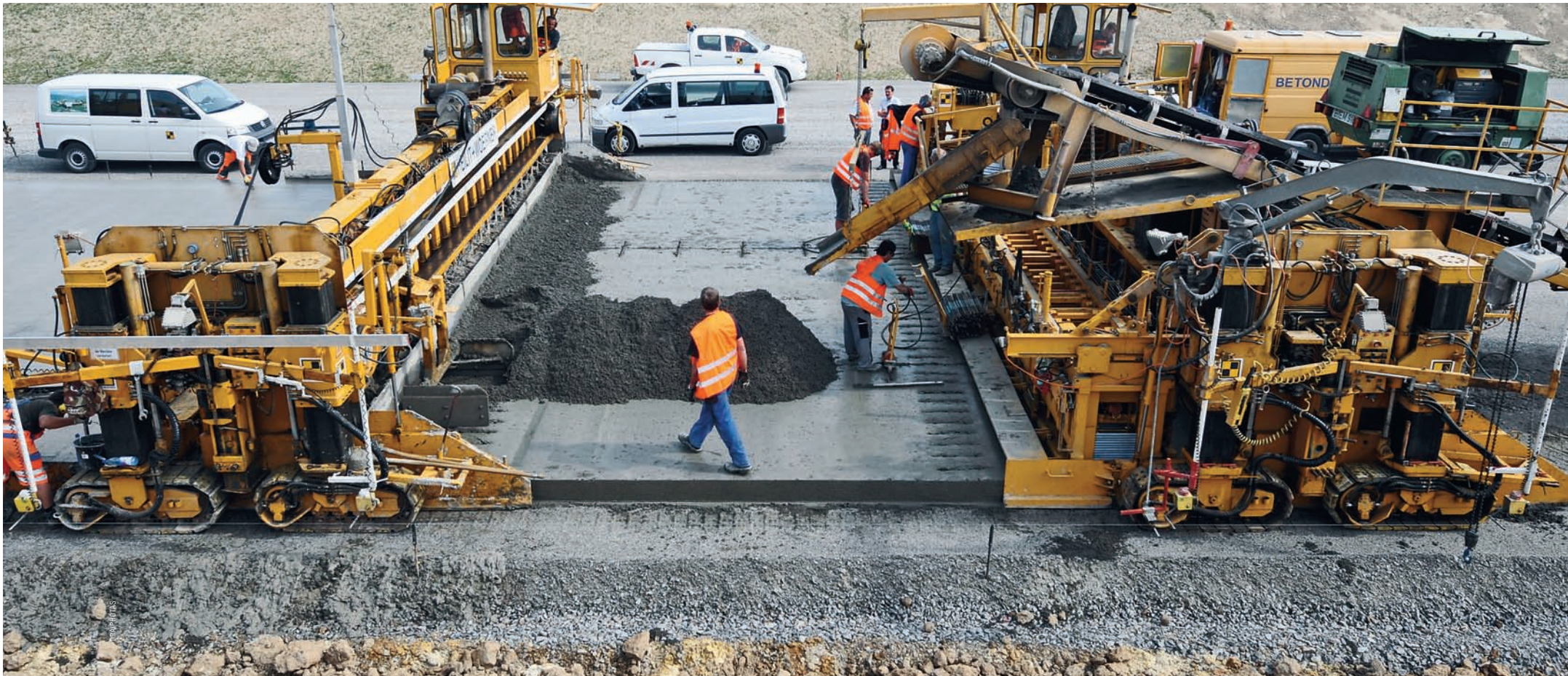


РАЗНИЦА В ПОДХОДАХ

ПРИНЦИПЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОДОРОГ В РОССИИ СУЩЕСТВЕННО ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ЗАРУБЕЖНЫХ АНАЛОГОВ — В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ИЗ-ЗА НЕСОВРЕМЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ К РЕМОНТУ И СОДЕРЖАНИЮ, А ТАКЖЕ ДОМИНИРОВАНИЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ В ОБЩЕЙ СТРУКТУРЕ РАСХОДОВ ОТРАСЛИ.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН, РЕДАКТОР ОТДЕЛА ЭКОНОМИКИ ЖУРНАЛА «КОМПАНИЯ», ДЛЯ VG



ГОСУДАРСТВО РЕШАЕТ ВСЕ Высокая стоимость эксплуатации дорог в России стала уже притчей во языцех. В соответствии с нормативами уровень затрат на работы по содержанию, текущему и капитальному ремонту федеральных автомобильных дорог в пересчете на один километр в России колеблется от \$27 тыс. до \$55 тыс. в зависимости от технической категории дороги. Впрочем, пока, в 2011 году, финансовое обеспечение указанных нормативов составляет всего 50%. Тем не менее актуальные расходы российского бюджета сопоставимы с расходами в Финляндии, где климатические условия сходны с российскими. Стоимость строительства дорог также довольно высока и сравнима с аналогичными расходами в Норвегии. Например, стоимость возведения первого этапа трассы Джубга—Сочи на участке Адлер—Веселое составила 494 млн руб., тогда как стоимость норвежского дорожного проекта Brustulia составила 461 млн руб.

По мнению экспертов, во многом столь высокие затраты объясняются тем, что практически все дорожное строительство в России, как и его последующая эксплуатация, происходит за государственный счет. «Дорожное строительство в России финансируется полностью за счет государственного бюджета на различных уровнях: федеральном, региональном и муниципальном, не считая небольшой толики частных автодорог. Выделяемые бюджетные

средства распределяются среди подрядчиков на конкурсной основе, что на практике называется государственным контрактом», — говорит старший юрист московского офиса международной юридической фирмы CMS Азиз Азизов. По его словам, при всех положительных и отрицательных сторонах системы закупок для государственных нужд государственный контракт не позволяет одновременно объединить три стадии: финансирование, строительство и эксплуатацию автомобильных дорог. Однако принятый федеральный закон «О концессионных соглашениях», а также региональные законы о государственно-частном партнерстве нивелируют юридическую разницу в возможностях финансирования проектов по строительству автодорог. «В целом после принятия поправок в Бюджетный кодекс, предусматривающих создание дорожных фондов, наша система финансирования автодорог, основанная на целевых дорожных налогах, уплачиваемых пользователями автодорог, соответствует общепринятым за рубежом принципам финансирования», — добавляет председатель общественного совета при Федеральном дорожном агентстве Олег Скворцов. Однако если говорить о частностях, то различия есть.

ДЬЯВОЛ В ДЕТАЛЯХ По данным Олега Скворцова, в Евросоюзе для каждого вида транспорта суще-

ствуют свои транспортные налоги и сборы, которые соответствуют степени отрицательного воздействия на окружающую среду, а также воздействию на дорогу конкретного автомобиля. Последнее условие в России будет частично выполняться после введения в 2012 году сборов с грузовиков общей массой более 12 тонн, однако в любом случае ставки дорожных налогов в России в целом пока никак не связаны с размером экологического ущерба. Кроме того, система финансирования автодорог в России не содержит механизмов привлечения дополнительных ресурсов и пополнения дорожных бюджетов за счет кредитов и займов, облигационных займов, доходов от эксплуатации платных дорог и т. п. «Из восьми известных форм государственно-частного партнерства при строительстве дорог в России действующим законодательством предусмотрена только одна, при которой концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию в течение установленного срока, после чего объект передается государству для возможности дальнейшего использования без взимания платы», — говорит Олег Скворцов. При этом пока не используются другие формы партнерства, которые в условиях нашей страны могли бы оказать более приемлемыми.

Так, за рубежом в последние годы наибольшее распространение получили проекты, реализуемые по схеме

ОТНОШЕНИЕ К ЧАСТНЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ В ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ДАЖЕ В ЕВРОПЕ РАЗЛИЧНО В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТРАНЫ. СКАЖЕМ, В ГЕРМАНИИ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НЕТ ВООБЩЕ

Design—Build—Finance—Operate («Проектирование—строительство—финансирование—управление») с использованием принципиально новых систем оплаты проезда по платным автомобильным дорогам, получившим название «теневые сборы» (Shadow Toll). Смысл такой системы заключается в том, что плату концессионеру за проезд по платной дороге вносит не водитель, а государство в зависимости от интенсивности и состава движения по платной автодороге, которое фиксируется при помощи спутниковых навигационных систем. Такие системы используются в настоящее время в США, Финляндии, Норвегии, Испании, Португалии и ряде других стран. Эта система существенно снижает риски инвестора, что одновременно увеличивает инвестиционную привлекательность проектов и повышает доступность платных автодорог для пользователей. В результате нет необходимости создавать пункты взимания платы, а концессионер получит гарантированный доход. «Система финансирования строительства автодорог должна быть построена на долгосрочном финансировании, которое предполагает учет

В БЕЛОРУССИИ ПРИ ДНЕВНОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ СВЫШЕ 25 ГРАДУСОВ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВЫХ МАШИН ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ АВТОДОРОГ С 11 ДО 23 ЧАСОВ