

УДК 338.47

doi: 10.26456/2219-1453/2021.3.218–223

ОСОБЕННОСТИ СОЗДАНИЯ ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РОССИИ

С.С. Игошин

ФГОБУ ВО Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

В статье рассмотрено развитие платных автомобильных дорог в России. Целью статьи является освещение особенностей, возникающих при создании платных автомобильных дорог. Особое внимание уделяется рискам реализации автодорожных инвестиционных проектов, в том числе строительным, экологическим рискам и рискам финансирования. Научная новизна состоит в оценке целесообразности строительства платных автомобильных дорог в Российской Федерации. В качестве объекта исследования рассматривается планируемое строительство новой крупной автомобильной дороги М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань».

***Ключевые слова:** инфраструктурные проекты, платные автомобильные дороги, автодорожная инфраструктура, риски реализации автодорожных проектов*

В отличие от стран Европы, российский рынок платных дорог до сих пор находится в стадии создания. Первые шаги были сделаны в 1992 году, когда указом Президента России был закреплен принцип платных дорог. Спустя почти 6 лет был издан еще один указ, устанавливающий порядок создания платных магистралей [5, с. 115]. Первая платная дорога появилась в России лишь весной 1999 года и представляла собой участок трассы М-4 «Дон» в Липецкой области длиной 20 километров.

Лишь в 2007 г. был подписан федеральный закон, описывающий процедуру введения платы за проезд по платным дорогам, а также деятельность операторов таких дорог [1].

В настоящее время на федеральном уровне платные дороги общей протяженностью 1911 километров находятся в доверительном управлении Государственной компании «Автодор». Крупнейшими такими дорогами являются трасса М-4 «Дон», связывающая Москву с Черноморским побережьем (848 км платных участков при общей протяженности 1835 км), а также трасса М-11 «Нева» из Москвы в Санкт-Петербург (607 км платных участков при общей протяженности 669 км) [4].

Следствием реализации крупных инфраструктурных проектов в транспортной отрасли является значительный макроэкономический эффект, формируемый на этапах строительства и эксплуатации автомобильной дороги.

Так, налоговый эффект реализации проекта может достигать нескольких десятков миллиардов рублей. Кроме того, реализация таких проектов обеспечивает объединение предприятий разных субъектов Российской Федерации, продукция которых транспортируется при

использовании автомобильного транспорта. В качестве микроэкономического эффекта реализации проектов в транспортной сфере следует отметить экономию, возникающую при использовании транспортно-логистических услуг за счет существенного сокращения времени в пути между крупными центрами производства соответствующих субъектов Российской Федерации.

Не стоит забывать и о таком значимом социально-экономическом эффекте реализации транспортных проектов как создание новых рабочих мест как в отраслях, связанных непосредственно со строительством автомобильной дороги на всем протяжении реализации проекта, так и в иных отраслях после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию. На этапе строительства и эксплуатации создаются десятки тысяч рабочих мест.

Дополнительно следует отметить, что реализация транспортных проектов обеспечивает развитие туристического потока в районе прохождения автомобильной дороги, следствием которого будет являться генерация дополнительной прибыли, увеличение наполняемости соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации за счет поступления дополнительных сумм налогов и сборов, а также создание новых рабочих мест.

Вместе с тем, при реализации таких капиталоемких проектов присутствует большое количество рисков, которые можно объединить в следующие группы.

1. Рыночные риски.

Рыночными рисками реализации инвестиционного проекта являются риски снижения интенсивности движения транспортных средств, значительно ниже предусмотренных проектом и, как следствие, недостижение прогнозной тарифной выручки от сбора платы за проезд по объекту инвестиционного проекта. Фактором, снижающим риск, является то, что эксплуатацию автомобильной дороги на платной основе осуществляет Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (далее – ГК «Автодор»). Это позволит применить многолетний опыт апробированных механизмов привлечения пользователей на платные участки автомобильных дорог, проводить гибкую тарифную политику, с применением программ лояльности и скидок, позволяющих пользователям экономить на проезде, а также позволит поддерживать высокое качество предоставляемых услуг.

2. Риск сырьевой базы.

Риском сырьевой базы является риск отсутствия месторождений для добычи инертных материалов, достаточных для строительства объекта инвестиционного проекта. Однако, ГК «Автодор» в рамках работ по разработке документации по подготовке территории при реализации транспортных проектов подготавливает перечень месторождений полезных ископаемых, необходимых для строительства автомобильных дорог.

3. Контрактные риски на инвестиционной фазе.

Контрактным риском на инвестиционной фазе является риск дефолта исполнителей по договорам на выполнение работ по проектированию и строительству автомобильных дорог. Фактором, снижающим риск, является обеспечение деятельности исполнителей по заключенным договорам гарантиями со стороны кредитных и страховых организаций.

4. Риск недофинансирования.

Риском недофинансирования реализации инвестиционных проектов по строительству автомобильных дорог является риск отсутствия достаточного и своевременного финансирования в части привлекаемого внебюджетного финансирования. Фактором, снижающим риск, является то, что организацию привлечения внебюджетного финансирования зачастую осуществляет напрямую ГК «Автодор» путем выпуска облигаций, это позволит снизить стоимость привлеченного финансирования в сравнении с условиями, предлагаемыми банками, а также исключает для банковского сектора строительные/проектные риски, поскольку облигации обеспечены всем имуществом ГК «Автодор».

5. Акционерный риск.

Акционерным риском реализации транспортных инвестиционных проектов является риск некорректного нахождения сметной стоимости при реализации строительства объекта инвестиционного проекта, а также устранение недостатков автомобильной дороги подрядными организациями в рамках гарантийных обязательств. Риск наступления приведенных неблагоприятных последствий лежит на подрядных организациях. Исполнение обязательств подрядных организаций устранять недостатки автомобильной дороги в рамках гарантийных обязательств обеспечивается соответствующими банковскими гарантиями.

6. Технологические и инфраструктурные риски.

Технологическим и инфраструктурным риском реализации автодорожных инвестиционных проектов является риск принятия технологических решений на этапе проектирования, которые могут повлиять на сроки выполнения строительно-монтажных работ исполнителями. Фактором, снижающим риск, является то, что договоры по реализации инвестиционных проектов с исполнителями могут предусматривать сквозную ответственность по обязательствам одновременно по проектированию и строительству объекта инвестиционного проекта, это позволит минимизировать ошибки на этапе проектирования.

7. Риски государственного регулирования.

Риском государственного регулирования является принятие законодательства Российской Федерации, направленного на ограничение эксплуатации автомобильных дорог на платной основе. Однако, с учетом того, что пользователи автомобильных дорог в большей степени позитивно оценивают развитие сети платных автомобильных дорог на территории Российской Федерации, представляется, что допущение ограничения эксплуатации автомобильных дорог на платной основе является маловероятным.

8. Экологические, социальные и репутационные риски.

Экологическим риском реализации автодорожных инвестиционных проектов являются риски нарушения состояния плодородных земель, водных объектов, зеленых насаждений, уничтожение растений и животных, в том числе, охраняемых видов, водных биологических ресурсов, а также экосистем на прилегающих территориях. Фактором, снижающим возникновение экологических рисков, является применение подрядными организациями, осуществляющими проектирование и строительство автомобильной дороги,

отраслевых стандартов и ГОСТ, позволяющих нивелировать возникновения экологических рисков в рамках создания автомобильных дорог.

Социальными и репутационными рисками реализации автодорожных инвестиционных проектов является возникновение жалоб со стороны населения в связи со строительством автомобильных дорог, риски возникновения травм при строительстве автомобильных дорог, а также последующие жалобы со стороны пользователей автомобильных дорог в связи с созданием платных автомобильных дорог. Однако данные жалобы являются обычной практикой, возникающей в связи с созданием платных автомобильных дорог, и не ведут к возникновению значительных рисков в отношении инвестиционных проектов.

В настоящее время прорабатывается вопрос по строительству новой крупной автомобильной дороги М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань», которая будет проходить по территории Московской, Владимирской, Нижегородской областей, а также по территории Чувашской Республики и Республики Татарстан. Общая длина автодороги составит 792 км.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации В.В. Путина от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (раздел а) пп. 15 в части развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет строительства и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»), проект формирования международного транспортного маршрута «Европа-Западный Китай» (далее – МТМ ЕЗК) включен в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года [2].

По результатам проработки маршрута была выбрана наиболее оптимальная конфигурация, учитывающая необходимость повышения эффективности расходования бюджетных средств, как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации. Особенностью прохождения маршрута автомобильной дороги М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань» является значительный макроэкономический эффект, который формируется за счет объединения в зоне 8-часовой доступности регионов, продукция которых тяготеет к перевозкам автомобильным транспортом. Согласно Стратегии пространственного развития, автомобильная дорога будет проходить по перспективным центрам экономического роста. Более того, в зону тяготения МТМ ЕЗК также попадают наиболее развитые регионы на Урале.

Эксплуатация автомобильной дороги планируется на платной основе. Автодорога М-12 обеспечит высокую скорость передвижения и свяжет максимальное количество точек экономического роста по кратчайшему расстоянию.

Экономический эффект будет достигнут в результате улучшения дорожных и эксплуатационных условий движения транспорта за счет снижения себестоимости как внутрирегиональных перевозок, так и дальних транзитных связей, сокращения количества и тяжести ДТП, уменьшения времени и стоимости пробега автотранспорта.

Новая трасса позволит сократить время в пути в два раза и разгрузить существующие дороги, а также привлечь туристические потоки и дать новый толчок развитию регионов, через которые она будет проходить.

Кроме того, строительство автодороги М-12 позволит создать комфортные условия передвижения для пользователей автомобильных дорог – автомобильная дорога будет оснащена площадками для отдыха, на которых на безопасном расстоянии от основного хода автомобильной дороги пользователи смогут отдохнуть, прогуляться и перекусить. Более того, реализация Проекта обеспечит развитие размещения полноценных объектов придорожного сервиса (автомобильные заправочные станции, объекты общественного питания, полноценные объекты гостиничного размещения и т. п.).

Президент Российской Федерации в своем послании Федеральному собранию 21 апреля 2021 г. сказал: «Прежде всего, нужно форсировать уже идущее строительство скоростной автомагистрали Москва – Казань – и, более того, продлить ее до Екатеринбурга. Завершить этот проект за три года. Таким образом, в 2024 г., с учетом действующей трассы Москва – Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автодороги, будет обеспечено безопасное скоростное движение автотранспорта через всю европейскую часть – от Балтики до Урала» [3]. Таким образом, строительство автодороги было в очередной раз поддержано главой государства и стало носить приоритетный характер.

В целом развитие сети платных автомобильных дорог в России в последние годы начинает набирать обороты. Выручка ГК «Автодор» от продажи транспондеров и бесконтактных смарт-карт по данным финансовой отчетности компании за 2020 год выросла на 21 % и составила 385 млн руб. [4], что говорит о положительной динамике распространения практики пользования качественными автомобильными дорогами на платной основе.

Список литературы

1. Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5553. Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5553.
2. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 20. Ст. 2817.
3. Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию Российской Федерации от 21 апреля 2021 г. // Российская газета. 2021. № 87.
4. Сайт Государственной компании «Автодор». Источник: https://russianhighways.ru/for_drivers/?tab=1.
5. Суханова Н.С. Проблемы правового регулирования строительства платных дорог в Российской Федерации // Уральский государственный юридический университет. 2021. №13 – С. 114-120.

Об авторе:

ИГОШИН Сергей Сергеевич – аспирант, направление «Экономика и управление народным хозяйством», Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва, e-mail: 1sergey.igoshin1@gmail.com, ORCID: 0000-0001-6476-5182, SPIN-код: 2647-5951.

CREATION FEATURES OF TOLL ROADS IN RUSSIA

S.S. Igoshin

FSOBU VO “Financial University under the Government of the Russian Federation”,
Moscow

The article considers the development of toll roads in Russia. The purpose of the article is to highlight the features that arise when creating toll roads. Special attention is paid to the risks of implementing road investment projects, including construction, environmental risks and financing risks. The scientific novelty consists in the analysis of the feasibility of the construction of toll roads in the Russian Federation. The planned construction of a new major highway M-12 "Moscow – Nizhny Novgorod – Kazan" is considered as an object of research.

Keywords: *infrastructure projects, toll roads, road infrastructure, risks of road projects.*

About the author:

IGOSHIN Sergey Sergeevich – postgraduate student, department «Economics and management of the national economy», FSOBU VO “Financial University under the Government of the Russian Federation”, Moscow, e-mail: 1sergey.igoshin1@gmail.com.

References

1. Federal'nyj zakon ot 08 noyabrya 2007 g. № 257-FZ «Ob avtomobil'nyh dorogah i o dorozhnoj deyatelnosti v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2007. № 46. St. 5553. Federal'nyj zakon ot 08 noyabrya 2007 g. № 257-FZ «Ob avtomobil'nyh dorogah i o dorozhnoj deyatelnosti v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2007. № 46. St. 5553.
2. Ukaz Prezidenta RF ot 7 maya 2018 g. № 204 «O nacional'nyh celyah i strategicheskikh zadachah razvitiya Rossijskoj Federacii na period do 2024 goda» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2018. № 20. St. 2817.
3. Poslanie Prezidenta Rossijskoj Federacii Federal'nomu sobraniyu Rossijskoj Federacii ot 21 aprelya 2021 g. // Rossijskaya gazeta. 2021. № 87.
4. Sajt Gosudarstvennoj kompanii «Avtodor». Istochnik: https://russianhighways.ru/for_drivers/?tab=1.
5. Suhanova N.S. Problemy pravovogo regulirovaniya stroitel'stva platnyh dorog v Rossijskoj Federacii // Ural'skij gosudarstvennyj yuridicheskij universitet. 2021. №13. S. 114–120.