Литвинцев Р.А.

Основные способы укрепления и расширения существующей финансовой базы дорожной отрасли Московского мегаполиса

Потребность в развитии региональной дорожной сети обосновывается ежегодным ростом автотранспортных средств и повышенным грузовым и пассажирским автотранспортным потоком. В последние годы объем бюджетно-финансовых ресурсов, выделяемых на содержание и развитие дорожного хозяйства Московского мегаполиса, не является достаточным, что привело сегодня не только к уменьшению дорожно-ремонтных работ на автомобильных дорогах, но и к замедлению темпов строительства и реконструкции приоритетных дорожных объектов.

В условиях ограниченного бюджетного финансирования дорожного хозяйства необходимо сочетать бюджетные и внебюджетные источники, а также эффективно использовать существующую финансовую базу, что позволит в дальнейшем создать механизм эффективного смешанного финансирования дорожной отрасли, увеличить темпы развития дорожной сети Московского мегаполиса и ликвидировать накопившейся недоремонт. При этом необходимо заметить, что привлеченные дополнительные внебюджетные источники финансирования дорожного хозяйства не могут рассматриваться как альтернативные бюджетным источникам, т.к. за счет привлеченных средств можно реализовывать только отдельные дорожные проекты строительства, реконструкции и крупномасштабного ремонта, а именно платные участки автомобильных дорог. В качестве объектов инвестиционной деятельности могут рассматриваться вновь создаваемые автомобильные дороги, а также существующие автомобильные дороги, в результате реконструкции которых они могут приобрести статус платных дорог.

Главными условиями эффективной реализации проектов платной дорожной инфраструктуры необходимо считать следующие:

- создание платных дорожных объектов только на наиболее загруженных участках автомобильных дорог (интенсивность движения более 25 тыс.авт./сут.);
- наличие альтернативного бесплатного проезда.

Масштабы внедрения платных дорог должны определяться количеством и составом транспортных средств, для которых тариф за пользование ими должен быть не выше, чем получаемая экономия времени по сравнению с движением по другим бесплатным маршрутам. В связи с этим наиболее интересными дорожными проектами являются дорожные выходы из г. Москвы.

К основным инструментам для укрепления и расширения существующей бюджетно-финансовой базы дорожной отрасли Московского мегаполиса, автор данной статьи относит:

1. Принятие новых налогов для расширения доходной части ТДФ Московского мегаполиса, в том числе сборов с лиц, которые используют автомобильную дорогу как источник получения доходов, совершенствование механизма распределения субвенций федерального бюджета между субъекта-

ми РФ путем научно обоснованной потребности в субвенциях на реализацию конкретных инвестиционных программ.
2. Повышение эффективности использования основных производственных фондов предприятий и организаций дорожного комплекса.
3. Совершенствование ценообразования на выполнение дорожных работ.
4. Создание конкурентной среды на рынке дорожных работ для снижения их стоимости.
5. Внедрение инноваций и применение ресурсосберегающих технологий при выполнении дорожных работ (использование модифицированных битумов, литого асфальтобетона, применение конструкций с армированием асфальтобетонных покрытий и т.д.).
6. Распределение существующих бюджетных средств по принципу приоритетности строительства (реконструкции, ремонта) дорожных объектов на основе использования экономико-математических методов и ЭВМ.
7. Использование дополнительных источников финансирования дорожного хозяйства:

- средств, получаемых от размещения рекламы вдоль автомобильных дорог и до 50 метров от них;

- налога на использование тяжелых и сверхтяжелых транспортных средств;

- налога на коммерческое использование (сверх арендной платы) придорожных земель с учетом доли инвестиций в дорожные проекты;

- средств, получаемых от предоставления услуг пользователям автодорог системы информационно-телекоммуникационного обеспечения (при наличии в автотранспортном средстве модуля навигационной системы (GPS) и карманного (или переносного) персонального компьютера).
8. Создание механизма привлечения дополнительных источников финансирования (в том числе средств частных инвесторов), который будет способствовать созданию института частно-государственного партнерства.

Главным обеспечением механизма привлечения дополнительных источников финансирования является предоставление инвестору права участия в собственности и будущей прибыли от реализации дорожного проекта в соответствии с долей вложенных средств. Для повышения инвестиционной привлекательности платных дорожных проектов возможно предоставление инвесторам не только права управления капиталом, связанным со строительством (реконструкцией), технической эксплуатацией платной дороги, но и права управления частью прилегающих к автомобильной дороге земельных участков. Это поможет сократить сроки окупаемости частных вложений (возврат вложенных средств) путем развития объектов придорожной инфраструктуры.

Привлечение внебюджетных источников финансирования дорожной отрасли Московского мегаполиса можно рассматривать для следующих целей:

- **Долевое участие крупных предприятий, организаций и государства в строительстве или реконструкции автомобильных дорог “двойного назначения” (эксплуатация на бесплатной основе).**

Автомобильные дороги “двойного назначения” – это ведомственные ав-

томобильные дороги, то есть технологические дороги и подъезды к крупным предприятиям и организациям. Строительство и реконструкция данных дорог и подъездов должны осуществляться при участии собственных средств крупных предприятий и организаций, которые их эксплуатируют.

- **Создание (строительство, реконструкция) системы платных участков автомобильных дорог, позволяющих сократить расстояние между пунктами отправления и назначения и ликвидировать “пробки” на дороге (эксплуатация на платной основе при условии сохранения возможности проезда в заданном направлении по бесплатной автомобильной дороге).**

Реализация данных проектов может проходить как полностью за счет бюджетных средств, так и с частичным или полным финансированием проекта за счет внебюджетных источников с возвратом вложенных средств от взимания платы за проезд по этим дорогам. В качестве источников инвестиций могут использоваться государственные и заемные средства, средства других инвесторов, средства внутренних и внешних займов. Для успешной реализации проектов создания платных автомобильных дорог необходимо: формирование системы гарантий для привлечения частного капитала в дорожное хозяйство; определение объемов совместного финансирования из бюджетов разных уровней и частного капитала; определение организационно-правовых форм функционирования предприятий, осуществляющих управление платным объектом, контроль за использованием средств, выделяемых на дорожные работы.

При создании сети платных дорог размер заемных средств должен определяться исходя из потребности в их финансировании с учетом планируемого чистого дохода, который может быть получен от взимания платы за проезд за период, равный сроку погашения займа. Для успешной реализации проектов частного дорожного строительства, имеющих долевое финансирование за счет бюджетных ассигнований и частного капитала, необходимо принимать пятилетние целевые бюджетные инвестиционные программы, финансирование которых не может быть пересмотрено при утверждении очередного годового бюджета. Таким образом, девелопер может получить четкие гарантии получения бюджетных средств в полном объеме на протяжении всего срока реализации дорожного проекта.

Для реализации проектов строительства платных автомобильных дорог можно применить следующие организационно-правовые формы сотрудничества частных инвесторов с органами государственной власти:

- **Создание системы платных автомобильных дорог, которые принадлежат государству и муниципальным образованьям путем организации ОАО.**

Строительство государственных и муниципальных платных автомобильных дорог, осуществляемое специально созданными для этих целей государственными (муниципальными) организациями, в т.ч. с участием частного капитала и фирм по управлению капиталом (по примеру экономически развитых стран).

- **Создание платных автомобильных дорог, переданных в управление частным лицам на основе концессионных соглашений.**

Строительство автомобильных дорог на основе концессионного соглашения с частным инвестором, которому предоставляется право создать автомо-

бильную дорогу и осуществлять ее эксплуатацию в течение определенного периода, не превышающего 30 лет (жизненный цикл автомобильной дороги), с последующей передачей этого объекта государственным или муниципальным органам власти. Данный механизм широко применяется в США, Японии, Корее, где создаются корпорации, оперирующие государственным, частным и заемным капиталом. При этом доходы компаний, занимающихся строительством и эксплуатацией платных автомобильных дорог, должны покрывать все издержки, связанные со строительством, управлением, ремонтом и содержанием этих дорог, а также покрывать затраты, связанные с обслуживанием и погашением заемных средств.

Привлечение кредитных ресурсов международных финансовых организаций необходимо рассматривать для реализации инвестиционных дорожных проектов, которые входят в состав панъевропейских транспортных коридоров или обеспечивающих автотранспортную связь с сопредельными государствами.

При условии значительных автотранспортных заторов в Московском мегаполисе к перспективным дополнительным источником финансирования дорожного хозяйства следует относить средства, получаемые от предоставления услуг пользователям автодорог системы информационно-телекоммуникационного обеспечения. Данная система в режиме реального времени может предоставлять пользователям транспортных средств информацию о загруженности дорог, скорости транспортного потока на отдельных дорогах, вероятности образования автомобильной пробки на отдельных участках, о расчетном времени поездки, возможности альтернативного проезда вместо загруженных транспортных узлов и, в ряде случаев, об использовании других видов транспорта при условии временной парковки автотранспортного средства. Следует отметить, что использование подобной системы будет возможно только при наличии в автотранспортном средстве модуля GPS (или модуля GSM) и карманного (переносного) персонального компьютера. При использовании вышеперечисленных услуг может взиматься определенная плата либо в форме разовых платежей, либо в форме ежемесячной абонементной платы.

Список литературы

1. Доклад на тему министра транспорта РФ Левитина И.Е.: “Развитие транспортной системы и источников ее финансирования”, Совет Федерации ФС РФ, 7 июля 2004 г.

2. Бочаров В.В. Инвестиции: Инвестиционный портфель. Источники финансирования. Выбор стратегии: Учеб. пособие. СПб Питер, 2004. -288 с.

3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, Министерство транспорта Российской Федерации, Москва, 2005 г.

4. Иностранный опыт в области платных дорог и привлечения частного капитала в дорожном секторе: Выступления на международной конференции "Финансирование автомобильных дорог" / Всемирный банк. - М., 12-13 ноября 1998 г.

5. Деева А.И. Инвестиции: Учебное пособие. –М.: Издательство “Экзамен”, 2004. – 318 с.