

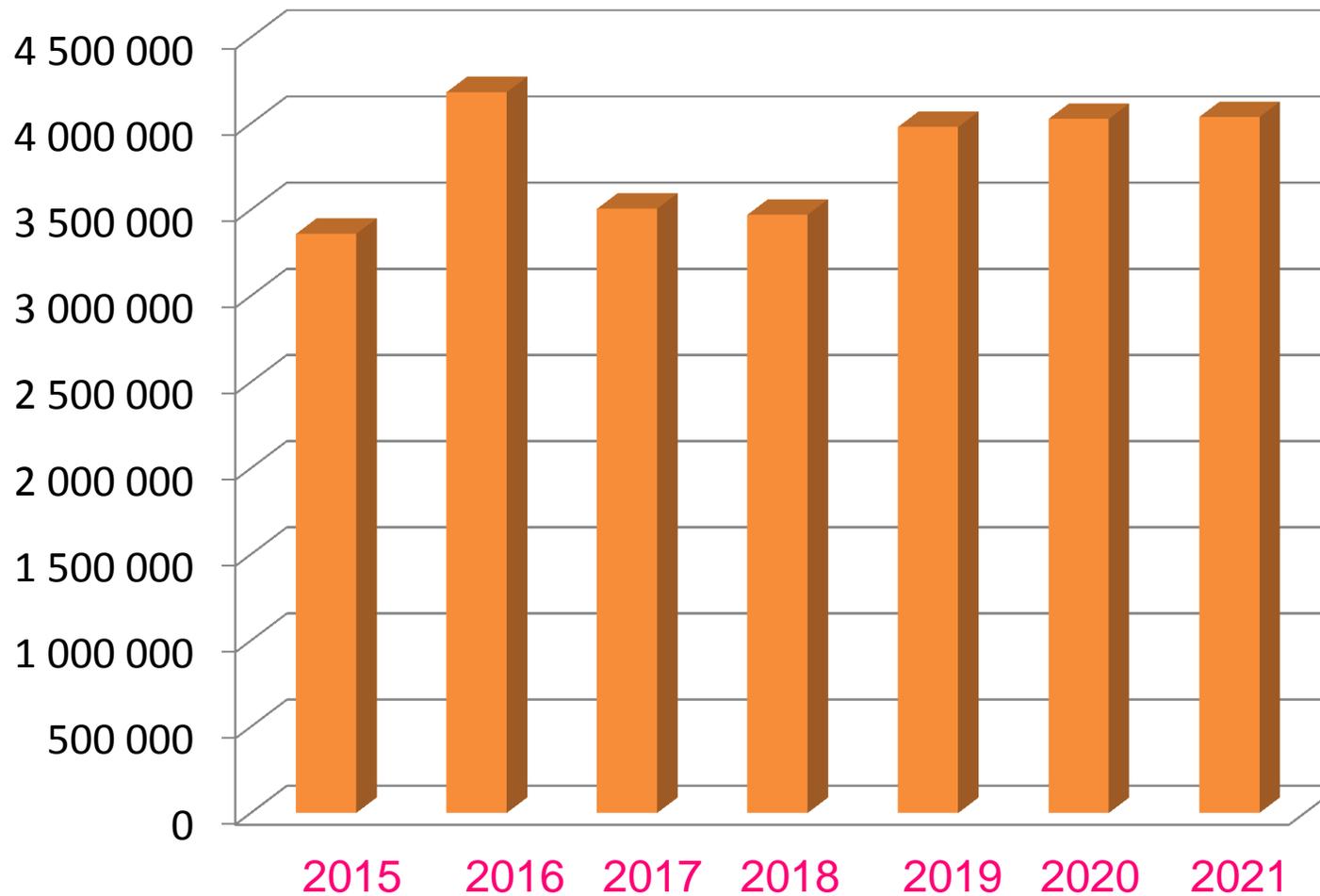


Проблемы формирования дорожных фондов и дорожной деятельности на примере Республики Коми

15 ноября 2018 года
Шатохин Дмитрий Александрович

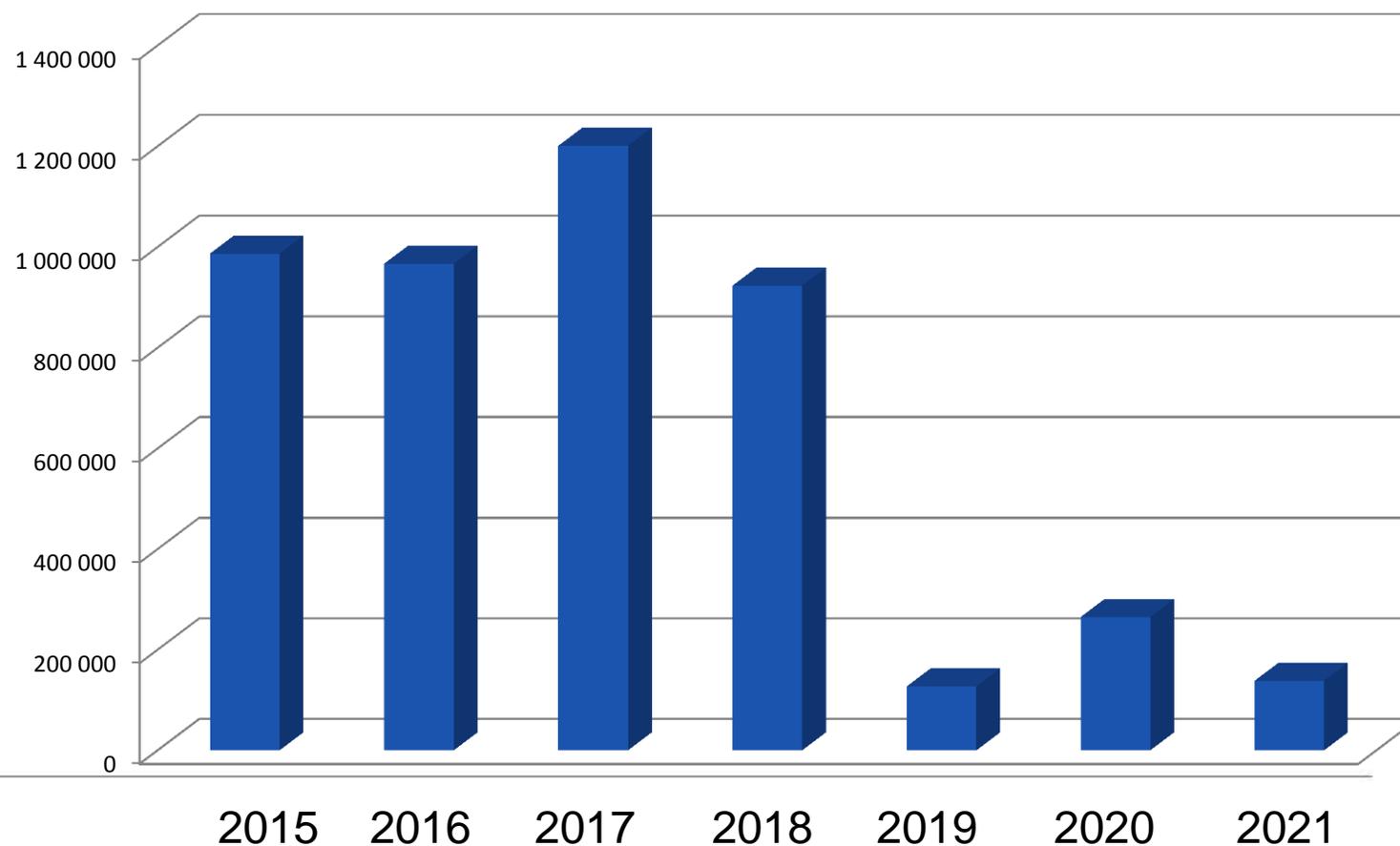


ВСЕГО ДОХОДОВ Дорожного фонда Республики Коми





Расходы на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения (по годам)



Социально-экономическое развитие северных регионов России

Зимник в районе поселка Малая Пера (Республика Коми)



ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ СЕВЕРА РОССИИ ЯВЛЯЕТСЯ ЗИМНИКАМИ, ЧТО СОЗДАЕТ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ

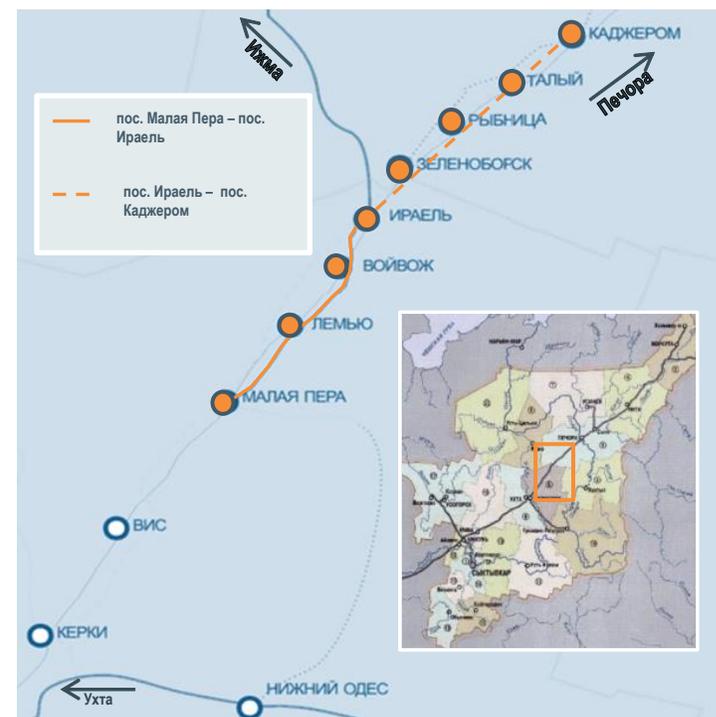
Авария на ледовой переправе через реку Печора (Республика Коми)



РАЗВИТИЕ РЕСУРСНОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ СЕГОДНЯ СУЩЕСТВЕННО ОГРАНИЧЕНО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ПО ПРИЧИНЕ ОТСУТСТВИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ

Концессия на участках поселок Малая Пера – поселок Ираель и поселок Ираель – поселок Каджером

- **Концедент:** Республика Коми
- **Концессионер:** ООО «Дорожная концессия», входящая в группу компаний АО «ДСК «АВТОБАН»
- **Финансирующая организация:** АО «ГАЗПРОМБАНК»
- В рамках реализации проекта Концессионер осуществляет:
 - Реконструкцию участка п. Малая Пера – п. Ираель
 - Новое строительство участка п. Ираель – п. Каджером
- **Срок концессионного соглашения:** **11 лет**
- **Капитальные затраты:** **4,9 млрд рублей**
- Проект включен в Программу поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории РФ на основе проектного финансирования (ПП РФ №1044)

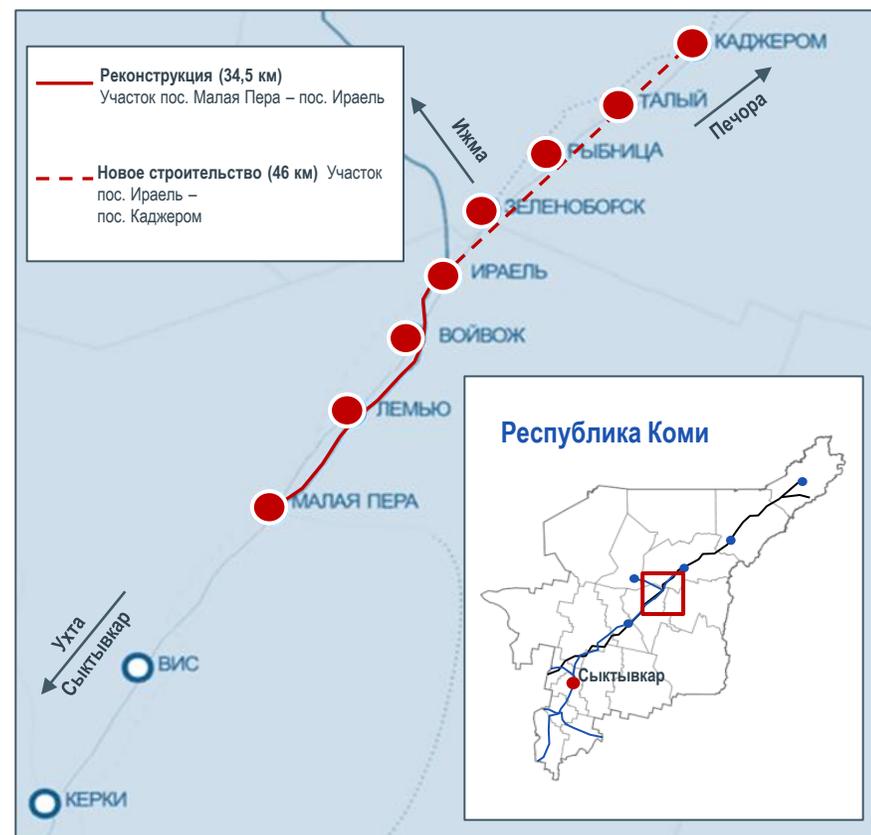


Ключевые даты реализации проекта:

- Объявление концессионного конкурса: **5 февраля 2014 г.**
- Подписание концессионного соглашения: **22 июля 2015 г.**
- Финансовое закрытие: **25 мая 2016 г.**
- Окончание реконструкции: **сентябрь 2017 г.**
- Окончание строительства: **октябрь 2018 г.**

Предполагаемый объем инвестиций в рамках реализации Проекта

Общий объем инвестиций	10,133 млрд. руб.
2016 г.	0,163 млрд. руб.
2017 г.	0,187 млрд. руб.
2018 г.	0,347 млрд. руб.
2019 г.	1,301 млрд. руб.
2019 г.	1,302 млрд. руб.
2020 г.	1,302 млрд. руб.
2021 г.	1,305 млрд. руб.
2022 г.	1,307 млрд. руб.
2023 г.	1,310 млрд. руб.
2024 г.	1,390 млрд. руб.
2025 г.	1,521 млрд. руб.



Существующие ограничения предоставления федерального софинансирования (из средств «Платона») для региональных проектов создания автомобильных дорог в северных районах России

Текущие условия федерального софинансирования

Применимость для северных регионов России

Федеральное софинансирование региональных проектов из средств «Платона»

Наличие значительного платежеспособного спроса

Только «коммерческие» инвестиционные проекты (концессии) – со сбором платы с пользователей автодорог

Наличие альтернативной «бесплатной» дороги (в соответствии с ФЗ-257)

- Возможность сбора платы с пользователей автодорог существует, главным образом, в крупных густонаселенных агломерациях России (города – много-миллионники) с высоким уровнем доходов населения
- В северных регионах России с их большими территориями, низкой плотностью и доходами населения, сбор платы неприменим
- Наоборот – строительство новых бесплатных дорог здесь является одним из ключевых факторов сдерживания сокращения численности населения, обеспечения целостности, политической, социальной и экономической связанности территорий

- Для территорий севера острая потребность в реализации проектов создания или реконструкции автодорог часто определяется тем, что не существует или находится в крайне плачевном состоянии «первая» дорога или мост
- Часто альтернативой создаваемой дороге являются понтоны, зимники, или авиасообщение. В этих условиях сбор платы с населения на новых создаваемых дорогах неприменим

Компенсация затрат на создание автодорог с реализацией практики взимания платы за проезд может применяться только в ряде крупнейших по численности населения и уровню доходов регионов России. Развитие транспортной инфраструктуры как раз и способствует экономическому и демографическому региональному росту, и такая инфраструктура должна быть «бесплатной» для большинства северных районов России, где платность неприменима

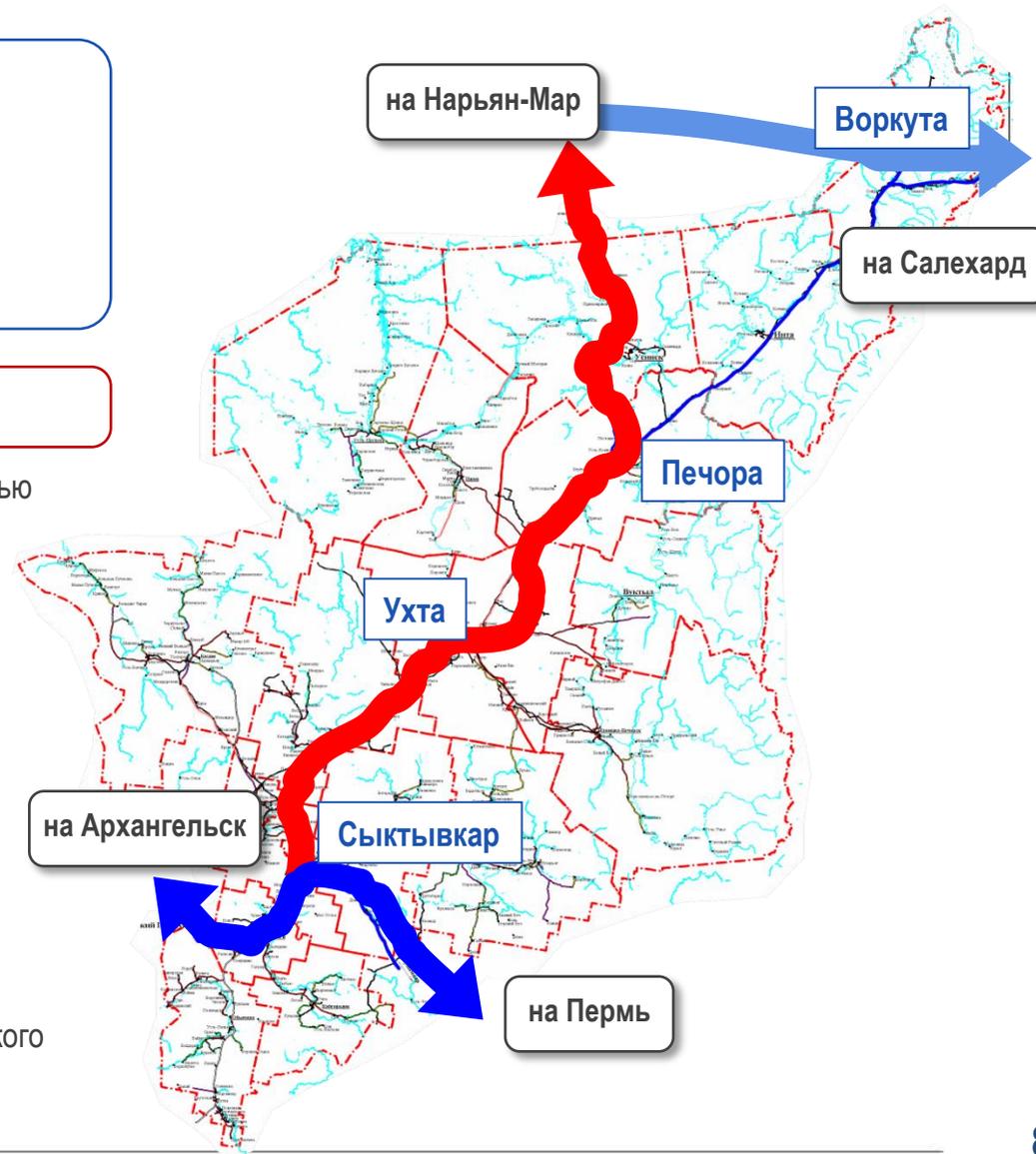
Пример межрегионального транспортного проекта: Строительство автодороги «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар»

893 км общая протяженность автодороги
«Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар»

- необходимое новое строительство – **28 км**
- в том числе **строительство моста** через реку Печора

Ожидаемые эффекты по результатам реализации проекта

- Обеспечение автотранспортного сообщения регионов с возможностью выхода на опорную сеть региональных и федеральных дорог
- Улучшение социально-экономического положения в населенных пунктах близлежащих районов
- Развитие потребительского рынка и рост товарооборота
- Интенсификация освоения месторождений нефти и газа в Усинском районе
- Развитие лесопильных предприятий в северных районах и расширение внутреннего рынка поставок продукции крупных деревообрабатывающих организаций
- Увеличение темпов экономического роста Республики Коми, Ненецкого автономного округа, развитие российских арктических регионов



Полное развитие автомобильной дороги «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» требует реализации еще 2 проектов, что невозможно без федеральной помощи

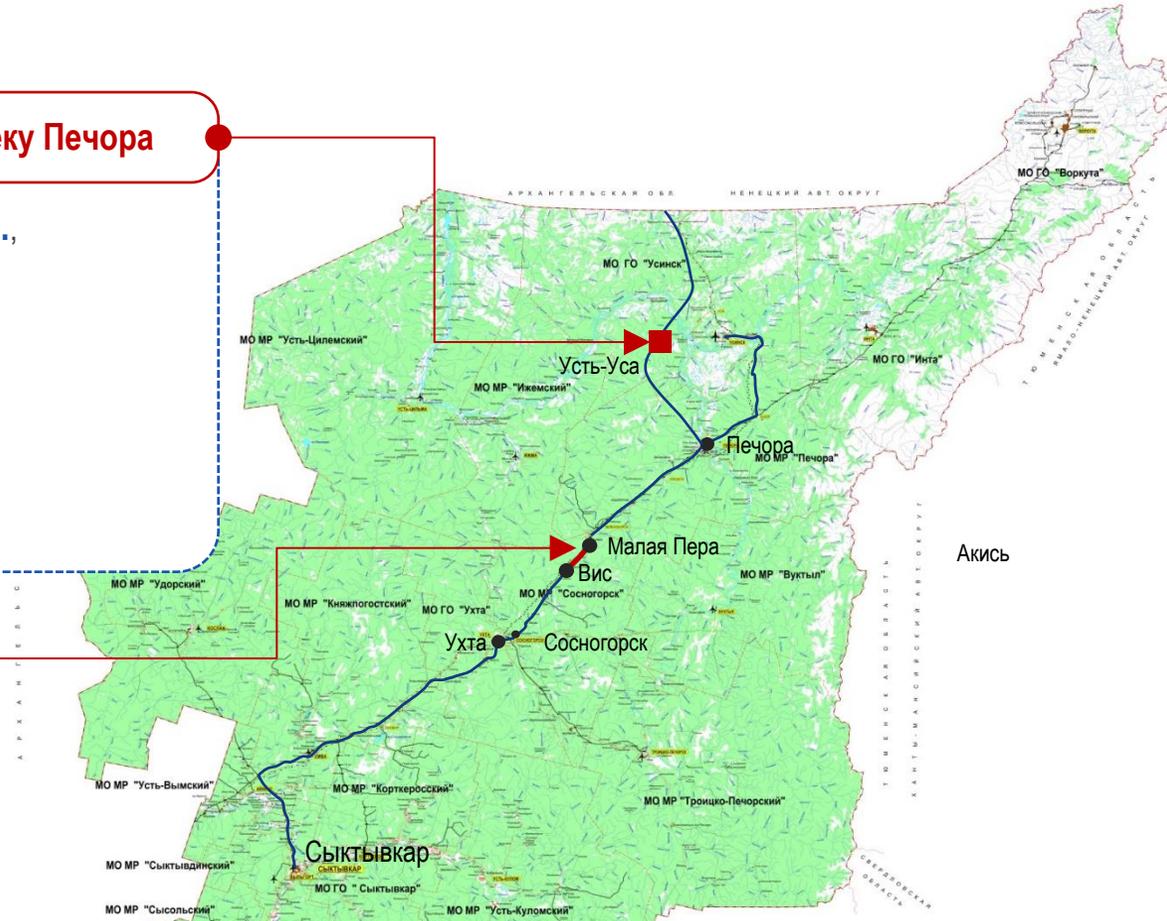
Проект строительства мостового перехода через реку Печора

- Объект – автодорожный мост протяженностью **1300 п.м.**, а также подходы к нему протяженностью **9,0 км**
- Капитальные затраты – **16 млрд рублей с НДС**
- Срок строительства – **3 года**
- Предполагаемая схема реализации проекта – заключение концессионного соглашения

Проект реконструкции участка Вис – Малая Пера

- Создаваемый объект – участок автодороги, подлежащий реконструкции протяженностью **23,2 км**
- Капитальные затраты – **1,2 млрд рублей**
- Срок строительства – **1 год**
- Предполагаемая схема реализации проекта – заключение концессионного соглашения

Запуск и реализация критически необходимых проектов развития автодорожной сети Республики Коми сдерживается невозможностью их финансирования в полном объеме за счет регионального бюджета



Предложения

Пересмотр соотношения зачисляемых доходов по акцизам в пользу регионов (более ускоренный)

Вернуться к вопросу выпадающих доходов субъектов по транспортному налогу (в случае, если плательщик оплатил по системе «Платон», компенсация была только по итогам 2016 года)

Применять коэффициент удорожания при строительстве дорог на северных территориях (по программе «Устойчивое развитие сельских территорий»)

Предложения

Вернуться к проекту закона членов Совета Федерации об установлении понятий «улица» и «улично-дорожная сеть»

Проект закона предусматривает внесение изменений в статью 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации с целью придания нормативного статуса понятиям «улица» и «улично-дорожная сеть».

В зависимости от отнесения к тому или иному понятию будет зависеть, какой орган будет наделен полномочиями по их содержанию и определен источник финансирования. Кроме того, будет зависеть и требования к нему как к техническому сооружению.

На сегодняшний день на проект закона:

- получено заключение Правового Управления Совета Федерации
- получено мнение Минтранса России

Предложения

Проект Законодательного Собрания Пермского края об отрицательных акцизах

Внесен в Государственную Думу 17.09.2018г.

Законопроектом предлагается изменить распределение между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации доходов от акцизов на прямогонный бензин, исключив их из состава налоговых доходов субъектов РФ и из источников доходов, формирующих объем дорожных фондов субъектов Российской Федерации, а также из состава доходов, передаваемых по дифференцированным нормативам отчислений местным бюджетам и из источников доходов, формирующих муниципальные дорожные фонды, закрепив их в составе налоговых доходов федерального бюджетополучателя

Снижение доходов дорожных фондов 26-27 млрд.рублей

На сегодняшний день проект закона:

- получено заключение Правового Управления Государственной Думы
- Предполагается рассмотрение на заседании Государственной Думы – декабрь 2018г.

Спасибо за внимание!