

Перспективы развития государственно-частного партнерства в дорожном секторе транспортной отрасли России

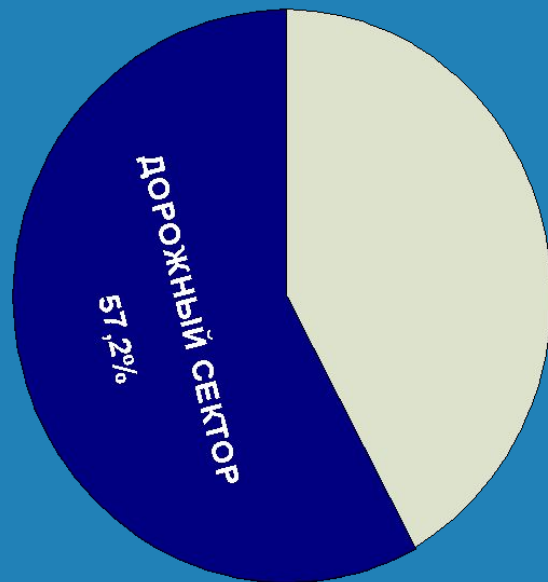
Советник Министра транспорта России
Александр Носов

Место ГЧП в системе стратегических приоритетов Минтранса²

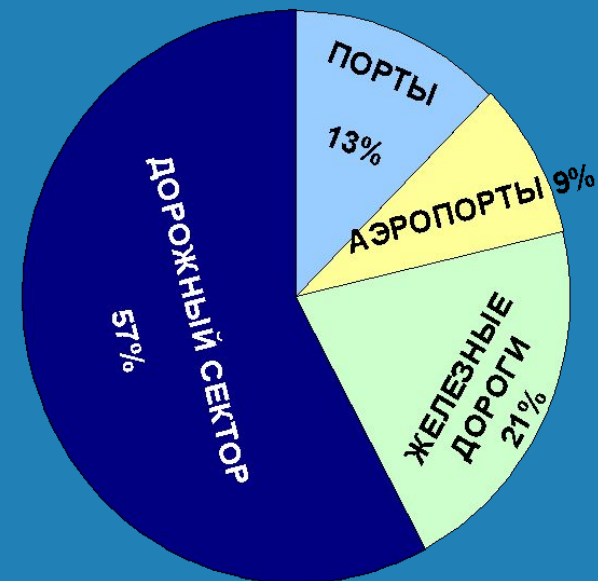
Реализация общественно значимых инфраструктурных проектов, основанных на принципах и методологии государственно-частного партнерства является одним из важнейших стратегических приоритетов деятельности Министерства транспорта РФ

Дорожный сектор – приоритетное направление развития ГЧП в транспортной отрасли

ДОЛЯ ДОРОЖНОГО СЕКТОРА В СТРУКТУРЕ ИНВЕСТИЦИЙ РЕЕСТРА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ МИНТРАНСА РФ



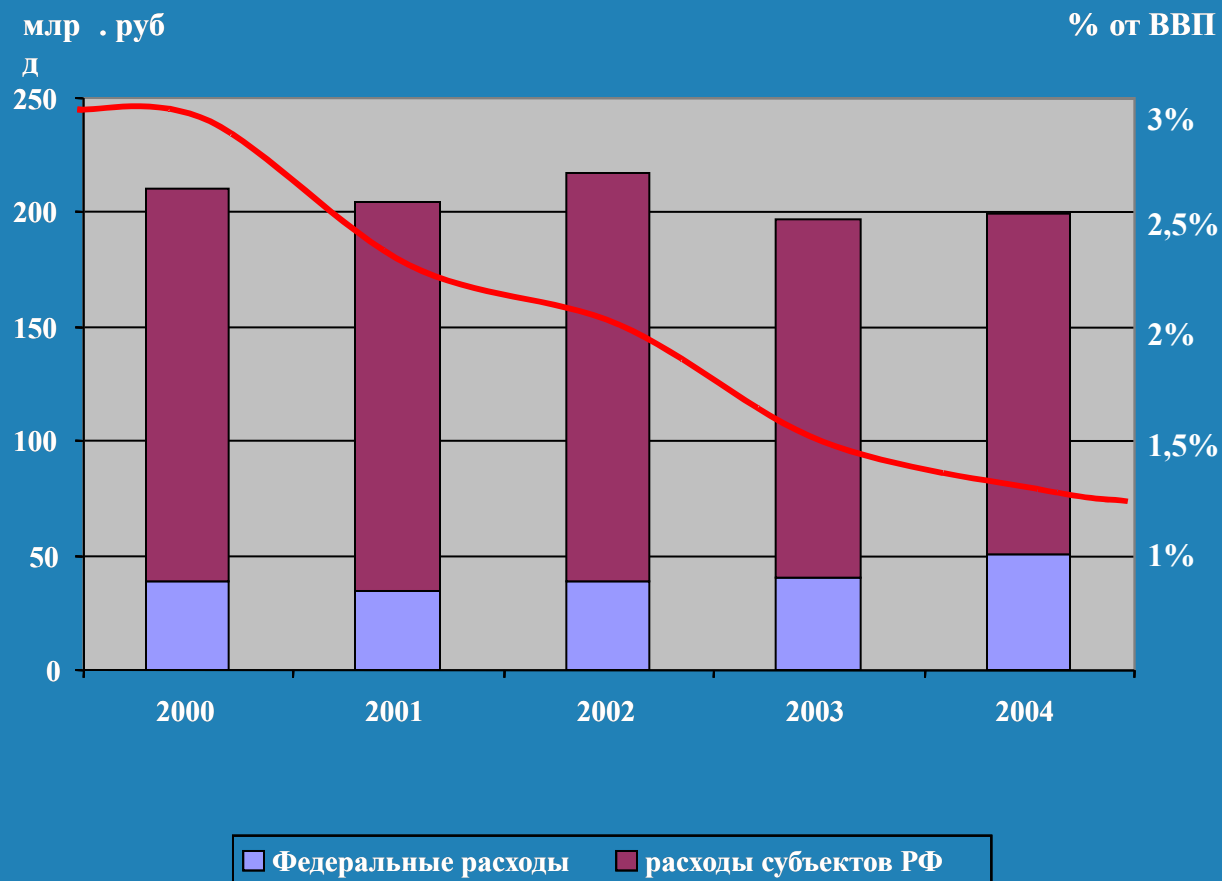
СТРУКТУРА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ МЕЖДУ СЕКТОРАМИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ЭКОНОМИКАХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН (1991-2001)



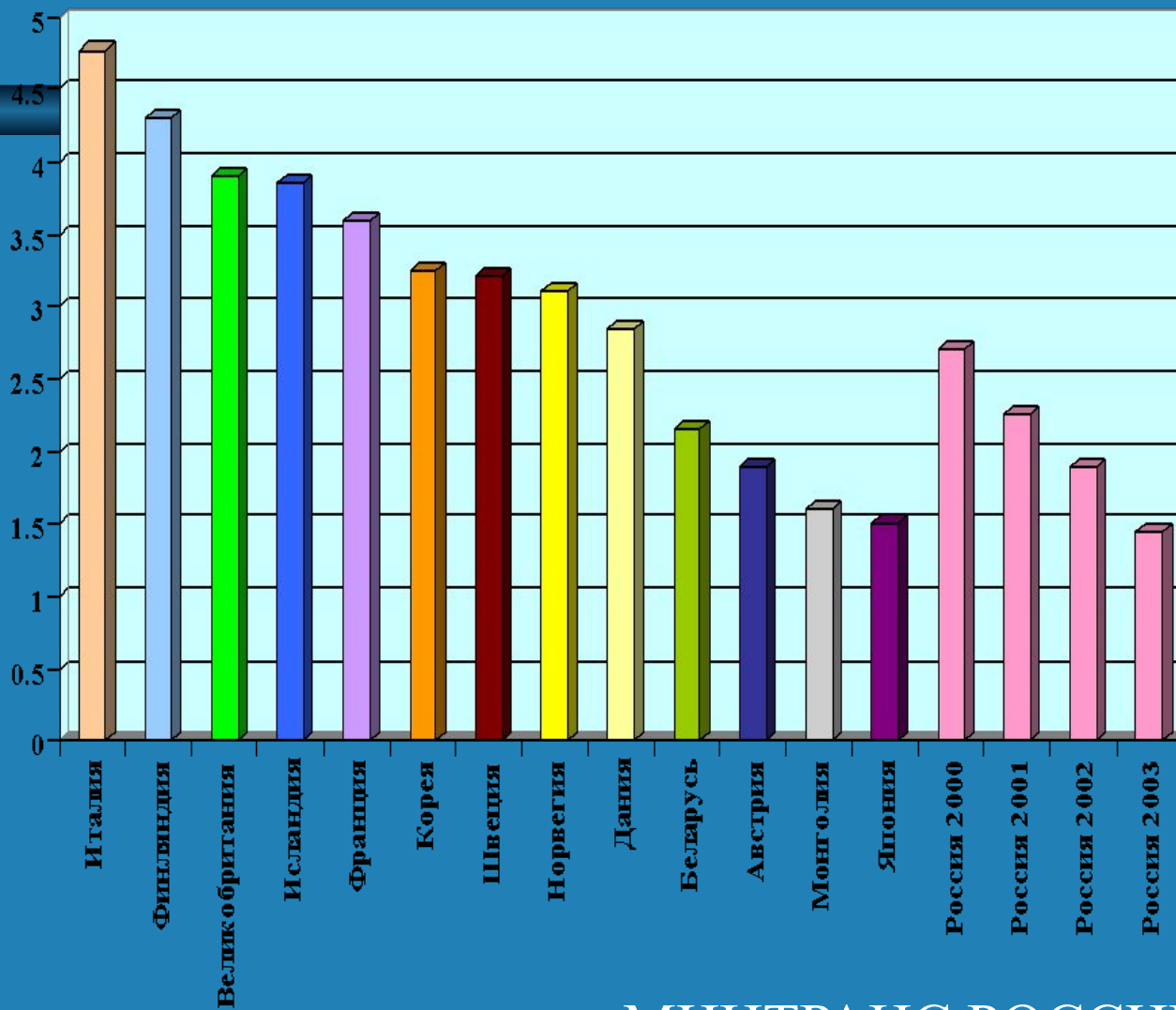
Текущие проблемы состояния федеральной сети дорог

- Почти 60% федеральных дорог не соответствуют нормативным требованиям
- В серьезной реконструкции или модернизации нуждается не менее трети федеральных дорог и около 15% мостовых сооружений
- 27% или 13 000 км федеральной сети дорог работает в режиме перегрузки
- Темпы дорожного строительства (менее 1% в год) не соответствуют потребностям экономики и темпам прироста автомобильного парка страны (7-10% в год)
- Существующая плотность дорожной сети (5,3 км/1000 жителей) намного ниже соответствующего уровня развитых стран: Франция – 15 км, США – 13 км, Финляндия – 10 км на 1000 жителей.

Динамика финансирования дорожной инфраструктуры 2000 – 2004



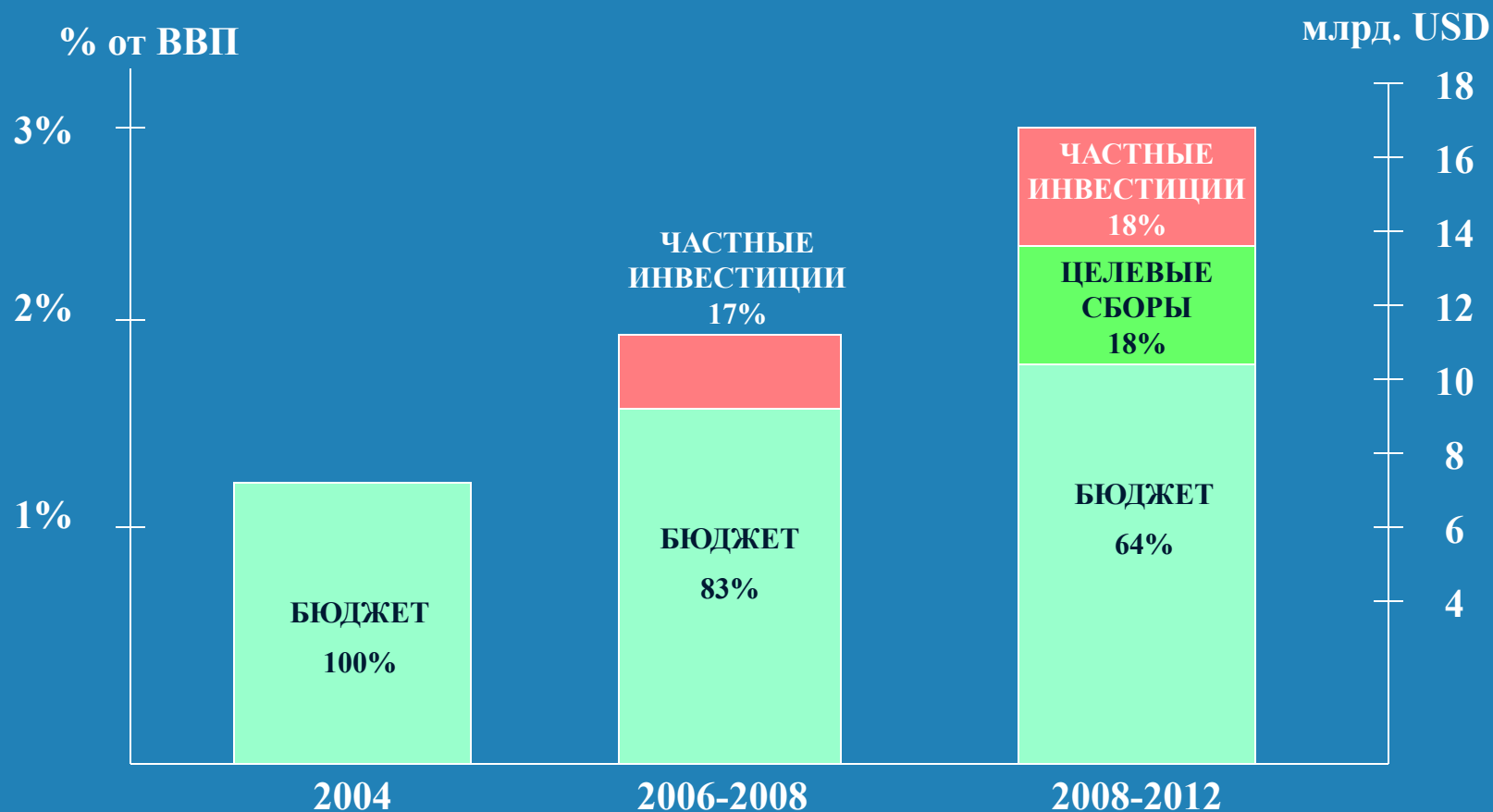
Доля расходов на дороги в структуре ВВП других стран



Мультипликативные эффекты от развития платных дорог

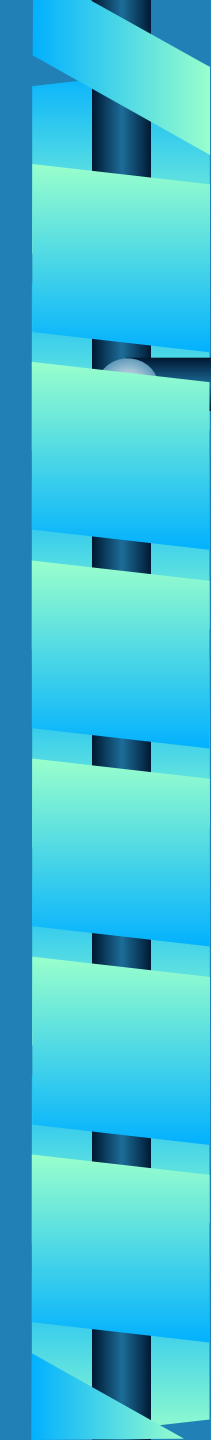


Потенциальная емкость рынка частных инвестиций в дорожную инфраструктуру России



Правовая база реализации проектов ГЧП в дорожной отрасли

- ФЗ «О концессионных соглашениях»
- ФЗ «О платных автомобильных дорогах»
- ФЗ «Об инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме прямых капитальных вложений»



в целях подготовки и создания необходимой базы 10 реализации пилотных проектов ГЧП в дорожной отрасли Минтрансом были предприняты следующие шаги:

- назначено специализированное учреждение – ФГУ «Дороги России», которое будет выступать главным координатором и заказчиком данных проектов со стороны государства
- внесены необходимые коррективы в Транспортную стратегию России и Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы» в части описания базовых принципов и приоритетных проектов государственно-частного партнерства в транспортной отрасли, включая проекты платных автомобильных дорог
- проведен конкурс на разработку обоснования инвестиций наиболее крупного и национально значимого дорожного проекта строительства скоростной автомобильной магистрали Москва – Санкт-Петербург
- разработан реестр приоритетных инфраструктурных проектов, финансирование которых может быть частично осуществлено, в том числе, из средств стабилизационного фонда

Приоритетные инвестиционные проекты ГЧП в дорожном секторе

- Скоростная автомагистраль Москва – Санкт-Петербург
- Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) в Московской области
- Северный обход Одинцово
- Кольцевая автомобильная дорога (КАД) г. Санкт-Петербурга
- Подъезд к аэропорту Домодедово
- Западный скоростной диаметр (ЗСД) в Санкт-Петербурге
- Мостовой переход через р.Волга в городе Волгограде

Проект строительства скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург

КРАТКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА:

- Протяжённость проектируемой автомагистрали - 650 км
- Ширина проезжей части:
 - 10 полос – на выходе из Москвы
 - 8 полос - в Ленинградской и Московской областях
 - 6 полос – в Тверской и Новгородской областях
- Расчётная скорость движения – 150 км/час
(время в пути от Москвы до Санкт-Петербурга – 5-7 часов)

Проект строительства скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОЕКТА:

- мощный импульс развитию экономики 6 регионов с населением более 25 млн. человек
- повышение мобильности населения и субъектов рынка
- создание новых рабочих мест
- реализация транзитного потенциала МТК «Север-Юг» и панъевропейского транспортного коридора №9
- повышение эффективности работы морского порта Санкт-Петербурга
- увеличение скорости доставки грузов и пассажиров, снижение транспортных издержек в экономике
- создание инфраструктурной базы для реализации большого количества девелоперских и высокотехнологичных проектов в зонах прилегающих к дороге
- снижение уровня аварийности и смертности на дорогах
- улучшение экологической обстановки
- приток дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней

Проект строительства скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург

КОММЕРЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА:

- ориентировочная стоимость проекта – 6,5 млрд. USD
- предполагаемый срок строительства – 4-5 лет
- предполагаемая доля привлекаемых внебюджетных средств – 30-50%
- предполагаемый срок окупаемости инвестиций: 12-14 лет

Дополнительная база доходности будет формироваться за счет развития объектов придорожной инфраструктуры

Проект строительства скоростной магистраль Москва – Санкт-Петербург

ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АВТОМАГИСТРАЛИ М-10 «РОССИЯ»:

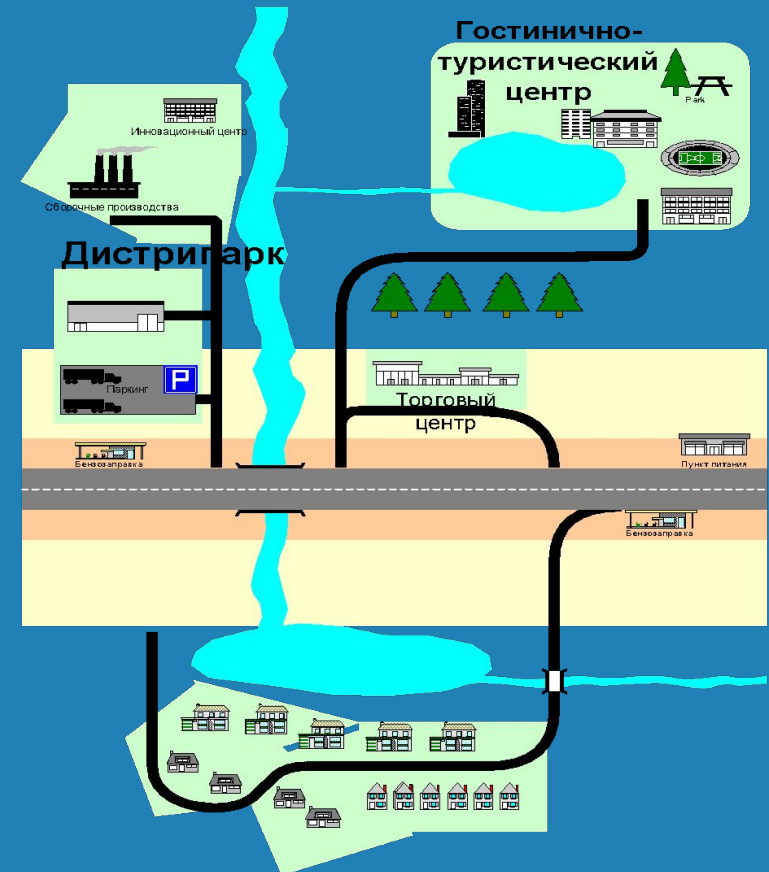
МКАД (км17) – км29	- 117 000 авт./сутки
км29 – Солнечногорск (км65)	- 80 000 авт./сутки
Солнечногорск (км65) – Клин (км87)	- 60 000 авт./сутки
Клин (км87) – км 100	- 50 000 авт./сутки
км 100 – Торжок (км235)	- 40 000 авт./сутки
Торжок (км235) – Тосно (км640)	- 15 000 авт./сутки
Тосно (км640) – Санкт-Петербург (км686)	- 60 000 авт./сутки

Проект строительства скоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург

Реализация высокодоходных проектов-спутников в придорожной зоне позволит существенно снизить сроки окупаемости инвестиций в создание дороги.

Возможные проекты-спутники:

- *распределительные логистические центры*
- *гостинично-туристические комплексы*
- *парки отдыха и развлечений*
- *жилая недвижимость*
- *торговые центры*
- *заправочные сети*
- *объекты инновационно-производственной инфраструктуры*



Северный обход Одинцово

Дорога соединяет автомагистраль М-1 «Беларусь» (33км) с МКАД в районе развязки с Молодогвардейской улицей. Пуск магистрали обеспечит разгрузку трассы М-1 «Беларусь», Можайского и Рублево-Успенского шоссе.

Северный обход Одинцово

КРАТКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА:

- протяжённость проектируемого участка – 19,5 км
- сроки строительства – 2006-2007
- технические параметры дороги – категория 1б
- количество полос движения - 6
- расчётная скорость движения автотранспорта – 120 км/час
- интенсивность движения на действующем головном участке автомагистрали М-1 «Беларусь» – 110 000 авт./сутки

Северный обход Одинцово

КОММЕРЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА:

- ориентировочная стоимость проекта – 225 млн. USD
- предполагаемая доля привлекаемых внебюджетных средств – 30-50%
- предполагаемый срок окупаемости инвестиций: 7-8 лет
- ожидаемый трафик движения – 35 000 авт./сутки

Проект реконструкции автомагистрали «Подъезд к аэропорту Домодедово»

КРАТКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА:

- протяжённость – 22,65 км
- срок ввода в эксплуатацию платного участка – 2007 год
- технические параметры –
I категория
- количество полос движения - 6
- расчётная скорость движения
автотранспорта – 120-130
км/час
- интенсивность движения в
настоящее время – 35 000
авт./сутки

Проект реконструкции автомагистрали «Подъезд к аэропорту Домодедово»

КОММЕРЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА:

- ориентировочная стоимость проекта – 93 млн. USD
- сроки реализации проекта – 2006-2007
- предполагаемая доля привлекаемых внебюджетных средств – 100%
- ориентировочный срок окупаемости инвестиций: 9 лет

Проект организации платной эксплуатации КАД

- Категория дороги – 1б
- Скорость движения – 120 км/ч
- Протяженность восточного полукольца- 73,32 км
- Число полос для движения:
1-я очередь 4 полосы,
2-я очередь 4-8 полос
- Ширина проезжей части:
15-32 м
- Количество транспортных развязок – 12
- Открытая система взимания платы

Проект организации платной эксплуатации КАД

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ПРОЕКТА:

- Решение проблемы перезагрузки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга
- Создание современной и отвечающей мировым требованиям дорожной инфраструктуры, повышающей эффективность работы морского порта Санкт-Петербурга и обеспечивающей привлечение дополнительных пассажиро и грузопотоков на международный транспортный коридор «Север-Юг»
- Экономия бюджетных средств на содержании и ремонте дороги в объеме 227 млн. рублей ежегодно
- Апробация новых эффективных механизмов управления дорожной инфраструктурой, основанной на принципах ГЧП
- Формирование базы дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней

Западный скоростной диаметр

Протяженность автомагистрали

- Южный участок – 10,8 км
- Центральный участок – 9,1 км
- Северный участок – 26,3 км

ВСЕГО: 46,4 км

Ширина проезжей части: 30-15 м

Количество мостов – 12

Количество развязок – 15

Число полос движения – 8/6/4

Расчетная скорость движения – 120 км/ч

Открытая система взимания платы

Западный скоростной диаметр

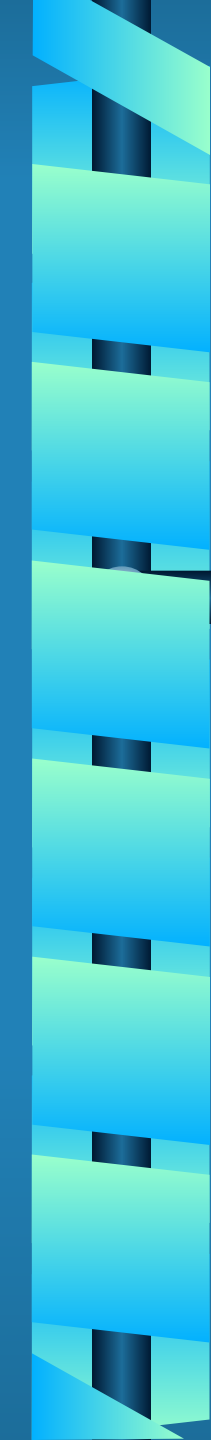
ПРОГНОЗИРУЕМЫЙ ТРАФИК ДВИЖЕНИЯ К 2025:

- ЮЖНЫЙ УЧАСТОК – 129/144 000 авт./сутки
- ЦЕНТРАЛЬНЫЙ УЧАСТОК – 109/131 000 авт./сутки
- СЕВЕРНЫЙ УЧАСТОК – 50 000 авт./сутки

Западный скоростной диаметр

КОММЕРЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА:

- ориентировочная стоимость проекта – 2,03 млрд. USD
 - Южного участка – 776 млн. USD
 - Центрального участка – 998 млн. USD
 - Северного участка – 253 млн. USD
- предполагаемая доля привлекаемых внебюджетных средств – 50%
- предполагаемый срок окупаемости инвестиций после ввода в эксплуатацию: 13 лет
- внутренняя норма доходности – 17,3%



Перспективы развития государственно-частного партнерства в дорожном секторе транспортной отрасли России

Советник Министра транспорта России
Александр Носов