

УДК 656.13/73.31.17

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ  
ПАРТНЁРСТВО КАК СПОСОБ  
АКТИВИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ***Герасимова П. Д.*

Донской государственный технический университет, Ростов-на-Дону, Российская Федерация

[polinka.malinaa@gmail.com](mailto:polinka.malinaa@gmail.com).

Ведение инвестиционной деятельности позволяет использовать интеллектуальные транспортные системы для улучшения безопасности движения и сокращения затрат на содержание автодорог, строительство которых осуществлено с привлечением инвесторов. В статье проведен обзор проектов, финансируемых инвесторами, и элементов транспортной инфраструктуры, внедренных для обеспечения организации и безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** государственно - частное партнерство, автомагистраль, организация дорожного движения, безопасность движения, модернизация транспортной инфраструктуры, интеллектуально-транспортные системы.

**Введение.** Качество транспортной инфраструктуры оказывает влияние на экономическое состояние страны и ее производительность. Модель развития транспортной отрасли с привлечением частных инвесторов становится все более актуальной в наше время. Государственно-частное партнерство (ГЧП) — это совокупность долгосрочных соглашений между государством и бизнесом на взаимовыгодных условиях. При этом частная сторона принимает участие не только в разработке проекта и его финансировании, но и в последующей реконструкции и реализации услуг на созданной базе. Такой вид сотрудничества практикуется в промышленности, на транспорте, в областях экологической деятельности, недвижимости, телекоммуникациях, в сфере образования и во многих других. Однако основная область применения государственно-частного партнерства в России и в мире — строительство автомагистралей и модернизация транспортной инфраструктуры [1–5].

**Примеры объектов государственно-частного партнёрства.** Одним из самых масштабных объектов такого партнерства является Западный скоростной диаметр. Магистраль решает транспортные задачи, стоящие перед Санкт-Петербургом, позволяет разгрузить центральную часть города, снять транспортную напряженность в нескольких районах Петербурга. Стоимость проекта составляет 212,7 млрд рублей, из которых: 108 млрд — это средства инвесторов; 71,2 млрд — инвестиционного фонда; 33,5 млрд — бюджет города.

UDC 656.13/73.31.17

**STATE-PRIVATE PARTNERSHIP AS A  
WAY OF ACTIVISATION OF  
INVESTMENT ACTIVITY ON  
TRANSPORT***Gerasimova P. D.*

Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russian Federation

[polinka.malinaa@gmail.com](mailto:polinka.malinaa@gmail.com)

The investment activities introduction allows the use of intelligent transport systems to improve traffic safety and reduce the cost of maintaining roads, the construction of which was with the involvement of investors. This article provides an overview of projects funded by investors and elements of transport infrastructure that have been implemented to ensure the organization and safety of road traffic.

**Keywords:** state-private partnership, highway, traffic management, traffic safety, modernization of transport infrastructure, intelligent transport systems.



Рис. 1. Карта Западного скоростного диаметра

Протяженность магистрали составляет 46,6 км, максимальная разрешенная скорость на ней 110 км/ч. Чтобы минимизировать нарушения правил дорожного движения, на магистрали был осуществлен монтаж комплексов видеофиксации новейшего образца. Камеры отслеживают нарушения скорости не только в точке измерения, но и на интервале между двумя комплексами. Для лучшего восприятия водителем границ проезжей части установлены светоотражающие столбики, а также внедрены демпфирующие системы, позволяющие смягчить тяжесть последствий ДТП. Для регулирования движения на пунктах взимания платы были разработаны специальные знаки индивидуально для этой магистрали [6].

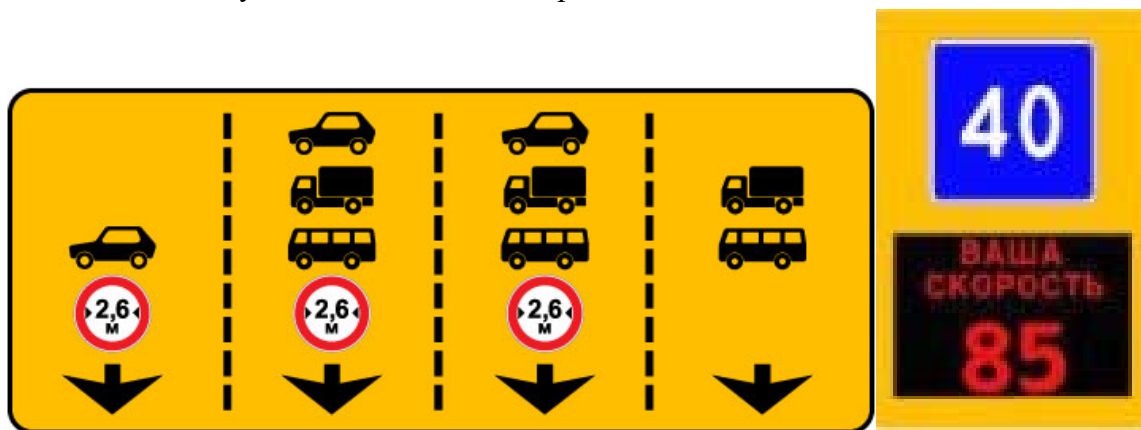


Рис. 2. Индивидуальные знаки, установленные на автодороге

Еще одним примером такого партнерства в России является трасса М-11 — Москва–Санкт-Петербург. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км. Дорога будет иметь от двух до пяти полос в каждую сторону и расчетную скорость движения 150 км/ч. Ввод в эксплуатацию скоростной автотрассы планируется в 2019 году. Строительство трассы началось в 2010 году. Стоимость проекта составляет 152,8 млрд рублей, из которых 15,96 млрд рублей должен инвестировать исполнитель [7].

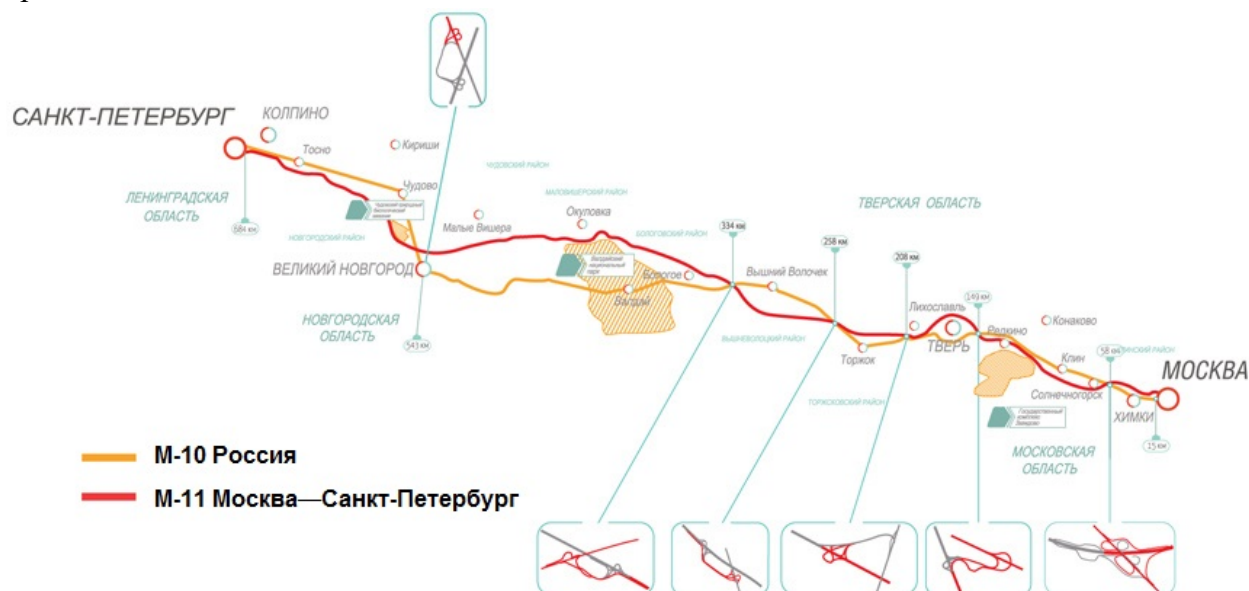


Рис. 3. Карта автомобильной дороги М-11

**Анализ внедренных элементов интеллектуальных транспортных систем (ИТС), повышающий уровень безопасности дорожного движения и пропускной способности.** Для снижения воздействия на окружающую среду и обеспечения экологической безопасности объекта были проведены следующие мероприятия: снижен уровень шума при прохождении дороги вблизи населенных пунктов и природоохранных территорий с применением шумозащитных экранов и зеленых насаждений; устроены специальные прогоны в теле насыпи проектируемой дороги для миграции диких и домашних животных; применены эффективные конструкции очистных сооружений для очистки поверхностных стоков в пределах водоохранных зон.

Повышение безопасности дорожного движения достигается разработкой проекта организации дорожного движения с применением современного энергоемкого барьерного ограждения, применением современных материалов для нанесения дорожной разметки и установки дорожных знаков и указателей. Для лучшей и своевременной информативности участников дорожного движения в разделе интеллектуальных транспортных систем разработаны и применены табло переменной информации и многопозиционные указатели.

Дорога разделена на секции. За каждой секцией закреплена бригада «аварийных комиссаров», отвечающая за безопасность на данном участке. Аварийные комиссары непрерывно взаимодействуют с операторами центра управления дорожным движением. Последние отвечают за регистрацию и запись всех инцидентов, сбор информации и связь с аварийно-спасательными службами (ГИБДД, МЧС, скорая помощь).

Для информирования пользователей об условиях проезда (метеоусловия, скоростной режим, ожидаемый трафик и пр.) и взаимодействия с пользователями на автомобильных дорогах используется комплекс программно-технических средств управления дорожным движением (АСУДД). В состав пользовательского интерфейса АСУДД входят: ДИТ (динамическое

информационное табло) — для передачи и отображения текстовых информационных сообщений; УДЗ (управляемый дорожный знак) — для выдачи водителям обязательной или рекомендательной информации об организации движения по полосам, включая ограничения скорости, метеоусловия, ДТП и пр.; ТЭС (терминал экстренной связи) — для обеспечения голосовой связи пользователя с представителем оператора при возникновении нештатных ситуаций.

**Заключение.** Становление и развитие проектов ГЧП позволяет использовать ИТС для улучшения безопасности движения, повышения грузооборота, пассажирооборота, сокращения затрат на содержание автодорог.

Строительство автомагистралей, обустройство их инфраструктуры — наиболее распространенная сфера реализации проектов ГЧП. Однако для успешного развития транспортной отрасли и экономики страны в целом рекомендуется использовать ГЧП в сфере организации и безопасности дорожного движения.

### Библиографический список

1. Алпатов, А. А. Государственно-частное партнерство. Механизмы реализации / А. А. Алпатов, А. В. Пушкин, Р. М. Джапаридзе. — Москва : Альпина Паблишер. — 2014. — 200 с.
2. Максимов, В. В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре : критерии оценки концессионных конкурсов / В. В. Максимов. — Москва : Альпина Паблишерз, 2010. — 177 с.
3. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] / КонсультантПлюс. — Режим доступа : [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_286793/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286793/) (дата обращения : 23.03.2019).
4. Паламарчук, В. Транспорт — важное условие экономического роста / В. Паламарчук // Экономика. — 2012. — №6 — С. 21–23.
5. Соколов, И. А. Государственно-частное партнерство как инструмент поддержки инноваций / И. А. Соколов. — Москва : Дело, 2015. — 632 с.
6. ЗСД — первая внутригородская скоростная платная магистраль в России [Электронный ресурс] / Магистраль северной столицы. — Режим доступа : <https://nch-spb.com/> (дата обращения : 23.03.2019).
7. Автомобильная дорога М-11 «Москва-Санкт-Петербург» [Электронный ресурс] / Автотор. Платные дороги. — Режим доступа : <https://avtodor-r.ru/ru/platnye-uchastki/m11/> (дата обращения : 23.03.2019).