



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2003/7
7 July 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Шестнадцатая сессия, 24-26 сентября 2003 года,
пункт 8 повестки дня)

ПРОГРАММЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Информация, переданная правительствами Дании, Канады, Нидерландов, Польши,
Словении, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии и Швеции

Примечание: В соответствии с предложением Председателя и заместителя Председателя Рабочей группы, высказанным на ее четырнадцатой сессии и касающимся ее будущей деятельности, Рабочая группа на своей пятнадцатой сессии определила ряд тем, которые следует рассмотреть на ее будущих сессиях (TRANS/WP.5/32, пункт 9). Одной из намеченных на сессии тем была тема "Программы финансирования транспортной инфраструктуры". По просьбе Рабочей группы секретариат составил вопросник (содержащийся в приложении к настоящему документу) на основе соответствующего доклада правительства Польши и призвал правительства стран-членов представить необходимую информацию. В настоящем документе обобщены ответы, полученные от правительств стран-членов в соответствии со структурой вопросника.

* * *

Вопрос 1: Источники и средства финансирования инвестиций**КАНАДА**

В Канаде финансирование инфраструктуры и формы собственности весьма различны на каждом виде транспорта, поэтому провести какое-либо обобщение довольно сложно. Если автомобильные дороги как правило находятся в ведении провинций, то другие транспортные инфраструктуры находятся под федеральным контролем. Крупнейшие морские порты и аэропорты Канады находятся в федеральной собственности, но их эксплуатацией и развитием занимаются частные некоммерческие структуры. Железнодорожная инфраструктура Канады в большей своей части принадлежит частным владельцам. Автомобильные дороги в Канаде относятся в основном к компетенции провинций и непосредственно финансируются правительством за счет общих поступлений.

Подробнее о финансировании транспортной инфраструктуры в Канаде, особенно автомобильных дорог, можно узнать из окончательного отчета, подготовленного по результатам недавнего правового обзора Закона о транспорте Канады, который находится по адресу: <http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/english/pages/finalreport.htm>.

С результатами соответствующих исследований, в частности исследования г-на Фреда Никса под названием "Альтернативные механизмы финансирования автомобильных дорог" можно также ознакомиться по адресу: <http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/english/pages/summaries.htm>.

Можно также ознакомиться с недавно обнародованным стратегическим планом развития транспорта федерального правительства под названием "Полный вперед", находящимся по адресу: <http://www.tc.gc.ca/aboutus/straightahead/menu.htm>.

ДАНИЯ

Ввиду того, что в вопроснике не дается четкого определения инвестиций в инфраструктуру и в связи с отсутствием суммарных показателей, дифференцированных по вышеуказанным категориям, таблица не была заполнена. Вместе с тем можно привести следующие данные:

В период 1990-1998 годов инвестиции в транспортную инфраструктуру составляли в среднем 14 млрд. датских крон в год в ценах 1990 года (приблизительно 2,25 млрд. евро в ценах 2002 года). Это составляет 8% от общего размера валовых инвестиций в основной

капитал Дании. Около половины инвестиционных средств было затрачено на развитие автодорожной сети и приблизительно одна четверть на создание постоянных транспортных связей через проливы Большой Бельт и Эресунн.

Расходы на новые инвестиции в автодорожную инфраструктуру покрываются примерно на 33% за счет государственного бюджета и приблизительно на 66% за счет региональных бюджетов. Финансирование обслуживания дорог обеспечивается примерно на 11% из государственного бюджета и примерно на 89% из региональных бюджетов.

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру финансируются из государственного бюджета. Расходы на обслуживание частично покрываются за счет платы, взимаемой с железнодорожных операторов (пользователей транспортными системами) за использование инфраструктуры. За модернизацию подвижного состава и другого оборудования отвечают железнодорожные операторы, однако такая модернизация может частично финансироваться из государственного бюджета в рамках заключаемых контрактов на обслуживание.

ФИНЛЯНДИЯ

Внутреннее финансирование осуществляется в основном за счет государственного бюджета. Государственные автомобильные и железные дороги финансируются из государственного бюджета, а муниципалитеты финансируют только принадлежащие им улицы.

В качестве дополнительного источника финансирования крупных инвестиционных проектов, прежде всего проектов ТЕС-Т, иногда используются международные финансовые ресурсы (например, кредиты ЕИБ).

Используемый источник финансирования не зависит от вида инвестиций (новые инвестиции, модернизация, ремонт и обслуживание и прочие улучшения); на все инвестиции распространяется одинаковый режим.

НИДЕРЛАНДЫ

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет	X	X	X	
ii) внутренний финансовый рынок				
iii) регионы				
iv) пользователи транспортными системами				
v) налогоплательщики				
vi) прочие				
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов	X			
ii) международные рынки капиталов				
iii) помощь и льготные кредиты				
iv) льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (Всемирный банк, ЕБРР, ЕИБ)	X			
v) помощь (ЕК, ПРООН и т.д.)	X			
vi) резервные кредиты МВФ				
vii) прочие				

Внутреннее финансирование:

- i) Внутреннее финансирование в Нидерландах осуществляется целиком из государственного бюджета.
- v) Налогоплательщики платят в государственный бюджет налог на пассажирские транспортные средства и мотоциклы, а также дорожный налог.

Международное финансирование:

- i) Только посредством заключения инновационных контрактов с частными сторонами (ПГЧС).

- iv) Например, средства, получаемые от ЕИБ на сооружение голландской высокоскоростной линии.
- v) Особенно из бюджета ТЕС на осуществление крупных проектов.

ПОЛЬША

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет	X	X	X	X
ii) внутренний финансовый рынок				
iii) регионы	X	X	X	X
iv) пользователи транспортными системами				
v) налогоплательщики				
vi) прочие				
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов				
ii) международные рынки капиталов				
iii) помощь и льготные кредиты				
iv) льготные кредиты безвозмездные ссуды, гарантии (Всемирного банка, ЕБРР, ЕИБ)	X	X	X	
v) помощь (ЕК, ПРООН и т.д.)	X	X		
vi) резервные кредиты МВФ				
vii) прочие				

Использование указанных выше источников различается по секторам и зависит от особенностей сети. Представленные выше данные относятся к транспортным инфраструктурам национального значения, которые финансируются приблизительно на 50% из местных бюджетов и на 50% за счет кредитов международных финансовых учреждений (МФУ) и безвозмездных ссуд Европейского союза (ЕС). Фактически все новые программы инвестиций (сети национального значения) финансируются при помощи либо безвозмездных ссуд ЕС, либо кредитов МФУ. Преимущество такого финансирования, безусловно, состоит в возможности ускорения модернизации транспортных инфраструктур, однако существует риск (особенно в случае помощи ЕС), что ЕС может рассматривать эти программы как приоритетные проекты, несмотря на их более низкую эффективность по сравнению с другими проектами. Кредиты МФУ открывают значительно более широкие возможности для обеспечения финансирования,

дополняющего безвозмездные ссуды Е, в том числе в тех случаях, когда помощь со стороны ЕС отсутствует (проекты, не относящиеся к сетям ТИНА). Проблема заключается в том, что государственные или региональные бюджеты не в состоянии обеспечить другие необходимые средства и что при распределении бюджетных ассигнований транспортному сектору не уделяется достаточного внимания.

СЛОВЕНИЯ

Источники и средства финансирования инвестиций на период 1997-2002 годов

Период/Источники	Инвестиции в тыс. евро			
	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
1997 год	3 856,50	26 869,30	42 162,80	0,0
<i>Внутреннее финансирование</i>	3 856,50	7 244,20	42 162,80	0,0
- государственный бюджет	3 856,50	7 244,20	40 351,40	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	0,0	0,0	0,0	0,0
- регионы	0,0	0,0	370,6	0,0
- прочие	0,0	0,0	1 440,80	0,0
<i>Международное финансирование</i>	0,0	19 625,10	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов	0,0	0,0	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)	0,0	19 625,10	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)	0,0	0,0	0,0	0,0
1998 год	2 694,40	24 939,00	53 119,90	0,0
<i>Внутреннее финансирование</i>	2 694,40	17 335,80	53 119,90	0,0
- государственный бюджет	2 694,40	17 335,80	50 493,90	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	0,0	0,0	0,0	0,0
- регионы	0,0	0,0	952,3	0,0
- прочие	0,0	0,0	1 673,70	0,0
<i>Международное финансирование</i>	0,0	7 603,20	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов	0,0	0,0	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)	0,0	7 603,20	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)	0,0	0,0	0,0	0,0
1999 год	19 988,90,0	20 574,20	51 605,10	0,0
<i>Внутреннее финансирование</i>	19 988,90	11 159,60	51 605,10	0,0

- государственный бюджет	1 712,10	11 159,60	48 386,40	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	18 276,80	0,0	0,0	0,0
- регионы	0,0	0,0	1 471,20	0,0
- прочие	0,0	0,0	1 747,50	0,0
Международное финансирование	0,0	9 414,60	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов	0,0	4 077,80	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)	0,0	5 336,90	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)	0,0	0,0	0,0	0,0
2000 год	45 643,00	51 052,50	49 154,10	0,0
Внутреннее финансирование	45 643,00	13 115,80	49 154,10	0,0
- государственный бюджет	5 385,80	13 115,80	46 193,90	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	40 257,20	0,0	0,0	0,0
- регионы	0,0	0,0	1 192,90	0,0
- прочие			1 767,40	0,0
Международное финансирование	0,0	37 936,60	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов		26 266,70	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)		11 670,00	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)		0,0	0,0	0,0
2001 год	21 945,30	24 174,30	48 625,60	0,0
Внутреннее финансирование	21 945,30	7 276,40	48 625,60	0,0
- государственный бюджет		7 276,40	48 274,60	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	21 945,30	0,0	0,0	0,0
- регионы	0,0	0,0	350,0	0,0
- прочие	0,0	0,0	0,0	0,0
Международное финансирование	0,0	16 897,90	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов		8 458,00	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)		0,0	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)			8 439,90	0,0
2002 год*	5 324,20	17 503,00	45 320,8	0,0
Внутреннее финансирование	5 324,20	10 625,50	45 320,8	0,0
- государственный бюджет		10 625,50	44 809,50	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	5 324,20	0,0	0,0	0,0

- регионы		0,0	511,3	0,0
- прочие		0,0		0,0
Международное финансирование	0,0	6 877,50	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов		723,8	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)	0,0	0,0	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)		6 153,70	0,0	0,0
ВСЕГО в 1997-2002 годах	99 452,40	165 112,40	289 988,30	
Внутреннее финансирование	99 452,40	66 757,50	289 988,30	
- государственный бюджет	13 648,80	66 757,50	278 509,60	0,0
- синдицированные кредиты местных банков	85 803,60	0,0	0,0	0,0
- регионы	0,0	0,0	4 849,20	0,0
- прочие	0,0	0,0	0,0	6 629,40
Международное финансирование	0,0	98 355,00	0,0	0,0
- кредиты банковских консорциумов	0,0	39 526,20	0,0	0,0
- льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕБРР, ЕИБ)	0,0	44 235,10	0,0	0,0
- помощь ЕК (ФАРЕ-КОИ, ИСПА)	0,0	14 593,60	0,0	0,0

* Примечание: Для 2002 года в графе "ремонт и обслуживание" (страховые премии, замеры путей и т.д.) не учтены средства, выделенные DŽP для финансирования государственной железнодорожной инфраструктуры.

Обменный курс в 1997 году 1 евро = 186,7 словенских толаров (SIT), в 1998 году 1 евро = 188,5 словенских толаров (SIT), в 1999 году 1 евро = 198,0 словенских толаров (SIT), в 2000 году 1 евро = 211,5 словенских толаров (SIT), в 2001 году 1 евро = 221,4 словенских толаров (SIT), в 2002 году 1 евро = 231,0 словенских толаров (SIT).

ШВЕЦИЯ

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет	X	X	X	X
ii) внутренний финансовый рынок	X	X		
iii) регионы	X	X	X	X
iv) пользователи транспортными системами	X	X	X	X
v) налогоплательщики				

vi) прочие	X	X	X	X
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов				
ii) международные рынки капиталов	X	X		
iii) помощь и льготные кредиты				
iv) льготные кредиты, безвозмездные ссуды, гарантии (Всемирный банк, ЕБРР, ЕИБ)	X			
v) помощь (ЕК, ПРООН и т.д.)	X			
vi) резервные кредиты МВФ				
vii) прочие				

Определить приблизительную долю каждого источника в финансировании инфраструктуры Швеции весьма сложно, поскольку в рассматриваемом периоде (1997!2002 годы) использовались самые разные источники. Что касается автомобильных и железных дорог, то основным источником финансирования новых инвестиций, модернизации, ремонта и обслуживания, а также прочих улучшений является государственное финансирование из государственного бюджета и местных муниципальных бюджетов (только автомобильные дороги). В последние годы повысилась роль внутреннего финансового рынка как источника финансирования инвестиций в автомобильные и железные дороги (в основном новых инвестиций). В конечном итоге этот источник финансирования, разумеется, является частью государственных бюджетов в виде процентных ставок и ипотеки. В воздушном и морском транспорте большая часть транспортной инфраструктуры - новые инвестиции, модернизация, ремонт и обслуживание, а также прочие улучшения - финансируется за счет сборов, выплачиваемых пользователями транспортных систем. Если говорить о тенденции, отмечаемой в этих секторах в течение наблюдаемого периода, то она, по всей видимости, заключается в увеличении доли, финансируемой из государственных бюджетов.

Руководящие принципы, регулирующие транспортную политику в Швеции, предполагают, что при планировании и определении очередности инвестиций нужно учитывать результаты социально-экономических расчетов. Был сделан вывод о том, что выполнение этой задачи облегчается, если использовать систему государственного финансирования. Вместе с тем недостаток финансирования из государственных бюджетов состоит в том, что из года в год бюджетные показатели могут изменяться и что реализация долгосрочных планов развития инфраструктуры становится затруднительной. С другой стороны, существует также опасение, что финансирование за счет кредитов

является лишь краткосрочным решением проблемы и что тяжелое бремя ипотек может уменьшить свободу выбора в долгосрочной перспективе.

Железнодорожный транспорт

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет	X	X	X	X
ii) внутренний финансовый рынок	X	X		
iii) регионы	X	X	X	X
iv) пользователи транспортными системами	X ¹	X ¹	X ¹	X ¹
v) налогоплательщики				
vi) прочие _____	X ²	X ²	X ²	X ²
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов				
ii) международные рынки капиталов	X ³			
iii) помощь и льготные кредиты				
iv) льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (Всемирный банк, ЕБРР, ЕИБ)	X			
v) помощь (ЕК, ПРООН и т.д.)	X ⁴			
vi) резервные кредиты МВФ				
vii) прочие				

¹ Операторы поездов выплачивают сбор за использование системы железнодорожного транспорта, однако он покрывает лишь часть общих расходов (размер сборов определяется на основе рассчитанных социально-экономических предельных издержек перевозок). Железнодорожная магистраль между Стокгольмом и Арландой является проектом "строительство-собственность-эксплуатация-передача" (ССЭП), и плата, взимаемая с пассажиров за проезд, должна покрывать существенную часть расходов по эксплуатации этой магистрали.

² Дополнительное финансирование из частных источников (т.е. компаний) для увеличения инвестиций в железные дороги используется в ограниченных масштабах (сооружение ответвлений к промышленным объектам и т.д.). Одна из железнодорожных магистралей в северной части Швеции (Inlandsbanan) находится под управлением компании, принадлежащей преимущественно прилегающим к этой магистрали муниципалитетам. Вместе с тем ее финансирование осуществляется главным образом за счет безвозмездных ссуд из государственного бюджета.

³ Упомянутый выше проект ССЭП.

⁴ В основном ТЕС, а также другие виды финансирования ЕК (развитие региональных сетей на общую сумму до 240 млн. шведских крон за период 1997-2001 годов).

Национальное управление железных дорог считает внутреннее финансирование из государственного бюджета простым и несложным. Его другое преимущество заключается в том, что финансирование из государственного бюджета в большей степени соответствует руководящим принципам национальной транспортной политики. Его недостатком является ненадежность и быстрое изменение размеров инвестирования (от одного финансового года к другому). Кредиты, получаемые на внутреннем финансовом рынке, особенно в Riksgäldskontoret (центральное государственное учреждение), считаются привлекательными в том смысле, что они связаны с меньшими формальностями и выдаются под более низкие проценты по сравнению с кредитами на международном рынке.

Смешанное финансирование из государственного и региональных бюджетов считается эффективным, поскольку региональные власти все чаще интересуются проектами, что облегчает их завершение в соответствии с запланированным графиком.

Национальное управление железных дорог считает привлекательным финансирование с участием ЕК, поскольку оно является дополнительным источником инвестиционных средств.

Железнодорожный транспорт

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет	X	X	X	X
ii) внутренний финансовый рынок	X			
iii) регионы	X	X	X	X
iv) пользователи транспортными системами	X ¹	X ¹	X ¹	X ¹
v) налогоплательщики				
vi) прочие _____	X ²	X ²	X ²	X ²
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов				
ii) международные рынки капиталов				
iii) помощь и льготные кредиты				
iv) льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (Всемирный банк, ЕБРР, ЕИБ)	X (ЕИБ)			
v) помощь (ЕК, ПРООН, т.д.)	X ³			
vi) резервные кредиты МВФ				
vii) прочие				

1) Этот источник задействован в весьма ограниченных масштабах и в настоящее время используется только для сооружения моста и туннеля между Швецией и Данией.

2) Незначительный источник дополнительного финансирования, получаемого от частных структур (т.е. компаний) для увеличения инвестиций в государственную автодорожную сеть. Небольшие местные дороги и улицы принадлежат членам местной общины и эксплуатируются ими совместно. Эти дороги частично финансируются за счет безвозмездных ссуд из государственного бюджета.

3) ТЕС.

ТУРЦИЯ

До настоящего времени большинство проектов в транспортном секторе осуществлялось за счет средств из государственного бюджета. Вместе с тем эти средства были незначительными и являлись причиной несвоевременного завершения проектов в области инфраструктуры. В то же время в отношении некоторых проектов используется помощь и льготные кредиты, получаемые от иностранных правительств в соответствии с двусторонними соглашениями, а также льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии международных финансовых учреждений.

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет	a) 60%	60%	100%	100%
ii) внутренний финансовый рынок				
iii) регионы				
iv) пользователи транспортными системами				
v) налогоплательщики				
vi) прочее				
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов	b) 20%	20%		
ii) международный рынок капиталов				
iii) помощь и льготные кредиты	c) 8%	8%	-	-
iv) льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии	d) 12%	12%	-	-

(Всемирный банк, ЕБРР, ЕИБ)				
v) помощь (ЕК, ПРООН и т.д.)				
vi) резервные кредиты ВМФ				
vii) прочее				

- a) Средства, которые легко найти и использовать. Недостатки отсутствуют.
- b) Средства, которые легко найти и использовать, но являются весьма дорогостоящими.
- c), d) Трудно найти кредит, оценить и согласовать проект и подписать кредитное соглашение. Стоимость кредита приемлема. 80% времени уходит на соблюдение излишних формальностей и утомительную работу по подготовке отчетов о завершении исполнения и т.д.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

В период 1997-2002 годов железнодорожная сеть в Великобритании принадлежала компании "Railtrack plc". Эта частная компания отвечала за новые инвестиции, модернизацию существующей транспортной инфраструктуры, ремонт и другие улучшения.

Использовались следующие источники финансирования:

Внутренние источники:

- b) Внутренние финансовые рынки.
- c) Регионы¹.
- d) Пользователи транспортными системами (сборы, выплачиваемые железнодорожными компаниями-операторами за использование железнодорожной сети).

¹ В Великобритании существует семь управлений пассажирского транспорта (УПС). Эти региональные транспортные органы обслуживают семь крупных городских зон. В соответствии со статьей 20 Закона о транспорте 1968 года они выплачивают железнодорожной отрасли безвозмездные ссуды для обеспечения пассажирских железнодорожных перевозок в зонах, относящихся к их компетенции.

Международные источники:

- a) Кредиты в твердых валютах, предоставляемые иностранными банковскими консорциумами.
- b) Использование международных рынков капиталов.
- d) Льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии международных финансовых учреждений.

Компания "Railtrack" публиковала за каждый рассматриваемый год годовой и бухгалтерский отчеты. Используя имеющуюся информацию, выявить различные виды использования источников финансирования не представляется возможным. В таблицах ниже отражены размеры финансирования на конец каждого отчетного года. Следует отметить, что некоторые из приведенных показателей отражают только изменение стоимости используемых средств, и поэтому их нельзя считать суммарными.

(в млн. фунтов стерлингов)				
1997	1998	1999	2000	2001

Внутреннее финансирование

- Внутренние финансовые рынки
- Регионы (РТУ)
- Пользователи транспортными системами
(поступления наличности от эксплуатационной деятельности)

279	127	451	758	865
7	6	5	5	5
608	362	988	1 123	718

Международное финансирование

- Кредиты банковских консорциумов
- Международные рынки капиталов
- Льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (ЕИБ)

-	-	150	150	150
236	531	773	1 121	1 122
-	200	300	600	800

Вопрос 2: Методы финансирования

ДАНИЯ

Ввиду того, что в вопроснике не дается четкого определения инвестиций в инфраструктуру и в связи с отсутствием суммарных показателей, дифференцированных по вышеуказанным категориям, таблица не была заполнена.

Государственное финансирование по-прежнему остается основным источником инвестиций в инфраструктуру, а также в ее модернизацию, ремонт и обслуживание. Вместе с тем в своем новом плане инвестиций на последующие десять лет правительство предусматривает активнее использовать такой финансовый инструмент, как смешанное финансирование на основе партнерства между государственным и частным секторами.

К настоящему времени такой инструмент партнерства использовался только в таких трех весьма крупных инвестиционных проектах в области инфраструктуры, как создание постоянных транспортных связей через пролив Большой Бельт (открыты в августе 1997 года), и через пролив Эресунн (открыты в 2000 году), а также строительство метро в Копенгагене. Во всех трех случаях были созданы полугосударственные компании. Работы по созданию постоянных транспортных связей финансировались за счет кредитов, полученных на международном финансовом рынке и гарантированных государством. Благодаря этим гарантиям компании несут весьма незначительные издержки финансирования. Финансирование строительства метро в Копенгагене осуществляется за счет обустройства или продажи земельных участков. В результате осуществления этих проектов был получен положительный опыт.

ФИНЛЯНДИЯ

Основным методом финансирования всех видов инвестиций (новых инвестиций, модернизации, ремонта и обслуживания, а также прочих улучшений) является государственное финансирование.

Другие виды финансирования инвестиций используются лишь эпизодически. Последним примером является проект строительства автострады Ярвенпяя - Лахти, в отношении которого использовалось смешанное финансирование (ССЭП).

Традиционное государственное финансирование имеет следующие преимущества:

- обязательства принимаются только на годовой основе, что оставляет "пространство" для будущих решений;
- размер бюджетного финансирования является почти постоянной величиной, что облегчает планирование будущего бюджетного финансирования.

Традиционное государственное финансирование имеет следующие недостатки:

- бюджеты новых и текущих проектов должны исполняться в рамках общего годового бюджета, что не позволяет осуществлять наиболее экономичным образом все проекты (проекты приходится откладывать и т.д.);
- крупные инвестиционные проекты приходится разбивать на более мелкие подпроекты, подлежащие контрактации (что неэкономично);
- обычно многие инвестиционные проекты в области развития инфраструктуры осуществляются одновременно, что ведет к недостаточности имеющихся бюджетных средств для их наиболее экономичного осуществления (с точки зрения графика работ);
- трудно прогнозировать величину средств, предоставляемых на осуществление проектов в области развития инфраструктуры, поскольку решения принимаются на годовой основе, а средства ассигнуются только на конкретные проекты, что весьма затрудняет долгосрочное планирование будущей деятельности.

Финансирование ССЭП имеет следующие преимущества:

- можно в полной мере использовать эффект масштаба, связанный с осуществлением крупных инвестиционных проектов, что может приводить к снижению строительных затрат на 10-15%. Обычно появляется также возможность для сокращения графика работ, что снижает затраты социально-экономического характера и уменьшает продолжительность нарушений нормального функционирования транспортных потоков, происходящих в период строительства;

- сжатые сроки реализации проектов уменьшают основные расходы на этапе строительства;
- бюджетные последствия проявляются в последующие годы после открытия движения транспорта. Финансовые риски могут перекладываться на уполномоченную компанию;
- если концессия предусматривает обслуживание, это способствует более полному продумыванию всех аспектов жизненного цикла проекта, что ведет к повышению качества и позволяет возложить риск, связанный с обеспечением качества, на строительную компанию.

Финансирование ССЭП имеет следующие недостатки:

- обязательства принимаются на будущий период. Платежи производятся регулярно, но растянуты на весьма длительный период;
- величина конечных расходов становится известной только по окончании срока концессии (который, однако, не может превышать предельный срок, установленный в соглашении о концессии);
- осуществляющая проект компания сама занимается привлечением средств, необходимых для ее финансирования. Вместе с тем существует вероятность того, что государство может предложить более выгодные условия финансирования;
- издержки по финансированию (проценты) должны покрываться в рамках бюджета развития инфраструктуры, однако в том случае, если государство само обеспечивает финансирование, эти расходы покрываются из бюджета министерства финансов. Такой порядок ведет к тому, что фактический бюджет на новое развитие становится меньше запланированного уровня.

НИДЕРЛАНДЫ

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Государственное финансирование	x	x	x	
Полностью частное финансирование	-			
Смешанное финансирование - ПГЧС	x			
i) специальные фонды				
ii) полугосударственные компании				
iii) строительство-собственность-передача (ССП)				
iv) строительство-собственность-эксплуатация-передача (ССЭП)	x			
v) с троеительство-собственность-эксплуатация (ССЭ)				
vi) строительство-собственность-эксплуатация-субсидирование-передача (ССЭСП)				
vii) строительство-лизинг-передача (СЛП)				
viii) Прочие				

Государственное финансирование: см. ответ на вопрос 1.

Полностью частное финансирование в Нидерландах отсутствует.

Смешанное финансирование - ПГЧС: в Нидерландах оно называется контрактами ПСФЭ (проектирование-строительство-финансирование-эксплуатация).

ПОЛЬША

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Государственное финансирование	X	X	X	X
Полностью частное финансирование				
Смешанное финансирование - ПГЧС				
i) специальные фонды				
ii) полугосударственные компании				

iii) строительство-собственность-передача (СЭП)				
iv) строительство-собственность-эксплуатация-передача (ССЭП)	X ¹			
v) строительство-собственность-эксплуатация (ССЭ)				
vi) строительство-собственность-эксплуатация-субсидирование-передача (ССЭСП)				
vii) строительство-лизинг-передача (СЛП)				
viii) Прочие			X ²	

¹ единственный проект ССП сооружения и эксплуатации автомагистрали.

² единственный частный концессионный проект об обслуживании.

Все проекты, за исключением вышеуказанных, финансируются из традиционных источников. Два осуществленных проекта ПГЧС позволили Польше извлечь ценные уроки, другие проекты аналогичного характера будут реализованы, в частности, с использованием традиционного финансирования строительства и частного обслуживания.

К недостаткам можно отнести длительный период подготовки, отсутствие необходимого законодательства и процедур, ограниченность сферы применения (практически только для сооружения дорог).

ШВЕЦИЯ

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Государственное финансирование	X	X	X	X
Полностью частное финансирование	X	X	X	X
Смешанное финансирование - ПГЧС				
i) специальные фонды				
ii) полугосударственные компании	X	X	X	X
iii) строительство-собственность-передача (СЭП)				
iv) строительство-собственность-	X			

эксплуатация-передача (ССЭП)				
v) строительство-собственность-эксплуатация (ССЭ)				
vi) строительство-собственность-эксплуатация-субсидирование-передача (ССЭСП)				
vii) строительство-лизинг-передача (СЛП)				
viii) Прочие	X			

В Швеции все виды инвестиций и улучшений финансируются, как правило, за счет традиционных государственных источников (налогоплательщиков и пользователей). Смешанное финансирование используется только в отношении небольшого числа единичных проектов.

Как было указано выше, считается, что государственное финансирование в большей степени, чем смешанное финансирование, соответствует принятым в Швеции принципам планирования инфраструктуры. Вместе с тем в последние годы растет интерес к методам смешанного финансирования. Первоначально этот интерес был направлен главным образом на обеспечение возможностей облегчения бремени государственных бюджетов за счет использования подобных решений. В настоящее время более пристальное внимание уделяется возможностям использования методов смешанного финансирования для увеличения рентабельности инвестиций и ремонта и обслуживания. Отчасти это достигается за счет более эффективного управления различными рисками, связанными с инвестициями в инфраструктуру.

В опубликованном несколько лет назад официальном исследовании было рекомендовано провести проверку и оценку ПГЧС в отношении ряда автодорожных и железнодорожных проектов. Вместе с тем нынешнее парламентское большинство не слишком расположено в пользу проверки вариантов ПГЧС.

Железнодорожный транспорт

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Государственное финансирование	X	X	X	X
Полностью частное финансирование	X ¹	X ¹	X ¹	X ¹
Смешанное финансирование - ПГЧС				
i) специальные фонды				
ii) полугосударственные				
iii) строительство-собственность- (ССП)				
iv) строительство-собственность-эксплуатация-передача (ССЭП)	X			
v) строительство-собственность-эксплуатация (ССЭ)				
vi) строительство-собственность-эксплуатация-субсидирование-передача (ССЭСП)				
vii) строительство-лизинг-передача (СЛП)				
viii) Прочие _____				

¹ Исключительно для строительства небольших ответвлений к отдельным объектам и т.д.

Поскольку почти все основные железные дороги в Швеции эксплуатируются государством (Национальное управление железных дорог) или региональными властями, преобладающим методом финансирования является государственное финансирование. Как уже было указано выше, строительство железнодорожной магистрали между аэропортом Арландо и Стокгольмом финансируется по схеме "строительство-собственность-эксплуатация-передача".

Поскольку большинство железных дорог в Швеции финансируется за счет государственных бюджетов (государственного или региональных), опыта использования других методов финансирования накоплено недостаточно. Единственным примером использования ПГЧС является строительство упомянутой выше железнодорожной магистрали между аэропортом Арландо и Стокгольмом. За планирование, строительство, финансирование и эксплуатацию этой железнодорожной магистрали отвечает частный консорциум. Обращение к этому методу финансирования являлось, пожалуй, единственным средством быстрого ввода в эксплуатацию этой магистрали, поскольку государственные средства были направлены на другие проекты. С другой стороны, этот метод финансирования осложнил осуществление проекта во многих отношениях.

Поскольку схема ССЭП связана с предоставлением концессии, подразумевающей определенные ограничения в отношении конкурирующих транспортных потоков, включение их в национальную и региональную транспортную системы оказалось более сложным делом.

Управление железных дорог Швеции считает, что одним из преимуществ проектов ПГЧС является возможность распределения рисков. В то же время его представители подчеркивают, что эти проекты не должны приводить к смене приоритетов, определенных на основе социально-экономической оценки.

Автомобильный транспорт

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Государственное финансирование	X	X	X	X
Полностью частное финансирование	X ¹	X ¹	X ¹	X ¹
Смешанное финансирование - ПГЧС				
i) специальные фонды				
ii) полугосударственные компании	X ²			
iii) строительство-собственность-передача (ССП)				
iv) строительство-собственность-эксплуатация-передача (ССЭП)				
v) строительство-собственность-				
vi) строительство-собственность-эксплуатация-субсидирование-передача (ССЭСП)				
vii) строительство-лизинг-передача (СЛП)				
viii) Прочие _____				

¹ Исключительно для мелких дорог и улиц в соседствующих кварталах, которые принадлежат членам местной общины и совместно эксплуатируются ими.

² Магистраль между Швецией и Данией (автомобильная и железнодорожная) принадлежит компании, контролируемой обоими правительствами и финансируемой путем привлечения средств с рынка частного капитала.

Поскольку все основные автомобильные дороги в Швеции эксплуатируются государством (Управлением автомобильных дорог Швеции) или муниципалитетами, преобладающим методом финансирования является государственное финансирование.

ТУРЦИЯ

В качестве альтернативного метода финансирования используется схема, построенная на основе концепции партнерства между государственным и частным секторами. В отношении новых приоритетных инвестиций предпочтение отдается схеме "строительство-эксплуатация-передача". В отношении проектов с уже существующей инфраструктурой могут использоваться схемы "завершение-эксплуатация-передача" или "лизинг-эксплуатация-передача". Недавно была создана правовая основа, регулирующая использование этих схем, однако она нуждается в некотором совершенствовании.

В качестве примера крупных инвестиций в транспортную инфраструктуру можно привести следующие проекты: проект улучшения пригородного железнодорожного сообщения Гебзе - Халкали и сооружение под Босфором железнодорожного туннеля, связывающего азиатский и европейский берега Мраморного моря. Министерство транспорта утверждает проекты на предмет их соответствия техническим критериям и обеспечения необходимой пассажироемкости/эффективности сети, однако оно не отвечает за инвестиции в проекты развития городской железнодорожной транзитной сети, программу финансирования которых муниципалитеты могут выбирать по своему усмотрению или объявлять соответствующие тендеры. Указанный выше тип проекта относится с точки зрения вида инвестиций отчасти к категории новых инвестиций и отчасти к категории модернизации. При этом его финансирование обеспечивается за счет международного льготного кредита. Преимуществом этой схемы являются более низкие процентные ставки и более длительный срок погашения кредита.

Вопрос 3: Финансирование автодорожной инфраструктуры

ДАНИЯ

В Дании используются источники финансирования типа b), c) и d). Вместе с тем поступления из этих источников не ассигнуются напрямую на финансирование автодорожной инфраструктуры, а включаются в общую доходную часть государственного бюджета. Сборы с пользователей автомобильных дорог взимаются только при использовании постоянных транспортных связей (см. вопрос 2). Эти сборы взимаются полугосударственными компаниями, эксплуатирующими постоянные транспортные связи, и направляются на погашение кредитов, полученных на их сооружение.

ФИНЛЯНДИЯ

В Финляндии государственные средства являются единственным источником финансирования. Все транспортные платежи и налоги имеют налогово-бюджетный характер и не предназначены для целевого финансирования автомобильного транспорта. Все решения в области инвестиций принимаются в рамках бюджетных решений правительства. Сборы с пользователей дорогами также не взимаются.

В таблице ниже приведены данные о финансировании автодорожной инфраструктуры в период 1997-2002 годов (в млн. евро):

Год	Новые инвестиции и модернизация	Ремонт и обслуживание и прочие инвестиции	Всего
1997	182	543	725
1998	208	531	739
1999	192	516	707
2000	180	528	708
2001	151	540	691
2002	150	603	753
В среднем	177	544	721

Внутреннее финансирование

Подробно о преимуществах и недостатках, связанных с использованием финансовых источников (традиционного финансирования из государственного бюджета и схемы ССЭП) см. раздел 2.

Регионы:

Преимущества:

- ускорение осуществления крупных региональных проектов;
- возможность использования для сглаживания колебаний годовых потребностей в финансировании (с точки зрения государства), которые иногда создают проблемы на уровне государственного бюджета.

Недостатки:

- рост государственной задолженности;
- неравенство возможностей богатых и бедных муниципалитетов и неравное отношение к ним.

Кредиты, предоставляемые региональными властями, не всегда являются самыми дешевыми из имеющихся альтернатив.

Пользователи транспортными системами:

Преимущества:

- соблюдение принципа "пользователь платит";
- повышает эффективность, поощряя пользователей к принятию правильных решений.

Недостатки:

- взимание сборов, по крайней мере, в автомобильном транспорте сопряжено с высокими расходами;
- повышение общего платежного бремени в условиях отсутствия пересмотра всей налоговой и платежной системы;
- не обеспечивается увеличение размера имеющегося финансирования за исключением случаев использования какого-либо целевого ассигнования.

Налогоплательщики:

См. пункт 2.

Международное финансирование

Содействие в рамках проектов ТЕС:

Преимущества:

- дополнительное финансирование, меньшая потребность в национальном финансировании;
- возможность интеграции транспортной системы Финляндии в европейские системы.

Недостатки:

- управление сопряжено с соблюдением большого количества административных формальностей и требует больших расходов;
- необходимая доля национального финансирования составляет 90%; содействие в рамках проектов ТЕС может привести к изменению установленной очередности осуществления проектов.

Структурированные средства и программы:

Преимущества:

- дополнительное финансирование, меньшая потребность в национальном финансировании.

Недостатки:

- управление связано с еще большими административными формальностями, чем при содействии в рамках проектов ТЕС и, следовательно, требует более значительных ресурсов;

- наличие большого количества мелких проектов, осуществляемых на относительно крупных площадях, обуславливает весьма высокую требовательность со стороны управления и контроля. Содействие прекращается, если средства не используются;
- бюджетные отношения между различными сторонами лишены достаточной гибкости и весьма сложны; в случае необходимости изменений соответствующие решения принимаются на уровне парламента;
- коллизии в принятии решений на национальном и региональном уровнях;
- возможное продвижение проектов, не всегда обоснованных с социально-экономической точки зрения.

Кредиты ЕИБ

Преимущества:

- облегчение управления кредитами на государственном уровне;
- возможность получения в рамках ТЕС-Т процентных скидок.

Недостатки:

- увеличение административных формальностей в случаях, если кредиты ЕИБ и процентные скидки в рамках ТЕС-Т применяются в отношении одних и тех же проектов;
- рост государственной задолженности.

НИДЕРЛАНДЫ

В Нидерландах используются следующие источники финансирования автодорожной инфраструктуры:

- "евровиньетка" для грузовых транспортных средств;
- налоги на топливо;

- налог на пассажирские транспортные средства и мотоциклы, дорожный налог и НДС;
- импортные и регистрационные сборы с владельцев легковых автомобилей.

Налоги с пользователей дорогами, подобные дорожным пошлинам, в Нидерландах используются редко.

ПОЛЬША

- b) налоги на топливо (акциз, НДС);
- e) сборы с пользователей автодорогами (дорожные пошлины, продажа "виньеток" для большегрузного транспорта, сборы с транспортных средств с нестандартными габаритами, сборы с международных транспортных средств, сборы с внутренних транспортных средств-лицензии/разрешения);
- b) определенная доля поступлений от топливного акциза ежегодно ассигнуется из государственного бюджета на развитие автодорожного сектора. Это единственные ассигнования из государственного бюджета за исключением кредитов МФУ, получаемых государством. Эти кредиты считаются целевыми ассигнованиями из государственного бюджета, в отношении которых действует особый режим распределения средств;
- e) дорожные пошлины взимаются на двух отрезках автострад (они остаются у частных концессионеров); сборы с транспортных средств с нестандартными габаритами, с международных и внутренних транспортных средств взимаются национальным управлением дорог и остаются у него.

Поступления от продажи "виньеток" для большегрузных транспортных средств взимаются национальным управлением дорог и остаются в его распоряжении.

Других национальных источников финансирования автодорожной инфраструктуры не существует.

ШВЕЦИЯ

В Швеции нет прямой связи между финансированием автодорожной инфраструктуры и упомянутыми выше источниками поступлений, за исключением сборов

"дорожных пошлин", взимаемых с пользователей автомобильным сообщением через пролив Эресунн между Швецией и Данией. (Такие же сборы будут взиматься за пользование мостом между Швецией и Норвегией.) Всего в Швеции существуют налоги на топливо (как акцизы, так и НДС), налоги на транспортные средства (ежегодный акциз и НДС), сборы за регистрацию транспортных средств и выдачу виньеток для большегрузного транспорта ("евровиньетка"), однако они поступают в общую доходную часть государственного бюджета. Инвестиции в автодорожную структуру и ее улучшение финансируются традиционным путем за счет государственных средств из государственного и муниципальных бюджетов.

Недавно было принято решение о введении в центре Стокгольма сборов за перегруженность городских улиц. Однако этот источник поступлений выходит за рамки наблюдаемого периода, поскольку он еще не реализован на практике (и к тому же вызывает серьезные политические споры).

За исключением ограниченного использования сборов с пользователей автомобильными дорогами указанные выше различные поступления никогда не рассматривались в Швеции как источник финансирования автодорожной инфраструктуры (даже несмотря на то, что союзы автомобилистов и ассоциации автодорожных строителей выступают за это решение). Основная дискуссия разворачивается вокруг вопроса о том, в какой мере различные меры должны использоваться в интересах налоговой или транспортной политики. Что касается транспортной политики, то в течение длительного времени обсуждаются возможности приведения величины налогов и сборов в соответствие с рассчитанными предельными социально-экономическими издержками.

Приложение

Вопросник по финансированию транспортной инфраструктуры

Цель настоящего вопросника заключается в сборе данных о программах используемых для удовлетворения потребностей в финансировании: i) новых инвестиций, ii) модернизации существующей транспортной инфраструктуры, iii) ремонта и обслуживания и iv) прочих улучшений.

Ответы должны покрывать **период 1997-2002 годов (по возможности)**. Поскольку правительства на протяжении нескольких лет могли использовать разные источники и средства финансирования, представляется целесообразным взять за основу пятилетний период для отражения основного варианта финансирования, а также сочетания нескольких вариантов, которые чаще всего использовались в рассматриваемом периоде.

Первые два вопроса касаются источников и средств финансирования инвестиций, а также методов финансирования транспортной инфраструктуры в целом; третий вопрос затрагивает непосредственно автодорожную инфраструктуру.

Вопрос 1. Источники и средства финансирования инвестиций

- i) Внутреннее финансирование
 - a) государственный бюджет
 - b) внутренний финансовый рынок
 - c) регионы
 - d) пользователи транспортными системами
 - e) налогоплательщики
- ii) международное финансирование
 - a) кредиты в твердых валютах иностранных банковских консорциумов

- b) использование международных рынков капиталов
- c) помощь и льготные кредиты иностранных правительств в соответствии с двусторонними соглашениями
- d) льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии международных финансовых учреждений (Всемирного банка, ЕБРР, ЕИБ и т.д.)
- e) помощь, предоставляемая международными организациями: Европейской комиссией (ФАРЕ, ИСПА, ПВРС), ПРООН и т.д.
- f) резервные кредиты, предоставляемые Международным валютным фондом.

Просьба дифференцировать в ответе используемые в рассматриваемом периоде источники финансирования по следующим категориям: i) новые инвестиции, ii) модернизация существующей транспортной инфраструктуры, iii) ремонт и обслуживание и iv) прочие улучшения. В случае наличия нескольких источников финансирования просьба указать приблизительную долю каждого источника.

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Внутреннее финансирование				
i) государственный бюджет				
ii) внутренний финансовый рынок				
iii) регионы				
iv) пользователи транспортными системами				
v) налогоплательщики				
vi) прочие _____				
Международное финансирование				
i) кредиты банковских консорциумов				
ii) международные рынки капиталов				
iii) помощь и льготные кредиты				
iv) льготные кредиты, безвозмездные ссуды и гарантии (Всемирного банка, ЕБРР, ЕИБ)				
v) помощь (ЕК, ПРООН и т.д.)				
vi) резервные кредиты МВФ				
vii) прочие				

Исходя из имеющегося опыта кратко опишите преимущества и недостатки указанных выше источников и средств финансирования:

Вопрос 2. Средства финансирования

- i) традиционное государственное финансирование (налогоплательщики и пользователи)
- ii) полностью частное финансирование
- iii) методы смешанного финансирования - партнерство между государственным и частным секторами (специальные фонды; полугосударственные компании или находящиеся под контролем государства публичные органы, использующие частный капитал; инфраструктура, построенная и, возможно, эксплуатируемая частным предприятием, но находящаяся в собственности государственной организации; частное финансирование под государственные гарантии; инфраструктура, финансируемая и построенная целиком частным сектором, но эксплуатируемая государственной организацией (ССП, ССЭП, ССЭ, ССЭСП, СЛП); и т.д.)

Просьба указать в ответе среднюю долю государственных, частных и смешанных источников, используемых в рассматриваемом периоде для финансирования новых инвестиций, модернизации существующей транспортной инфраструктуры, ремонта и обслуживания и прочих улучшений.

	Новые инвестиции	Модернизация	Ремонт и обслуживание	Прочие улучшения
Государственное финансирование				
Полностью частное финансирование				
Смешанное финансирование - ПГЧС				
i) специальные фонды				
ii) полугосударственные компании				
iii) строительство-собственность-передача (ССП)				
iv) строительство-собственность-эксплуатация-передача (ССЭП)				
v) строительство-собственность-эксплуатация (ССЭ)				
vi) строительство-собственность-эксплуатация-субсидирование-передача (ССЭСП)				
vii) строительство-лизинг-передача (СЛП)				
viii) прочие				

Исходя из имеющегося опыта кратко опишите преимущества и недостатки указанных выше методов финансирования.

Вопрос 3. Финансирование автодорожной инфраструктуры

Помимо указанных выше источников и методов финансирования, новые инвестиции в автодорожную инфраструктуру, модернизация существующей инфраструктуры, ремонт и обслуживание, а также прочие улучшения могут финансироваться за счет других источников поступлений. Ниже приводятся некоторые внутренние источники поступлений, наиболее часто используемые для финансирования автодорожной инфраструктуры.

- a) "виньетки" или аналогичные средства (зона охвата; виды)
- b) налоги на топливо (акцизы, НДС)
- c) налогообложение транспортных средств (годовое, акциз, таможенные пошлины, НДС)
- d) плата за ввоз и регистрацию транспортных средств
- e) сборы с пользователей автомобильными дорогами (дорожные пошлины, "виньетки" для большегрузного транспорта, сборы с транспортных средств с нестандартными габаритами, сборы с международного транспорта, сборы с внутреннего транспорта - лицензии/разрешения)

Просьба указать в ответе источники, используемые в рассматриваемом периоде для финансирования автодорожной инфраструктуры. Исходя из имеющегося опыта кратко опишите преимущества и недостатки указанных выше различных источников финансирования.
