



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.5/2004/6  
5 July 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта**

(Семнадцатая сессия, 20-21 сентября 2004 года,  
пункт 7 повестки дня)

**ПРОГРАММЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Информация, переданная правительствами Германии, Канады, Литвы,  
Польши, Румынии и Хорватии**

На своей шестнадцатой сессии Рабочая группа решила продолжить в ходе будущих сессий обсуждение различных подходов к финансированию транспортной инфраструктуры и опыта, накопленного при применении разных методов финансирования (TRANS/WP.5/34, пункты 27-29). В этой связи секретариат обратился к правительствам стран-членов с просьбой представить информацию о финансируемых из частных источников и успешно завершенных проектах транспортной инфраструктуры, чтобы определить оптимальную практику привлечения частного сектора к финансированию проектов в этой области.

В настоящем документе содержатся ответы, полученные от правительств стран-членов относительно результатов некоторых крупных проектов в области инфраструктуры и накопленного опыта в их финансировании.

## **КАНАДА**

Несколько лет назад министерство транспорта Канады при участии канадских провинций провело работу по вопросу о ПГЧС в области финансирования строительства автодорог. Был опубликован ряд докладов. Наибольший интерес из них, возможно, представляет доклад, озаглавленный "Public-Private Partnership for Highways: Experience, Structure, Financing, Applicability and Comparative Assessment - Objective One, Final Report" ("Партнерство между государственным и частным секторами в области строительства автодорог: опыт, структура, финансирование, применимость и сравнительный анализ - задача номер один, заключительный доклад") (имеется в секретариате), поскольку в нем обобщен опыт Канады и других стран в области ПГЧС. Другие два доклада, озаглавленные "Context of Private Public Partnerships for Highways in Canada" ("Условия партнерства между государственным и частным секторами в области строительства автодорог в Канаде") и "Public-Private Partnerships and their role in a Possible National Highway Program" (Партнерство между государственным и частным секторами и его роль в осуществлении возможной национальной программы в области автодорог") (которые также имеются в секретариате), завершают исследование, подготовленное в 1999 году по заказу Совета заместителей министров, отвечающих за вопросы транспорта и безопасности дорожного движения.

Ниже указаны несколько вебсайтов, которые могут представлять интерес с точки зрения соответствующих аналитических докладов, составленных по заказу Группы по контролю за соблюдением Канадского закона о транспорте:

Michel Boucher

Newly Commercialized Transport Infrastructure Providers: Analysis of Principles of Governance, Accountability and Performance

(<http://www.reviewcta-examenlrc.gc.ca/CTAReview/CTAReview/english/reports/gillen.pdf>)

David Gillen, Len Henriksson, Bill Morrison

Airport Financing, Costing, Pricing and Performance

(<http://www.reviewcta-examenlrc.gc.ca/CTAReview/CTAReview/english/reports/gillen.pdf>)

## **ХОРВАТИЯ**

### **Адриатическая скоростная автомагистраль в Истрии**

Компания "Бина Истра" на основе концессии осуществляет строительство, ремонт и обслуживание Адриатической скоростной автомагистрали в Истрии. Французской

компании "Буиг" принадлежит 51% акционерного капитала компании, а 49% акций принадлежат хорватским компаниям "Хрватске аутоцесте" ("Хорватские скоростные автомагистрали") и "ИНА".

Проект осуществляется в два этапа.

На этапе 1А (восточный участок) дорога была построена и открыта для движения 2 декабря 1999 года. В соответствии с условиями договора концессии предоставляющая ее организация устанавливает размеры дорожного сбора, который взимается в двух пунктах оплаты: у туннеля "Учка" на этапе 1А (восточный участок) и у виадука через перевал "Мирна" на этапе 1В (западный участок).

Этап 1В находится в стадии строительства (западный участок). Финансирование строительства обеспечивается за счет выпуска облигаций на сумму 210 млн. евро под 8% годовых со сроком погашения в 2022 году. В дополнение к выпуску облигаций был заключен договор займа на сумму 72 млн. евро. Финансовые мероприятия состоят в перефинансировании строительных работ этапа 1А и в финансировании строительства этапа 1В. 145 км автомагистрали отдано в концессию, из которых 47 км все еще находятся в стадии строительства.

### **Автомагистраль Загреб - Мачель**

Договор о концессии был подписан в июле 2003 года. Акционерами являются компания "Вальтербау", которой принадлежит 51% акций, и Республика Хорватия, владеющая 49% акций.

Финансирование строительства автомагистрали завершается. Ожидается, что дорога будет введена в эксплуатацию с июля 2004 года.

## **ГЕРМАНИЯ**

### **Применение системы компании-оператора в соответствии с Законом о строительстве автомагистралей, финансируемом частным сектором**

#### Ранее существовавшая ситуация и нынешнее положение

Правовые предпосылки для применения системы использования компании-оператора при строительстве федеральных автомагистралей были созданы в Германии в сентябре 1994 года, когда вступил в силу Закон о строительстве и финансировании

федеральных автомагистралей частным сектором. Согласно этому закону, работы по строительству, обслуживанию, эксплуатации и финансированию проектов могли быть поручены частному сектору. Частным компаниям предоставлено право компенсировать свои издержки путем взимания платы за проезд.

Учитывая существующие в настоящее время на европейском уровне нормы, система использования компании-оператора ограничивается следующим:

- мосты, туннели и горные перевалы вдоль федеральных дорог и автомагистралей;
- многополосные автодороги федерального значения с разделением направления движения в обоих направлениях (федеральные шоссе магистрального типа).

Число проектов (в частности по сооружению мостов и туннелей) в соответствии с данным законом ограничивается ввиду того, что лишь некоторые проекты приемлемы для частного финансирования на основе возмещения затрат путем взимания платы за проезд. Это объясняется главным образом месторасположением строительных проектов (например, когда они расположены в пределах городских районов или являются объездными дорогами, которые легко обойти другим путем), а также высоким уровнем строительных издержек в сочетании со сравнительно небольшой плотностью движения транспорта.

В связи с этим государству, возможно, следует субсидировать до 20% строительных издержек, чтобы обеспечить требуемую рентабельность для компаний частного сектора, при том условии, что данный проект рассматривается в качестве "первоочередного" в плане, осуществляемом на данный момент. Помимо этого рассматриваются и другие возможности оказания помощи в целях обеспечения больших шансов на успех проекта.

В отношении указанных в приведенном ниже списке восьми компаний-операторов, осуществляющих в соответствии с данной моделью проекты на общую сумму 2,6 млрд. евро, анализ рентабельности уже проведен или проводится в настоящее время (технико-экономическое обоснование в целях оценки целесообразности осуществления проекта).

Были выданы концессии на осуществление двух проектов по строительству туннелей, ответственность за которые несли местные органы власти Ростока и Любека. Туннель "Варнов" был открыт в Ростоке 12 сентября 2003 года, а строительство его заняло

приблизительно 3,5 года. Правила, касающиеся платы за проезд через этот туннель, впервые вступили в силу 12 июня 2003 года. Второй проект - туннель под рекой Траве в Любеке - призван заменить собой мост "Херренбрюке" на автострате В 104. Федеральное правительство выделяет основную сумму на покрытие расходов по замене разводного моста (89 млн. евро). В марте 1999 года был подписан договор концессии. Строительство началось 15 октября 2001 года, и ожидается, что оно будет завершено в середине 2005 года.

#### Преимущества системы использования компаний-операторов при строительстве федеральных автомагистралей

При использовании системы компаний-операторов могут осуществляться строительные работы, которые при обычной системе государственного финансирования в обозримом будущем вряд ли могли бы проводиться. Только благодаря использованию такой формы частного финансирования удастся обеспечивать дополнительные возможности в области политики капиталовложений. В то же время сектора строительства и финансовых услуг получают возможность накопить опыт в области частного финансирования государственной транспортной инфраструктуры на внутреннем рынке и затем выйти на международный уровень.

#### Перспективы

Ввиду того, что число приемлемых проектов по строительству федеральных автомагистралей невелико, применение системы компаний-операторов в ее нынешнем виде может лишь в небольшой степени ослабить нагрузку на бюджет. Тем не менее эта система представляет собой важный шаг вперед в направлении более активного привлечения частного сектора к строительству федеральных автомагистралей. Распространение положений Закона о строительстве и финансировании частным сектором федеральных автомагистралей на строительство отдельных участков скоростных автодорог будет возможным в соответствии с правом Европейского экономического сообщества лишь после введения системы сборов с участников дорожного движения, эксплуатирующих транспортные средства большой грузоподъемности, в зависимости от пройденного расстояния.

**Проекты, осуществляемые с использованием системы компаний-операторов в соответствии с Законом о строительстве и финансировании частным сектором автомагистралей**

(по состоянию на май 2004 года)

**А. Дорожные проекты, открытые для движения**

№	Субъект федерации (Земля)*	Проект	Протяженность (км)	Стоимость строительства в млн. евро	Состояние готовности на данный момент
1	MV	Туннель в Варнове, Росток (В 103)	4,0	215	Обладатель концессии: компания "Буиг"; церемония закладки произошла 2.12.1999; туннель открыт 12.09.2003
1 проект			4,0	215	

**В. Проекты, за осуществление которых несет ответственность Федеральное правительство**

№	Субъект федерации (Земля)	Проект	Протяженность (км)	Оценочная стоимость строительства (млн. евро)	Состояние готовности на данный момент
2	BW	A 8: дорожная развязка в Мюльхаузене, соединяющая с развязкой в Хоенштадте (новая); обеспечивающая доступ к району Альб	8,0	348	Утверждено правительством 9.4.2002; завершение намечено на 2008 год
3	SH/NI	A 20: туннель под Эльбой в северо-западной части Гамбурга	9,0	511	Завершено технико-экономическое обоснование одного из вариантов проекта; согласования пока еще нет
4	NW	A 52: дорога, соединяющая шоссе А 40 с шоссе А 42 (Эссен)	8,7	377	На стадии технико-экономического обоснования
5	BE	A 100: развязка в Нейкельне, обеспечивающая соединение с Ландсбергер Аллее	8,7	809	Технико-экономическое обоснование вскоре будет завершено

№	Субъект Федерации (Земля)	Проект	Протяженность (км)	Оценочная стоимость строительства (млн. евро)	Состояние готовности на данный момент
6	НВ	А 281: туннель под рекой Везер	4,4	237	Технико-экономическое обоснование одобрено; запланировано строительство туннеля; объявлено совместное решение Федерального правительства и правительства Земли; завершение планируется на 2010 год
7	ВУ	В 21: строительство туннеля в Кишхольце в Бад Райхенхале	3,7	77	Завершается технико-экономическое обоснование
8	РР	В 50п: мост через долину Мозеля в районе Витлих/Бернкастель	6,1	120	Предварительная квалификация в рамках процедуры торгов была временно приостановлена 26.2.2003; завершение проекта намечено на 2009 год
	МВ	В 96п: дорога, соединяющая Штрелазунд с островом Рюген			Процедура торгов отменена 29.4.2003, поскольку ни одного приемлемого предложения представлено не было
7 проектов			48,6	2 479	

**С. Строительный проект, ответственность за который несет местный орган власти**

9	SH	В 75/В 104: строительство туннеля под рекой Траве в Любеке (который должен заменить мост Херренбрюкке)	0,8	141	Обладатель концессии: консорциум "Хохтиф/Бильфингер/Бергер; работы начаты 15.10.2001; завершение планируется на середину 2005 года
1 проект			0,8	141	

**D. Итого**

8 проектов (B + C)	49,4	2 620
--------------------	------	-------

\* Перечень вышеупомянутых федеральных земель:

BE = Берлин

BW = Баден-Вюртемберг

BY = Бавария  
NB = Бремен  
MV = Мекленбург-Передняя Померания  
NI = Нижняя Саксония  
NW = Северный Рейн-Вестфалия  
RP = Рейнланд-Пфальц  
SH = Шлезвиг-Гольштейн

## **ЛИТВА**

Государственные проекты транспортной инфраструктуры финансируются в основном из национального бюджета, и в связи с этим Литва не располагает достаточным опытом частного финансирования успешно завершенных проектов транспортной инфраструктуры. Вместе с тем в отдельных случаях для финансирования проектов транспортной инфраструктуры привлекались частные финансовые средства.

Сбалансированное развитие инфраструктуры и наземных сооружений является одним из факторов, влияющих на объемы перевалки грузов в морских портах. В целях увеличения грузовых и пассажирских перевозок министерство транспорта и связи и администрация государственного порта Клайпеды сотрудничают с частными компаниями, оказывающими портовые услуги.

В целях подготовки инвестиций в государственные морские порты и соответствующих документов частным инвесторам рассылаются предложения и планы развития. Была подготовлена следующая документация:

- Стратегия развития государственного морского порта Клайпеды до 2010 года;
- Программа расширения сети железнодорожных подъездных путей в порту Клайпеды в 2003 году, в 2004-2006 годах и на период до 2015 года;
- Программа инвестирования в государственный морской порт Клайпеды на период 2002-2005 годов.

Для успешного осуществления планов развития инфраструктуры морских портов планируется использовать финансовые средства государственного морского порта Клайпеды и средства, которые будут предоставлены Европейским союзом. Частные компании также должны выполнять свои обязательства, касающиеся развития наземных сооружений в морских портах.



## ПОЛЬША

### **Автоматристраля А2 - часть трансевропейской сети, соединяющая Варшаву, Лодзь и Познань с дорожной транспортной сетью ЕС**

Предоставление компании "AW S.A." концессии на 40 лет на строительство и эксплуатацию участка автомагистрали А2 протяженностью 255 км является первым проектом ПГЧС/ССП в области транспортной инфраструктуры в Польше.

#### Краткая историческая справка

- Корпорация "АВСА" была специально создана в 1993 году, и акционерами ее являются пять компаний: "Кулчик холдинг", "Велкопольски банк кредитови", "ВАРТА", "ПЗУ" и "ИМЕКС"
- Сентябрь 1993 года - правительство Польши учреждает программу строительства автодорог протяженностью 2 300 км на следующие 15 лет
- Сентябрь 1995 года - "АВиЕА" организует двухэтапный тендер на строительство платной автомагистрали А2
- Март 1997 года - принято решение о предоставлении концессии
- Сентябрь 1997 года - подписано первоначальное соглашение о концессии
- 1997-1999 годы - изменение политической обстановки, оказавшее влияние на концепцию системы финансирования и строительства; проведение дополнительных переговоров о заключении соглашения
- Октябрь 1999 года - подписание приложения № 2 к соглашению о концессии (с последующими поправками) в качестве основы заключительного соглашения о финансировании
- Март 2000 года - корпорация "АВСА" выбрала банки "Креди Лионне" и "Коммерцбанк" для финансирования данного проекта
- Май 2000 года - к финансированию строительства автомагистрали А2 присоединяется ЕИБ; данный проект становится первым проектом в рамках ПГЧС в Польше

- 30 октября 2000 года - подписание соглашения о финансировании
- 9 ноября 2000 года - средства займа ЕИБ поступают на целевой депозитный счет ЕИБ
- 23 июля 2001 года - начало поступления средств коммерческих займов

Весной 2001 года начались работы по строительству автомагистрали на участке Нови Томышл - Конин. Вся автомагистраль, за исключением объезда вокруг Познани протяженностью 13,3 км, была разделена на три участка:

Участок I - протяженностью 47,66 км (от Вжесни до Конины)

Участок II - протяженностью 37,5 км (от транспортной развязки в Кшесине, Познань, до Вжесни)

Участок III - протяженностью 50,4 км (от Нови Томышла до транспортной развязки в Коморники, Познань).

Объездная дорога вокруг Познани была построена вне рамок концессии, выданной компании "Аутострада велкопольска СА", за счет финансовых средств государства и предоставленной финансовой помощи (контроль осуществлялся главным управлением государственных автодорог).

12 сентября 2003 года участок объездной дороги протяженностью более 13 км был включен в сферу ответственности корпорации "АВСА" за ремонт и обслуживание автодороги без каких-либо расходов для государственной казны.

6 января 2003 года был введен в эксплуатацию первый участок платной автодороги (47,7 км от Вжесни до Конины).

27 ноября 2003 года был введен в эксплуатацию второй участок (37,5 км от Кшесина до Вжесни) в качестве платного участка автомагистрали, в результате чего данная новая автомагистраль путем строительства дорожной развязки стала частью существующей дорожной сети.

Весной 2002 года начались строительные работы на участке III (50,4 км от Нови Томышла до Коморников), завершение планируется на конец 2004 года.

### Основные участники осуществления проекта

- министерство инфраструктуры
- получившая концессию компания "Аутострада велкопольска СА" (специально созданная польская корпорация, косвенными владельцами которой являются польские и международные спонсоры через посредство голландской компании "Холдко")
- строительная компания - "А2 Бау Девелопмент ГмбХ" (совместная компания, владельцами которой являются фирмы "Страбаг АГ" и "НСС Интернэшнл АБ"), эксплуатирующая компания – "Аутострада эксплуатация СА" – специально созданная польская компания, владельцами которой являются следующие фирмы: "Трансрут интернэшнл СА" (45% капитала), "Кулчик холдинг СА" (45% акционерного капитала), независимая инженерная фирма "Страбаг АГ – Аткинс Лтд".
- Европейский инвестиционный банк
- Консультанты главных кредиторов
- Консультанты компании, получившей концессию.

### Финансирование

Проект автомагистрали А2 финансируется главным образом за счет частного капитала. Основная концепция заключается в минимальном участии государственной казны, которое ограничивается выдачей правительственной гарантии по займу, предоставленному Европейским инвестиционным банком, а также покупкой строительного объекта, что является обычной практикой при осуществлении проектов инфраструктуры подобного рода.

В течение срока концессии компания "Аутострада велкопольска СА" будет оплачивать расходы по эксплуатации, обслуживанию и ремонту автомагистрали.

Выгоды для государственной казны от проекта автомагистрали А2 включают следующие:

- владельцем земли остается государственная казна, и на протяжении всего срока концессии она не несет никаких расходов по эксплуатации и обслуживанию автодороги;
- в течение всего срока концессии государственная казна будет получать значительные доходы от аренды земли, выделенной для строительства автомагистрали;
- государственная казна получит значительные доходы в виде налогов;
- государственная казна будет получать доходы благодаря системе разделения прибыли;
- возрастет коммерческая привлекательность территорий, прилегающих к автомагистрали. Это будет служить существенным стимулом для возможных инвесторов и способствовать экономическому развитию регионов, прилегающих к автомагистрали;
- сократится стоимость пассажирских и грузовых перевозок;
- автомагистраль А2 будет служить в качестве удобного звена стратегического автодорожного коридора Польши.

Средства для финансирования данного проекта включают, в частности, акционерный капитал, предоставленный владельцами компании "Аутострада велкопольска СА" в сумме 238 млн. евро (складывающейся из акционерного капитала в объеме 115 млн. евро и субординированного кредита в сумме 123 млн. евро), долгосрочный займ, предоставленный Европейским инвестиционным банком на сумму 275 млн. евро, а также долгосрочные коммерческие займы, предоставленные компаниями "Креди Лионне СА" и "Коммерцбанк АГ", на общую сумму 235 млн. евро. В рамках субординированного кредита компания "АВСА" получила доход от выпуска облигаций "Евро синтетик" на рекордную для Польши сумму с очень длительным сроком погашения. Следует отметить, что займы, предоставленные коммерческими банками, являются займами первой категории, подлежащими погашению в первую очередь. Финансирование осуществляется на основе финансовой модели, разработанной ведущими консультантами по финансовым вопросам, принятой компанией "АВСА" и утвержденной финансовыми учреждениями и правительством.

## РУМЫНИЯ

Одна из главных задач Программы государственного управления на период 2001-2004 годов заключается в восстановлении, модернизации и развитии дорожной транспортной инфраструктуры (автомобильных дорог, мостов и т.д.), с тем чтобы улучшить их качество для пользователей, повысить степень безопасности, добиться повышения эффективности грузовых перевозок и повысить степень мобильности населения наряду с приведением национальных транспортных систем в соответствие с требованиями, действующими в Европейском союзе.

Правительство Румынии выбрало модель финансирования, основанную на партнерстве государственного и частного секторов, в качестве альтернативы или в дополнение к обычным методам финансирования проектов в области инфраструктуры по следующим причинам:

- Во-первых, с целью использования управленческого опыта частных компаний, который базируется на следующем принципе: извлечение максимальных выгод при низких затратах и при достижении результатов, отвечающих высоким стандартам качества.
- Во-вторых, хорошо известно, что осуществление проектов и общие результаты достигаются более эффективно в случае, когда управление ведется частными компаниями.
- В-третьих, качество предоставляемых услуг будет выше в том случае, если частные компании смогут пользоваться преимуществами современных и в большей степени отвечающих экологическим требованиям технологий.

В январе 2002 года правительством была подготовлена правовая основа, определяющая основные условия партнерских отношений между государственными и частными секторами. Так, правовая основа обеспечивается следующими законодательными актами: Постановлением румынского правительства № 16/2002 по вопросу о проектах, осуществляемых в рамках партнерских отношений между государственным и частным секторами, которое было утверждено с последующими поправками и дополнениями, внесенными Законом № 470/2002, срочным Постановлением правительства № 15/2003; Законом № 293/2003, решением правительства № 621 об утверждении правил, касающихся методов осуществления правительственного Постановления № 16/2002.

В данных нормативных документах определяются этапы подготовки и осуществления контрактов, выполняемых в рамках партнерских отношений между государственным и частным секторами:

- расчет стоимости проекта с указанием сравнительных расходов по аналогичным проектам;
- подготовка и публикация намерения об осуществлении проекта ПГЧС в Официальном вестнике Румынии, часть VI;
- бесплатное распространение документа, прилагаемого к письму о намерении;
- получение от инвесторов писем о намерении;
- оценка представленных предложений и выбор подходящих инвесторов;
- подписание проекта соглашения с каждым из выбранных инвесторов;
- обсуждение условий реализации проекта ПГЧС (экономических, финансовых и технических условий проекта);
- определение иерархической системы среди отобранных инвесторов;
- получение и урегулирование претензий;
- проведение окончательных переговоров по заключению контракта на осуществление проекта, подготовка и обсуждение положений и условий контракта с главным инвестором;
- завершение разработки проекта контракта;
- утверждение контракта ПГЧС решением правительства;
- вступление контракта в силу;
- осуществление контракта;
- предоставление государственных активов государственному органу власти по окончании выполнения контракта.

Министерство транспорта, строительства и туризма приступило к осуществлению девяти проектов в рамках партнерства между государственным и частным секторами (см. таблицу ниже) в области транспорта, которые находятся на различных этапах реализации или согласования и к которым частные инвесторы проявили особый интерес, о чем свидетельствует то, что большое число компаний, работающих в этой области на международном уровне, запросили соответствующую документацию и направили письма о намерениях.

**ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, КОТОРЫЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ  
ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ И ОПРЕДЕЛЕНА В КАЧЕСТВЕ ПРОЕКТОВ, РЕАЛИЗУЕМЫХ НА ОСНОВЕ  
ПАРТНЕРСТВА МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМ И ЧАСТНЫМ СЕКТОРАМИ**

<b>Участок дороги</b>	<b>Протяжен- ность в км</b>	<b>Инвестор</b>	<b>Инвести- ционные затраты (млн. €)</b>	<b>Примечания</b>
Строительство автомагистрали Бухарест-Брашов, участок № 1 Бухарест-Плуешти	62	"Страбаг АГ"	324	Ведутся переговоры по заключению контракта
Поэтапное строительство и эксплуатация участка дороги Предеал-Брашов (Кристиан), расположенного на трассе будущей автомагистрали между Бухарестом и Брашовым	21	Совместное предприятие компаний "Эштром интернэшнл лимитед" и "Ройхман бразерс (Шомрон) инфрастратчерс 1993 лимитед"	181	Ведутся переговоры по заключению контракта
Поэтапное строительство и эксплуатация участка дороги Комарник-Предеал, расположенного на трассе будущей автомагистрали между Бухарестом и Брашовым	36	"Винчи констракшн гранд проджекс"	330	Ведутся переговоры по заключению контракта
Реконструкция национальной дороги Фоксани-Таргу Секуеш в районе Ождулы (DN2D)	118	"СБИ интернэшнл холдингс НВ"	170	Ведутся переговоры по заключению контракта
Кольцевая автодорога вокруг Плоешти (реконструкция кольцевой автодороги)	12,85	"БМД дизайн энд инфрастратча лимитед"	20,5	Завершение согласования условий реализации проекта ПГЧС
Реконструкция автодороги Бухарест-Питешти (10+600 км - 106+500 км)	95,90	Консорциум компаний "Дж. В. крединвест интернэшнл корпорейт файнэнс лимитед" - "Альпин майредер бау Гмбх"; консорциум компаний "Дж. В. Штабаг АГ" и "Эги проже серч корпорейшн лимитед"	50	Обсуждение условий реализации проекта ПГЧС



Реконструкция кольцевой автодороги вокруг Бухареста	17,5	"Пантекники"; "Актор СА - Серч корпорейшн инвестерс партнершип"; консорциум компаний "Крединвест интернэшнл корпорейт файнэнс лимитед" и "Альпин майредер бау Гмбх"	29,2	Обсуждение условий реализации проекта ПГЧС
Строительство нового моста через Дунай в Брайле	2,54		318	Опубликовано заявление о намерениях. Ведется рассылка соответствующей документации
Строительство кольцевой автодороги вокруг Бухареста	107		600	Опубликовано заявление о намерениях. Ведется рассылка соответствующей документации