



Тенденции и перспективы развития государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве РФ

Роднянский Дмитрий Владимирович, кандидат экономических наук, ст. преподаватель
Казанский федеральный университет (г. Казань)

Аблаев Айрат Фаридович, руководитель проектов
Технополис «Химград» (г. Казань)

По данным исследования Департамента Консалтинга РБК "Российский рынок строительства автомобильных дорог: платные дороги и ЧГП", в России с 1990 по 2008 гг. было реализовано 322 проекта на основе ГЧП, общей стоимостью \$82,2 млрд. По состоянию на 1 февраля 2014 года только в 60 субъектах РФ. Общее количество проектов государственно-частного партнерства составило 131[1].

За последние десять лет количество автомобилей в стране увеличилось с 50 до более 300 единиц на 1000 жителей (с 20 млн. до более 36 млн.). В результате интенсивность движения на федеральных дорогах ежегодно растет на 5–7%. Однако низкие темпы ремонта и строительства автодорожной сети, не соответствующие росту числа автомобилей и интенсивности перевозок, приводят к тому, что автодорожная инфраструктура остается на низком уровне и состояние более половины дорог не отвечает нормативным требованиям. Из-за роста доли тяжелых автомобилей в транспортных потоках уменьшаются сроки службы дорог между ремонтами, а скорость деградации дорожных конструкций повышается в три-четыре раза. Сейчас улучшения прочностных характеристик требует свыше трети автомобильных дорог федерального значения.

Качество и развитость транспортной сети в России не отвечают темпам экономического развития страны. Нормативам не соответствуют ни федеральные, ни региональные дороги. В целом по результатам диагностических данных протяженность федеральных дорог, не соответствующих нормативному состоянию, составляет 57,5% (более 27 тыс. км), региональных — 63,5%.

По этой причине сегодня развитие транспортной инфраструктуры находится в фокусе внимания Правительства России. В настоящее время транспортная инфраструктура является одним из крупнейших сегментов строительного рынка в России. На строительство и ремонт дорог, мостов, железных дорог, аэропортов, портов и прибрежной инфраструктуры в 2013 году пришлось около 11%² расходов строительной отрасли России, составивших 5 711,7 млрд рублей, согласно Росстату.

В целом в 2006 – 2013 годах общие расходы на строительство транспортной инфраструктуры в России практически удвоились. Приоритетное внимание государства к вопросам развития транспортной системы сделало отрасль относительно устойчивой к кризисным явлениям. Так в кризисный 2009 год в сфере строительства транспортной инфраструктуры не только не произошло спада, но и был зафиксирован рост в 5%.

Таблица 1. Структура рынка транспортной инфраструктуры в России в 2013 году

Сфера	млрд. рублей	%
Автодороги	475,8	73%
Железные дороги	95,7	15%
Порты и прибрежная инфраструктура	40,7	6%
Аэропорты	42,4	6%
Итого	654,7	

По данным в таблице 1 можно судить о том, что строительству и реконструкции автомобильных дорог 2013 году отводилась большая часть финансирования — 73% от общего объема расходов на развитие транспортной инфраструктуры.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составила 21 865, или 42,5% от общей протяженности.

В 2013 году основным двигателем строительства автомобильных дорог стала подготовка к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Прежде всего, это касалось строительства в городах проведения чемпионата. Между двумя крупнейшими городами — Москвой и Санкт-Петербургом, таких регионов, как Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Казань.

В том числе в обновленной программе деятельности ГК «Автодор» до 2020 года⁵ появились новые приоритеты: один из них — подготовка к проведению в России чемпионата мира по футболу в 2018 году. Отныне усилия госкомпании будут сосредоточены на двух трассах — новой дороге М11 от Москвы до Санкт-Петербурга и М1 «Беларусь». Обе они должны заработать до начала чемпионата мира, а не в 2019 году, как предполагалось ранее.

Наилучшим сегментом внедрения механизма платных дорог в России является реализация проектов на участках сети в наиболее продвинутых регионах страны, в частности Центрального Федерального Округа. Это объясняется тем, что для эксплуатации автомобильных дорог в режиме платного проезда схема транспортными пошлинами вводится в условиях, когда регион обладает плотной многосвязной дорожной сетью. На практике Западной Европы платная трасса является даже не второй, а одной из многих альтернативных возможностей проезда. Другими словами, прошло не только дорожное освоение территории, но и полноценное формирование «сетей эконом класса». Эти условия совершенно не характерны для России: в наиболее

продвинутых регионах России, где уже есть дороги, все еще нет плотных многосвязных дорожных сетей; в прочих наших регионах зачастую не закончено дорожное освоение территории.

Не совсем продуктивной является многолетняя пропаганда идеи платных дорог как магистрального направления развития национальной дорожной сети и универсального средства «спасения страны от бездорожья». Можно со всей определенностью утверждать, что развитие институтов платных дорог (концессий, ГЧП и т.п.) не имеет ни малейшего отношения к решению проблемы преодоления территориальной разобщенности страны.

Итак, выделим ключевые тенденции строительства платных автомобильных дорог в России.

Проекты становятся более крупными и комплексными за счет объединения в рамках одного проекта и возведения искусственных сооружений и строительства дорог, что в свою очередь приводит к увеличению размера контрактов.

За последние несколько лет на рынке ежегодно наблюдается тенденция увеличения среднего размера контрактов. Данная тенденция объясняется как ростом числа реализуемых крупных проектов, в частности по схеме государственно-частных партнерств (ГЧП), так и изменением характера самих проектов.

С точки зрения широты применения схем ГЧП в транспортной отрасли у нас пока не очень большие успехи, но тенденции последних нескольких лет обнадеживают, и в первую очередь это касается автомобильных дорог. Надо понимать, что специфика транспортной сферы заключается в капиталоемкости проектов. Желающих будет больше, как только мы перейдем от знаковых проектов к более компактным и приемлемым для бюджетов регионов, сроки контрактов будут исчисляться не 30, а хотя бы 10—15 годами и стоимость проектов будет уменьшена в несколько раз. В целом я оцениваю современные тенденции позитивно.

География реализации проектов смещается в сторону городов проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году и крупных проектов ГК «Автодор». И это можно понять, ведь для окупаемости платных автодорог необходимо, чтобы по трассе перемещалось 40-50 тысяч автомобилей в сутки, такие дороги расположены лишь в центральной части России.

Согласно анализу Standard and Poor's, совокупный бюджет чемпионата мира по футболу в 2018 году составит от 22 до 43 млрд долл. Также в ближайшие годы ожидается увеличение финансирования строительства и реконструкции федеральных магистралей в рамках программы ГК «Автодор», которые преимущественно берут начало в московском регионе.

Для составления прогнозов развития государственно-частного партнерства в сфере строительства платных автомобильных дорог, изучим развитие транспортной отрасли в целом в ближайшем будущем. О том каким образом и в какую сторону будет развиваться транспортная инфраструктура в России наиболее подробно описано в "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года" (от 22 ноября 2008 г. N 1734-р). Рассмотрим данную стратегию подробнее.

В период реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" намечено осуществить строительство и реконструкцию около 2 тыс. километров автомобильных дорог федерального значения,

формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог. Среди них скоростная автомагистраль Москва - Санкт-Петербург, Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области, участки автомобильной дороги М-4 "Дон" с введением платного проезда от Московской кольцевой автомобильной дороги в Московской области до границы Липецкой и Воронежской областей.

За период 2016—2030 годы предусматривается построить и реконструировать более 7 тыс. км автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог:

- строительство скоростной автомагистрали Москва — Ростов-на-Дону - Новороссийск;
- реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" на участке Санкт-Петербург — Выборг — граница Финляндии с организацией платного проезда;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Тула — Орел — Курск — Белгород — граница Украины;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Смоленск - граница Республики Беларусь;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Нижний Новгород — Казань — Челябинск — граница Казахстана с ответвлением Челябинск — Екатеринбург;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Ярославль — Вологда;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Санкт-Петербург — Псков - граница Республики Беларусь (АПП «Лобок») и др[2]

В период 2016 — 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

- завершение строительства скоростной платной магистрали Москва — Санкт-Петербург;
- реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях: «Европа — Западный Китай» Санкт-Петербург — Вологда — Йошкар-Ола — Казань — Оренбург — граница Казахстана, «Северо-Запад — Сибирь»;
- реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" Санкт-Петербург — Выборг — граница Финляндии с организацией платного проезда;
- формирование платного автодорожного маршрута Санкт-Петербург — Псков - граница Республики Беларусь;

Проект стратегии развития транспортной системы России до 2030 года предполагает, что реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года будет проходить в два этапа:

Первый этап (до 2015 года) — завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и расширения узких мест и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям.

Второй этап (2016 - 2030 годы) — интенсивное, инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально-ориентированного пути развития России.

Этап завершения модернизации транспортной системы и создания основы для дальнейшего развития (до 2015 года) базируется на результатах реализации федеральной

целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и ориентирован на решение задач, поставленных в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Эти задачи направлены на ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

На проходящем сейчас первом этапе основное внимание при развитии транспортной инфраструктуры уделяется формированию единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов, ликвидации существующих разрывов и «узких мест» транспортной сети.

Этап интенсивного инновационного развития транспортной системы для обеспечения инновационного социально-ориентированного пути развития России (2016-2030 годы) в "Транспортной стратегии...до 2030 года" включает в себя создание конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного, в том числе, инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения, повышения конкурентоспособности, производительности и рентабельности транспортных систем. Она предполагает выход на мировой уровень технологического и технического развития транспорта; создание резервов, необходимых для обеспечения ускоренного развития транспортной системы и повышения ее конкурентоспособности, эффективности и качества транспортного обслуживания, создания инфраструктурных условий для развития новых "точек" экономического роста в стране[2].

Основные направления развития на втором этапе характеризуются: развитием новых направлений автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, обеспечивающих не только межрегиональные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России; автомобильных дорог, соединяющих

между собой административные центры субъектов Российской Федерации по кратчайшему расстоянию; региональных автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров и обеспечивающих подъезд к автомобильным пунктам пропуска; автомобильных дорог, обеспечивающих автотранспортные связи субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью России; автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд от федеральной сети России к морским портам; комплексной модернизацией и развитием дорожной сети в крупнейших транспортных узлах России; строительством и реконструкцией автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог.

Изучив "Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года", можно сделать вывод о том, что развитие транспортной инфраструктуры в целом, дорожного хозяйства в том числе разделено на два этапа. Первый этап, который проходит на сегодняшний день (до 2015 года) сфокусирован на создании минимального комплекса транспортной инфраструктуры на всей территории Российской Федерации. Если говорить о дорожном хозяйстве, то речь идет о строительстве автомобильных дорог и развитии близлежащей инфраструктуры во всех регионах России. Сегодня идет процесс ликвидации существующих разрывов и «узких мест» транспортной сети по всей территории России. Кроме строительства автомобильных дорог первой необходимости, сегодня, как мы уже знаем, уже идет строительство платных дорог.

На втором этапе (с 2016 по 2030 год) будет проходить обеспечение качества транспортных услуг, увеличение интенсивности автомобильных дорог.

На сегодняшний день, строительство платных автодорог производится преимущественно для решения возникающих проблем перегрузки существующих дорог. Можно предположить, что на втором этапе развития транспортной инфраструктуры, когда будет повышаться качество уже существующих дорог и проходить строительство новых дорог совершенно другого уровня, чаще станет использоваться схема платных автодорог, которые, несомненно, отличаются высоким качеством покрытия и близлежащих коммуникаций.

Литература:

1. Рейтинг регионов ГЧП-2014. Развитие государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации. – М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2014. - С. 7.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р) Режим доступа: URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008, свободный (дата обращения 27.01.2015).