

ИЗУЧАТЬ, ЧТОБЫ ПРИМЕНЯТЬ

В конце февраля Ассоциация «РАДОР» совместно с Федеральным дорожным агентством провела двухдневный семинар по теме «Практика привлечения внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство субъектов Российской Федерации», который наряду с обсуждением теоретических вопросов включал в себя мастер-класс по региональным проектам государственно-частного партнерства.



В семинаре приняли участие заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Дмитрий Прончатов, начальник управления правового обеспечения и проектов государственно-частного партнерства Федерального дорожного агентства Елена Семенова, начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович, главный референт аппарата фракции ВПП «Единая Россия» в Госдуме Максим Степанов, представители юридических и консалтинговых компаний, а также банковских структур.

Вел семинар генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. В своем вступительном слове он отметил, что в сложившихся в России экономических условиях привлечение частных инвестиций может стать существенным ресурсом для реализации инфраструктурных проектов, ве-

сомой альтернативой средствам государственного бюджета. На сегодняшний день есть обширный зарубежный опыт, который можно и нужно изучать; наработан уже некоторый отечественный опыт, на который можно опереться, структурируя проекты; есть консалтинговые структуры, готовые прийти на помощь. Приняты два федеральных закона — о концессионных соглашениях и о государственно-частном партнерстве (ГЧП), собственным законодательством о ГЧП обладают 65 субъектов Российской Федерации, и в некоторых из них уже были предприняты попытки реализации таких проектов. Эти попытки выявили ряд причин, объясняющих, почему эти законы пока не применяются повсеместно. Среди таких причин — отсутствие долгосрочного финансового планирования; отсутствие возможно-

сти предоставления бюджетных гарантий; низкая способность регионов к самостоятельной подготовке проектов; отсутствие кадров с соответствующей квалификацией; ограниченные возможности региональных бюджетов; высокая стоимость услуг консалтинговых компаний.

Несмотря на это, есть проекты, которые находятся в высокой степени готовности. Это строительство четвертого моста через Обь в Новосибирске, транспортного обхода Хабаровска на Дальнем Востоке, восточного автомобильного обхода Ижевска в Удмуртии, автомобильной дороги Стерлитамак — Кага — Магнитогорск в Республике Башкортостан, обхода города Чусового и мостового перехода через реку Чусовую в Пермском крае, мостового перехода через реку Шексна в Череповце Вологодской области, а



также строительство и реконструкция участков автомобильной дороги регионального значения Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар в Республике Коми. Именно эти проекты рассматриваются Федеральным дорожным агентством в качестве претендентов на получение федеральных субсидий за счет средств от взимания платы с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, «Платон».

Правда, здесь есть одна тонкость. В силу того, что тариф за проезд 12-тонников не был поднят с 1 марта до 3,06 руб./км, первоначально планировавшийся объем средств по итогам работы системы «Платон» в течение года собран не будет. Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Дмитрий Прончатов сообщил, выступая на семинаре, что решением правительства тариф в размере 1,53 руб./км будет действовать бессрочно, до принятия в Правительстве Российской Федерации решения о готовности рынка грузоперевозок к его пересмотру. Таким образом, для адаптации рынка грузоперевозок к новым условиям создается переходный период. А вот на что хватит собранных средств – пока вопрос открытый.

Дмитрий Прончатов также отметил, что в настоящее время подготовлен проект постановления правительства об утверждении правил предоставления межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию региональных проектов государственно-частного партнерства. Их реализация позволит вовлечь в работу накопленные в субъектах РФ строительные мощности, что особенно важно в современных макроэкономических условиях.

Структуре упомянутых правил, а также проекту методики отбора региональных ГЧП-проектов было посвящено выступление начальника управления правового обеспечения и проектов государственно-частного партнерства Федерального дорожного агентства Елены Семеновой. Методика включает требования к инвестиционным проектам, порядок отбора проектов, порядок определения рейтинга и расчета интегральной оценки, сведения о персональном составе и положение о межведомственной комиссии. Порядок отбора проектов, согласно этой методике, такой. Субъекты Российской Федерации представляют подготовленные инвестиционные проекты в Федеральное дорожное агентство. Росавтодор рассматривает эти материалы и формирует перечень приоритетных проектов на условиях софинансирования. Межведомственная комиссия, состоящая из представителей Минтранса России, Минэкономразвития России, Минфина России и Росавтодора, утверждает перечень приоритетных проектов и готовит рекомендации по принятию решения о предоставлении финансирования или отказе в его предоставлении. После этого правительственная комиссия по транспорту принимает решение о финансировании проекта. Итогом этой работы является распоряжение Правительства Российской Федерации о предоставлении государственной поддержки в сроки,

определенные соответствующим регламентом, на основании которого заключается соглашение между субъектом РФ и Росавтодором.

Чтобы участвовать в отборе, проекты государственно-частного партнерства должны отвечать требованиям, изложенным в методике отбора, которая будет утверждена Минтрансом России после утверждения Правительством Российской Федерации проекта правил предоставления межбюджетных трансфертов. Объектами инвестирования должны быть автомобильные дороги и/или искусственные сооружения, которые будут эксплуатироваться на платной основе. Это важное требование внесено в проект методики недавно, соответственно, те регионы, в проектах которых была предусмотрена бесплатная эксплуатация объектов концессионных соглашений, не смогут претендовать на получение федеральных субсидий или же должны будут скорректировать проекты в части финансовой модели. Проект ГЧП должен быть реализован по правилам, установленным Федеральным законом «О концессионных соглашениях», минимальная стоимость проекта ГЧП – 1,5 млрд рублей. При этом доля федерального софинансирования должна составлять для автомобильных дорог не более 50%, для искусственных сооружений – не более 75% от стоимости проекта, а объем внебюджетных источников должен быть не менее 15%. Объект инвестирования необходимо включить в соответствующие документы территориального планирования. Обязательно также наличие заключения экспертной организации в отношении проектных решений (по аналогии с технологическим и ценовым аудитом) и заключения консультанта в отношении финансовой модели.

Также в целях повышения бюджетной эффективности проектов в сфере дорожного хозяйства, в том числе и региональных, а также по-



вышения степени удовлетворенности общественных интересов, связанных с поступательным развитием дорожной сети Российской Федерации, Федеральным дорожным агентством был разработан комплекс методических документов по выбору и обоснованию применения механизмов реализации инвестиционных проектов в дорожном хозяйстве, включая механизмы государственно-частного партнерства, утвержденных распоряжением Федерального дорожного агентства от 8 сентября 2014 года № 1714-р. Эта методика, по словам руководителя практики ГЧП и инфраструктуры юридической фирмы VEGAS LEX Дениса Штирбу, объединяет весь накопленный опыт, изложена на общераспространенном инвестиционном языке, понятном бизнесу, и основана на научном подходе. Она позволяет привлекать инвесторов, рассматривающих проекты с точки зрения получения прибыли, и в ней заложено руководство по подготовке проекта к реализации. Государству эта методика дает возможность определиться с инвестиционным механизмом проекта, ответить на вопрос, стоит ли привлекать частного инвестора или проект можно и нужно реализовывать на базе законодательства о контрактной сис-

теме. Она также позволяет обоснованно подойти к оценке рисков, учитывая, что концептуальная основа проекта — базовая матрица распределения рисков, которая потом закрепляется в концессионном соглашении. Методика структурирована на три блока, имеющих свои цели и задачи. В совокупности они представляют собой комплексный документ, определяющий механизм отбора проектов. Методика прошла апробацию на конкретных проектах.

Денис Штирбу отметил, что Росавтодор в вопросах проработки механизмов государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов продвинулся намного дальше других ведомств.

Что касается недавно вступившего в действие закона о государственно-частном партнерстве, то он неприменим для сооружения инфраструктурных объектов, за исключением частных дорог, так как предполагает возникновение частной собственности на предмет соглашения. Вместе с тем закон о ГЧП может быть интересен дорожникам с точки зрения создания объектов дорожного сервиса и элементов обустройства автомобильных дорог, а также средств видеオフィкации. Видимо, в дальнейшем такая практика будет сформирована.

Было много вопросов в части того, какие же объекты подпадают по эту методику. В проекте методики утверждены только два объекта инвестирования: автомобильные дороги и искусственные сооружения на них.

Для подачи заявки необходимо подготовить пакет документов согласно определенному в методике перечню. В ней также перечислены критерии отбора проектов для финансирования. Каждый критерий имеет определенный балл (вес) в числовом выражении. Так, например, вес основных из них — прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования

или снижение доли федерального финансирования — определен как 0,2. Общий интегральный балл рассчитывается по этим весам и на его основе делается вывод о том, прошел проект отбор или нет.

На сегодняшний день сроки предоставления федеральных средств таковы: проекты, поданные до 20 ноября 2016 года, в 2017 году могут получить финансирование, если будут удовлетворять всем указанным выше условиям. Очень большое значение будет иметь качество подготовки проекта и квалификация команды, которая его будет готовить, потому что ГЧП-проекты для России относительно новы, а деятельность по их подготовке содержит много подводных камней. От тщательности проработки в полной мере будет зависеть положительный результат при рассмотрении проекта правительственной комиссией.

Тему продолжил главный референт аппарата фракции ВПП «Единая Россия» в Государственной думе Максим Степанов. Он отметил, что в последние годы профильным Комитетом Госдумы по земельным отношениям и строительству совместно с Минтрансом России многое сделано для обеспечения возможности реализации ГЧП-проектов в области строительства автомобильных дорог: отработана и установлена четкая процедура изъятия земельных участков; велась работа над введением обязательного требования о проведении инженерных изысканий на стадии подготовки документации к планировке территории, то есть проектов планировки и проектов межевания территории. При этом неоднократно продлевалась возможность получения разрешения на строительство дорог на основании не проекта планировки, а строительного плана земельного участка. В конце 2015 года удалось от этого окончательно отказаться и дать возможность предоставлять градостроительный

план земельного участка для строительства линейных объектов.

В настоящее время Комитетом Госдумы по земельным отношениям и строительству ведется активная работа с Росавтодором, Госкомпанией «Автодор» и отраслевыми компаниями по урегулированию отношений, связанных с переносом инженерных коммуникаций. Этот вопрос стоит очень остро в связи со строительством, реконструкцией или капитальным ремонтом автомобильных дорог, так как проблемы, связанные с возмещением убытков сетевикам, сложны и пока регулируются плохо. Однако ожидается, что законодательный акт, который так или иначе должен регулировать эти отношения, будет принят в ближайшую парламентскую сессию.

Сейчас на рассмотрении Комитета Госдумы по земельным отношениям и строительству находится законопроект, который полностью меняет подходы к разработке и утверждению документации по планировке территории, в связи с которым градостроительный план земельного участка, возможно, утратит свой определяющий характер и станет просто информационным документом, выпиской из проекта планировки и проекта межевания.

По словам Максима Степанова, вся нормативная база, позволяющая реализовывать проекты государственно-частного партнерства в сфере дорожного строительства, создана.

Что еще происходит сегодня в Комитете Госдумы по земельным отношениям и строительству? Сейчас активно обсуждается вопрос о необходимости введения оценки эффективности и сравнительного преимущества не только для ГЧП-проектов, но и для проектов, реализуемых по концессионным соглашениям. Ожидается, что если не в ближайшую сессию, то в ближайший год это решение будет принято.



Еще один вопрос, важный для дорожников, — это возможность использования в одном проекте государственно-частного партнерства двух форм собственности — частной и государственной. Если такие поправки будут приняты, то, например, решение вопросов при согласовании подъездов к объектам дорожного сервиса, которые должны быть частями автомобильных дорог, будет существенно облегчено: можно будет строить их как объекты ГЧП, сохранив при этом публичную ответственность на них.

Кроме этого, в Госдуме обсуждается также возможность реализации соглашений о государственно-частном партнерстве, подписанных до принятия закона о ГЧП, по тем правилам, которые были установлены региональным законодательством о ГЧП. Здесь будут, видимо, два ограничения: первое — будет установлен срок, на который эти соглашения можно будет продлевать; второе — если при этом возникнет потребность заимствования каких-либо норм из федерального закона о государственно-частном партнерстве, то условия соглашения придется переделывать полностью под требования этого закона.

Важнейшей новеллой, появившейся в Федеральном законе №115-ФЗ «О концессионных со-

глашениях» в результате недавно внесенных поправок, является возможность заключения концессионных соглашений по инициативе потенциального концессионера — так называемая частная инициатива. Смысл ее состоит в том, что лицо, которое может являться концессионером, согласно нормам закона №115-ФЗ, вправе представить предложение о заключении концессионного соглашения и его проект в правительство РФ, региональное правительство или муниципальное образование (в зависимости от того, в чьей собственности находится объект концессионного соглашения)¹. Как подчеркнул в своем выступлении начальник ФКУ «Дороги России» Иван Григорович, частная концессионная инициатива выгодна государству с точки зрения проработки этого проекта: когда заявка подготовлена инвестором тщательно, государственный заказчик может сэкономить на отдельных этапах подготовки проекта к реализации. Для концедента частная инициатива — это возможность в соответствии с установленной процедурой получить не идею для самостоятельной инвестиционной проработки, а оформленное в виде проекта концессионного соглашения предложение со стороны инициатора. Для



инициатора — это возможность заключения концессионного соглашения без прохождения длительных процедур при условии, что на предложенных им и согласованных концедентом условиях не окажется желающих заключить соглашение. Если такие желающие найдутся, концедент за счет предварительной проработки может сократить сроки проведения конкурсных процедур. Вместе с тем концессионер, выступивший с частной инициативой, в случае проведения конкурса законом никак не защищен: если он не выигрывает конкурс, расходы на проработку проекта ему не компенсируются. Это несомненный пробел в законодательстве.

И той, и другой стороне частная концессионная инициатива дает серьезные плюсы: концедент может переложить на плечи частного инвестора часть расходов по проекту, который он планирует реализовывать — по подготовке предпроектных решений, текста

концессионного соглашения, разработке финансовой модели и т.д.; концессионер имеет возможность структурировать проект так, как это выгодно и интересно именно ему, заложив основу для успешной реализации этого проекта в будущем. Благодаря этому, более полно используются инновационные технологии, создаются условия для привлечения малого и среднего бизнеса. Иван Григорович подчеркнул особо, что для того, чтобы исключить необоснованные задержки в реализации проектов, основанных на частной концессионной инициативе, глава субъекта РФ должен утвердить уполномоченный орган — либо региональный минтранс, либо департамент дорожного хозяйства. Уже есть прецеденты, которые свидетельствуют о том, что из-за ситуации, когда уполномоченный орган не назначен, имеются затруднения с запуском проекта. (На федеральном уровне проект запускается распоряжением Правительства Российской Федерации.)

Следует отметить, что концессионное соглашение — одна из трех основных форм структурирования проектов инфраструктурного строительства (всего таких форм насчитывается 13). Кроме концессии, сюда относятся еще государственный заказ и контракт жизненного цикла (КЖЦ). Какую из них выбрать при реализации конкретного проекта? КЖЦ подпадает под действие Федерального закона №44-ФЗ «О контрактной системе», а концессия регулируется концессионным соглашением. КЖЦ —

очень негибкий механизм, и в этом смысле введение частной инициативы — огромный плюс.

Ольга Ревзина, партнер фирмы Herbert Smith Freehills, предлагает рассматривать государственно-частное партнерство как антикризисный инструмент. По ее мнению, для реализации ГЧП-проектов в дорожном хозяйстве есть все необходимые предпосылки. В условиях кризиса ГЧП выходит на первый план, так как другого выхода просто нет. Этот тренд важен с политической точки зрения и задан президентом и правительством как один из элементов антикризисного плана.

Другая важная тенденция — это гибкость правового структурирования ГЧП-проектов. Следующая тенденция связана с возможностью финансирования региональных проектов. При этом при сложившихся на рынке автоперевозок обстоятельствах нужно искать иные источники средств, кроме системы «Платон» и межбюджетных трансфертов. По мнению Ольги Ревзиной, это могут быть различные целевые программы, действующие сегодня в России. Регионы должны получить четкий ответ на вопрос, на что они могут рассчитывать, потому что на сегодняшний день в регионах есть ГЧП-проекты. И это еще одна антикризисная тенденция. Такого количества реальных проектов государственно-частного партнерства еще два года назад не было. Однако реализуемых проектов пока мало: ЗСД в Санкт-Петербурге, мостовые переходы в Республике Удмуртия. Кроме того,

¹Уполномоченный орган в 30-дневный срок рассматривает предложение и по итогам принимает одно из трех возможных решений: заключить соглашение на предлагаемых условиях, заключить его на иных условиях либо выдать мотивированный отказ. В законе приводится открытый перечень оснований для отказа. Если принято решение о возможности заключения концессионного соглашения на предложенных условиях, в Интернете публикуется предложение о заключении соглашения. Если принимается решение о его заключении на отличных условиях, с инициатором соглашения проводятся переговоры. По их результатам инициатор представляет в уполномоченный орган скорректированные документы (предложение о заключении концессионного соглашения и проект соглашения). Далее, как и в первом случае, в Интернете публикуется предложение о заключении соглашения. Если в течение 45 дней не поступило заявок о готовности принять участие в конкурсе, соглашение заключается с инициатором без проведения конкурса.

подписано концессионное соглашение на строительство дублера Кутузовского проспекта в Москве.

Еще один важный вопрос: что делать с муниципальными ГЧП-проектами? Ведь муниципалитеты сегодня выходят за рамки методик для получения финансирования по причине особенностей финансирования муниципальных проектов строительства инфраструктуры (из региональных дорожных фондов, со всеми вытекающими отсюда последствиями). Финансово и структурно они не могут сегодня быть концедентами, несмотря на то, что закон им это разрешает.

Конечно, все эти вопросы будут юристами разрешены, это только вопрос времени. Но пока они способны серьезно затормозить процесс реализации ГЧП-проекта.

Важными партнерами в проекте ГЧП, несомненно, являются, банки. О специфике, связанной с их участием, на семинаре рассказал исполнительный директор — начальник отдела департамента кредитования управления финансирования инфраструктурных проектов Сбербанка Виктор Афонин. Он отметил, что с точки зрения участия банка в инфраструктурных проектах для него приемлемы все финансовые инструменты, которые доступны исполнительным органам власти, подведомственным учреждениям. Здесь нет никаких ограничений.

Наиболее известным механизмом реализации таких проектов является федеральный закон №44-ФЗ о контрактной системе. По словам Виктора Афонина, Сбербанк по-прежнему активно использует его для работы с подрядчиками. Более того, если проект структурирован по 44-ФЗ под контракт жизненного цикла, то этого достаточно, чтобы банк участвовал в его финансировании. Что касается работы по федеральному закону № 223-ФЗ (о закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц), то, исполь-

зуя его механизмы, банк получает больше возможностей с точки зрения осуществления проектного финансирования.

Однако наиболее удобным, с точки зрения банкиров, является федеральный закон №115-ФЗ о концессионных соглашениях. Этот закон активно применяется сегодня именно в контрактах государственно-частного партнерства, в вопросах проектного финансирования, выдачи гарантий на подрядчиков, в сфере контрактного кредитования самого подрядчика он является на сегодня очень понятным, практичным и комфортным инструментом.

Что касается непосредственно соглашений о ГЧП, то здесь пока многое еще не отработано. До того как был принят федеральный закон о государственно-частном партнерстве, Сбербанк очень аккуратно относился к локальному законодательству субъектов РФ: необходимость каждый раз погружаться в особенности законодательства каждого субъекта РФ очень тормозила процесс принятия решений по контрактам. Это объяснимо: для банка такая процедура увеличивает расходы на подготовку проекта, кроме того, затрудняет оценку рисков.

Недавно принятый закон о государственно-частном партнерстве, по мнению банкиров, открывает хорошие перспективы для реализации контрактов ГЧП. В законе есть нормы, которые дают рынку больше гибкости. Однако с учетом того, что подзаконных нормативных актов пока нет, вопрос использования этого закона в своей деятельности Сбербанк оставляет открытым.

Мастер-класс по региональным проектам ГЧП предусматривал экспертное обсуждение хода подготовки к реализации проектов ГЧП.

Первым в этом списке был концессионный проект строительства и эксплуатации на платной основе мостовых переходов через реки

Кама и Буй на автомобильной дороге Ижевск — Сарапул — Камбарка — граница Республики Башкортостан в Удмуртской Республике. Заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики Александр Соловьев подчеркнул, что благодаря этой работе правительство республики получило бесценный опыт реализации инфраструктурных дорожных проектов. «Для нас это огромная школа. И, имея за плечами практику реализации мостовых переходов через эти реки, можно со всей уверенностью говорить, что за государственно-частным партнерством, за концессионными соглашениями, будущее дорожного строительства в субъектах Российской Федерации», — сказал он.

Сегодня уже можно констатировать, что проект состоялся: в сентябре этого года построенные объекты будут сданы в эксплуатацию. Срок концессии — три года стройки и 46 лет сбора платы за проезд. Ее размер сегодня — наиболее сложный вопрос, который необходимо решать с учетом социального положения населения региона. «Поскольку до сооружения мостов на этом участке действовала паромная переправа, мы исходим из того, что будущая плата за проезд по мостовым переходам должна ей соответствовать», — отметил Александр Соловьев.

Новый проект государственно-частного партнерства, над которым сегодня работает региональный минтранс, — восточный обход Ижевска. Он необходим, чтобы вывести транзитный транспорт из города. В проект входит сооружение моста через реку Иж, путепровода через железную дорогу и пяти развязок. В данный момент идет работа над подготовкой документов по методике отбора региональных проектов государственно-частного партнерства, разработанной Росавтодором.

В заключение Александр Соловьев отметил два важных обстоятельства. Первое: состояние региональ-

ных бюджетов сегодня таково, что реализация любого концессионного проекта без помощи государства невозможна. Второе: построить дорогу – это только полдела. В дальнейшем очень многое зависит от правильной ее эксплуатации.

Начальник отдела концессионных соглашений министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Людмила Груздева рассказала о строительстве мостового перехода через реку Кама у города Камбарка. Этот объект, в отличие от предыдущего, находится на самой первой стадии подготовки. Он позволит снизить транспортную нагрузку на Набережные Челны и Нижнекамск, сократить перепробег транспорта, а также увеличить пропускную способность транспортных переходов.

В период подготовки в рамках технико-экономического обоснования этого проекта была проведена инвентаризация земельных участков, по которым пройдет новая трасса. Всего был проведен анализ около 70 кадастровых планов. В текущем году правительство республики выделило средство для разработки проектно-сметной документации. Планируется, что это будет концессионное соглашение со сбором платы в пользу концессионера.

В Рязанской области реализован единственный пока в России успешный проект платного путепровода и первый в истории области, сообщил заместитель министра транспорта и автомобильных дорог Владимир Гуйда. Это было сделано совместно с муниципалитетом, поскольку путепровод проходит по территории города и запущен в 2012 году.

Сейчас на стадии рассмотрения находится проект второго путепровода: планируется построить переезд через железную дорогу. Работа проходит не без трудностей. Первоначально проект был отвергнут администрацией, поскольку в нем предполагалась большая доля участия средств регионального бюд-

жета. Сегодня ведется работа над тем, чтобы снизить долю участия в проекте региональных денег.

Кроме того, в стадии реализации в Рязанской области находится проект концессионного соглашения по созданию системы комплексной безопасности дорожного движения. Соглашение по этому проекту подписано в августе 2014 года. Планируется установка 78 камер фотовидеофиксации и создание 16 рубежей весового контроля, шесть из которых будут работать полностью в автоматическом режиме.

По словам Владимира Гуйды, проект реализуется тяжело. Сложности возникли по макроэкономическим причинам, повлекшим за собой увеличение банковских процентных ставок. В результате сроки реализации проекта пришлось немного увеличить.

Замминистра транспорта и автомобильных дорог Рязанской области остановился на ошибках, которые были допущены в период подготовки и реализации концессионных проектов. Например, изначально областной администрацией было принято решение готовить проекты без помощи консалтинговых компаний. Это оказалось очень затруднительным, так как требует постоянного внимания сотрудников администрации и поглощает практически все без остатка рабочее время, что очень осложняет работу министерства. Вывод: привлечение консалтинговых компаний для реализации и сопровождения концессионных соглашений необходимо.

В ближайших планах Рязанской области – строительство на основе государственно-частного партнерства обходов городов Сасово, Шацк, а также путепровода в районе Рязска. Разрабатывается также проект сооружения дублера Московского проспекта в Рязани, который на данный момент очень перегружен.

Вопросом строительства моста через Шексну правительство Вологодской области, по словам главно-

го советника дорожного хозяйства департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области Михаила Образцова, занимается с 2011 года. Дело в том, что Череповец стоит сразу на трех реках. Проблема мостовых переходов для города более чем актуальна, но региональному бюджету такое мощное строительство не под силу. Обращались за деньгами в федеральное правительство, но тоже получили отказ. Тогда и возникла идея использования инструмента концессии.

Сегодня проект строительства моста через Шексну находится в стадии доработки. При определении платы за проезд администрацией области проведен специальный опрос населения, который позволил установить, что приемлемой платой люди считают приблизительно 25 рублей – сумму, равную плате за проезд в общественном транспорте.

Подводя итоги семинара, его организаторы – Ассоциация «РАДОРА» и Федеральное дорожное агентство – отметили эффективность выбранного формата мероприятия. Если первый день семинара был насыщен довольно сложной теоретической информацией, то второй сопровождался активной дискуссией касательно ее применения на практике. Плодотворному обсуждению способствовало, в частности, ярко выраженное деление аудитории на тех, кто уже имеет собственный опыт в сфере реализации ГЧП-проектов, и тех, кто приехал получить новые знания для начала работы в данном направлении.

Тема привлечения внебюджетных средств к строительству инфраструктурных объектов еще неоднократно будет подниматься на мероприятиях Ассоциации «РАДОРА», что позволит в конечном итоге распространить применение этого перспективного инструмента в дорожном хозяйстве на всей территории страны. ◀

**Наталья Алхимова,
Михаил Макаров**