

Тема: Разработка подпрограммы сокращения железнодорожных переездов путем строительства автопутепроводов через железнодорожные пути на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области (с учетом возможности реализации по схемам ГЧП)

2 этап: Выбор наиболее эффективных механизмов реализации приоритетных проектов строительства автопутепроводов

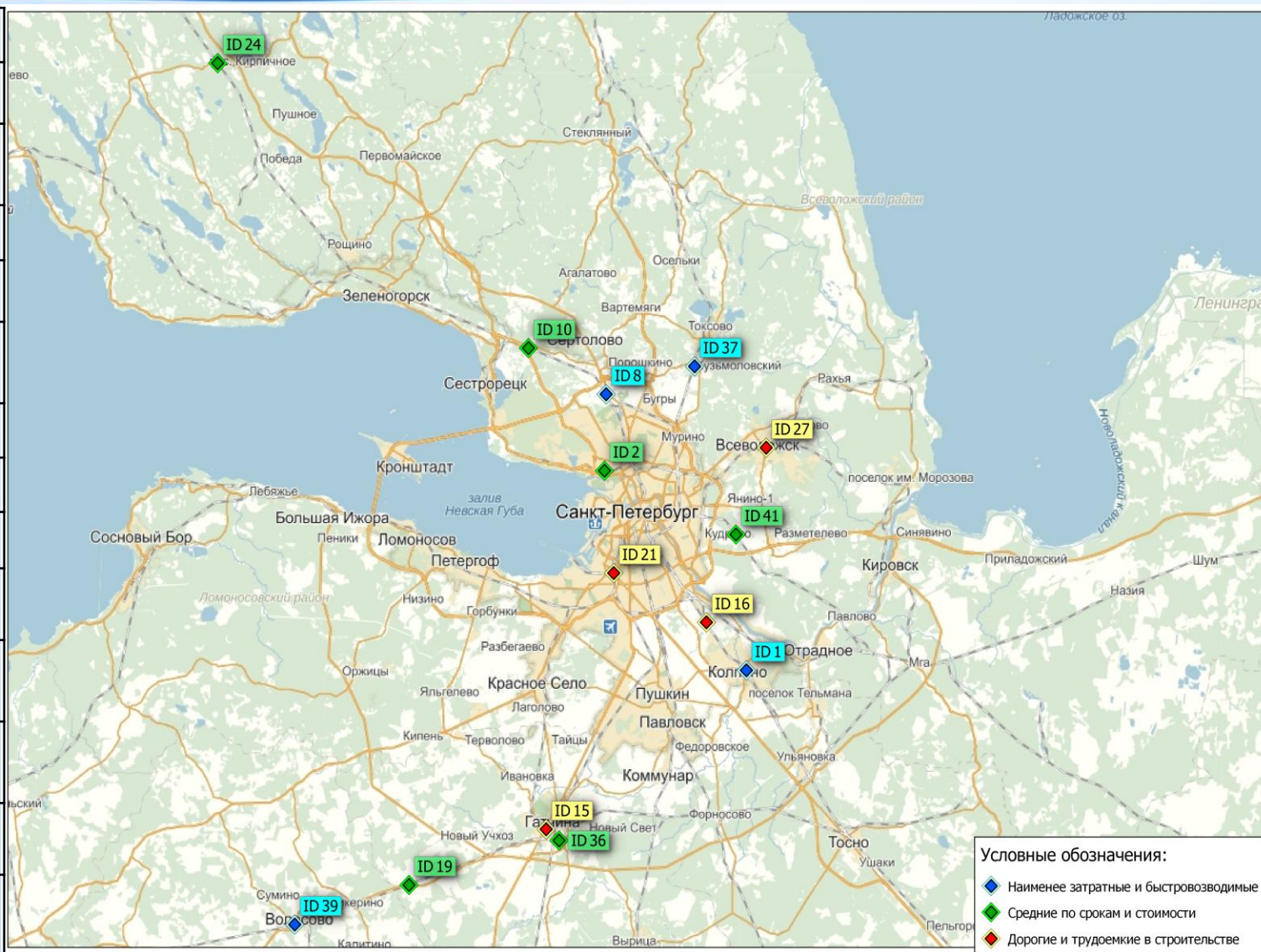


СОДЕРЖАНИЕ ВТОРОГО ЭТАПА НИР

1. Разработка предложений по применению схем государственно-частного партнерства при реализации приоритетных проектов строительства путепроводов
2. Техническое и правовое обоснование возможности строительства путепроводов на предполагаемых к вовлечению в проекты земельных участках
3. Подготовка сведений об имущественно-правовом статусе земельных участков под строительство путепроводов
4. Оценка потенциальных доходов от сбора платы за проезд по платным путепроводам при рекомендуемых тарифах оплаты проезда
5. Построение финансово-экономической модели
6. Разработка предложений по организационно-правовой схеме проектов на основе ГЧП
7. Разработка матрицы рисков по проектам строительства путепроводов
8. Разработка предложений по внесению изменений в существующие нормативно-правовые акты, регламентирующие развитие деятельности по строительству путепроводов
9. Разработка предложений по реализации проектов строительства путепроводов на основе механизмов ГЧП
10. Подготовка общего плана реализации и алгоритма действий по реализации приоритетных проектов по строительству путепроводов
11. Разработка карты-схемы размещения планируемых к строительству путепроводов
12. Формирование Подпрограммы строительства путепроводов
13. Оценка влияния разработанной подпрограммы на мероприятия, запланированные в составе «Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года»
14. Оценка показателей работы транспортной системы до и после проведения мероприятий по строительству автопутепроводов

ДИСЛОКАЦИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ПУТЕПРОВОДОВ НА ТЕРРИТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

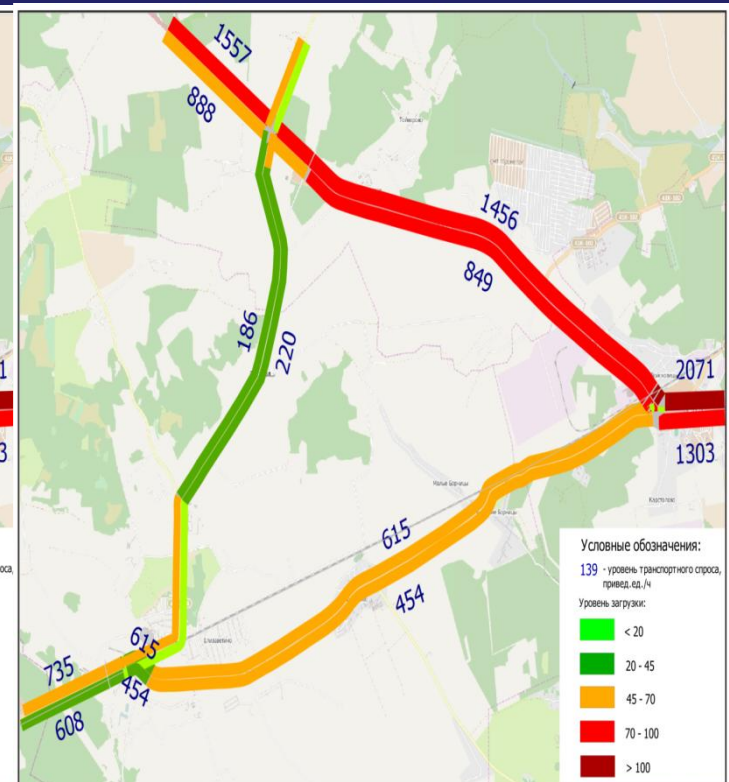
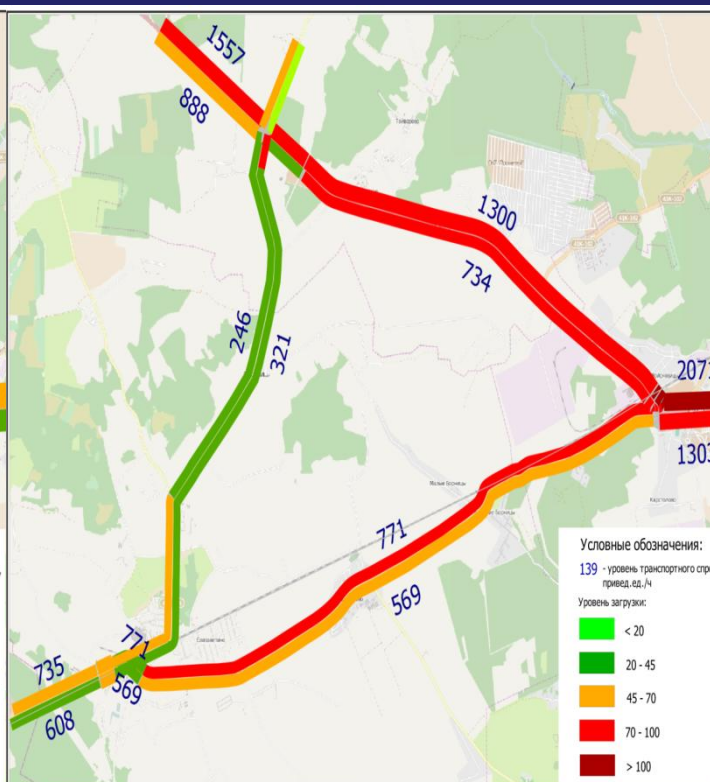
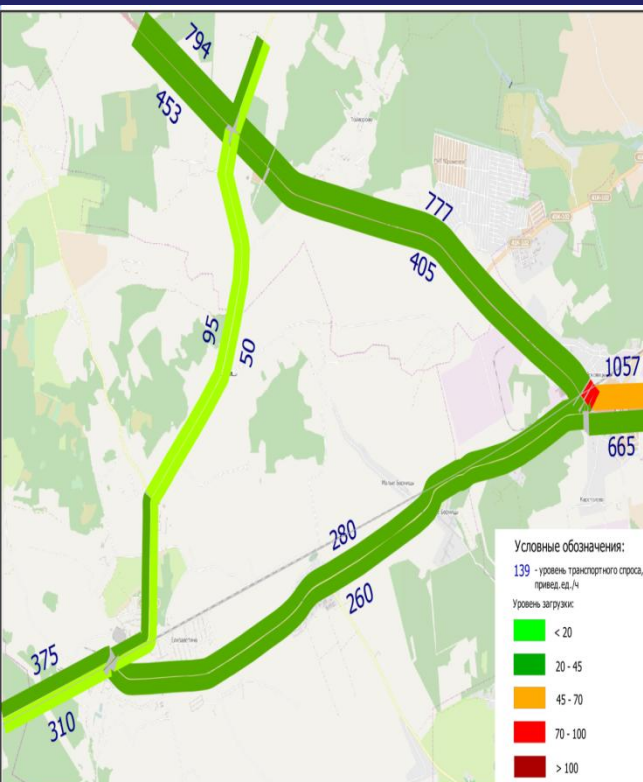
№ п.п/ ID	Наименование ж/д переезда
1/1	Ж/д перегон СПб – Колпино у ст. Колпино в створе Лагерного шоссе
2/2	Ж/д перегон Новая Деревня - Старая Деревня в створе ул. Торфяная Дорога в СПб
3/8	Ж/д перегон Шувалово – Парголово (ул. Первого мая) в Парголово
4/10	Ж/д перегон Дибунь – Белоостров в створе Белоостровского шоссе
5/15	Ж/д перегон ст.Гатчина – Товарная – Балтийская в створе ул.Киевская в г.Гатчина
6/16	Ж/д перегон СПб – Колпино (16 км) в створе ул. 1-й проезд у ст. Петрославянка
7/19	Ж/д перегон Елизаветино – Кикерино в створе а/д Гатчина – Ополье
8/21	Балтийское ж/д направление, перегон в створе ул. Краснопутиловской, СПб
9/24	Ж/д перегон Кирилловское – Гаврилово в створе а/д Высокое – Синицыно
10/27	Ж/д п-н Всеволожск - Мельн. Ручей в створе а/д СПб – з-д им. Свердлова - Всеволожск
11/36	Ж/д перегон Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская в створе а/д Гатчина-Куровицы
12/39	Ж/д перегон Волосово - Вруда в створе а/д Гатчина - Ополье в г.Волосово
13/41	Ж/д п-н Нева - Заневский Пост (в р-не платф. 7 км) в створе а/д д. Старая - д. Кудрово



Сравнительная характеристика основных параметров проектов строительства автопутепроводов

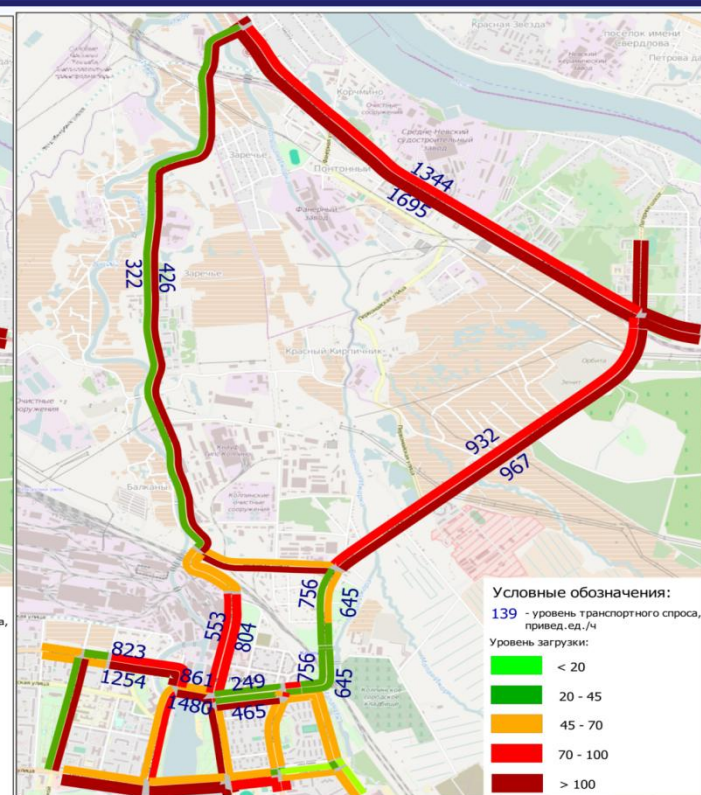
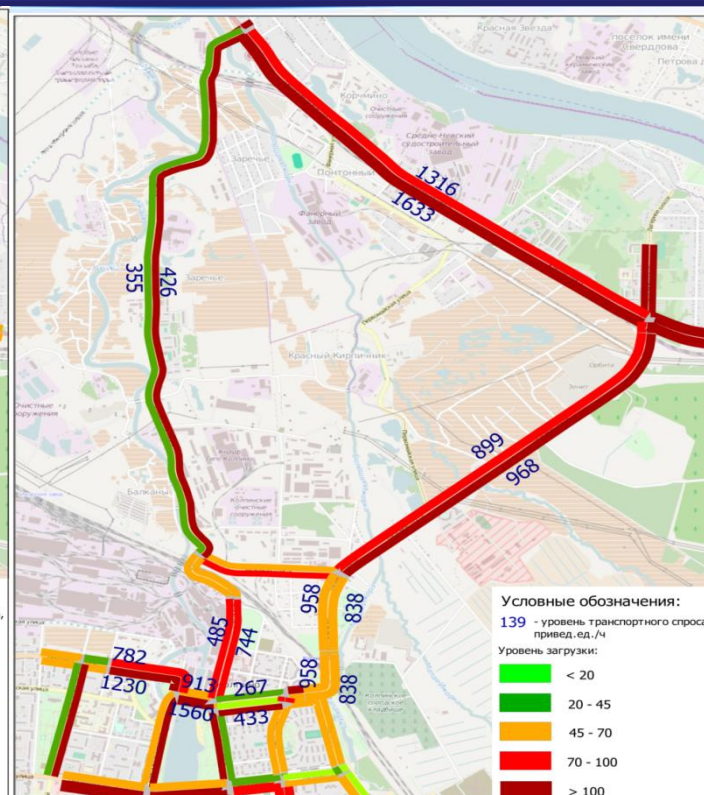
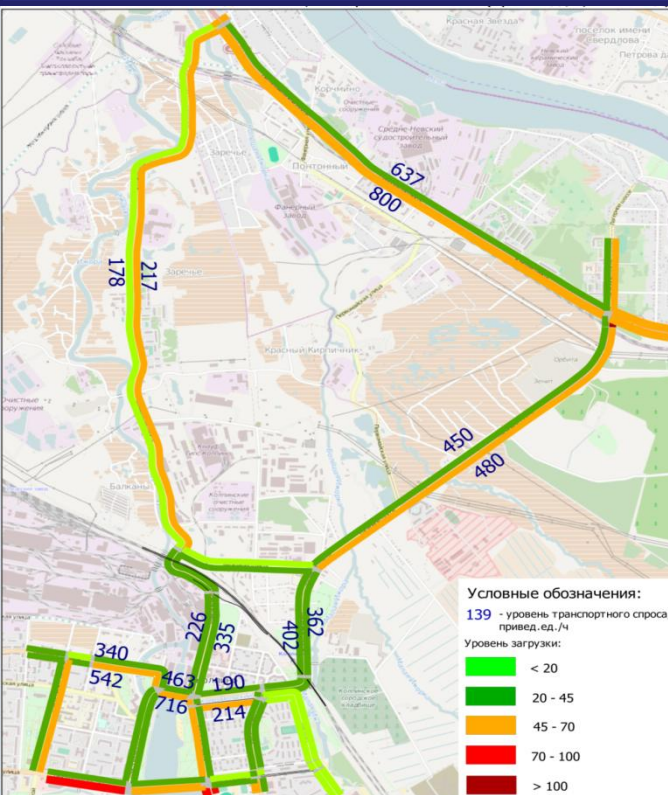
№ п.п/ID	Наименование ж/д переезда	Общая ст-ть ПИР и СМР путепровода с подходами осн. хода, лестницами, пандусами, примыканиями развязками, 2кв.2014 т.р.	Увеличение стоимости СМР за счет переноса инженерных сетей, 2кв. 2014 г., т.р.	Общая ст-ть эксплуатации путепровода с подходами осн. хода, лестницами, пандусами, примыканиями и развязками, 2кв.2014 т.р.	Стоимость ЗУ с площадью под СВП, т.руб	Стоимость ЗУ без площадей под СВП, т.руб	Стоимость СВП, 2 кв. 2014 г., т.р.	Затраты на экспл. СВП 30 лет, 2 кв. 2014 г., т.р.	Итого платный ПП, 2кв. 2014 г., т.р., 30 лет	Итого бесплатный ПП, 2кв 2014 г., т.р., 30 лет	Ориентировочная продолжительность строительства ПП, лет	Группы сложности объектов
1/1	Ж/д перегон СПб – Колпино у ст. Колпино в створе Лагерного шоссе	247024,00	74107,20	77851,00	7156,35	6033,78	65808,00	288112,00	760058,55	405015,98	1-2	В
2/2	Ж/д перегон Новая Деревня - Старая Деревня в створе ул. Торфяная Дорога в СПб	152958,00	45887,40	126788,00	7086,19	5823,30	65808,00	288112,00	686639,59	331456,70	1-2	А
3/8	Ж/д перегон Шувалово – Парголово (ул. Первого мая) в Парголово	323354,00	97006,20	180372,00	90038,99	8582,94	65808,00	288112,00	963656,10	609315,14	1-2	В
4/10	Ж/д перегон Дибунь – Белоостров в створе Белоостровского шоссе	147899,00	44369,70	65026,00	7972,54	7528,19	65808,00	288112,00	619187,24	264822,89	1-2	А
5/15	Ж/д перегон ст.Гатчина – Товарная – Балтийская в створе ул.Киевская в г.Гатчина	368120,00	110436,00	161615,00	23401,14	206387,83	65808,00	288112,00	1017492,14	660809,78	2	С
6/16	Ж/д перегон СПб – Колпино (16 км) в створе ул. 1-й проезд у ст. Петрославянка	407721,00	122316,30	133230,00	7156,35	6735,38	65808,00	288112,00	1024343,65	670002,68	2	С
7/19	Ж/д перегон Елизаветино – Кикерино в створе а/д Гатчина – Ополье	154087,00	46226,10	87552,00	28307,62	25676,80	65808,00	288112,00	670092,72	313541,90	1-2	А
8/21	Балтийское ж/д направление, перегон в створе ул. Краснопутиловской, СПб	638247,00	191474,10	229244,00	16908,62	13587,70	109680,00	480150,00	1665703,72	1072552,80	2	С
9/24	Ж/д перегон Кирилловское – Гаврилово в створе а/д Высокое – Синицыно	253334,00	76000,20	174164,00	4433,95	4057,18	65808,00	288112,00	861852,15	507555,37	1-2	А
10/27	Ж/д п-н Всеволожск - Мельн. Ручей в створе а/д СПб – з-д им. Свердлова - Всеволожск	460953,00	138285,90	216129,00	22701,00	20968,13	109680,00	480150,00	1427898,90	836336,03	2	С
11/36	Ж/д перегон Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская в створе а/д Гатчина-Куровицы	176899,00	53069,70	121527,00	27991,92	26939,60	65808,00	288112,00	733407,62	378435,30	1-2	А
12/39	Ж/д перегон Волосово - Вруда в створе а/д Гатчина - Ополье в г.Волосово	208803,00	62640,90	124115,00	6063,39	5831,26	65808,00	288112,00	755542,29	401390,16	1-2	В
13/41	Ж/д п-н Нева - Заневский Пост (в р-не платф. 7 км) в створе а/д д. Старая - д. Кудрово	103495,00	31048,50	62128,00	8969,57	8473,87	65808,00	288112,00	559561,07	205145,37	1-2	А

Картограммы распределения спроса на 2014 и 2034 гг. по объекту Елизаветино – Кикерино в створе а/д Гатчина – Ополье (ID19)



Параметр	Существующая ситуация	Путепровод бесплатный проезд	Путепровод платный проезд
Поток по маршруту через переезд/путепровод, прив.ед./час	287	287	230
Поток по маршруту в объезд, прив.ед./час	-	-	57
Среднее время движения по маршруту через переезд/путепровод, мин	17,2	16,5	16,3
Среднее время движения по маршруту в объезд, мин	-	-	25,6
Средняя скорость движения по маршруту через переезд/путепровод, км/ч	57,7	59,4	60,0
Средняя скорость движения по маршруту в объезд, км/ч	-	-	53,2

Картограммы распределения спроса на 2014 и 2034 гг. по объекту перегон Колпино – Тосно в створе Лагерного шоссе (ID 1)



Параметр	Существующая ситуация	Путепровод бесплатный проезд	Путепровод платный проезд
Поток по маршруту через переезд, прив.ед./час	141	255	242
Поток по маршруту в объезд, прив.ед./час	-	-	-
Среднее время движения по маршруту через переезд, мин	7,5	6,9	6,5
Среднее время движения по маршруту в объезд, мин	-	-	-
Средняя скорость движения по маршруту через переезд, км/ч	40,2	43,1	45,6
Средняя скорость движения по маршруту в объезд, км/ч	-	-	-

Разработка предложений по применению схем ГЧП при реализации приоритетных проектов строительства автопутепроводов

В соответствии с законодательством Российской Федерации для начала строительства путепроводов необходимо обеспечить:

- включение мероприятий по строительству путепроводов в государственные программы развития автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации;
- наличие необходимых объемов и источников финансирования мероприятий по строительству путепроводов в государственных программах развития автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации;
- наличие бюджетных ассигнований, предусмотренных в бюджете субъектов Российской Федерации на финансирование мероприятий по строительству путепроводов;
- наличие утвержденной проектной документации на строительство путепроводов и положительного заключения государственной экспертизы проектной документации;
- наличие в документах территориального планирования субъектов Российской Федерации проектов строительства путепроводов;
- наличие актов выбора земельных участков для строительства путепроводов.

В настоящее время ни по одному из 13 приоритетных проектов строительства путепроводов не выполнены все перечисленные выше условия. Только один из 13 приоритетных проектов включен в государственную программу «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области», утвержденную Постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 397. Остальные 12 проектов не включены в государственные программы развития дорожной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области; по ним не предусмотрено финансирование за счет средств бюджетов субъектов РФ и других источников; по большинству объектов отсутствует утвержденная проектно-сметная документация. В этих условиях целесообразно рассмотреть возможность строительства путепроводов с привлечением частных инвестиций на основе механизмов ГЧП.

Использование механизмов ГЧП позволит: привлечь необходимые инвестиции для реализации проектов строительства путепроводов в условиях ограниченности бюджетных средств; сохранить право государственной собственности на построенные дорожные объекты; обеспечить контроль государства за эксплуатацией путепроводов и качеством предоставляемых услуг его пользователям; привлечь управленческий опыт частного сектора; оптимизировать распределение рисков между государственным и частным секторами.

Основные виды контрактов в транспортно-дорожном комплексе, использующих механизмы государственно-частного партнерства

- ➡ концессионное соглашение с прямым сбором платы (direct toll)
- ➡ концессионное соглашение с эксплуатационным платежом (availability payments)
- ➡ контракт жизненного цикла
- ➡ операторское соглашение
- ➡ долгосрочное инвестиционное соглашение

УЧЕТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА + ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ТЕЧЕНИЕ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Для реализации проектов строительства путепроводов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области могут использоваться все перечисленные выше схемы, но **наиболее предпочтительными из них являются концессионные соглашения и контракты жизненного цикла**, так как они позволяют решить весь комплекс поставленных задач по строительству дорожных объектов, привлечению государственного и частного финансирования, последующей эксплуатации объектов (в том числе на платной основе), проведению необходимых ремонтных работ и реконструкции.

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МОДЕЛИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ПУТЕПРОВОДОВ НА ОСНОВЕ МЕХАНИЗМОВ ГЧП

КОНЦЕССИОННАЯ МОДЕЛЬ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

ИСТОЧНИКИ ДОХОДОВ
КОНЦЕССИОНЕРА В
КОНЦЕССИОННОЙ МОДЕЛИ:

ФИНАНСИРОВАНИЕ
КОНЦЕДЕНТОМ ЧАСТИ
ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО

СБОР ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД
АВТОТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ ПО ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА
ОРГАНИЗАЦИИ - ИСПОЛНИТЕЛЯ
КОНТРАКТА В СООТВЕТСТВИИ
СО 115-ФЗ
«О КОНЦЕССИОННЫХ
СОГЛАШЕНИЯХ»

ПРЕКТИРОВАНИЕ ОБЪЕКТА
(ЕСЛИ ПРЕДУСМОТРЕНО)

СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТА
С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ
ФИНАНСИРОВАНИЯ

ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПРИВЛЕЧЕННЫХ ЗАЙМОВ

УПРАВЛЕНИЕ ОБЪЕКТОМ,
СОДЕРЖАНИЕ, РЕМОНТ
ОБЪЕКТА В ТЕЧЕНИЕ
10-30 ЛЕТ

МОДЕЛЬ КОНТРАКТА ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

ИСТОЧНИКИ ДОХОДОВ
ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ
КОНТРАКТА ЖИЗНЕННОГО
ЦИКЛА :

ОПЛАТА ЗАКАЗЧИКОМ РАБОТ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ
НА СОГЛАСОВАННОМ
ЭТАПЕ ПРОЕКТА

РЕГУЛЯРНЫЕ ПЛАТЕЖИ
ЗАКАЗЧИКА ЗА
ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО
СОДЕРЖАНИЮ, РЕМОНТУ И
КАПИТАЛЬНОМУ РЕМОНТУ
ОБЪЕКТА

ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ОТЛИЧИЯ МОДЕЛЕЙ:

- ТРАДИЦИОННАЯ КОНЦЕССИОННАЯ МОДЕЛЬ ПРИМЕНЯЕТСЯ ДЛЯ ПЛАТНЫХ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ
- МОДЕЛЬ КЖЦ МОЖЕТ ПРИМЕНЯТЬСЯ ДЛЯ БЕСПЛАТНЫХ И ДЛЯ ПЛАТНЫХ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ

Рекомендуемые тарифы и доходы от сбора платы за пользование платными путепроводами

Рекомендуемые тарифы за пользование платными путепроводами, руб. с одного транспортного средства за поездку в одном направлении

Группы транспортных средств / ID – Название путепровода	Значение тарифа на одну поездку, руб.				
	I группа	II группа	III группа	IV группа	V группа
№ 1 - Ст.Гатчина - Товарная – Балтийская (ул.Киевская)	10	10	20	30	20
№ 2 – Участок Шувалово - Парголово (створ ул. Первого мая)	15	15	30	45	30
№ 3 - На перегоне Волосово - Вруда (87 км) г.Волосово на автомобильной дороге Гатчина - Ополье (км 39)					
№ 4-13 – остальные проектируемые путепроводы	20	20	40	60	40

Наибольшие доходы от взимания платы прогнозируются на дорожных объектах, расположенных на:

- Балтийском ж/д направлении, перегон в створе ул. Краснопутиловской в Санкт-Петербурге;
- на пересечении автомобильной дороги "Санкт-Петербург - з-д им. Свердлова - Всеволожск" (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области;
- на участке Новая Деревня - Старая Деревня (Липовая аллея);
- на перегоне Елизаветино - Кикерино - 69 км (а/д Гатчина - Ополье).

Прогноз доходов от взимания платы за проезд по путепроводам, млн. руб. в ценах 2014 г.

ID	Наименование ж/д переезда	Прогноз доходов от взимания платы за проезд за период 2017-2047 гг., млн. руб. (в сопоставимых ценах 2014 г.)			
		Доходы от легковых авт-лей	Доходы от грузовых авт-лей	Доходы от автобусов	Итого доходов
1	Перегон Колпино - Тосно (Лагерное шоссе)	1131,535	162,917	81,454	1 375,906
2	Участок Новая Деревня - Старая Деревня	2317,536	432,276	177,965	2 927,778
8	Перегон Шувалово - Парголово	582,892	115,901	45,521	744,314
10	Перегон Дибуны - Белоостров - 29 км	977,164	293,436	76,544	1 347,143
15	Ст.Гатчина - Тов. - Балт. (ул.Киевская)	896,269	87,540	65,380	1 049,190
16	Линия С-Петербург - Москва - 16 км, участок С-Петербург - Колпино	836,178	394,840	39,383	1 270,401
19	Перегон Елизаветино - Кикерино - 69 км	1 262,158	647,936	51,477	1 961,571
21	Балтийское ж/д направление, перегон в створе ул. Краснопутиловской, СПб	3 954,636	1 042,061	295,460	5 292,157
24	На перегоне Кирилловское - Гаврилово на а/д Высокое - Синицыно	693,022	813,920	39,383	1 546,325
27	На пересечении автомобильной дороги "Санкт-Петербург - з-д им. Свердлова - Всеволожск" (км 39)	3 111,463	537,617	108,295	3 757,375
36	Перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская (3 км) на автомобильной дороге Гатчина-Куровицы (км 2)	1 127,633	205,659	82,023	1 415,315
39	На перегоне Волосово - Вруда (87 км)	625,196	183,485	22,715	831,395
41	На перегоне Нева - Заневский Мост	960,470	266,052	42,639	1 269,161

Структура финансовой модели

Поля для ввода исходных данных финансовой модели на вкладке «стартовые условия»

ГК «Транспортная интеграция»

Структура финансовой модели

26.11.2014 ID1 - Microsoft Excel

ГлавнаяВставкаРазметка страницыФормулыДанныеРецензированиеВид

Вырезать

Вставить

Копировать

Формат по образцу

Буфер обмена

Аrial10

ЖКЧ

Шрифт

Перенос текста

Объединить и поместить в центре

Выравнивание

Общий

%000000

Число

Условное форматирование

Форматировать как таблицу

Стили

ОбычныйНейтральныйПлохой

ХорошийВводВывод

ВставитьУдалитьФормат

Ячейки

АвтосуммаЗаполнитьОчиститьСортировка и фильтрНайти и выделить

Редактирование

D1

OK

1	Текущий год	2014																										
2	Первый год проекта	2015																										
3	Год начала эксплуатации	2017																										
4	Последний год проекта	2046																										
7	Сценарий 1. Реализация в рамках концессионной модели																											
9	ПРОГНОЗНЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ																											
10	Выручка	тыс. руб.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	
11	Эксплуатационные расходы	тыс. руб.	-	-	27 212	29 514	31 947	34 465	37 094	39 864	42 751	45 827	49 069	52 455	55 987	59 680	63 504	67 586	71 915	76 586	81 532	86 820	92 436	98 272	104 330	110 618	117 146	
12	Амортизация	тыс. руб.	-	-	7 925	8 302	8 680	9 045	9 400	9 746	10 084	10 414	10 736	11 051	11 359	11 661	11 958	12 250	12 537	12 820	13 100	13 377	13 651	13 922	14 190	14 455	14 718	
13	Валовая прибыль	тыс. руб.	-	-	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	17 649	
14	Административные расходы	тыс. руб.	-	-	1 638	3 562	5 617	7 771	9 999	12 289	14 648	17 076	19 573	22 139	24 775	27 481	30 257	33 103	36 019	39 006	42 064	45 193	48 393	51 664	55 006	58 419	61 894	
15	Аренда земли	тыс. руб.	-	-	792	830	868	904	939	974	1 009	1 044	1 079	1 114	1 149	1 184	1 219	1 254	1 289	1 324	1 359	1 394	1 429	1 464	1 499	1 534	1 569	
16	Налоги (кроме налога на прибыль)	тыс. руб.	-	-	10 783	10 395	10 006	9 618	9 230	8 842	8 453	8 065	7 677	7 288	6 899	6 510	6 121	5 732	5 343	4 954	4 565	4 176	3 787	3 398	3 009	2 620	2 231	
17	Проценты по кредитам	тыс. руб.	-	-	55 998	39 562	20 988	9 999	3 999	1 999	999	499	249	124	62	31	16	8	4	2	1	0	0	0	0	0	0	
18	Проценты по овердрафту	тыс. руб.	-	-	12 355	36 379	63 214	89 495	115 776	142 057	168 338	194 619	220 900	247 181	273 462	300 743	327 024	353 305	379 586	405 867	432 148	458 429	484 710	510 991	537 272	563 553	589 834	
19	Прибыль/убыток до налогообложения	тыс. руб.	-	-	65 936	59 579	62 625	65 966	69 307	72 648	75 989	79 330	82 671	86 012	89 353	92 694	96 035	99 376	102 717	106 058	109 399	112 740	116 081	119 422	122 763	126 104	129 445	
20	Налог на прибыль	тыс. руб.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21	Изменение отложенного налогового убытка	тыс. руб.	-	-	13 187	11 916	12 525	13 193	14 771	16 349	17 927	19 505	21 083	22 661	24 239	25 817	27 395	28 973	30 551	32 129	33 707	35 285	36 863	38 441	40 019	41 597	43 175	
22	Чистая прибыль/убыток	тыс. руб.	-	-	52 749	47 663	50 100	52 773	56 688	59 593	62 508	65 423	68 338	71 253	74 168	77 083	80 000	82 917	85 834	88 751	91 668	94 585	97 502	100 419	103 336	106 253	109 170	
24	ПРОГНОЗНЫЙ ОТЧЕТ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ																											
25	Поступления от продаж	тыс. руб.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	
26	Эксплуатационные расходы	тыс. руб.	-	-	32 110	34 827	37 697	40 669	43 771	47 040	50 447	54 078	57 902	61 897	66 064	70 422	74 935	79 571	84 360	89 301	94 393	99 536	104 730	109 974	115 268	120 612	126 006	
27	Административные расходы	тыс. руб.	-	-	792	830	868	904	939	974	1 009	1 044	1 079	1 114	1 149	1 184	1 219	1 254	1 289	1 324	1 359	1 394	1 429	1 464	1 499	1 534	1 569	
28	Налоги	тыс. руб.	-	-	10 783	10 395	10 006	9 618	9 230	8 842	8 453	8 065	7 677	7 288	6 899	6 510	6 121	5 732	5 343	4 954	4 565	4 176	3 787	3 398	3 009	2 620	2 231	
29	Аренда земли	тыс. руб.	-	-	792	830	868	904	939	974	1 009	1 044	1 079	1 114	1 149	1 184	1 219	1 254	1 289	1 324	1 359	1 394	1 429	1 464	1 499	1 534	1 569	
30	Проценты по кредитам	тыс. руб.	-	-	55 998	39 562	20 988	9 999	3 999	1 999	999	499	249	124	62	31	16	8	4	2	1	0	0	0	0	0	0	
31	НДС к уплате в бюджет/возмещению из бюджета	тыс. руб.	25 572	54 112	3 472	3 818	4 188	4 576	4 974	5 382	5 799	6 226	6 663	7 110	7 567	8 034	8 511	8 998	9 495	9 992	10 499	11 016	11 543	12 080	12 627	13 184	13 751	
32	Денежные потоки от операционной деятельности	тыс. руб.	25 572	54 112	48 286	29 575	8 596	14 897	13 788	19 895	20 942	25 825	24 682	32 421	35 318	38 832	41 140	46 394	50 536	54 106	57 193	60 807	63 950	66 633	69 856	72 619	75 922	
33	Инвестиции	тыс. руб.	-	-	167 641	-	354 732	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
34	Денежные потоки от инвестиционной деятельности	тыс. руб.	-	-	167 641	-	354 732	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
35	Средства от инвесторов строительства	тыс. руб.	50 292	106 420	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
36	Целевое финансирование	тыс. руб.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
37	Поступления кредитов	тыс. руб.	119 177	248 312	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
38	Возврат кредитов	тыс. руб.	-	1 828	-	126 436	-	142 873	-	161 447	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
39	Денежные потоки от финансовой деятельности	тыс. руб.	167 641	354 732	-	126 436	-	142 873	-	161 447	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
40	Остаток денежных средств на начало периода	тыс. руб.	-	25 572	79 684	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
41	Суммарный денежный поток за период	тыс. руб.	25 572	54 112	-	174 723	-	172 448	-	170 043	-	14 897	13 788	19 895	20 942	25 825	24 682	32 421	35 318	38 832	41 140	46 394	50 536	54 106	57 193	60 807	63 950	
42	Остаток денежных средств на конец периода	тыс. руб.	25 572	79 684	-	95 039	-	172 448	-	170 043	-	14 897	13 788	19 895	20 942	25 825	24 682	32 421	35 318	38 832	41 140	46 394	50 536	54 106	57 193	60 807	63 950	
43	Овердрафт	тыс. руб.	-	-	-	95 039	-	172 448	-	170 043	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
44	Выплаты по овердрафту и процентам	тыс. руб.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
47	ПРОГНОЗНЫЙ БАЛАНС																											
48	Денежные средства	тыс. руб.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	
49	Суммарные оборотные активы	тыс. руб.	25 572	79 684	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
50	Внеоборотные активы	тыс. руб.	-	-	490 134	472 485	454 836	437 186	419 537	401 888	384 239	366 589	348 940	331 291	321 295	311 299	301 303	291 307	281 311	271 315	261 320	251 324	241 328	231 332	221 336	211 340	201 344	
51	Убыток перенесенный на будущие периоды (ОНА)	тыс. руб.	-	-	13 187	25 103	37 019	48 935	60 851	72 767	84 683	96 599	108 515	120 431	132 347	144 263	156 179	168 095	179 999	191 903	203 807	215 711	227 615	239 519	251 423	263 328	275 232	
52	Незавершенное строительство	тыс. руб.	159 390	507 784	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
53	Суммарные внеоборотные активы	тыс. руб.	159 390	507 784	503 322	497 588	492 464	488 008	485 030	482 279	480 796	479 980	481 122	482 699	491 861	489 364	520 361	526 062	533 674	542 838	556 035	570 585	585 585	599 935	614 185	628 335	642 485	
54	Итого активное	тыс. руб.	164 962	587 468	503 322	497 588	492 464	488 008	485 030	482 279	480 796	479 980	481 122	482 699	491 861	489 364	520 361	526 062	533 674	542 838	556 035	570 585	585 585	599 935	614 185	628 335	642 485	
55	Долгосрочные кредиты	тыс. руб.	134 670	430 756	399 358	441 288	486 264	534 581	590 288	647 130	710 315	776 831	853 137	931 623	1 017 416	1 110 849	1 365 399	1 496 507	1 640 517	1 799 678	1 980 140	2 173 704	2 389 585	2 630 715	2 897 585	3 181 715	3 483 845	
56	Суммарные долгосрочные обязательства	тыс. руб.	134 670	430 756	399 358	441 288	486 264	534 581	590 288	647 130	710 315	776 831	853 137	931 623	1 017 416	1 110 849	1 365 399	1 496 507	1 640 517	1 799 678	1 980 140	2 173 704	2 389 585	2 630 715	2 897 585	3 181 715	3 483 845	
57	Средства собственников	тыс. руб.	50 292	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712	156 712
58	Нераспределенная прибыль	тыс. руб.	-	-	52 749	47 663	50 100	52 773	56 688	59 593	62 508	65 423	68 338	71 253	74 168	77 083	80 000	82 917	85 834	88 751	91 668	94 585	97 502	100 419	103 336	106 253	109 170	
61	сводстартовые условиядоходыкап. влож.эксплуатацияфинансированиеамортизация и НДСпрогнозные формыэффективностьпроверкаАЧИ80%АЧИ90%АЧИ110%А																											

Коммерческая эффективность проектов строительства путепроводов, реализуемых в рамках контрактов жизненного цикла

Проведенные расчеты показали, что из 14 рассмотренных проектов к наиболее привлекательным для частных инвесторов относятся следующие 5 проектов:

- строительство путепровода на участке Новая Деревня - Старая Деревня (Липовая аллея) (ID2);
- строительство путепровода на перегоне Елизаветино - Кикерино - 69 км (а/д Гатчина - Ополье) (ID19);
- строительство путепровода в створе ул. Краснопутиловская у дома N 42, литера А (ID21);
- строительство путепровода на пересечении автомобильной дороги «Санкт-Петербург – 3-д им. Свердлова - Всеволожск» (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области (ID27);
- строительство путепровода на перегоне Нева - Заневский Мост (в районе платформы 7 км) на автомобильной дороге д. Старая - д. Кудрово (км 3) (ID41).

Эти проекты входят в первую группу по коммерческой привлекательности, их реализация может быть рекомендована на основе концессионных соглашений с прямым сбором платы.

Ко второй группе по привлекательности для частных инвесторов относятся следующие 5 проектов:

- строительство путепровода на перегоне Кирилловское – Гаврилово на а/д Высокое – Синицыно (ID24);
- строительство путепровода на перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская (3 км) на автомобильной дороге Гатчина-Куровицы (км 2) (ID36);
- строительство путепровода на участке Левашово - Белоостров (створ Белоостровского шоссе) (ID10);
- строительство путепровода возле станции Колпино (створ Лагерного шоссе) (ID1);

Реализация этих проектов может быть рекомендована на основе концессионных соглашений с прямым сбором платы.

В третью группу проектов, обладающих минимальной коммерческой привлекательностью для инвесторов, входят следующие 4 проекта:

- строительство путепровода на участке Шувалово - Парголово (створ ул. Первого мая) (ID8);
 - строительство путепровода на перегоне Волосово - Вруда (87 км) г.Волосово на автомобильной дороге Гатчина - Ополье (км 39) (ID39);
 - строительство путепровода на участке С-Петербург - Москва - 16 км (ул. Володарская) (ID16);
 - строительство путепровода на участке Ст.Гатчина - Тов. – Балт. (ул.Киевская) (ID15).
- Вышеперечисленные проекты не окупаются за 32-летний период при схеме финансирования, предусматривающей соотношение бюджетных средств и частных инвестиций 70% на 30%. Только один из 4 проектов - строительство путепровода на участке С-Петербург - Москва - 16 км (ул. Володарская) - показывает положительные результаты при схеме финансирования, предусматривающей соотношение бюджетных средств и частных инвестиций 80% на 20%.

Коммерческая эффективность проектов строительства путепроводов, реализуемых в рамках контрактов жизненного цикла

Наименование проекта строительства путепровода	ЧДД (тыс. руб.)	ВНД (%)	Срок окупаемости (лет)
1. Станция Колпино (створ Лагерного шоссе) (ID1)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	75 681	16,5%	9,9
1. Участок Новая Деревня - Старая Деревня (Липовая аллея) (ID2)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	87 542	17,7%	6,8
3. Участок Шувалово - Парголово (створ ул. Первого мая) (ID8)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	135 920	17,1%	8,2
4. Участок Левашово - Белоостров (створ Белоостровского шоссе) (ID10)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	55 439	16,9%	8,8
5. Ст.Гатчина - Тов. – Балт. (ул.Киевская) (ID15)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	151 652	17,1%	8,3
6. Линия С-Петербург - Москва - 16 км (ул. Володарская) (ID16)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	126 324	16,5	9,9
7. Перегон Елизаветино - Кикерино - 69 км (а/д Гатчина - Ополье) (ID19)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	96 639	18,2%	6,5
8. Створ ул. Краснопутиловская у дома N 42, литера А (ID21)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	213 786	16,7%	9,4
9. На перегоне Кирилловское – Гаврилово на а/д Высокое – Сияныцыно (ID24)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	141 502	17,5%	6,9
10. На пересечении автомобильной дороги «Санкт-Петербург – 3-д им. Свердлова - Всеволожск» (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	208 259	17,4%	7,9
11. На перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская (3 км) на автомобильной дороге Гатчина-Куровицы (км 2) (ID36)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	104 121	17,8%	6,7
12. На перегоне Волосово - Вруда (87 км) г.Волосово на автомобильной дороге Гатчина - Ополье (км 39) (ID39)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	106 721	17,4%	7,0
13. На перегоне Нева - Заневский Мост (в районе платформы 7 км) на автомобильной дороге д. Старая - д. Кудрово (км 3) (ID41)			
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЛЯ КОНЦЕССИОНЕРА	56 784	17,7%	7,0

Каждая из рассматриваемых схем реализации проектов строительства и эксплуатации путепроводов предусматривает привлечение бюджетных средств.

Наименьший объем бюджетных средств потребуется при реализации проектов на основе концессионной модели с прямым сбором платы за проезд автотранспортных средств по путепроводам:

- по десяти путепроводам, вошедшим в первую и вторую группы по коммерческой привлекательности для частных инвесторов – на уровне 50-70% от общего объема капиталовложений в строительство искусственных сооружений и подходов к ним;

- по четырем оставшимся путепроводам, вошедшим в третью группу по коммерческой привлекательности для частных инвесторов – на уровне 80-90% от общего объема капиталовложений в строительство искусственных сооружений и подходов к ним.

Наибольший объем бюджетных средств потребуется при реализации проектов на основе концессионной модели по контрактам жизненного цикла, которые не предусматривают взимание платы за проезд по путепроводам. Реализация проектов строительства путепроводов на основе государственных контрактов также потребует выделения бюджетных средств на строительство и эксплуатацию путепроводов, но без компенсации процентных ставок за пользование банковскими кредитами, поэтому данная схема реализации проектов потребует выделения меньшего объема бюджетных средств, чем по контрактам жизненного цикла.

Проекты строительства путепроводов, направленные на решение задач федерального значения, для реализации которых могут быть привлечены субсидии из федерального бюджета

1) обеспечение непрерывного, безопасного и надежного движения скоростных поездов «Сапсан» по маршруту Москва - Санкт-Петербург — решению данной задачи будет способствовать строительство двух путепроводов на территории Санкт-Петербурга:

в створе ул. 1-й проезд на пересечении с ж/д путями в направлении Колпино (16 км) у ст. Петрославянка;
в створе Лагерного шоссе на пересечении с ж/д путями на перегоне Санкт-Петербург – Колпино);

2) обеспечение непрерывного, безопасного и надежного движения скоростных поездов «Аллегро» по маршруту Санкт-Петербург – Хельсинки — решению данной задачи будет способствовать строительство трех путепроводов:
двух путепроводов в Санкт-Петербурге:

в створе ул. Первого мая на пересечении с ж/д путями на перегоне Шувалово – Парголово;
в створе Белоостровского шоссе на пересечении с ж/д путями на перегоне Дибуны – Белоостров;
одного путепровода в Ленинградской области:
в створе а/д Высокое – Синицыно на пересечении с ж/д путями на перегоне Кирилловское – Гаврилово;

3) обеспечение непрерывного, безопасного и надежного движения грузовых поездов, обеспечивающих работу морского торгового порта Усть-Луга — решению данной задачи будет способствовать строительство четырех путепроводов в Ленинградской области:

в створе ул. Киевская на пересечении с ж/д путями на перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная – Балтийская;
в створе а/д Гатчина – Ополье на пересечении с ж/д путями на перегоне Елизаветино – Кикерино;
в створе а/д Гатчина-Куровицы на пересечении с ж/д путями на перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная – Балтийская;
в створе а/д Гатчина - Ополье на пересечении с ж/д путями на перегоне Волосово - Вруда в г.Волосово;

4) обеспечение непрерывного, безопасного и надежного движения грузовых поездов, обеспечивающих работу Большого порта Санкт-Петербург — решению данной задачи будет способствовать строительство одного путепровода в Санкт-Петербурге:

- в створе ул. Краснопутиловской на пересечении с Балтийским ж/д направлением.

Рекомендуемый график проектирования и строительства путепроводов

№ п.п./ID	Титульное наименование	Год проектирования	Годы строительства	Год ввода в эксплуатацию
1/24	Строительство путепровода в створе а/д Высокое – Синицыно на пересечении с ж/д путями на перегоне Кирилловское – Гаврилово	2015	2016-2017	2018
2/21	Строительство путепровода в створе ул. Краснопутиловской на пересечении с Балтийским ж/д направлением	2015	2016-2017	2018
3/27	Строительство путепровода в створе а/д Санкт-Петербург – завод им. Свердлова - Всеволожск на пересечении с ж/д путями на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей	2015	2016-2017	2018
4/10	Строительство путепровода в створе Белоостровского шоссе на пересечении с ж/д путями на перегоне Дибунь – Белоостров	2015	2016-2017	2018
5/15	Строительство путепровода в створе ул. Киевская на пересечении с ж/д путями на перегоне ст. Гатчина – Товарная – Балтийская в г. Гатчина	2015	2016-2017	2018
6/39	Строительство путепровода в створе а/д Гатчина - Ополье на пересечении с ж/д путями на перегоне Волосово - Вруда в г.Волосово	2015	2016-2017	2018
7/2	Строительство путепровода в створе ул. Торфяная Дорога на пересечении с ж/д путями на перегоне Новая Деревня - Старая Деревня	2016	2017-2018	2019
8/41	Строительство путепровода в створе а/д д. Старая - д. Кудрово на пересечении с ж/д путями на перегоне Нева - Заневский Пост (в районе платформы 7 км)	2016	2017-2018	2019
9/19	Строительство путепровода в створе а/д Гатчина – Ополье на пересечении с ж/д путями на перегоне Елизаветино – Кикерино	2016	2017-2018	2019
11/36	Строительство путепровода в створе а/д Гатчина-Куровицы на пересечении с ж/д путями на перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская ст. Гатчина – Тов. – Балтийская	2016	2017-2018	2019
12/1	Строительство путепровода в створе Лагерного шоссе на пересечении с ж/д путями на перегоне СПб – Колпино	2017	2018-2019	2020
13/8	Строительство путепровода в створе ул. Первого мая на пересечении с ж/д путями на перегоне Шувалово – Парголово	2017	2018-2019	2020
14/16	Строительство путепровода в створе ул. 1-й проезд на пересечении с ж/д путями в направлении Колпино (16 км) у ст. Петрославянка	2017	2018-2019	2020

Предложения по формированию лотов для проведения конкурсов на строительство и эксплуатацию путепроводов

Лот 1:

- строительство путепровода на участке Шувалово - Парголово (створ ул. Первого мая) (ID8);
- строительство путепровода на участке Левашово - Белоостров (створ Белоостровского шоссе) (ID10);
- строительство путепровода на перегоне Кирилловское – Гаврилово на а/д Высокое – Сеницыно (ID24)

Лот 2:

- строительство путепровода возле станции Колпино (створ Лагерного шоссе) (ID1);
- строительство путепровода на участке С-Петербург - Москва - 16 км (ул. Володарская) (ID16)

Лот 3:

- строительство путепровода на участке Новая Деревня - Старая Деревня (Липовая аллея) (ID2);
- строительство путепровода в створе ул. Краснопутиловская у дома N 42, литера А (ID21)

Лот 4:

- строительство путепровода на пересечении автодороги «Санкт-Петербург – 3-д им. Свердлова - Всеволожск» (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей (ID27);
- строительство путепровода на перегоне Нева - Заневский Мост на автомобильной дороге д. Старая - д. Кудрово (км 3) (ID41).

Лот 5:

- строительство путепровода на участке Ст.Гатчина - Тов. – Балт. (ул.Киевская) (ID15);
- строительство путепровода на перегоне Елизаветино - Кикерино - 69 км (а/д Гатчина - Ополе) (ID19);
- строительство путепровода на перегоне Фрезерный - Гатчина - Товарная - Балтийская (3 км) на автомобильной дороге Гатчина-Кузовицы (км 2) (ID36);
- строительство путепровода на перегоне Волосово - Вруда (87 км) г.Волосово на автомобильной дороге Гатчина - Ополе (км 39) (ID39)

Роль АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» в реализации проектов строительства путепроводов на основе концессионной модели

Для реализации проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры на основе механизмов ГЧП АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» может создать специализированную управляющую компанию, в функции которой будут входить следующие:

- ведение переговоров с потенциальными инвесторами, определение схем инвестирования;
- сопровождение проектов государственно-частного партнерства;
- организация концессионных и инвестиционных конкурсов по проектам ГЧП;
- выполнение функций специализированной организации для государственных (муниципальных) заказчиков;
- подготовка и согласование с ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области инвестиционных проектов на принципах ГЧП, разработка бизнес-планов проектов;
- консультирование инвесторов по экономико-правовым вопросам реализации инвестиционных проектов на условиях ГЧП;
- организация взаимодействия ИОГВ Санкт-Петербурга и Ленинградской области с инвесторами, международными финансовыми организациями в рамках реализуемых ГЧП проектов;
- выполнение функций Организатора конкурса при подготовке и реализации инвестиционных проектов на условиях ГЧП;
- подготовка и проведение конкурсных процедур на всех этапах реализации проектов ГЧП, организация заседаний Конкурсной комиссии, роад-шоу, презентаций, конференций с участниками конкурса и финансирующими организациями;
- сопровождение реализации инвестиционных проектов.

В качестве организационно-правовой формы специализированной управляющей компании предлагается создание автономного учреждения в соответствии с Федеральным законом от 3 ноября 2006 г. N 174-ФЗ "Об автономных учреждениях" в связи с тем, что:

- а) в отличие от акционерных обществ и государственных унитарных предприятий автономное учреждение:
 - имеет возможность выполнять государственные функции (в том числе по распоряжению земельными участками), законом не установлено прямых ограничений по выполнению функций органов власти различных уровней;
 - не имеет бюджетных ограничений по финансированию;
- б) в отличие от бюджетных учреждений обладает следующими дополнительными возможностями:
 - возможность привлечения кредитных ресурсов;
 - возможность самостоятельного участия в уставных капиталах коммерческих лиц;
 - доходы автономного учреждения поступают в его самостоятельное распоряжение и могут быть использованы на нужды проектов без перечисления в бюджет;
 - имуществом, приобретенным за счет собственных средств, автономное учреждение распоряжается по своему усмотрению.

Разработка предложений по внесению изменений в существующие нормативно-правовые акты

1. Отсутствие необходимого правового и технического регулирования применения контрактных форм ГЧП, предусматривающих включение проектирования в предмет концессионных и инвестиционных соглашений.

2. Отсутствие нормативно урегулированной системы принятия и исполнения долгосрочных бюджетных обязательств и иных долгосрочных государственных обязательств по проектам ГЧП.

3. В налоговом кодексе отсутствует регулирование порядка налогообложения в рамках концессионных и инвестиционных соглашений, в том числе: инвестиционных платежей, выплачиваемых концедентом (заказчиком) в обеспечение доходности и возврата инвестиций концессионера (исполнителя соглашения); компенсаций, выплачиваемых концедентом (заказчиком) концессионеру (исполнителю соглашения), в том числе, в случае расторжения соглашения; условных платежей, в том числе, в обеспечение гарантий доходности или при распределении полученных сверхдоходов.

В связи с этим требуется внесение дополнений в Налоговый кодекс Российской Федерации, раскрывающих порядок налогообложения различных видов платежей и взаиморасчетов в рамках концессионных и других соглашений ГЧП.

4. Отсутствие национальных технических стандартов для платных автомобильных дорог и искусственных сооружений.

5. Значительная протяженность автодорожных подходов к путепроводам существенно увеличивает стоимость их строительства, повышает затраты на выкуп земель и землеотводы, приводит к росту объемов работ по устройству земляного полотна, дорожной одежды и других элементов автодороги, затрудняет встраивание путепроводов в существующую дорожную сеть. С целью снижения затрат на строительство путепроводов предлагается внести следующие дополнения в СП 34.13330.2012 (актуализированный СНиП 2.05.02-85*): в таблицу 5.1 данного СП добавить столбец, определяющий расчетные скорости для участков автодорог, проходящих в пределах городов и поселений, на которых в соответствии с правилами дорожного движения установлена максимальная разрешенная скорость движения 60 км в час.

6. Необходимо предусмотреть разработку Территориальных строительных норм «Строительство автодорожных путепроводов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области взамен железнодорожных переездов» (ТСН).

7. В целях повышения достоверности планирования инвестиционной деятельности необходимо установление отдельного учета затрат на подготовку территории для последующего строительства или реконструкции дорожных объектов и затрат, связанных непосредственно со строительством и реконструкцией дорожных объектов, а также оформлением прав на переносимые (переустанавливаемые) коммуникации.

SWOT-анализ проектов строительства путепроводов по схемам государственно-частного партнерства

Сильные стороны		Слабые стороны	
государства	частного партнера	государства	частного партнера
<ul style="list-style-type: none"> – предоставление налоговых и иных льгот; – предоставление гарантий; – определение полномочий; – предоставление определенных объемов финансовых ресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> – наличие финансовых ресурсов; – активное внедрение организационного опыта, принятия оперативных решений; – совершенствование техники и технологий; – внедрение способов управления. 	<ul style="list-style-type: none"> – недостаточная степень разработки стратегических программ; – недостаточная разработка вопроса по развитию партнерства на уровне регионов; – кадровые проблемы; – отсутствие четкого мотивационного механизма. 	<ul style="list-style-type: none"> – низкий уровень проявления инициативы; – низкий уровень координации;
Возможности		Угрозы	
для государства	для частного партнера	для государства	для частного партнера
<ul style="list-style-type: none"> – решение проблемы строительства, реконструкции, модернизации инфраструктуры; – оптимизация бюджетных расходов; – улучшение качества транспортных услуг; – повышение эффективности инфраструктурного объекта 	<ul style="list-style-type: none"> – получение прибыли от реализации проекта; – получение стабильного дохода; – снижение предпринимательских и инвестиционных рисков; – приобретение имиджа компании, осуществляющей вклад в общественно значимый проект; 	<ul style="list-style-type: none"> – риск невыполнения обязательств со стороны бизнес-структур; – неэффективное использование государственных ресурсов; – недостаточный уровень управленческих компетенций 	<ul style="list-style-type: none"> – отсутствие достоверных долгосрочных прогнозов основных макроэкономических показателей; – значительная продолжительность проектов; – недостаточный уровень инвестиционной привлекательности проектов; – административные барьеры; – отсутствие нормативного документа о мерах государственной поддержки
<ul style="list-style-type: none"> - разделение ответственности по реализации проекта; - создание устойчивого инновационно-инвестиционного механизма. 		<ul style="list-style-type: none"> – недостаточная проработка институционально-экономической базы. 	

Подготовка общего плана реализации проектов строительства путепроводов

- 1. Включение приоритетных проектов строительства путепроводов в государственные программы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусматривающие финансирование дорожных объектов**
- 2. Привлечение субсидий, предоставляемых из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование приоритетных проектов строительства путепроводов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области**
- 3. Разработка проектно-сметной документации по проектам строительства путепроводов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области**
- 4. Выявление интереса участия в проектах строительства путепроводов частных инвесторов**
- 5. Подготовка документов, необходимых для строительства путепроводов на основе концессионной модели**
 - Подготовка паспорта инвестиционного проекта
 - Подготовка и принятие распоряжения Правительства субъекта РФ о заключении концессионного соглашения
 - Подготовка конкурсной документации и проекта концессионного соглашения
 - Информирование о проекте потенциальных участников конкурса
 - Объявление конкурса
 - Предварительный квалификационный отбор участников конкурса
 - Подготовка предложений участниками конкурса
 - Определение победителя
 - Заключение концессионного соглашения
 - Внесение изменений в распоряжение Правительства субъекта РФ о заключении концессионного соглашения