

Первый пример внедрения нового инвестиционного инструмента – концессионных соглашений

2 НОЯБРЯ 2006 Г. СОСТОЯЛАСЬ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ Г.О. ГРЕФА НА ТЕМУ «ОБ ОБЪЯВЛЕНИИ КОНКУРСА НА ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ «ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР» В Г.САНКТ-ПЕТЕРБУРГ».

Конкурс на право заключения концессионного соглашения по проекту строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге проводится на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации № 1494-р от 31 октября 2006 г. и в рамках разработанного Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации совместно с другими заинтересованными ведомствами и вступившего в силу в 2006 г. Федерального закона «О концессионных соглашениях». Данный конкурс - первый пример внедрения нового инвестиционного инструмента - концессионных соглашений - на федеральном уровне.

15 января 2007 г. в 15.00 состоится вскрытие поступивших на первый этап конкурса заявок. Второй этап конкурса должен завершиться к 30 июля 2007 г. Интерес к нему уже сейчас высказал ряд ведущих компаний, имеющих опыт концессионного дорожного строительства, в том числе из Франции, Австрии, Японии, Германии.

В результате реализации проекта к 2011 г. планируется построить и полностью ввести в эксплуатацию автомобильную трассу, которая соединит Васильевский остров с другими районами Санкт-Петербурга и создаст скоростной выход Санкт-Петербургского транспортного узла к сети федеральных автодорог. Это обеспечит жителей города комфортной скоростной трассой и даст качественный толчок для развития Санкт-Петербургского морского порта.

Основные параметры проекта:

Протяженность дороги - 46,6 км, включая 15 транспортных развязок, 7 мостов (включая 2 высоководных высотой 55 м),

Пропускная способность - от 4 до 8 полос движения,

Расчетная скорость движения - 120 км/час,
Продолжительность строительства - 5 лет,
Интенсивность движения (прогноз на 2025 г.) - 100 тыс. автомобилей в сутки.

Строительство Западного скоростного диаметра является одним из проектов, которые Минэкономразвития России по конкурсу отобрало для финансирования из средств Инвестиционного фонда. До 34% общих расходов будет профинансировано за счет средств Фонда, 16% берет на себя бюджет Санкт-Петербурга.

При этом право собственности на данную автомобильную дорогу будет принадлежать Российской Федерации и городу Санкт-Петербургу. Частный инвестор, то есть концессионер, вложивший свои средства в строительство этого объекта, а это как минимум половина расходов на строительство трассы, получит возможность вернуть свои инвестиции, извлекая в соответствии с условиями соглашения на протяжении 30 лет прибыль от стоимости проезда по Западному скоростному диаметру. Плата за проезд по трассе будет зависеть от протяженности пути и вида транспортного средства, при этом предполагается, что водители легковых автомобилей заплатят не более 100 руб., грузовых – от 150 до 300 руб., проезд по отдельным участкам будет стоить дешевле.

В настоящее время более чем в 30 странах мира имеются платные автомобильные дороги и дорожные объекты. Практика взимания платы за проезд применяется как в экономически развитых (Австралия, Австрия, Бельгия, Великобритания, Греция, Испания, Италия, Канада, Норвегия, Португалия, США, Франция, ЮАР, Корея, Япония), так и в развивающихся странах (Аргентина, Венгрия, Польша, Словения, Хорватия, Чили).

В мировой практике в таких странах, как США, Италия, Франция, широко распространен метод концессионного строительства магистралей, суть которого заключается в том, что строительство объектов ведется в кредит, который возвращается участникам финансирования за счет сборов за проезд с пользователей дорог. Период концессии определяется с учетом стоимости строительства и содержания объекта, интенсивности движения автомобильного транспорта и размера платы за проезд, дополнительных сервисных услуг, предоставляемых участникам движения, после чего объект возвращается государству.

Общим правилом является то, что стандартная платная дорога покрывает все свои издержки и расходы в случае, если интенсивность движения составляет как минимум 10-15 тыс. автомобилей в сутки и выше. Однако существующие дороги могут быть рентабельны уже при интенсивности движения примерно 5-6 тыс. автомобилей в сутки. Средняя плата составляет от 3 до 6 центов за кило-

Таблица

Платные дороги в общей системе управления дорогами (километры)

Страна	Платные дороги, управляемые государством	Платные дороги, управляемые частным сектором	Платные дороги в частной собственности	Протяженность общей сети дорог
Аргентина	0	9 800	0	216 000
Франция	5 562	0	743	966 000
Венгрия	0	0	57	158 600
Индонезия	280	0	150	260 000
Италия	0	5 500	0	314 360
Япония	8 723	0	0	1144 360
Республика Корея	1 840	0	40	77 000
Малайзия	0	0	1,010	94 000
Мексика	2 507	3 176	0	303 262
ЮАР	0	672	153	525 000
Испания	0	0	2,023	343 200

Источник: *Commercial management and financing of roads. The World Bank, Washington, D.C. (1999)*

метр, срок действия концессионного договора составляет обычно 20-30 лет, после чего дороги и дорожные объекты возвращаются государству.

В таблице приведена протяженность дорожной сети и платных автомобильных дорог в различных странах по состоянию на 1999 г.

Продолжение. Начало см. на стр. 19

– в Венгрии с 1 октября 2005 г. снижена ставка налога на добавленную стоимость на нефть с 25 до 20 %;

– правительство Бельгии объявило, что с 1 января 2006 г., декларацию по возмещению акцизного сбора можно будет подавать ежемесячно. Максимальный срок возмещения будет сокращен с 40 до 20 рабочих дней;

– с 15 сентября 2006 г. в Польше на отдельные виды нефтепродуктов снижены ставки акцизного сбора.

В соответствии с действующей редакцией Налогового кодекса Российской Федерации (п. 2 статьи 361) законодательные органы субъектов Российской Федерации вправе увеличивать или уменьшать базовые ставки транспортного налога до пяти раз. Такое увеличение не соответствует финансовым возможностям большинства автотранспортных организаций, особенно являющихся малыми предприятиями. В этих условиях коэффициент повышения (уменьшения) базовой ставки налога целесообразно поставить в зависимость от соответствия транспортных средств экологическим требованиям, устанавливаемым Правительством России.

В дорожной отрасли рост цен на топливо оказывает существенное влияние на решение задач приведения автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями расширения дорожной сети в соответствии с потребностями экономики, населения, государства. Объемы выполняемых работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, а также многих видов работ по содержанию автомобильных дорог напрямую зависят от стоимости дорожно-строительных материалов, топлива для машин и механизмов. По дан-

ным Федерального дорожного агентства, стоимость этих материальных ресурсов составляет более 60% стоимости дорожных работ.

Зворыкина отметила, что перечисленные выше факторы, в первую очередь, всплеск спроса, который возникает после принятия федеральных законов о федеральном бюджете на очередной финансовый год и утверждения Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП), приводит к опережающему росту цен на дорожно-строительные материалы и горючее по сравнению со средними дефляторами, определяемыми Минэкономразвития России и Минфином России.

Проведенный Росавтодором анализ показал, что за период 2000-2005 г.г. рост цен на материалы, наиболее распространенные на дорожных работах, такие как песок и щебень, составил соответственно 3 и 2,5 раза, на цемент – 2,6 раза, дизельное топливо – 2,2 раза.

Потери инвестиционных возможностей дорожного хозяйства из-за несоответствия роста цен на материалы и выделяемых объемов финансирования за прошедшие 5 лет. Росавтодором оцениваются в размере 250 млрд. руб., что сопоставимо с годовым объемом финансирования из бюджетов всех уровней. Рост цен снижает инвестиционные возможности финансовых ресурсов, выделяемых для осуществления как инвестиционных, так и текущих расходов во всех отраслях экономики. Особенно значительное воздействие непрогнозируемый рост цен оказывает на отрасли, связанные с бюджетным финансированием в силу длительного многоэтапного процесса подготовки и принятия соответствующих законов и других нормативных правовых актов, связанных с выделением бюджетных средств.

Окончание см. на стр. 51