Трачук Сергей Сергеевич. Совершенствование финансирования проектов государственно-частного партнерства : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Трачук Сергей Сергеевич; [Место защиты: Рост. гос. эконом. ун-т "РИНХ"]. - Ростов-на-Дону, 2009. - 148 с. РГБ ОД, 61:09-8/1558

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава 1. Теоретико-методические аспекты партнерства государства и частного бизнеса 14

1.1. Экономическое содержание государственно-частного партнерства и основные принципы его функционирования 14

1.2. Международный опыт совместного государственного и частного финансирования инвестиционных проектов 29

1.3. Исследование моделей государственно-частного партнерства 3 8

Глава 2. Влияние финансирования проектов государственно - частного партнерства на их экономическую эффективность в автодорожной сфере 52

2.1. Специфика финансирования проектов государственно-частного партнерства в автодорожной отрасли 52

2.2. Совершенствование механизмов реализации проектов государственно-частного партнерства в автодорожной сфере 64

2.3. Критерии экономической и бюджетной эффективности при оценке проектов государственно-частного партнерства 78

Глава 3. Государственные меры по стимулированию активности реализации проектов государственно-частного партнерства 95

3.1. Экономико-правовые проблемы развития инвестиционной деятельности при реализации проектов государственно-частного партнерства 95

3.2. Направления реализации проектов государственно-частного партнерства в автодорожной отрасли 107

Заключение 124

Библиографический список 129

Приложения 141

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. В условиях жёсткой международной конкуренции экономическое развитие России должно определяться главным образом её научными и технологическими преимуществами. Верное решение этой цели — стимулирование роста инвестиций в производственную инфраструктуру. При реализации крупных национальных инновационных проектов большое значение играет взаимодействие власти, науки и бизнеса как инструмент отношений нового типа между различными секторами экономики. В рамках государственно-частного партнёрства движущие силы общества объединяются и стремятся к единой цели. При этом задача науки - осуществлять новые разработки, миссия государства - создание комфортных условий для предпринимательской деятельности, а задача бизнеса - материализация разработок и финансовые вложения в намеченные проекты.

Всё большую актуальность в последнее время приобретают вопросы взаимодействия бизнеса и власти при осуществлении инфраструктурных проектов. К примеру, в России сегодня остро стоит проблема недофинансирования дорожной отрасли как на федеральном, так и на региональных уровнях. В настоящее время значительно недостаёт объёмов бюджетных средств на строительство автомобильных дорог, соответствующих потребностям населения и экономики страны, нерешённым остаётся вопрос поиска источников финансирования. Развитие же государственно-частного партнёрства в дорожной сфере - реальный инструмент решения накопившихся проблем. В связи с необходимостью вливания инвестиционных ресурсов в развивающуюся дорожную сферу, а также с требованиями инвесторов к доходности и безопасности инвестирования выработка практических подходов и методов осуществления государственно-частного партнёрства становится чрезвычайно актуальной.

Развитие мирового кризиса способствует повышению необходимости расширения и эффективного использования государственно-частного партнёрства. Влияние кризиса на увеличение рисков инвестиций и ослабление доверия кредитным организациям может быть минимизировано за счет поддержания стабильности спроса со стороны государства на проекты по реконструкции и модернизации уже существующих и вновь создаваемых инфраструктурных объектов. Проекты государственно-частного партнёрства являются конкурентоспособными для привлечения частных инвесторов. У эффективных органов государственного и муниципального управления в связи с кризисом появляется возможность выиграть конкуренцию за инвестиции бизнеса.

Именно проекты государственно-частного партнерства (ГЧП) дают позитивный эффект экономике, так как сочетание ресурсов частного бизнеса и регулирующих функций государства позволяет не только обеспечить простое и расширенное воспроизводство на предприятиях - объектах партнерства, но и достичь синергического эффекта, обеспечить вклад в решение перспективных задач повышения конкурентоспособности государства.

Степень разработанности проблемы развития государственно-частного партнёрства в автодорожной сфере России отмечается нами как недостаточная. Следует отметить позитивное изложение в экономической литературе отдельных аспектов исследования. Так, теоретическим вопросам экономического содержания ГЧП как механизма привлечения инвестиций и описанию его форм уделено достаточное внимание в трудах таких отечественных экономистов, как Ходасевич С, Удовиченко А., Митрофановой И., Бруссер П., Рожковой С; исследованию инвестиционного механизма проектов партнёрства государства и частных бизнес-структур в автодорожной сфере посвящены труды Иваницкой Н., Кувшиновой О., Астераки Д.; проблемы и тенденции развития отечественной автодорожной сферы раскрыты в работах Криницкого Е., Меркулова С, Вайпана В., Алхимовой Н. Зарубежный опыт сотрудничества государственного и частного секторов рассматривается в работах Сперанской Т., Лариной Н., Кисельникова А., Ефимовой Л.; отдельным вопросам совершенствования механизма финансирования проектов государственно-частного партнёрства посвящены труды Хлунова А., Шинкарёва П., Лазарева А.

Тем не менее, несмотря на значительный объем публикаций по проблемам государственно-частного партнёрства, в них нет целостности, а также не ставились вопросы их специфики и влияния на инвестиционное развитие российской экономики. Поэтому в диссертационной работе предпринята попытка обобщить отдельные разработки по изучению финансирования проектов ГЧП, наметить пути решения проблем, возникающих при использовании данного инструмента привлечения инвестиций в автодорожную отрасль.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является разработка теоретических и практических рекомендаций по совершенствованию финансирования проектов государственно-частного партнерства.

Достижение поставленной цели потребовало решения следующих задач:

- исследовать экономическое содержание проектов ГЧП как альтернативу приватизации стратегически значимых объектов государственной собственности;

- систематизировать принципы реализации проектов государственно-частного партнерства по классификационным признакам;

- выявить особенности различных моделей государственно-частного партнёрства и структурировать их на основе экономического содержания;

проанализировать специфику финансирования проектов государственно-частного партнерства в автодорожной отрасли и выделить факторы успешного осуществления проектов;

- усовершенствовать методику анализа рисков при реализации проектов ГЧП в автодорожной отрасли с целью учета специфических отраслевых рисков;

- проанализировать систему критериев экономической и бюджетной эффективности при оценке проектов государственно-частного партнёрства;

- выявить проблемы реализации проектов ГЧП и выработать направления развития механизма реализации проектов ГЧП.

Объектом диссертационного исследования выступает государственно-частное партнёрство как институциональный и организационный альянс государства и бизнеса в целях реализации общественно значимых проектов.

Предметом исследования в диссертационной работе является совокупность финансовых отношений, возникающих в процессе реализации проектов государственно-частного партнёрства в российской автодорожной практике.

Теоретико-методологической основой исследования служат труды отечественных и зарубежных экономистов по кругу изучаемых проблем, нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие взаимодействие государства и бизнеса, методические рекомендации.

Диссертационная работа выполнена в соответствии с Паспортом специальности ВАК 08.00.10 - финансы, денежное обращение и кредит, части

1. «Финансы», раздела 3. «Финансы предприятий и организаций», п. 3.4. «Структура и взаимосвязь механизма финансового взаимодействия государства и корпоративных финансов в рыночных условиях» и п. 3.8. «Формирование эффективной системы проектного финансирования».

Инструментарно-методический аппарат исследования базируется на нормативном и системном подходах к исследованию отдельных аспектов партнёрства государства и бизнеса, экономическом и логическом анализе, моделировании, сравнении, группировках, экспертных оценках. В процессе обработки данных применялись анализ и синтез, классификации, индукция и дедукция. Каждый из этих методов использовался адекватно его функциональным возможностям и позволил обеспечить аргументированность оценок, достоверность выводов и положений диссертационной работы.

Информационно-эмпирическую базу исследования составляют законодательные и нормативные акты РФ, программные документы Правительства РФ, методические материалы, данные периодических изданий и официальных сайтов сети Интернет, монографические исследования отечественных и зарубежных учёных в области государственно-частного партнёрства, данные научно-практических конференций по рассмотренным проблемам.

Рабочая гипотеза диссертационного исследования основана на выявлении преимуществ и потенциала государственно-частного партнёрства как действенного инструмента привлечения инвестиций в автодорожную сферу, а также состоит в обосновании необходимости совершенствования финансирования проектов ГЧП и выработке путей его развития с учётом специфики российской практики, предусматривающих: устранение пробелов в законодательной базе; систематизацию основных рисков для инвесторов; использование специфических критериев оценки проектов; повышение качества анализа эффективности проектов.

Положения, выносимые на защиту:

1. Развитие форм государственно-частного партнерства в России является в настоящий момент времени приоритетным направлением социально-экономической политики. В результате консолидации бизнеса и власти вокруг социально значимых проектов возможно добиться сокращения нерыночных, неконкурентных элементов функционирования социальной сферы, что должно обеспечить формирование новых моделей управления социальной инфраструктурой и способствовать привлечению частных инвестиций в ее развитие. В России появилось понимание того, что без развития эффективных институтов взаимодействия государства и бизнеса невозможно достичь устойчивого экономического роста, и потому проработка вопросов государственно-частного партнерства необходима для привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты.

2. Важной особенностью ГЧП как институционального и организационного альянса государства и бизнеса является разделение между его участниками систематических и несистематических рисков. Риски, присутствующие при реализации проектов ГЧП, имеют разнонаправленный характер в связи с участием двух сторон, интересы которых могут быть противоположны. Данные риски можно условно разделить на следующие группы: риски, связанные с работой государственных органов власти, вытекающие из участия в проекте государства как партнёра; риски, связанные с возможными протестами населения, общественных и международных организаций при реализации конкретных проектов; предпринимательский риск. Необходимо также учитывать дополнительную группу рисков, связанных с особенностями отрасли, в которой реализуются проекты ГЧП.

3. Для России вопрос развития инфраструктуры более чем актуален, поскольку жилищно-коммунальное хозяйство, дорожная отрасль, инженерные сооружения нуждаются в реконструкции и модернизации.

Наибольшая активизация инвестиционной деятельности при реализации проектов ГЧП наблюдается при развитии транспортной инфраструктуры. При этом из всех видов путей сообщения (воздушных, морских, речных, железнодорожных) только автомобильные дороги имеют самую несовершенную законодательную базу. Несмотря на наличие законов в данной отрасли, качество и полнота регулирования ими вопросов дорожной деятельности оставляют желать лучшего. Решение же проблем, стоящих перед автодорожной отраслью, невозможно без чётких законодательных основ. Несовершенство норм правового регулирования отрасли не позволяет решать задачи в условиях рыночной экономики.

4. Прямое влияние на инвестиционную привлекательность проектов ГЧП в автодорожной сфере оказывает выбор "тарифной" модели эксплуатации автодороги. Наиболее обоснованными в российских условиях как в законодательном смысле, так и потребительски представляются прямой тариф с компенсациями и плата за эксплутационную готовность. В первом случае риски взимания платы с пользователей несет концессионер, компенсация в виде гарантии доходности снимает с частного сектора риск недостаточности потока транспортных средств. Во втором случае плата от пользователей поступает не концессионеру, а государству и услуги концессионера оплачиваются государством в зависимости от соблюдения заранее оговоренных условий эксплуатации автодороги. В связи с этим необходимо обосновать специфические критерии оценки проектов в автодорожной отрасли.

5. Первичными и основополагающими данными, определяющими инвестиционную привлекательность проекта, являются абсолютные величины статей доходов и расходов. Параметры доходов легко и надежно просчитываются с помощью традиционных инженерных методов расчета, поэтому наибольшую сложность вызывает определение статей расходов. В силу того, что имеющиеся методики предполагают только расчет и анализ конечных результатов, а для утверждения проекта необходимо представить инвестору предварительные, достаточно детальные и полные инженерные и проектные решения, существует объективная необходимость внедрения в практику строительства и реконструкции автодорог методики сбора и предварительной обработки исходных данных для анализа проектов.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в разработке и обосновании комплекса теоретических положений и практических рекомендаций по совершенствованию финансирования проектов государственно-частного партнёрства и оценке его влияния на экономическую эффективность проектов в автодорожной отрасли.

К конкретным элементам приращения научного знания можно отнести: 1. Уточнено экономическое содержание ГЧП как институционального и организационного альянса государства и бизнеса, заключающегося во взаимодействии финансовых, правовых, социальных и политических факторов, направленных на эффективное объединение государственных и частных ресурсов и их различных источников в единый комплекс с целью решения стратегических задач социально-экономического развития страны, а также позволяющего сформулировать необходимые условия для привлечения инвестиций в приоритетные отрасли экономики, такие как: оценка мотивации к стимулированию инновационной деятельности в частном секторе путем повышения экологических, энергосберегающих стандартов, побуждающих частный бизнес обновлять выпускаемую продукцию; развитие методического и нормативного обеспечения государственно-частного партнерства с исследованием механизма реализации государственно-частного партнерства; законодательное закрепление его участников, форм и моделей в отечественной практике.

2. Выявлены основные риски для инвесторов при реализации проектов государственно-частного партнёрства в автодорожной сфере, а именно: низкий уровень корпоративного управления и слабая информационная прозрачность; жёсткая зависимость финансовых результатов компаний от текущих контрактов, которые в свою очередь во многом зависят от фазы роста экономики и финансового благополучия государства; несвоевременное финансирование проектов, где основным заказчиком выступает государство; несовершенство законодательной базы в данной сфере. Учет этих рисков повысит инвестиционную привлекательность проектов в данной отрасли, что приведет к привлечению дополнительных финансовых ресурсов, необходимых для ее развития.

3. Предложен комплекс мер по совершенствованию финансирования проектов ГЧП в автодорожной отрасли, включающий: правовое решение спорных вопросов ведомственной принадлежности земель и их целевого использования; разработка механизма определения выкупной цены при изъятии земель; урегулирование вопросов, связанных с возвратом сверхприбыли концессионера в пользу государства; применение организационно-финансовой схемы, по которой инвесторы получают преимущественное право на реализацию девелоперских проектов в прилегающих зонах дороги; объединение в единую концессию высоко- и низкодоходных сегментов транспортной сети; поэтапный переход к увеличению доли прямого финансирования содержания и развития дорожной инфраструктуры, что позволит стимулировать инвесторов к участию в крупных проектах в данной отрасли экономики.

4. Выделены специфические критерии оценки проектов автодорожной отрасли: интенсивность движения; технология контроля проезда; экономия времени проезда по платной автодороге по сравнению с бесплатным аналогом; характер использования прилегающих участков, учет которых на этапе проектирования и разработки потенциального объекта ГЧП вносит соответствующие поправки на риск до момента анализа инвестиционного проекта и тем самым дает более точную экономическую оценку проекта ГЧП.

5. Усовершенствована методика сбора и предварительной обработки исходных данных для анализа эффективности проектов ГЧП в автодорожной отрасли, состоящая из трех этапов: 1) определение объема пропускной способности как результата внедрения проекта; 2) предварительное инженерное проектирование, конкретизирующее инженерный замысел для определенных видов работ; 3) расчет сметной стоимости работ и капитальных затрат. Применение данной методики обеспечит принятие обоснованного решения о необходимости проектирования и строительства либо о финансовой нецелесообразности проекта.

Теоретическая значимость исследования. Выводы и рекомендации, полученные в процессе работы, раскрывают экономическое содержание государственно-частного партнёрства, дополняют и расширяют теоретический ракурс исследования механизмов реализации проектов ГЧП в российских экономических условиях, и на их основе могут проводиться дальнейшие исследования в этой области.

Практическая значимость определяется выделением автором диссертационной работы основных проблем финансирования проектов ГЧП в российской практике и предложением путей их решения, которые обеспечат дальнейшее поступательное развитие автодорожной отрасли.

Предложения и рекомендации диссертации могут быть использованы государственными органами власти на федеральном и региональном уровне. Внедрение в практику строительства и реконструкции дорог усовершенствованной методики сбора и предварительной обработки исходных данных позволит повысить качество оценки эффективности проектов ГЧП.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования были изложены и получили одобрение на различных научно-практических конференциях.

Научные результаты исследования были внедрены в учебный процесс Ростовского государственного экономического университета «РИНХ» при подготовке специалистов в области финансов и кредита по курсам «Финансовый менеджмент», «Финансы организаций (предприятий)».

Предложения по правовому решению спорных вопросов ведомственной принадлежности земель и их целевого использования приняты к использованию в ООО «Земля». Результаты исследований в части разработанных автором предложений по усовершенствованию методики проведения анализа эффективности инвестиционных проектов приняты к использованию в филиале ООО «Эльсервис-НН» в г. Ростове-на-Дону.

По теме исследования опубликовано 5 работ объёмом 2,62 авторских печатных листа, в том числе 2 статьи в периодических научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ.

Логическая структура и объем диссертации. Цель и задачи исследования определили логику и структуру диссертации.

Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, восьми параграфов, заключения и библиографического списка, включающего ПО наименований. Работа изложена на 148 страницах машинописного текста, включает 2 приложения, 4 таблицы и 2 рисунка.

## Экономическое содержание государственно-частного партнерства и основные принципы его функционирования

Партнерство государства и частного бизнеса имеет давнюю историю и обусловлено ролью масштабных проектов для экономики любого государства, требующих значительных инвестиций и вовлекающих множество участников.

К концу XIX - в начале XX века в России уже был достаточно распространён такой вид государственно-частного партнёрства, как концессия. Данная форма практиковалась в основном в сырьевых отраслях экономики: угольной, нефтяной, лесной, при добыче драгоценных металлов, в железнодорожной сфере, в сферах городского хозяйства и коммунальных служб. Причём и российские, и иностранные концессионеры пользовались одинаковыми правами. В целом же дореволюционная российская модель концессии развивалась в русле тогдашних европейских континентально-правовых тенденций. Так, все дела по тогдашним концессиям, в которых поднимался вопрос об обязательствах концессионера и администрации, отсылались Сенатом, являвшимся высшим судебным органом России, к общегражданскому суду. Этот факт свидетельствовал о том, что права и обязанности сторон концессии имели частно-правовой характер. Однако необходимо заметить, что возникла проблема, связанная с существованием особой категории дел, которые никак не подпадали под понятие гражданских споров из-за специфичности предмета концессионного договора. В частности, предоставляемое концессионеру право, например, на монопольное использование городских улиц и площадей для устройства водоснабжения, электроосвещения или разного рода транспортных работ воспринималось Сенатом как относящееся к гражданскому праву, защищаемому правом иска. Но такой подход был характерен только к концессиям, заключаемым так называемыми «владельческими городами». Что касается прочих городов, то предоставление ими монополии на использование городских улиц и площадей убеждало в том, что оно относилось, скорее, к публичным правам города и как таковое регулировалось публичным правом, вследствие чего не могло подлежать рассмотрению судом общего права. В таких случаях, когда суд не мог принять дело к рассмотрению, оно объявлялось «бесспорным» и направлялось для разрешения в соответствующие административные инстанции различным должностным лицам.

Хотелось бы заметить, что особенным был и способ передачи права концессионеру. Одного только договора, как при передаче гражданского права, оказывалось в таких случаях мало: концессионер нуждался еще и во властном регулировании его отношений с жителями города, в связи с чем концессионный договор сопровождался ещё, как правило, и изданием со стороны концедента соответствующих постановлений, к примеру, обязательного постановления о правилах пользования водоснабжением, оборудованным концессионером. Специфичными являлись и все права, возникавшие из подобных концессионных договоров.

## Специфика финансирования проектов государственно-частного партнерства в автодорожной отрасли

В соответствии со сводными данными государственной статистической отчетности, протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации по состоянию на 1 января 2007 г. составила 600,6 тыс. км, в том числе: федеральных автомобильных дорог - 47,1 тыс. км; территориальных дорог - 553,5 тыс. км. 546,3 тыс. км автомобильных дорог общего пользования имеют твердое покрытие, что составляет около 91 % от их общей протяженности26. В то же время, согласно расчетам специалистов, протяженность сети автомобильных дорог с твердым покрытием в Российской Федерации должна составлять не менее 1,5 млн. км.27

По оценкам Всемирного Банка, для надлежащего содержания существующей сети автомобильных дорог требуется финансирование в объеме около 3-4 млрд. долларов США в год. Для поддержания темпов экономического роста на уровне не менее 5 процентов в год требуются дополнительно затраты в размере еще 4 млрд. долларов США в год. Дополнительно необходимы капиталовложения для выполнения отложенных работ по содержанию и ремонту автодорог, объем которых оценочно составляет около 20 млрд. долларов США. Если последнюю цифру равномерно распределить на 10 лет, то это составит еще 2 млрд. долларов США в год. Сумма этих трех компонентов подразумевает инвестиции в размере от 9 до 10 млрд. долларов США в год . Сегодня объем государственных расходов на содержание и развитие дорожной сети Российской Федерации на порядок меньше. Таким образом, если не произойдет резкого увеличения инвестиций в автомобильные дороги, дорожная сеть не сможет выполнять свою экономическую функцию, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе может привести к угнетению производственной и социальной сфер. Более того, поскольку автомобильные дороги соединяют пространственно разделенные части территории России, недостаточная развитость дорожной сети является фактором, ослабляющим хозяйственные связи между регионами и представляющим угрозу территориальной целостности страны.

По оценке федерального агентства Росавтодор, за 2010-2015 гг. в строительство и реконструкцию 64200 км автодорог будет вложено 9,9 трлн. руб. В 2008 году федеральный бюджет выделяет на строительство и ремонт дорог 251 млрд. руб., на 2009 год - 261 млрд. руб. Кроме того, 85 млрд. руб. из бюджета будет направлено на семь автодорожных проектов, финансирование которых за счет Инвестиционного фонда одобрило правительство29.

Для анализа инвестиционного механизма финансирования проектов из Инвестиционного фонда РФ важно рассмотреть структуру фонда. В Постановлении Правительства об Инвестиционном фонде РФ установлены формы, механизмы и условия предоставления государственной поддержки.

Следует отметить, что порядок формирования Инвестиционного фонда принят как сумма разниц доходов федерального бюджета, формирующими Стабилизационный фонд, рассчитанными при базовой цене на нефть и базовой цене, уменьшенной на единицу и прогнозируемого сокращения расходов на обслуживание государственного внешнего долга Российской Федерации при досрочном погашении этого долга. Рассчитанный таким образом объем Инвестиционного фонда РФ составляет на период 2006-2009 годов 377 800 млн.

## Экономико-правовые проблемы развития инвестиционной деятельности при реализации проектов государственно-частного партнерства

По данным Ассоциации менеджеров, наибольшая активизация инвестиционной деятельности при реализации проектов государственно-частного партнёрства наблюдается при развитии транспортной инфраструктуры, которую, как показал опрос 176 представителей российского бизнеса, для своих вложений выбрали 64,8% компаний. Это вполне объяснимо. Объём инвестиций в строительство новых дорог и содержание существующих в России составляют 1,1% ВВП при среднем уровне этого показателя в развитых странах от 3 до 5 %; за 1990-2005 гг. парк автомобилей в стране вырос более чем в 2,5 раза, а протяжённость автомобильных дорог увеличилась только на 30%; потребность же в развитии дорог до 2010 г. составляет примерно 100-200 млрд. долл.43. Поэтому неслучайно, что из десяти проектов, одобренных правительственной комиссией и получающих государственное финансирование из Инвестиционного фонда, шесть напрямую связаны с транспортной сферой. В числе этих проектов можно назвать строительство автомобильной магистрали Москва - Санкт-Петербург на участке 15-58 км и нового выхода на Московскую кольцевую автодорогу с трассы М-1 «Беларусь» Москва — Минск в обход г. Одинцова; сооружение Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля под рекой Невой в Санкт-Петербурге.44

Неспособность выделять достаточные средства на содержание автомобильных дорог и дорожную инфраструктуру ведет к их быстрому физическому износу и падению стоимости, а также росту соответствующих затрат (сокращение ширины дорожного полотна, снижение интенсивности движения, рост издержек пользователей, увеличение числа ДТП и соответствующих страховых выплат, ухудшение социально-экономической среды). Договор на принципах ГЧП позволяет реализовать долгосрочную стратегию жизненного цикла управления активом, которая является экономически эффективной и приносит стабильные результаты.

Необходимо, однако, отметить, что привлекательные перспективы бизнеса российских дорожно-строительных компаний таят в себе определённые риски для инвесторов, а именно: низкий уровень корпоративного управления и слабая информационная прозрачность; жёсткая зависимость финансовых результатов компаний от текущих контрактов, которые в свою очередь во многом зависят от фазы роста экономики и финансового благополучия государства; несвоевременное финансирование проектов, где основным заказчиком выступает государство; неразвитость законодательной базы в данной сфере. Заметим, что из всех видов путей сообщения (воздушных, морских, речных, железнодорожных) только автомобильные дороги имеют самую несовершенную законодательную базу. С окончательной отменой закона «О дорожных фондах» к отраслевому законодательству можно отнести Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», «Об автомобильных дорогах и автодорожной сфере в Российской Федерации», Правила классификации дорог, Нормативы затрат на содержание и ремонт дорог, однако качество и полнота регулирования ими вопросов дорожной деятельности оставляют желать лучшего.