

Статистические данные по дорожной отрасли России за 2000-2005 гг.

Обзор законодательства и стратегических программ развития дорожной отрасли.

Перспективы привлечения частного капитала в дорожную отрасль.

Перечень крупнейших проектов в дорожной отрасли России, планируемых к реализации в 2006-2010 гг.

Исследование «Дорожно-строительная отрасль России» 2000-2010 гг.



Содержание отчета «Дорожно-строительная отрасль России»

Введение	3
Раздел I. Развитие дорожной отрасли России в 2000-2005 гг.	4
1.1. Основные тенденции развития дорожной отрасли России в 2000-2005 гг.	4
1.2. Государственное регулирование дорожной отрасли России в 2000-2005 гг.	17
Раздел II. Перспективы дорожной отрасли России	31
2.1. Перспективы государственного финансирования дорожной отрасли России	31
2.2. Перспективы реализации проектов на условиях государственно-частного партнерства в дорожной отрасли России	37
Раздел III. Информация о крупнейших дорожно-строительных компаниях России	42
3.1. Информация о крупнейших дорожно-строительных компаниях федерального уровня	42
3.2. Информация о крупнейших дорожно-строительных компаниях Москвы и Московской области	49
3.3. Информация о крупнейших дорожно-строительных компаниях Санкт-Петербурга и Ленинградской области	60
Раздел IV. Информация о крупнейших инвестиционных проектах в дорожной отрасли России	75
4.1. Информация о крупнейших инвестиционных проектах в дорожной отрасли Москвы и Московской области	75
4.2. Информация о крупнейших инвестиционных проектах в дорожной отрасли Санкт-Петербурга и Ленинградской области	81
4.3. Информация о крупнейших инвестиционных проектах в дорожной отрасли федерального уровня	85
Заключение	88
Приложение 1. Перечень основных объектов магистральной дорожной сети Москвы для строительства в 2006-2013 гг. (с учетом минимального объема капитальных вложений)	89
Приложение 2. Перечень основных объектов магистральной дорожной сети Москвы для строительства в 2006-2013 гг. (с учетом максимального объема капитальных вложений)	90
Приложение 3. Параметры финансирования автодорожных подходов к кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга на 2004-2008 годы	91
Приложение 4. Выдержки из Перечня приоритетных мероприятий по строительству и реконструкции объектов на магистральной сети Санкт-Петербурга на 2004-2008 годы	94

Перечень таблиц и рисунков

Таблицы

- Таблица 1.1. Показатели состояния сети автомобильных дорог России в 2001-2005 гг., тыс. км.
Таблица 1.2. Уровень загрузки федеральных автомобильных дорог в 2005 году
Таблица 1.3. Транспортно-эксплуатационное состояние сети федеральных автомобильных дорог в 2005 году
Таблица 1.4. Объем капиталовложений в рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» в 2004 году (млрд. руб. в ценах 2004 г.)
Таблица 1.5. Основные показатели реализации Подпрограммы «Автомобильные дороги» за период 2002-2010 гг.
Таблица 1.6. Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства в 2000-2005 гг. (млрд. руб. в ценах соответствующего года)
Таблица 1.7. Строительство и реконструкция автомобильных дорог в 2000-2006 гг., км.
Таблица 1.8. Капитальный и текущий ремонт автомобильных дорог в 2000-2005 гг., км.
Таблица 1.9. Показатели реализации задач «Стратегии развития транспорта РФ на период до 2010 года»
Таблица 2.1. Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства в 2000-2005 гг. и прогноз на период до 2010 гг., млрд. руб. в ценах 2006 года
Таблица 2.2. Параметры финансового плана «Стратегии развития транспорта до 2010 года», млрд. руб.
Таблица 2.3. Перечень важнейших мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», осуществляемых при государственной поддержке в 2006-2010 гг., млрд. руб.
Таблица 2.4. Мероприятия по развитию дорожной сети России в разрезе Федеральных округов, намеченные к реализации на 2006-2008 гг.
Таблица 2.5. Крупнейшие проекты в дорожной отрасли, которые планируется финансировать из федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ
Таблица 3.1. Динамика показателей деятельности Группы предприятий «Корпорация «Трансстрой» в 2003-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.2. Динамика показателей деятельности ОАО «Корпорация «Трансстрой» в 2004-2005 гг., млрд. руб.
Таблица 3.3. Динамика показателей деятельности ОАО «Мостотрест» в 2003-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.4. Динамика показателей деятельности ОАО «Мосинжстрой» в 2002-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.5. Структура строительно-монтажных работ ОАО «Мосинжстрой» по видам объектов в 2001-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.6. Региональная структура дорожно-строительных работ ОАО «Центродорстрой» в 2003-2004 гг.
Таблица 3.7. Динамика показателей деятельности ОАО «Центродорстрой» в 2003-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.8. Динамика показателей деятельности ОАО «Гордорстрой» в 2003-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.9. Динамика показателей деятельности ОАО «Дормост» в 2003-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.10. Динамика показателей деятельности ОАО «Мостостроительный отряд №19» в 2002-2004 гг., млрд. руб.
Таблица 3.11. Региональная структура дорожно-строительных работ ОАО «Мостостроительный отряд №19» в 2000-2004 гг., %
Таблица 3.12. Структура ОАО «Генеральная Строительная Корпорация»
Таблица 4.1. Государственное финансирование проекта строительства ЦКАД в 2006-2010 гг., млрд. руб.
Таблица 4.2. Государственное финансирование проекта строительства и реконструкции головного участка автомобильной дороги М-1 «Беларусь» в 2006-2010 гг., млрд. руб.
Таблица 4.3. Государственное финансирование проекта строительства скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург в 2006-2010 гг., млрд. руб.
Таблица 4.4. Финансирование проекта строительства Четвертого транспортного кольца Москвы в 2006-2010 гг., млрд. руб. в ценах 2005 года
Таблица 4.5. Финансирование проекта строительства платной автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в 2006-2010 гг., млрд. руб. в ценах 2004 года

Рисунки

- Рисунок 1.1. Показатель динамики нагрузки на автомобильные дороги России в 2000 и 2004 гг.
Рисунок 1.2. Уровень загрузки федеральных автомобильных дорог в 2005 году
Рисунок 1.3. Финансирование капиталовложений по Подпрограмме «Автомобильные дороги» в 2002-2004 гг.
Рисунок 1.4. Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства в 2000-2005 гг. (млрд. руб.)
Рисунок 1.5. Строительство и ремонт автомобильных дорог в 2000-2005 гг., км.
Рисунок 2.1. Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства в 2000-2005 гг. и прогноз на период до 2010 гг., млрд. руб. в ценах 2006 года

Введение

Исследование «Дорожно-строительная отрасль России» подготовлено на основе комплекса информационных источников:

- официальные документы Правительства России, Министерства Транспорта, Федерального дорожного агентства, такие как:
 - «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденная Приказом Министерства транспорта РФ от 12 мая 2005 года №45;
 - «Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года»;
 - подпрограмма «Автомобильные дороги», федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденная постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 года №848;
 - подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»;
 - «Концепция реформирования дорожной отрасли России».
- действующие и находящиеся в процессе разработки Законодательные акты, такие как: Закон «О концессионных соглашениях», Закона «О платных автомобильных дорогах» и другие;
- доклады и интервью чиновников Министерства транспорта и Федерального дорожного агентства, таких как: заместитель министра транспорта Александр Мишарин, руководитель Федерального дорожного агентства Олег Белозеров и другие;
- материалы СМИ (печатная пресса, электронные СМИ, федеральные и региональные информационные агентства);
- собственные материалы компаний (пресс-релизы, материалы с сайтов, годовые и квартальные отчеты).
- статистические данные из официальных источников за 2000-2005 годы, опубликованные на момент окончания подготовки материала.

Информация об инвестиционных проектах представляет собой оценку самого проекта и хода его реализации на конкретную дату (март 2006 года) и позволяет прогнозировать его развитие только с некоторой степенью вероятности. Это наиболее характерно для крупнейших инвестиционных проектов, реализация которых требует привлечения частного капитала в значительных объемах (скоростная автомобильная дорога «Москва-Санкт-Петербург», Центральная кольцевая дорога в Московской области, в меньшей степени «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге.)

Основная цель настоящего исследования – комплексный анализ развития дорожно-строительной отрасли России в 2000-2005 гг., оценка объемов государственного финансирования дорожной отрасли на 2006-2008 гг. и перспектив привлечения частного капитала, характеристика существующей нормативной базы в области дорожного хозяйства и оценка перспектив ее изменения. Кроме того, в рамках исследования выявлены и охарактеризованы крупнейшие дорожно-строительные компании федерального уровня, Московского региона и Северо-Западного региона. Перспективы развития дорожного хозяйства России в настоящее время тесно связаны с эффективностью взаимодействия государства и бизнеса при реализации инфраструктурных проектов на условиях государственно-частного партнерства, что обусловило необходимость анализа в рамках исследования крупнейших проектов строительства платных автомобильных дорог.

Краткий обзор текущего состояния и перспектив развития дорожной отрасли России

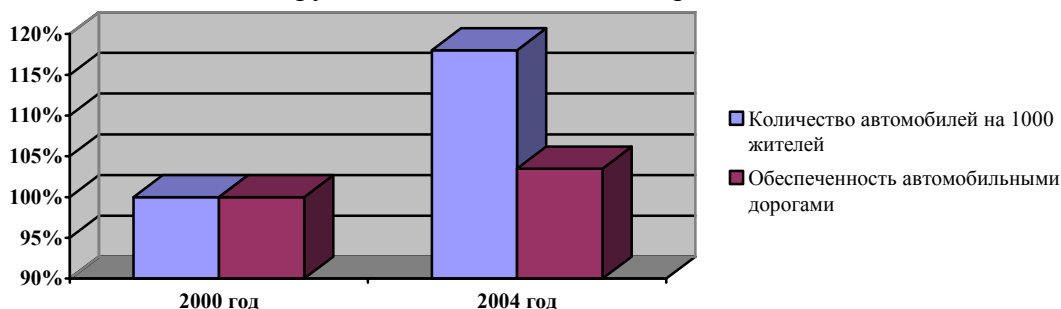
Обзор текущего состояния дорожной отрасли России

Значительная площадь территории Российской Федерации обуславливает высокую значимость эффективного транспортного сообщения для сохранения территориальной целостности, геополитического влияния и конкурентоспособности на международном рынке. Однако состояние транспортной инфраструктуры в настоящее время не позволяет в полном объеме обеспечивать потребности российской экономики и конкурентоспособность международных перевозок грузов через территорию России. В наибольшей степени приведенное выше утверждение касается такого сегмента транспортной инфраструктуры, как дорожное хозяйство. В то же время объем инвестиций в строительство новых и содержание имеющихся дорог в России составляет 1,1% ВВП, при среднем уровне этого показателя в развитых странах от 3 до 5%.

По состоянию на 1 января 2006 года в России 600,6 тыс. км. автомобильных дорог общего пользования, из которых федеральные автомобильные дороги составляют 47,1 тыс. км., дороги субъектов РФ – 553,5 тыс. км. Твердое покрытие имеют более 546 тыс. км. автомобильных дорог, остальные 54 тыс. км. представляют собой грунтовые дороги. Состояние российских автомобильных дорог, по мнению экспертов ИА «iNFOLine» можно расценить как кризисное, так как за 1990-2005 гг. парк автомобилей в России вырос более чем в 2,5 раза, в то время как протяженность автомобильных дорог общего пользования только на 30%. В дальнейшем разрыв между темпами роста автомобильного парка и протяженности автомобильных дорог будет возрастать: так, по оценкам Министерства транспорта, численность парка грузовых автомобилей в России к 2010 г. по сравнению с 2000 г. возрастет на 25%, автобусов – на 12%, легковых автомобилей – на 55-60%.

Рисунок 1

Показатель динамики нагрузки на автомобильные дороги России в 2000 и 2005 гг.



Ситуация усугубляется тем, что более 60% федеральных трасс не соответствуют нормативным требованиям по целому ряду характеристик: прочности¹, колеиности, освещению, безопасности и ряду других показателей. Кроме того, в настоящее время более 28% федеральных автомобильных дорог работает в режиме перегрузки, а более 30% грузоперевозок по федеральным дорогам осуществляется с превышением нормативного уровня загрузки. Неудовлетворительное техническое состояние автомобильных дорог в России приводит к увеличению потребления моторных топлив автомобилями на 40-50% по сравнению со странами Западной Европы, стоимости обслуживания автомобилей – в 2-2,5 раза, снижению срока службы автопокрышек более чем

¹ Федеральные автомобильные дороги рассчитаны на нагрузки не более 10 тонн на ось, хотя международные грузовые перевозки в Европе осуществляются грузовыми автомобилями с нагрузкой на ось 10-15 тонн.

в 1,5 раза, срока службы автомобилей – на 30%. В результате издержки в промышленности и транспортном комплексе возрастают на 20-30%.

Таблица 1

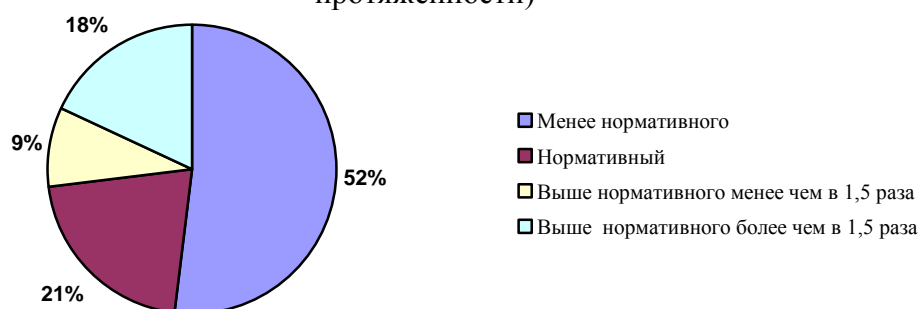
Транспортно-эксплуатационное состояние сети федеральных автомобильных дорог в 2005 году

Параметр	Протяженность	
	тыс. км.	% от всей сети
Неудовлетворительная прочность дорожных одежд	26,1	55,4
Неудовлетворительная ровность дорожных покрытий	17,4	36,9
Неудовлетворительные сцепные свойства дорожных покрытий	17	36,1
Участки, работающие в режиме перегрузки	7,9	16,8
Участки концентрации ДТП	3,9	8,3

Источник: Министерство транспорта РФ

Рисунок 2

Уровень загрузки федеральных автомобильных дорог в 2005 году (в % от общей протяженности)



Состояние территориальной дорожной сети России характеризуется следующими негативными моментами:

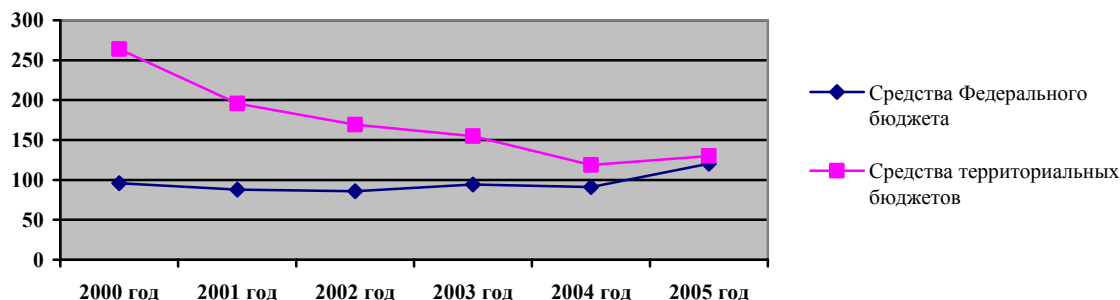
- протяженность участков территориальных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, составляет менее 25% от общей протяженности сети;
- отсутствие подъездов с твердым покрытием к малым сельским населенным пунктам, что вызывает значительные потери сельскохозяйственных предприятий;
- около 50 тысяч населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным дорогам с твердым покрытием. При этом протяженность грунтовых дорог составляет около 220 тыс. км., что приводит к стагнации производства и оттоку населения.

Финансирование дорожной отрасли России

Несмотря на усиливающиеся негативные тенденции в дорожной отрасли, объем средств, направляемых из федерального бюджета на содержание, ремонт, строительство и реконструкцию федеральных дорог, снизился за период с 2000 по 2005 гг. в сопоставимых ценах почти на 30%. Доля расходов на дорожное хозяйство в ВВП России уменьшилась с 2,9% в 2000 году до 1,1% в 2005 году, а доля расходов на автомобильные дороги в федеральном бюджете – с 4,9% в 2000 году до 3,0% в 2005 году. Доля расходов на автодороги в бюджете субъектов РФ за этот период также снизилась с 28,9% в 2000 году до 9,1% в 2005 году.

Рисунок 3

Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства в 2000-2005 гг. (млрд. руб. в ценах соответствующего года)



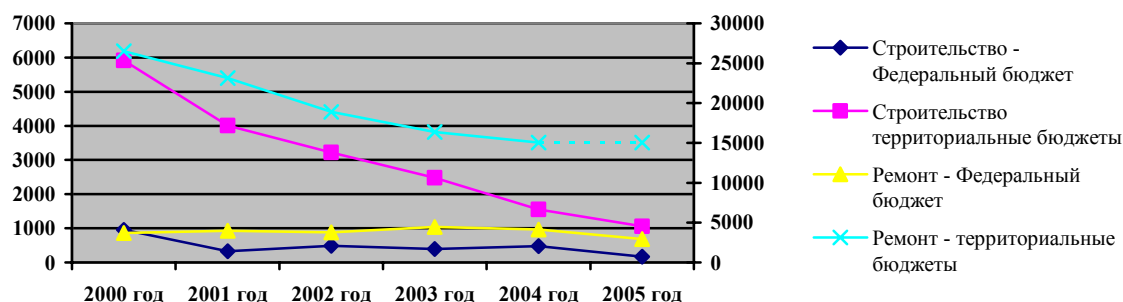
Расходы на строительство и реконструкцию федеральных автомобильных дорог в 2005 году составили 25,1 млрд. руб., что в ценах 2005 года на 44,9% больше, чем в 2004 году. В то же время более 68 % средств было сконцентрировано на шести объектах: строительстве Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, автомобильной дороги "Амур" Чита–Хабаровск, обхода г. Сочи на автомобильной дороге М-27 Джубга–Сочи, автомобильной дороги "Колыма" в Якутии, на строительстве и реконструкции участков автомобильной дороги М-4 "Дон", а также подмосковного участка автомобильной дороги М-8 "Холмогоры". Кроме того, расходы на содержание, ремонт и капитальный ремонт федеральной дорожной сети в 2005 году составили 28,55 млрд. руб., что в ценах 2005 года на 9% меньше чем в 2004 году.

Перспективы развития дорожной отрасли России

Сокращение объемов финансирования дорожного хозяйства России обусловило сокращение строительства (в 2005 году по сравнению с 2000 почти в 5 раз) и капитального ремонта автомобильных дорог (в 2004 году по сравнению с 2000 почти на 40%).

Рисунок 4

Строительство и ремонт автомобильных дорог в 2000-2005 гг., км.



Проекты развития дорожного хозяйства детализированы в подпрограмме «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». Федеральная целевая программа была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 и существенно устарела. В целях концентрации финансовых ресурсов на направлениях, обеспечивающих максимальную эффективность расходов, выработана новая система приоритетов в направлениях вложения средств, в качестве которых обозначены:

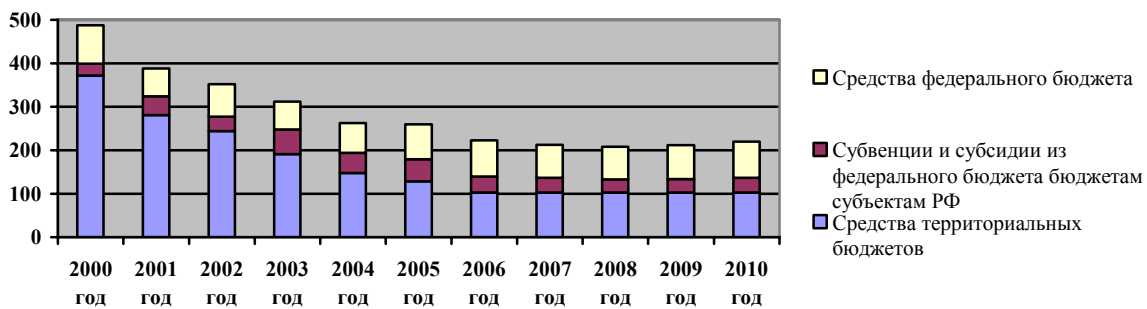
- обеспечение сохранности автомобильных дорог (содержание и ремонт). Особое внимание обращено на капитальный ремонт и ремонт подходов к крупным городам. К приоритетным отнесены также меры по ликвидации мест концентрации ДТП;

- модернизация путем капитального ремонта и реконструкции перегруженных движением или требующих усиления конструкции дорожной одежды участков существующих автомобильных дорог, в первую очередь входящих в состав международных транспортных коридоров, по которым осуществляются наибольшие объемы грузоперевозок.

В 2005 году проведена значительная корректировка Подпрограммы «Автомобильные дороги», в результате чего ее ресурсное обеспечение приведено в соответствие с показателями бюджета на 2006 г. и 2006-2008 гг. При этом общая сумма расходов на реализацию мероприятий Подпрограммы «Автомобильные дороги» за программный период 2002-2010 гг. в целом уменьшилась почти в 1,8 раза – до 2,1 трлн. руб., из которых за счет федерального бюджета должно быть профинансировано 1076 млрд. руб., за счет бюджетов субъектов РФ – 1024 млрд. руб. На период 2006-2010 гг. планируемый объем расходов на реализацию мероприятий Подпрограммы составит 1317 млрд. руб., в том числе из федерального бюджета – 725 млрд. руб., за счет бюджетов субъектов РФ – 592 млрд. руб. Следует отметить, что по прогнозам Министерства транспорта, государственное финансирование дорожной отрасли в 2006-2010 гг. будет в сопоставимых ценах ниже уровня 2005 г.

Рисунок 5

Динамика объемов финансирования дорожного хозяйства в 2000-2005 гг. и прогноз на 2006-2010 гг., млрд. руб. в ценах 2006 года



Несмотря на увеличение расходов федерального бюджета на ремонт и содержание автомобильных дорог, финансирование, планируемое на 2006-2010 гг. покрывает не более 60-70% потребности.

В течение 30 лет эксплуатации автомобильной дороги необходимо выполнить 2 капитальных ремонта, 2 ремонта и 5 поверхностных обработок. По оценкам экспертов ИА «INFOLine», при средней стоимости капитального ремонта 10-12 млн. руб. за км., ремонта – 4,5-5,5 млн. руб. за км., поверхностной обработки – около 1 млн. руб. за км затраты на ремонт 1 км. федеральной автомобильной дороги оцениваются в 1,1-1,3 млн. руб. Таким образом, годовая потребность в финансировании ремонтных работ по всей сети федеральных автомобильных дорог при протяженности 47,1 тыс. км. (приведенная протяженность с учетом подъездов, развязок, искусственных сооружений и т. д. составляет, по оценкам Министерства транспорта, около 62 тыс. км.) составляет от 70 до 80 млрд. руб., что позволяет ежегодно осуществлять капитальный и текущий ремонт на 6-7 тыс. км.

В конце 90-х годов и 2000-2005 гг. финансирование позволяло обеспечить проведение ремонтных работ на 3,5-4,5 тыс. км. федеральных автомобильных дорог ежегодно. В результате дополнительные затраты на ликвидацию недоремонта федеральных автомобильных дорог могут составить более 120 млрд. руб.², что при ликвидации недоремонта в течение 2007-2010 гг. потребует более 30 млрд. руб. в год. Таким образом, с учетом расходов на содержание сети федеральных автомобильных дорог, которые оцениваются в 18 млрд. руб. в год, необходимые затраты на выполнение работ по ремонту и

² В 2005 г. выделено около 28,5 млрд. руб., на 2006 г. запланировано около 42 млрд. руб.

содержанию федеральных автомобильных дорог в 2007-2010 гг. составляют не менее 130 млрд. руб., что значительно превосходит объем бюджетных средств запланированный на 2007-2008 гг.

Ситуация с финансированием территориальной дорожной сети значительно более сложная: целый ряд субъектов РФ не располагает достаточными средствами для обеспечения не только строительства новых автомобильных дорог, но и содержания и ремонта существующей дорожной сети. Так, за период с 2002 по 2005 гг. недофинансирование дорожного хозяйства со стороны бюджетов субъектов РФ составило более 280 млрд. руб. При этом возможности бюджетов некоторых субъектов РФ позволяют финансировать не более 30% потребности средств на ремонт и содержание автомобильных дорог: Тверская область – 22%, Новгородская область – 25%, Смоленская область – 28%. Для подобных регионов механизм субсидирования из федерального бюджета, предполагающий обязательное софинансирование инвестиционных проектов в дорожной отрасли, не может служить компенсаторным механизмом, что приводит к ухудшению состояния территориальной дорожной сети.

Другим важным документом, определяющим параметры финансирования дорожной отрасли в 2006-2010 гг., является также «Стратегии развития транспорта до 2010 года». Характеристика основных параметров финансового плана «Стратегии развития транспорта до 2010 года», приведена в таблице 2.

Таблица 2

Параметры финансового плана «Стратегии развития транспорта до 2010 года», млрд. руб.

Источники финансирования	2005 год ³	Первый этап		Второй этап			Всего 2006-2010 годы
		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	
Общий объем финансирования	527	705,5	983,8	1201,7	1538,2	1818,4	6247,6
увеличение протяженности федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям	53,6	83,5	89	94,1	101,8	111	533
реконструкция, ремонт и содержание дорог входящих в систему МТК, доведение их до уровня международных стандартов	43,0	67,1	72,4	76,9	83,4	91,6	434,4
реализация комплекса инфраструктурных проектов на условиях ГЧП	5	24,2	45,2	58,5	91,1	100,6	324,6
реализация проектов по повышению конкурентоспособности транспортных коридоров	нет данных	32,4	73,9	98,5	167,4	180,8	553
реализация комплекса проектов по развитию транспортно-технологической инфраструктуры	нет данных	15,8	33,9	45,5	76,4	82,6	254,2
строительство, реконструкция и эксплуатация автомобильных дорог общего пользования субъектов РФ и муниципальных образований	149,5	168,3	253,1	352,8	472	618,7	2014,4
развитие автомобильных дорог в сельской местности	–	43,2	15,1	18,2	22,1	27,5	126,1

Источник: «Стратегия развития транспорта до 2010 года»

Проблемы и перспективы привлечения частного капитала в дорожную отрасль

Разработанные Министерством транспорта и утвержденные Правительством РФ в течение 2004-2005 гг. стратегические документы, определяющие развитие транспортной отрасли («Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года», «Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года», подпрограммы «Автомобильные дороги» и «Развитие экспорта транспортных услуг»

³ Плановый показатель, отраженный в «Стратегии развития транспорта до 2010 года»

федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», «Концепция реформирования дорожной отрасли России») важнейшими механизмами, способными обеспечить не только поддержание в текущем состоянии, но и развитие дорожной инфраструктуры, называют привлечение частного капитала и переход к платности использования дорожной инфраструктуры. По мнению экспертов ИА «INFOLine», применение механизмов государственно-частного партнерства в дорожной отрасли наиболее эффективно для развития дорожной сети на высокозагруженных участках, таких как подъезды к крупным городам (в первую очередь к Москве и Санкт-Петербургу) и международным аэропортам, или при строительстве скоростных участков, обеспечивающих расшивку «узких мест» существующей сети автомобильных дорог.

Основными проблемными аспектами закона «О концессионных соглашениях», ограничивающими его применимость для различных форм государственно-частного партнерства в дорожной отрасли являются следующие:

- закон «О концессионных соглашениях» жестко предписывает концеденту заключить с концессионером договор передачи в аренду земельных участков в течение 60 суток после подписания концессионного соглашения⁴;
- закон «О концессионных соглашениях» жестко предписывает концеденту заключить с концессионером концессионное соглашение в течение 90 суток после проведения концессионного конкурса⁵.

В результате установления в законе «О концессионных соглашениях» столь жестких сроков отсутствует возможность привлечения инвесторов на ранних стадиях подготовки концессионных проектов в дорожной отрасли (проектирование и землеотвод).

Кроме того, существует целый ряд правовых проблем в сфере реализации проектов платных автомобильных дорог, не связанных с Законом «О концессионных соглашениях» и обусловленных следующими причинами:

- отсутствием подзаконных актов, раскрывающих механизм реализации Закона «О концессионных отношениях»
- отсутствием закона «О платных автомобильных дорогах», раскрывающего предмет концессионных отношений в дорожной отрасли;
- неурегулированностью землеустроительных процедур;
- сложностью совмещения концессионных тендерных процедур и процедуры подачи заявок на софинансирование проектов за счет средств Инвестиционного фонда РФ;
- отсутствием правовой базы реализации проектов по схеме «теневой скрытой платы»⁶;
- ограниченным сроком предоставления бюджетных гарантий (не более 5 лет).

Существующее в настоящее время в России земельное законодательство является одним из важнейших препятствий при реализации проектов строительства автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства. Так, процедура изъятия земельных участков может растянуться до 1,5 и более лет, что вызвано:

- отсутствием федеральных законов, регулирующих процедуры резервирования и изъятия земельных участков для федеральных государственных нужд, в том числе, в целях создания платных автомобильных дорог;
- отсутствием четко установленных оснований изъятия, в том числе путем выкупа земельных участков для государственных и

⁴ Статья 11, пункт 1.

⁵ Статья 36, пункт 1.

⁶ Принцип «теневой скрытой оплаты» предполагает выплату государством определенной суммы за каждый проехавший по дороге автомобиль.

муниципальных нужд, и эффективного механизма определения выкупной цены участков, изымаемых для государственных, либо муниципальных нужд;

- неурегулированностью порядка подготовки и принятия решений Правительства РФ о резервировании и изъятии земельных участков в федеральную собственность;
- неурегулированностью распределения полномочий между федеральными органами исполнительной власти по осуществлению резервирования и изъятия земельных участков, а также заключению соглашений с собственниками от лица РФ при создании платных автомобильных дорог.

По мнению экспертов ИА «INFOLine», для эффективной реализации проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, требуется решение ряда вопросов в сфере регулирования земельных отношений. Так, необходимо упрощение процедуры перевода лесных земель в нелесные для целей строительства автомобильных дорог, что потребует внесения изменений в Земельный и Лесной кодекс, закон о переводе земель из одной категории в другую и ряд других нормативных документов.

«Стратегией развития транспорта до 2010 года» и подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» определены следующие наиболее перспективные для реализации на условиях государственно-частного партнерства проекты:

- строительство скоростной автомобильной дороги Москва–Санкт-Петербург;
- строительство нового выхода на МКАД автомагистрали М-1 «Беларусь» по трассе северного обхода г. Одинцово Московской области;
- строительство автомобильной дороги «Подъезд к аэропорту Домодедово на территории Московской области»;
- строительство автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге;
- строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги на территории Московской области и создание «большого логистического кольца» в привязке к Центральной кольцевой дороге.

Несмотря на то, что реализация нескольких проектов строительства платных автомобильных дорог началась⁷ или начнется в 2006 году⁸, процедура привлечения частных инвесторов остается неотработанной (пока не прошло ни одного конкурса на заключение договора концессии по объектам дорожной инфраструктуры) и, следовательно, риски для частных инвесторов в условиях действующего законодательства остаются чрезмерно высокими. В то же время, проявляемый рядом крупных европейских компаний (например, французская группа Vinci) интерес к участию в проектах развития дорожной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства может привести к тому, что наиболее эффективным вариантом реализации подобных проектов будет создание консорциумов, ведущим партнером в которых является иностранная компания, а российские компании участвуют в проекте на правах младших партнеров. Подобный вариант позволяет существенно снизить риски российских инвесторов за счет использования опыта иностранного партнера в области строительства и эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры и его возможностей по привлечению капитала на зарубежных финансовых рынках.

⁷ «Западный скоростной диаметр»

⁸ Скоростная автомобильная дорога Москва - Санкт-Петербург на территории Московской области

Краткие выводы

По мнению экспертов ИА «INFOLine», несмотря на оптимистические планы Правительства РФ по привлечению частного капитала в дорожную отрасль, состояние законодательной базы для реализации крупных инфраструктурных проектов с привлечением частного капитала в России в настоящее время следует признать несоответствующим уровню стран Европы, Азии и США.

Среди основных недостатков действующего законодательства:

- несформированность правового поля в части регулирования строительства и эксплуатации дорожных объектов частными инвесторами (в настоящее время не приняты Законы «О платных автомобильных дорогах» и «Об автомобильных дорогах», причем их принятия можно ожидать не ранее второго полугодия 2006 года);
- отсутствие подзаконных актов к Федеральному Закону «О концессионных соглашениях» и наличие в нем ряда формулировок, осложняющих привлечение частных инвесторов на ранних стадиях реализации проектов строительства автомобильных дорог;
- неэффективность земельного законодательства, обуславливающая невозможность в сравнительно короткие сроки осуществить отвод земельного участка для строительства дорожных объектов;
- сложность процедур финансирования проектов в области дорожного строительства из Инвестиционного фонда и недостаточный для крупных инфраструктурных объектов срок предоставления бюджетных гарантий (до 5 лет);
- несовершенство налогового законодательства.

Кроме того, успешная реализация перечисленных ранее проектов на условиях государственно-частного партнерства не обеспечит резкого качественного улучшения состояния дорожной сети РФ, кроме транспортной системы Москвы, Санкт-Петербурга и международных транспортных коридоров. Таким образом, в среднесрочной перспективе высокий уровень изношенности дорожной сети потребует от Правительства РФ принятия незамедлительных мер не только по привлечению частного капитала в дорожную отрасль, но и по увеличению финансирования строительства и ремонта федеральных и территориальных автомобильных дорог из инвестиционного фонда, федерального бюджета и особенно бюджетов субъектов РФ и муниципальных бюджетов.

Дополнительная информация



Информационное агентство «INFOLine» работает на российском рынке информационных услуг с 1999 года. Основной вид деятельности нашей компании – информационная поддержка бизнеса российских и зарубежных коммерческих организаций. Основной задачей ИА «INFOLine» является сбор, обработка, анализ и распространение экономической, финансовой и аналитической информации. Став нашим клиентом, Вы получите профессиональный и высокоэффективный информационный отдел, который будет работать на пользу и процветание Вашего бизнеса.

Ежедневно специалисты ИА «INFOLine» работают по всем отраслям промышленности России.

Дополнительную информацию Вы можете получить на сайте www.advis.ru или по телефону (495) 772-7640, (812) 322-6848 или по почте: mail@advis.ru.

Стоимость и условия получения

Полная версия исследования «Дорожно-строительная отрасль России 2000-2010 гг.»

Дата выхода:	15.04.2006
Количество страниц:	91
Язык отчета:	Русский
Способ предоставления:	В печатном или электронном виде
Цена:	15 000 руб.



Эксперты ИА «iNFOline» провели исследование дорожной отрасли России. Мы планируем продолжать данную работу, а приобретение полной версии исследования позволит Вам получить скидку 30% на следующие издания данного исследования.

Архив материалов по тематике «Дорожное строительство регионов РФ»

Дата выхода:	10.02.2006
Период:	полугодие
Количество материалов:	1138
Язык отчета:	Русский
Способ предоставления:	В электронном виде
Цена:	10 500 руб.



Специалисты ИА «iNFOline» ежемесячно подготавливают подборку материалов по тематике «Дорожное строительство регионов РФ». Материалы группируются по следующим разделам: Общие новости отрасли, Региональные новости, Нормативные документы и Обзор прессы.

Вы можете приобрести архив информации по тематике «Дорожное строительство регионов РФ» за любой период с 1 июля 2005 года.

Периодическая услуга «Тематические новости – Дорожное строительство РФ»

Периодичность:	Ежедневно
Количество материалов:	20-40
Язык отчета:	Русский
Способ предоставления:	Версия для печати или в электронном виде
Цена:	3 000 руб.



Для оплаты исследования или любого другого продукта Вам необходимо отправить реквизиты по факсу: (495) 772-7640, (812) 322-6848 или по почте: mail@advis.ru.

Срок предоставления электронной версии 1 день, печатной 1 неделя с момента получения подтверждения оплаты.