д М-10 «Россия»

Технические характеристики

Прохождение трассы ЦКАД на участке пускового комплекса № 5



Технические характеристики

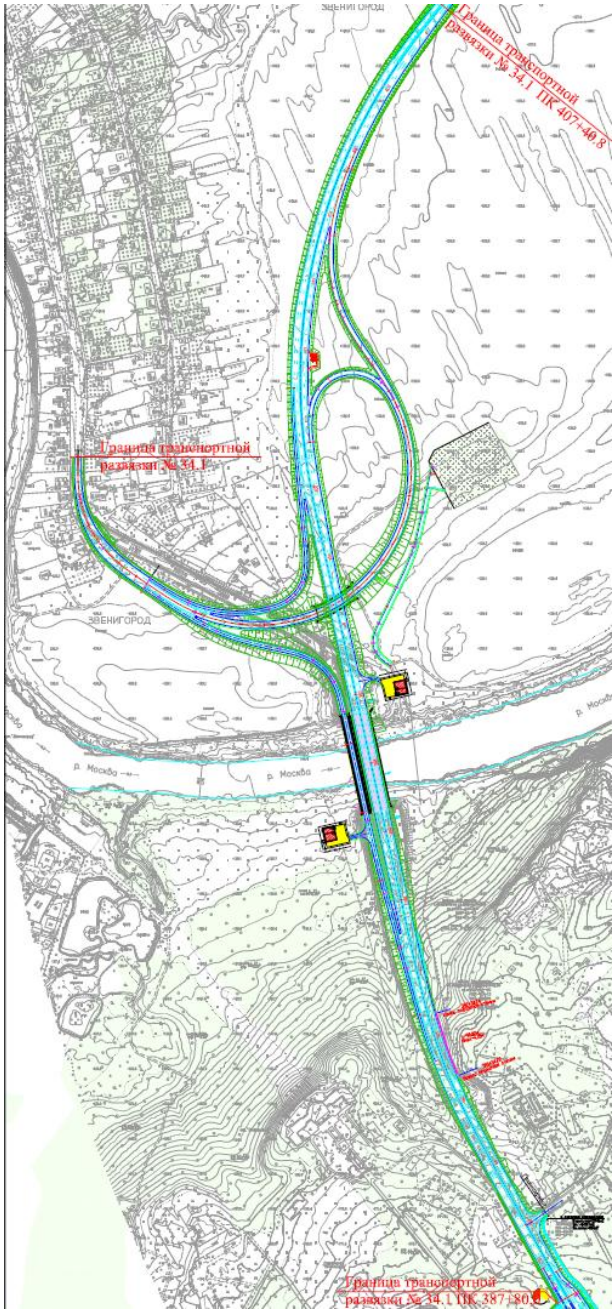


Транспортная развязка № 28

На пересечении ЦКАД и трассы М-1 «Беларусь» предусмотрено строительство транспортной развязки № 28 (км 21).

В плане строительства пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства) транспортная развязка № 28 имеет 5 съездов:

- **Съезд № 1** обеспечивает движение транспорта от Можайского шоссе (через Голицыно) до М-1 «Беларусь» (в Москву)
- **Съезд № 2** обеспечивает связь М-1 «Беларусь» (из области); ММК (от М-3 «Украина») – п. Голицыно (ст. Голицыно)
- **Съезд № 3** обеспечивает связь М-1 «Беларусь» (из области) - ММК (в сторону Можайского шоссе)
- **Съезд № 4** обеспечивает связь ММК (от М-3 «Украина») – М-1 «Беларусь (в область)
- **Съезд № 5** обеспечивает связь М-1 «Беларусь (из Москвы) – ММК (в сторону М-3 «Украина).

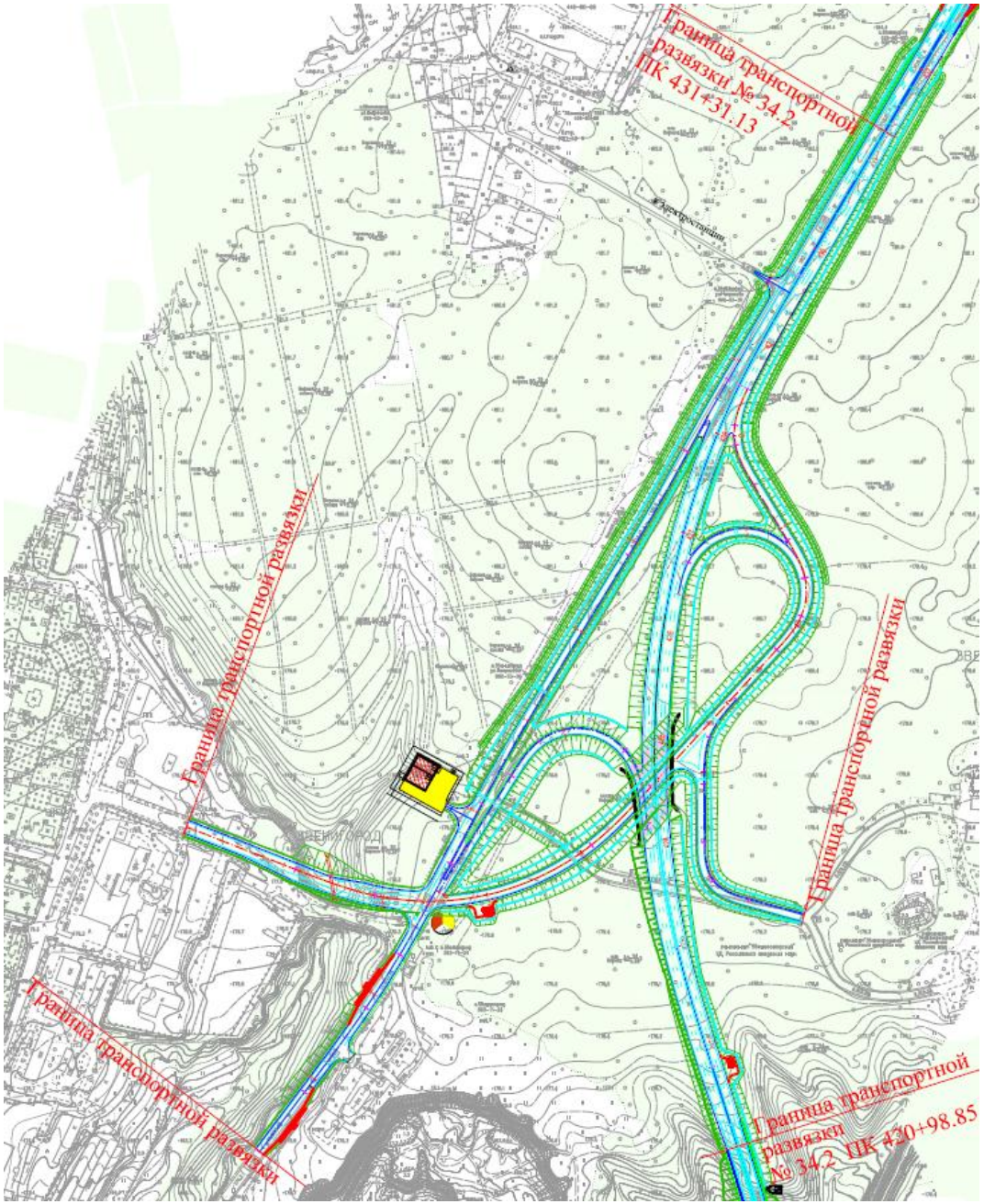


Транспортная развязка № 34-1

Транспортная развязка № 34-1 расположена в начале обхода Городского округа Звенигород (км 39). Развязка запроектирована по типу «труба».

В плане строительства пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства) транспортная развязка № 34-1 имеет 4 съезда:

- **Съезд № 1** обеспечивает связь ММК (от М-1 «Беларусь) с г. Звенигород
- **Съезд № 2** обеспечивает связь ММК (от М-9 «Балтия») с г. Звенигород
- **Съезд № 3** обеспечивает выезд из г. Звенигорода на трассу пускового комплекса № 5 в сторону Можайского шоссе и автомагистрали М-1 «Беларусь»
- **Съезд № 4** подъезд к местному кладбищу (дорога V категории).

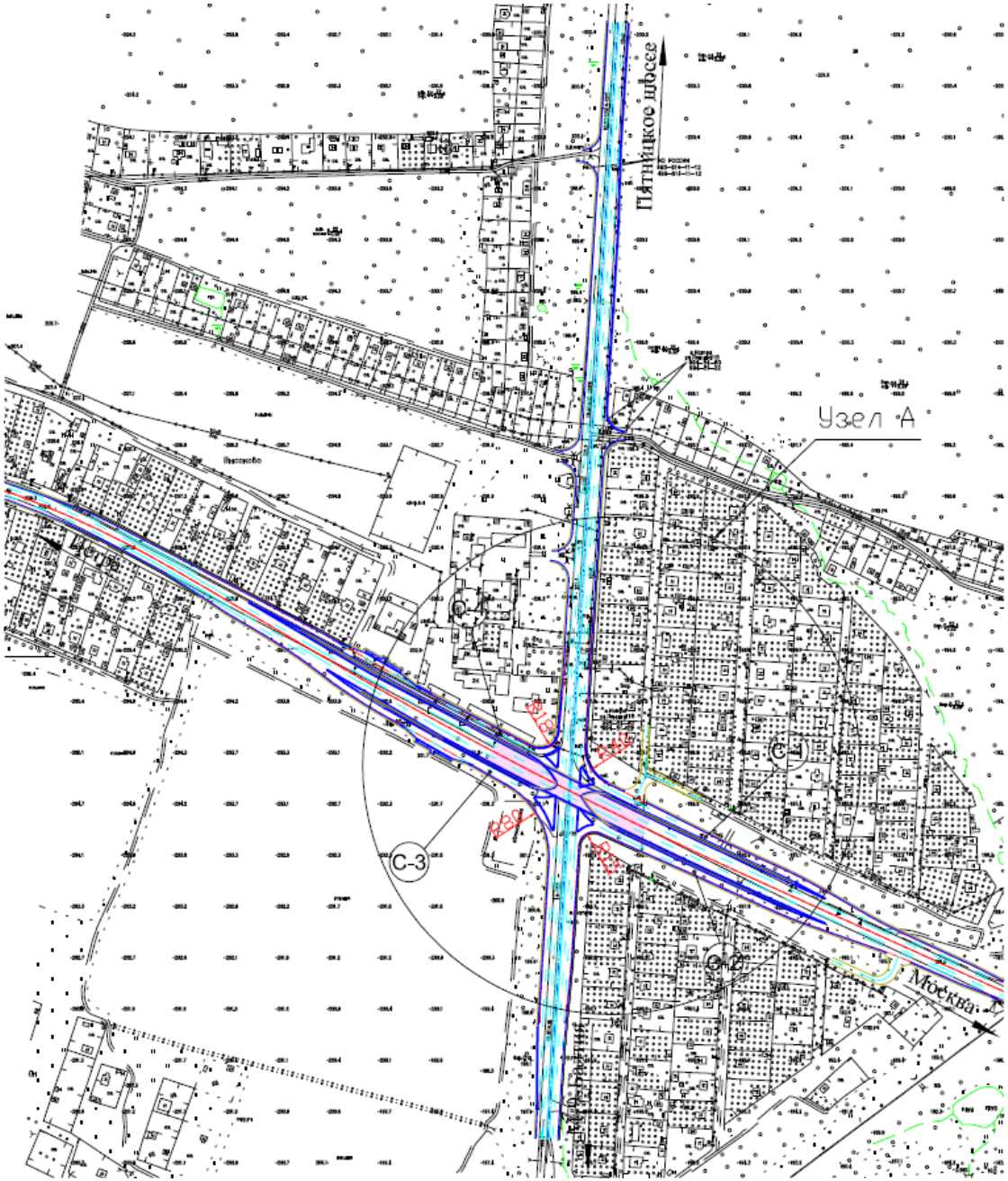


Транспортная развязка № 34-2

Транспортная развязка №34-2 находится на обходе Городского округа Звенигород (км 42). Развязка запроектирована по типу «труба».

В плане строительства пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства) транспортная развязка № 34-2 имеет 4 съезда:

- **Съезд № 5** обеспечивает выезд из Звенигорода на ММК (в сторону Можайского шоссе)
- **Съезд № 6** обеспечивает связь ММК (от Можайского шоссе) с г. Звенигород
- **Съезд № 7** обеспечивает связь ММК (от М-9 «Балтия») с г. Звенигород (участок существующей дороги (ММК))
- **Съезд № 8** обеспечивает подъезд к пансионату «Звенигород» (дорога IV категории).

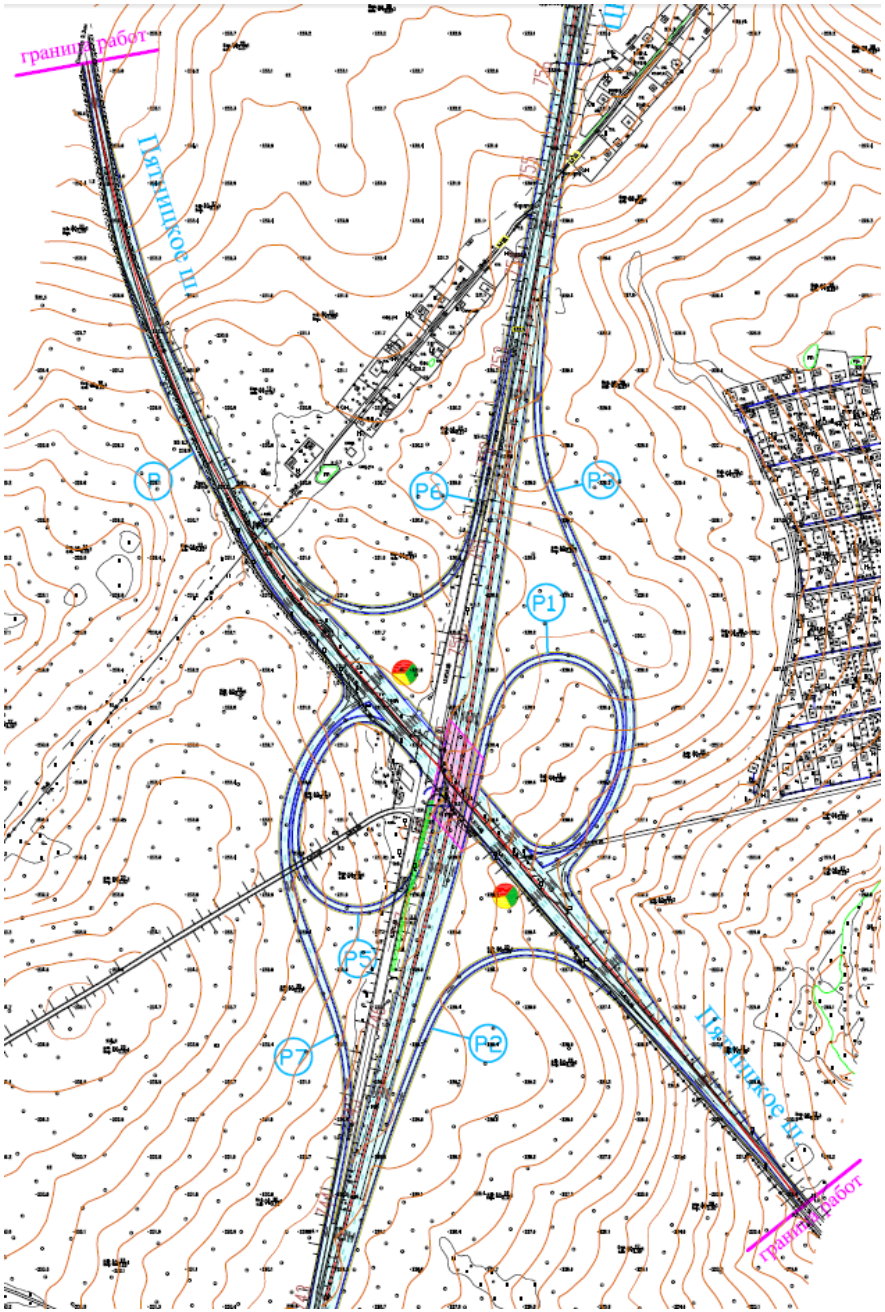


Транспортная развязка № 30

На пересечении с Волоколамским шоссе предусмотрено строительство транспортной развязки № 30 (км 62). Транспортная развязка расположена в населенном пункте п. Высоково-дачное. Это развязка городского типа, находящаяся на плотно застроенной территории.

В плане строительства пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства) транспортная развязка № 30 имеет 4 съезда:

- **Съезд № 1** обеспечивает связь Москва – ММК (в сторону М-10 «Россия»)
- **Съезд № 2** обеспечивает связь ММК (от М-9 «Балтия») в сторону Москвы
- **Съезд № 3** обеспечивает связь Волоколамское шоссе (область) – ММК в сторону М-9 «Балтия»
- **Съезд № 4** обеспечивает связь ММК (от М-10 «Россия) – Волоколамское шоссе в сторону области.



Транспортная развязка № 35

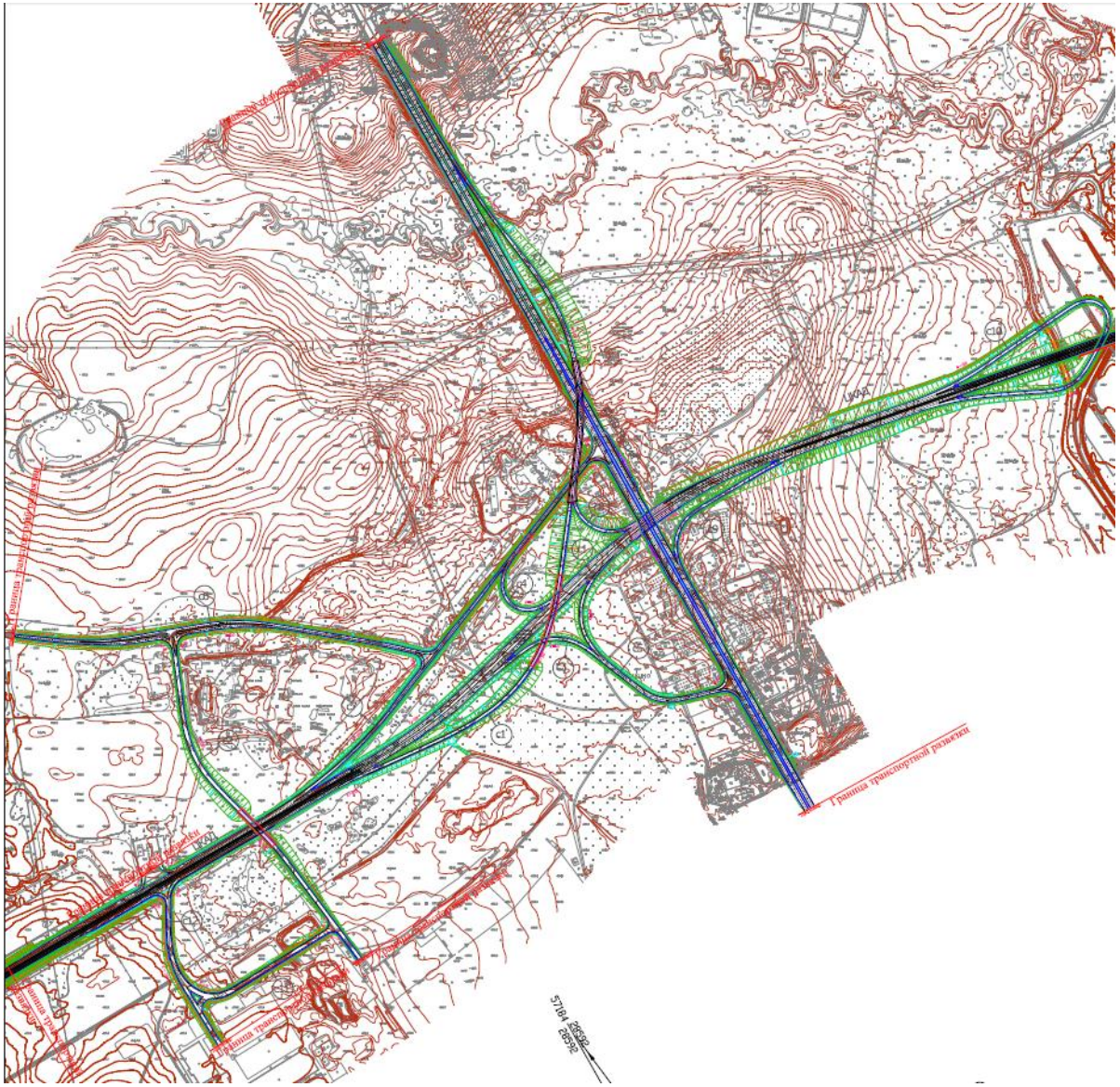
Транспортная развязка № 35 находится на пересечении Пятницкого шоссе с ЦКАД на (км 74) в Солнечногорском районе.

В плане строительства пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства) транспортная развязка № 35 имеет 4 съезда:

- **Съезд № 1** обеспечивает связь южного направления ЦКАД с западным направлением Пятницкого шоссе
- **Съезд № 3** обеспечивает связь Пятницкого шоссе с северным направлением ЦКАД (М-10 «Россия»)
- **Съезд № 5** обеспечивает связь северного направления ЦКАД (М-10 «Россия») с восточным направлением Пятницкого шоссе (Москва)
- **Съезд № 7** обеспечивает связь Пятницкого шоссе (область) с южным направлением ЦКАД в сторону Волоколамского шоссе.

Транспортная развязка № 31

Транспортная развязка №31 находится на пересечении с автодорогой М-10 «Россия» в районе населенного пункта д. Дурыкино (км 84).



В плане строительства пускового комплекса № 5 (первая очередь строительства) транспортная развязка № 31 имеет 4 съезда:

- **Съезд № 1** обеспечивает связь ЦКАД (со стороны Пятницкого ш.) с а/д М-10 «Россия» в сторону г. Санкт-Петербург
- **Съезды №№ 2, 11, 12** обеспечивают связь ЦКАД (со стороны Пятницкого шоссе и в направлении М-10 «Россия») с д. Радищево, д. Липуниха и д Шишовка, а также обеспечивают местные связи между населенными пунктами по обе стороны ЦКАД

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).

Система взимания платы

Пусковой комплекс № 5 является не скоростным участком ЦКАД и его эксплуатация предусматривается на бесплатной основе.

Установка и наладка оборудования автоматизированной системы управления дорожным движением не является предметом долгосрочного инвестиционного соглашения и будет осуществляться оператором, привлекаемым ГК «Автодор». Деятельность по осуществлению эксплуатации указанных интеллектуальных транспортных систем также будет осуществляться привлеченным ГК «Автодор» оператором.

Долгосрочное инвестиционное соглашение

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правовая основа - долгосрочное инвестиционное соглашение является одним из видов соглашений о государственно-частном партнерстве. Это смешанный гражданско-правовой договор, содержащий элементы различных видов договоров, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации (договора подряда на строительство, выполнение работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту автомобильной дороги). Долгосрочное инвестиционное соглашение (в отличие от концессионного соглашения) не имеет специального законодательного регулирования в виде отдельного федерального закона и регулируется общими нормами о договорах гражданского законодательства Российской Федерации.

Сторонами долгосрочного инвестиционного соглашения будут выступать: ГК «Автодор» и исполнитель, определяемый по результатам проведения открытого конкурса. Финансирование проекта предусмотрено Программой деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2020 гг.).

Условия реализации проекта предусматривают обязательства ГК «Автодор» и исполнителя по софинансированию строительства автомобильной дороги в объеме, определенном условиями долгосрочного инвестиционного соглашения. Финансирование строительства объекта соглашения со стороны ГК «Автодор» (государственное финансирование) осуществляется за счет предоставляемых ей субсидий федерального бюджета и средств Фонда национального благосостояния, а со стороны исполнителя – за счет собственных и заемных средств (инвестиций исполнителя). При этом финансирование на эксплуатационной стадии реализации соглашения со стороны ГК «Автодор» будет осуществляться за счет доходов ГК «Автодор», получаемых от взимания платы за проезд.

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 – пусковой комплекс (этап строительства) № 5 (первая очередь строительства) Центральной кольцевой автомобильной дороги, включающий в себя предусмотренные проектной документацией:

- **земельные участки** в границах полосы отвода и расположенные на них конструктивные элементы автомобильной дороги и дорожных сооружений
- **дорожные сооружения и инженерные сооружения транспортной инфраструктуры** (земляное полотно, дорожная одежда, мосты, водоотводные сооружения, путепроводы, эстакады, технические средства организации движения, иные дорожные объекты и объекты дорожного хозяйства).

Срок действия соглашения: **24 года** с даты заключения соглашения

Имущественные отношения:

- **Право собственности на автомобильную дорогу будет принадлежать Российской Федерации**
- **Автомобильная дорога будет передана в доверительное управление ГК «Автодор».**

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

Порядок реализации проекта

ПОДГОТОВКА И ПРОВЕДЕНИЕ ОТКРЫТОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО КОНКУРСА
2014

заключение долгосрочного инвестиционного соглашения

ПОДГОТОВКА ТЕРРИТОРИИ* И СТРОИТЕЛЬСТВО
2015-2018

ввод в эксплуатацию автомобильной дороги

** изъятие земельных участков, изменение категории и вида их разрешенного использования оформление прав собственности РФ на них относится к обязательствам ГК «Автодор»*

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
2019-2038

содержание автомобильной дороги, текущий и капитальный ремонт с поддержанием заданных транспортно-эксплуатационных показателей

24 года

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИСПОЛНИТЕЛЯ

В соответствии с долгосрочным инвестиционным соглашением исполнитель должен обеспечить:

- выполнение землеустроительных и кадастровых работ
- разработку рабочей документации
- подготовку территории строительства
- строительство и ввод в эксплуатацию автодороги не позднее 20.12.2018 г., при этом все строительные работы на объекте должны быть завершены не позднее 01.11.2018 г.
- выполнение работ и оказание услуг по получению всех необходимых разрешений, согласований государственных органов, муниципальных органов, эксплуатирующих организаций, для выполнения землеустроительных и кадастровых работ, подготовки территории строительства, строительства, ввода автодороги в эксплуатацию
- частичное финансирование выполнения работ в размере 4 125,3 млн. руб.
- содержание автодороги, а также проведение текущего и капитального ремонта в период эксплуатации
- соответствие автодороги требованиям к содержанию, транспортно-эксплуатационным показателям, а также показателям доступности в период эксплуатации
- выполнение гарантийных обязательств в отношении автодороги после прекращения соглашения.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

В соответствии с долгосрочным инвестиционным соглашением ГК «Автодор» должна обеспечить:

- выполнение комплекса мероприятий на основе результатов землеустроительных и кадастровых работ:
  - передача исполнителю документации по планировке территории строительства
  - изменение категории и вида разрешенного использования земельных участков, необходимых для осуществления строительства и эксплуатации автодороги
  - изъятие, в том числе, путем выкупа, земельных участков для государственных нужд
  - оформление прав собственности РФ и прав долгосрочной аренды ГК «Автодор» в отношении изъятых земельных участков
- осуществление приемки выполненных исполнителем землеустроительных и кадастровых работ, работ по разработке рабочей документации, подготовке территории строительства и строительству, а также осуществление оплаты данных работ
- осуществление выплаты инвестиционных платежей, обеспечивающих поэтапное возмещение (возврат) инвестиций исполнителя, вложенных им на инвестиционной стадии исполнения соглашения, включая выплату начисляемых на данные вложения процентов
- осуществление выплаты эксплуатационных платежей, направленных на осуществление работ/услуг по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, эксплуатации автодороги.

Коммерческая структура

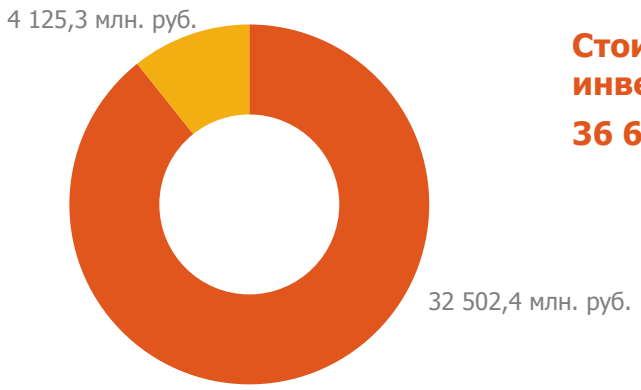
В целях реализации проекта предусмотрены следующие стадии государственной поддержки:

- Государственное финансирование на этапе строительства автомобильной дороги
- Эксплуатационный и инвестиционные платежи ГК «Автодор» на этапе эксплуатации объекта.

ФИНАНСИРОВАНИЕ. ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТАДИЯ

Максимальная стоимость работ по соглашению на инвестиционной стадии составляет 36 627,7 млн. руб. в ценах соответствующих лет включая НДС. Финансирование строительства автомобильной дороги будет осуществляться ГК «Автодор» и исполнителем в следующей пропорции соответственно: 32 502,4 млн. руб. и 4 125,3 млн. руб.

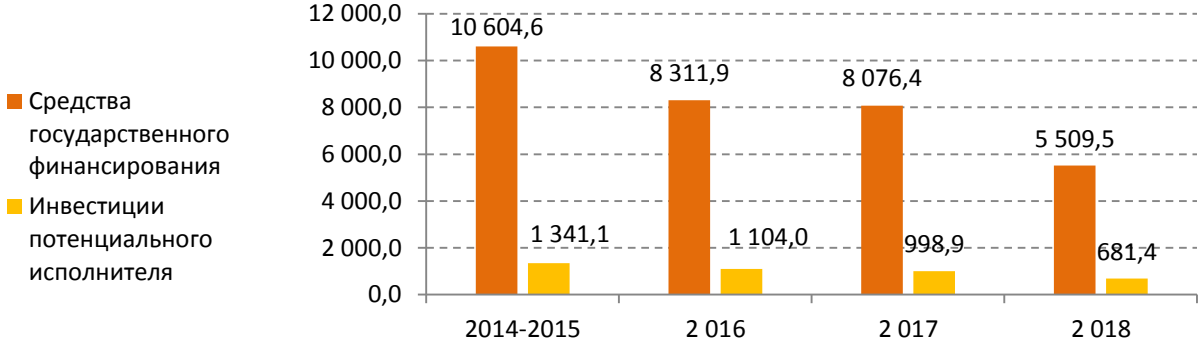
Стартовые условия конкурса*



Стоимость работ по соглашению на инвестиционной стадии = 36 627,7 млн. руб.*

Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги будет выплачиваться исполнителю ежемесячно на основании выполненных исполнителем и принятых ГК «Автодор» работ (ведомость объемов и стоимости работ).

Структура финансирования проекта (млн. руб.)



Коммерческая структура

КЛЮЧЕВЫЕ ПАРАМЕТРЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТА*

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

Параметр	Значение	Комментарии
Стоимость работ по соглашению на инвестиционной стадии:	36 627,7	
- Средства государственного финансирования	32 502,4	
- Инвестиции исполнителя на строительство	4 125,3	
в том числе:		
- Заемные средства	2 062,65	Является основой для выплаты неуменьшаемого инвестиционного платежа
- Собственные средства	2 062,65	Является основой для выплаты уменьшаемого инвестиционного платежа
Срок возврата заемных средств	11 лет	
Срок возврата собственных средств	20 лет	
средняя норма доходности на инвестиционные вложения потенциального исполнителя	5,5% + ИПЦ	Плавающая процентная ставка по доходности определяется с учетом индекса потребительских цен на товары и услуги и фиксированной премии в размере 5,5%
В том числе:		
Плавающая ставка доходности на заемные средства потенциального исполнителя	4,65% + ИПЦ	Плавающая процентная ставка доходности по заемным средствам потенциального исполнителя определяется с учетом индекса потребительских цен на товары и услуги и фиксированной премии в размере 4,65%
Плавающая ставка доходности на собственные средства потенциального исполнителя	8,5% + ИПЦ**	Плавающая процентная ставка доходности по собственным средствам потенциального исполнителя определяется с учетом индекса потребительских цен на товары и услуги и фиксированной премии в размере 8,50%

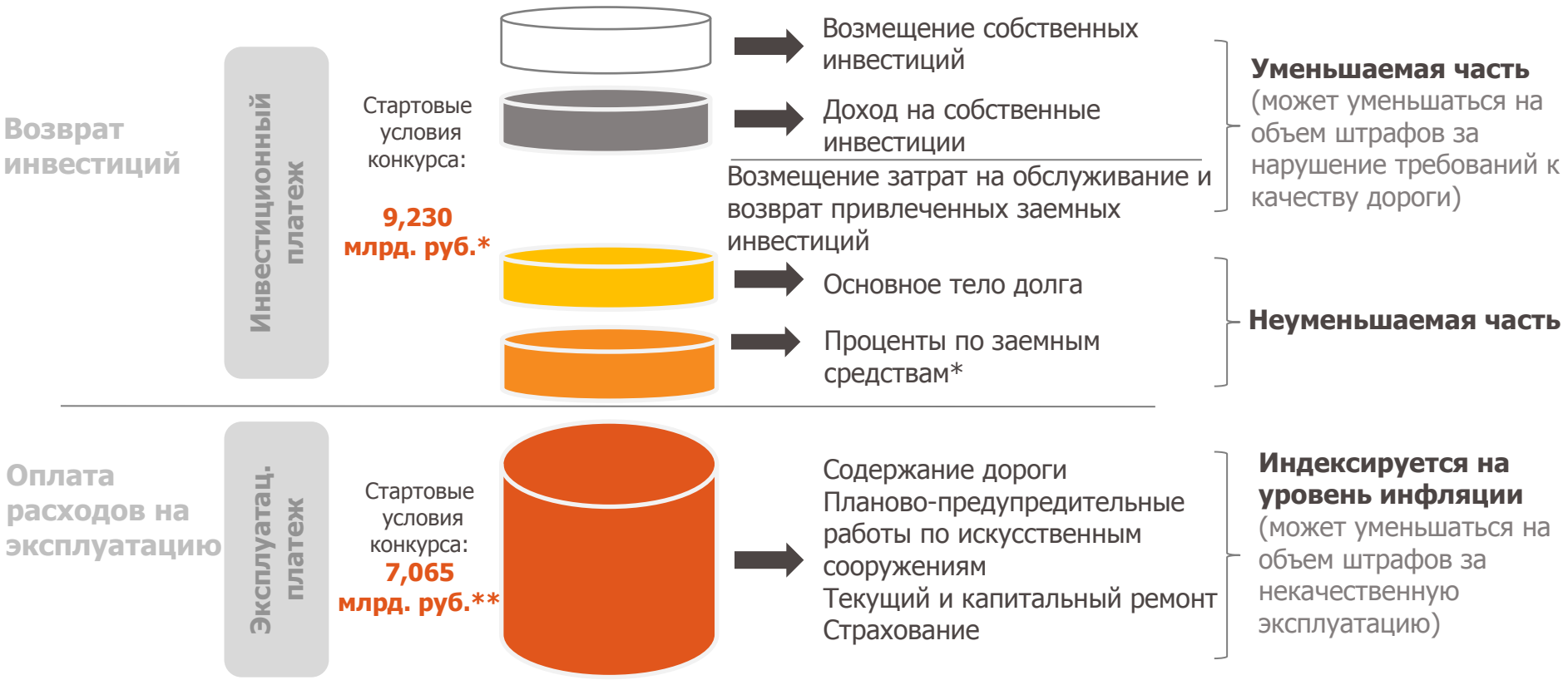
* Подлежат уточнению на конкурсе

**8,50=4,65+3,85, где 4,65 – значение премии, которая выносится на конкурс

ПЛАТА ПО ДОГОВОРУ НА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СТАДИИ

Плата предоставляется ГК «Автодор» и покрывает следующие расходы исполнителя:

- возврат и обслуживание привлеченного финансирования на строительство автомобильной дороги с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал
- расходы на эксплуатацию автомобильной дороги.



* В ценах соответствующих лет (без НДС в соответствии с допущениями проекта). В связи с тем, что проект структурирован с плавающей доходностью привлеченного финансирования (привязанной к инфляции), то фактические выплаты процентов на тело долга и доходов на собственный капитал будут корректироваться с учетом соотношения фактической и прогнозной инфляции

** В ценах 2014 года (без НДС). Индексируются с учетом инфляции потребительских цен

ФИНАНСИРОВАНИЕ. СТАДИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ

МЕХАНИЗМ ПЛАТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ НА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СТАДИИ

Плата ГК «Автодор» - установленные соглашением регулярные платежи на эксплуатационной стадии. Плата Государственной компании состоит из эксплуатационного платежа* и инвестиционного платежа**.

Выплаты исполнителю начнутся с начала реализации эксплуатационной стадии проекта.

Размер фактически выплачиваемой платы ГК «Автодор» определяется с учетом производимых из такой платы вычетов, в случае невыполнения потенциальным исполнителем установленных соглашением требований.

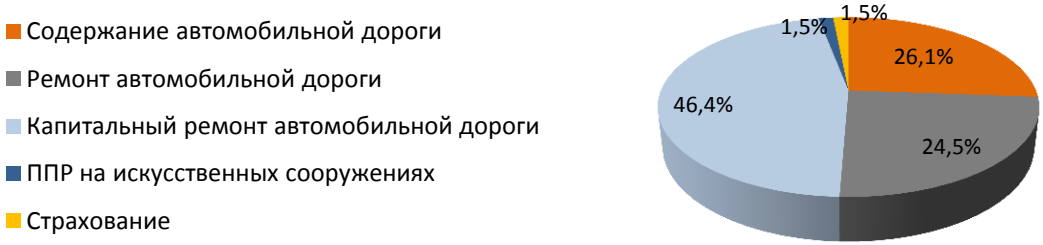
Организация финансирования – стадия эксплуатации

* Покрывает затраты на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильной дороги
** Включает возврат привлеченных потенциальным исполнителем инвестиций с доходностью

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПЛАТЕЖ И ПЛАТЕЖ ЗА РЕМОНТ

Эксплуатационный платеж и платеж за ремонт – составная часть платы ГК «Автодор», покрывающая расходы потенциального исполнителя на эксплуатацию, ремонт и капитальный ремонт автомобильной дороги.

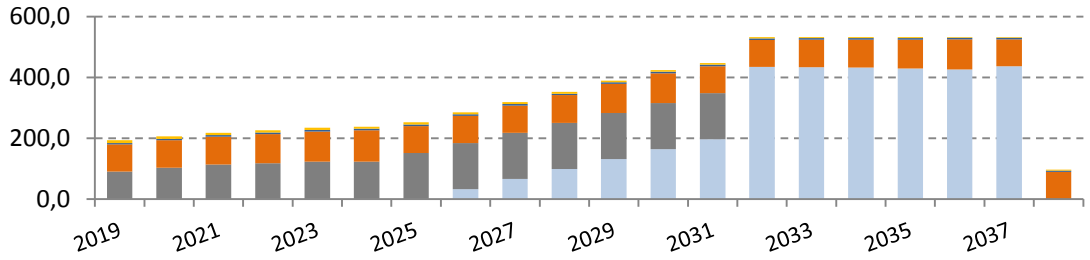
- В качестве начального значения устанавливается сумма в размере 7 065,4 млн. рублей без НДС за весь период действия долгосрочного инвестиционного соглашения в ценах 1 кв. 2014 года.



Стартовые условия долгосрочного инвестиционного соглашения предполагают периодические выплаты на осуществление текущих и капитального ремонтов, в том числе до планового срока осуществления таких ремонтов.

Условиями долгосрочного инвестиционного соглашения будет предусматриваться предоставление исполнителю банковских гарантий, обеспечивающих исполнение его обязательств по осуществлению ремонтов в плановые сроки и качеству данных работ.

Динамика выплат эксплуатационного платежа*



* - в ценах I квартала 2014 года без НДС

Условиями соглашения предполагается увеличение расходов на содержание автомобильной дороги при увеличении трафика.

Фактическая среднесуточная интенсивность движения по автомобильной дороге*, авт./сут.	r_{pi}
7 000 – 10 000	1,016
10 000 – 20 000	1,040
20 000 – 50 000	1,080
Более 50 000	1,120

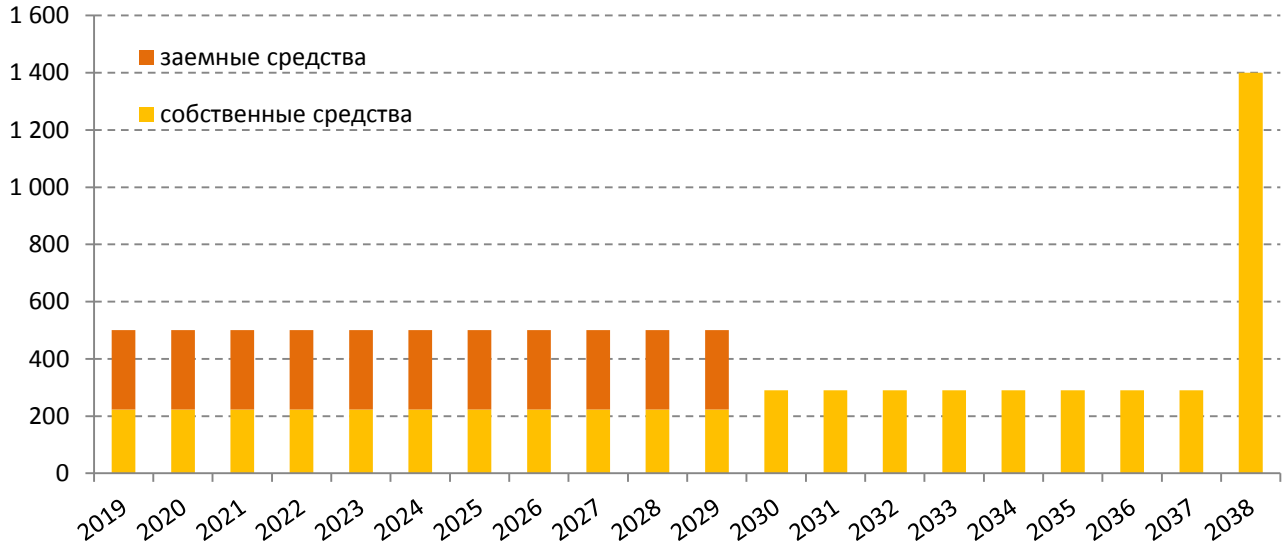
Фактическая среднесуточная интенсивность движения по автомобильной дороге определяется по итогам 12 месяцев, оканчивающихся 1 декабря предыдущего операционного года исполнения Соглашения.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПЛАТЕЖ

Инвестиционный платеж – составная часть платы ГК «Автодор», покрывающая возврат и обслуживание средств потенциального исполнителя, привлеченного в проект на инвестиционной стадии реализации соглашения.

- Общий инвестиционный платеж включает уменьшаемую и неуменьшаемую части инвестиционного платежа с учетом доходности на них.
- Инвестиционный платеж учитывает капитализированные проценты на инвестиции потенциального исполнителя соглашения за период строительства по факту их привлечения в проект на инвестиционной стадии реализации соглашения.
- Инвестиции потенциального исполнителя соглашения являются фиксированными и не подлежат корректировке в процессе проведения открытого инвестиционного конкурса.
- Базовая сумма инвестиционного платежа составляет 9 230,7 млн. рублей (НДС не облагается) за весь период действия долгосрочного инвестиционного соглашения в ценах соответствующих лет.

Динамика выплаты инвестиционного платежа



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 исполнителем требований, установленных ГК «Автодор» к показателям транспортной доступности автомобильной дороги, транспортно-эксплуатационным показателям автомобильной дороги, требований к содержанию и эксплуатации автомобильной дороги.

Нарушение требований к содержанию и эксплуатации автомобильной дороги

- Нарушение требований к содержанию автомобильной дороги

Уменьшение Эксплуатационного платежа

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 Инвестиционного платежа

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 долгосрочного инвестиционного соглашения.

В основе оптимального распределения рисков лежит принцип, в соответствии с которым риски, находящиеся за пределами контроля или компетенции исполнителя, возложены на ГК «Автодор», выступающего в настоящем проекте в качестве публичного партнера.

Реализация проекта на основе механизма долгосрочного инвестиционного соглашения позволяет снизить объем инвестиций исполнителя, что, соответственно, уменьшает его финансовые риски.

Основные риски проекта:

Риск	Описание рисков	Исполнитель	Государственная компания
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 несвоевременной подготовки территории строительства	Изменение сроков реализации проекта вследствие нарушения Исполнителем обязательств по выполнению земельно-кадастровых работ и работ	●	

	по подготовке территории строительства		
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	Возникновение ущерба окружающей среде в результате действий исполнителя в ходе строительства и эксплуатации объекта Экологические риски, связанные с проектной документацией	●	●
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,	Банкротство / полная или частичная неплатежеспособность банка,	●	

предоставившего гарантию обеспечения исполнения обязательств исполнителя по долгосрочному инвестиционному соглашению	предоставившего банковскую гарантию, произошедшее в ходе строительства и / или эксплуатации		
Риски необходимости изменения технических показателей автомобильной дороги в процессе эксплуатации	Расширение дороги, развязок		●

Конкурсные критерии

Правовая база

Проведение конкурса осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», порядком закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и решением Правления ГК «Автодор» об утверждении конкурсной документации и о проведении конкурса на ее основании.

Внесение изменений в конкурсную документацию

ГК «Автодор» вправе вносить изменения в конкурсную документацию в любое время до истечения срока подачи конкурсных заявок.

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	Оцениваемое изменение начального значения критерия (для количественных критериев)	Весовые значения Критериев конкурса
Качественный критерий*	Организационно-технические предложения по реализации инвестиционного проекта	-		0,4
Количественные критерии	Стоимость строительства объекта соглашения	36,627 млрд.руб. в ценах соответсв. лет	Уменьшение	0,3
	Сумма базовых ежегодных платежей на стадии эксплуатации	7,065 млрд.руб. в ценах 2013г.	Уменьшение	0,1
	Базовая премия к инфляции**	4,65 проц.п.	Уменьшение	0,1
	Квалификация участника конкурса	-	Увеличение	0,1
	Итого			**1,0**

Победитель конкурса получает право на заключение долгосрочного инвестиционного соглашения с Государственной компанией на условиях его конкурсного предложения, отвечающего требованиям конкурсной документации.

* В соответствии с экспертной оценкой

** По условиям долгосрочного инвестиционного соглашения на инвестиции исполнителя будет начисляться доходность, привязанная к инфляции. Инвестиции исполнителя разделяются на 2 равных части. Первая часть интерпретируется как инвестиции, профинансированные за счет заемного финансирования, и на нее начисляется доходность в объеме инфляция+премия. Вторая часть интерпретируется как инвестиции, профинансированные за счет собственных средств исполнителя, и на нее начисляется доходность в объеме инфляция+премия+3,85%

Предварительный график проекта

Сроки реализации	Основные этапы реализации
23.07.2014	Проведение публичного обсуждения условий конкурса и проекта конкурсной документации
14.08.2014	Опубликование официального извещения о проведении конкурса и конкурсной документации
14.08.2014 – 13.10.2014	Прием конкурсных заявок, ознакомление потенциальных участников закупки с материалами проектной документации на основании соответствующих запросов
28.08.2014	Открытая презентация проекта
13.10.2014	Вскрытие конвертов с конкурсными заявками
13.10.2014 – 10.11.2014	Рассмотрение и оценка конкурсных заявок, подведение итогов конкурса
10.11.2014 – 17.11.2014	Предоставление победителем конкурса ДИС, подписанного с его стороны
20.11.2014 – 11.12.2014	Согласование Наблюдательным советом ГК «Автодор» заключения ДИС с победителем конкурса (крупной сделки). Подписание долгосрочного инвестиционного соглашения с ГК «Автодор».
2015 - 2018	Сроки строительства
2019 - 2038	Сроки эксплуатации

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.