

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30
А 64
DOI 10.36264/978-5-89665-385-1-2024-021-484

Рецензенты:

чл.-корр. РАН, д.э.н. Суслов В.И., д.э.н. Бардаль А.Б., к.э.н. Шульц Д.Н.

Коллектив авторов:

Гулакова О.И., Единак Е.А., Зиязов Д.С., Колпаков А.Ю., Котов А.В., Лавриненко П.А., Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Милякин С.Р., Панкова Ю.В., Ползиков Д.А., Тарасова О.В., Темир-оол А.П., Узякова Е.С., Узяков Р.М., Широв А.А., Щербанин Ю.А.

А 64 **Анализ и оценка процессов создания и развития в Азиатской России транспортной магистральной сети различного назначения** / под ред. А.А. Широа, О.В. Тарасовой. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2024. – 484 с.

ISBN 978-5-89665-385-1

В монографии сформулированы авторские предложения по Концепции развития транспортного комплекса Азиатской России, основанной на переходе от древовидной структуры к транспортной сети. Она предполагает создание необходимых условий для обеспечения транспортной доступности не только районов добычи природных ресурсов, но и создание доступных в транспортном отношении территорий, пригодных для обживания российским населением.

Книга подготовлена в рамках проектов НИР ИЭОПП СО РАН № 121040100262-7, ИНП РАН № 122040600149-5 и с использованием результатов исследования, проведенного при финансовой поддержке РФ в лице Министерства науки и высшего образования России в рамках крупного научного проекта, соглашение № 075-15-2020-804 от 02.10.2020 (грант № 13.1902.21.0016).

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков, преподавателей и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами развития транспортного комплекса РФ.

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30

ISBN 978-5-89665-385-1

© ИЭОПП СО РАН, 2024
© Коллектив авторов, 2024

РАЗДЕЛ 8. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

8.1. Общий пул механизмов государственной поддержки развития транспортной инфраструктуры

В настоящее время инвестиции в развитие транспортных инфраструктурных проектов осуществляются в РФ в основном за счет государственных средств, и лишь в некоторых случаях с привлечением внебюджетных источников, опираясь на разнообразные институциональные механизмы государственной поддержки развития транспортной инфраструктуры (табл. 8.1). Работа ряда этих общегосударственных механизмов в Азиатской России имеет специфические особенности, которые будут показаны ниже.

Таблица 8.1

Прямые и косвенные механизмы государственной поддержки развития транспортной инфраструктуры в России

Цель	Особенности применения
1	2
<i>Государственно-частное партнерство</i>	
<p>Способ развития общественной инфраструктуры за счет стимулирования привлечения частных инвестиций в реализацию социально-значимых проектов, при котором частная сторона участвует не только в проектировании, финансировании, строительстве или реконструкции объекта инфраструктуры, но и в его последующей эксплуатации (обслуживании), обеспечение эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, на условиях концессионных соглашений.</p>	<p>Регулируется ФЗ №224 «О ГЧП/МЧП», ФЗ №115 «О концессиях».</p> <p>Долгосрочный характер проектов: ГЧП-контракты в России заключаются в среднем на 13 лет.</p> <p>Распределение рисков в инфраструктурных проектах и ответственности между партнерами – обязательное условие структурирования отношений частной и публичной сторон в проектах ГЧП.</p> <p>Полное или частичное финансирование создания объекта общественной инфраструктуры частной стороной.</p>

Продолжение таблицы 8.1

1	2
	<p>В отношении следующих объектов транспортной инфраструктуры может быть заключено только концессионное соглашение: федеральные, региональные и местные дороги; метрополитен.</p>
<p><i>Дорожный фонд РФ</i></p>	
<p>Часть средств бюджета РФ, направленная на использование в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов.</p>	<p>Регулируется ст. 179.4 БК РФ. Нормативное финансирование, через Федеральный дорожный фонд (ФДФ), дорожные фонды субъектов РФ и муниципальные дорожные фонды. Базовый объем бюджетных ассигнований ФДФ устанавливается в размере не менее 345 млрд. руб., подлежащая индексации на прогнозируемый уровень инфляции, а также дополнительных бюджетных ассигнований от доходов от акцизов на бензин и пр.</p>
<p><i>Национальные проекты, федеральные проекты, входящие в состав национального проекта</i></p>	
<p>Проектная деятельность Правительства РФ, направленная на достижение национальных целей и их целевых показателей, определенных Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. N 474 "О национальных целях развития РФ на период до 2030 года", обеспечивающая достижение общественно значимых результатов и их показателей.</p>	<p>Регулируется постановлением Правительства РФ от 31.10.2018 N 1288 (ред. от 28.06.2022) Об организации проектной деятельности в Правительстве РФ" (вместе с "Положением об организации проектной деятельности в Правительстве РФ").</p>

Продолжение таблицы 8.1

1	2
Фонд национального благосостояния (ФНБ)	
<p>Прямое финансирование крупных инфраструктурных проектов, имеющих национальное (региональное) значение, через покупку акций компании (инициатора), осуществляющей реализацию или финансирование проекта.</p>	<p>Регулируется Бюджетным кодексом РФ. Фонд национального благосостояния является частью средств федерального бюджета РФ, сформированного за счет нефтегазовых источников. Управление средствами ФНБ осуществляется Министерством финансов РФ, Центробанком России</p>
Инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК)	
<p>Федеральные инфраструктурные кредиты – это новый инвестиционный ресурс, направленный на финансирование региональных проектов, отобранных согласно правилам предоставления, использования и возврата субъектами РФ бюджетных кредитов, полученных из федерального бюджета на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов.</p>	<p>Инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК) предоставляются на возвратной основе по ставке 3% годовых на срок не менее 15 лет. Погашение кредита стартует с третьего года после его получения, что дополнительно снижает нагрузку на региональные бюджеты. Также ИБК могут быть использованы и для финансирования государственного участия в концессионных проектах: эта возможность напрямую предусмотрена правилами их выдачи, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 14.07.2021 N 1190. Субъекты могут вместо погашения задолженности перед федеральным бюджетом направить деньги для создания инфраструктуры для новых инвестиционных проектов, и уже от этих проектов поступившие налоги засчитываются и уменьшают долг регионов.</p>

Инфраструктурные облигации, облигации специализированных обществ проектного финансирования (СОПФ)	
<p>Финансовый инструмент, позволяющий инвесторам (застройщикам, регионам, концессионерам) привлекать долгосрочное внебюджетное финансирование на строительство (реконструкцию) объектов инфраструктуры с использованием облигаций специализированных обществ проектного финансирования согласно правилам, утв. Постановлением Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. N 2459.</p>	<p>Минимальная сумма займа для реализации инфраструктурного проекта за счет средств от размещения подобных облигаций – 300 млн руб. Срок целевого заимствования – от 3–20 лет, льготная ставка 3–4% годовых. Если на этапе экспертизы подтверждена возвратность средств, то на основную их часть (90%) распространяются гарантии региона. Проектам на принципах ГЧП средства могут быть выданы и на больший срок (до 30 лет).</p>
Косвенные стимулирующие механизмы	
<p>Налоговые льготы/инвестиционные налоговые вычеты</p>	<p>Особенности применения инвестиционного налогового вычета по налогу на прибыль в отношении расходов на создание объектов транспортной, коммунальной и социальной инфраструктур регулируется ст. 286.1 НК РФ Инвестиционный налоговый вычет.</p>
<p>Субсидирование процентных ставок по кредитам, реструктуризация бюджетного долга субъектов РФ</p>	<p>Регулируется правилами проведения в 2021 году реструктуризации обязательств (задолженности) субъектов Российской Федерации перед Российской Федерацией по бюджетным кредитам РФ, утв. постановлением Правительства РФ от 28 июня 2021 г. № 1029.</p>
<p>Дополнительная плата (в форме инвестиционной надбавки к тарифу)</p>	<p>Косвенный источник финансирования работ, за использование при перевозке вновь построенной или ранее реконструированной инфраструктуры.</p>

Организационные мероприятия	
Обеспечение гибкого управления бюджетными средствами, сокращение предпроектной стадий инфраструктурных проектов.	Подбирается под каждый проект индивидуально, предусмотрены Транспортной стратегией РФ до 2030 г. с прогнозом до 2035 г.
«Зеленые» инвестиции	
Использование различных средств для реализации проектов устойчивого развития транспорта («зеленое» налогообложение, субсидирование и налоговые льготы субъектам, реализующим проекты развития экологически нейтрального и общественно-го транспорта).	Установка на снижение нагрузки на окружающую среду со стороны транспортной отрасли. Не развит в настоящее время, применим к отдельным проектам устойчивого развития
Механизмы развития территорий	
ТОСЭР, ОЭЗ, Свободный порт Владивосток	Инфраструктурная поддержка предприятий-резидентов. Регулируются ФЗ от 22.07.2005 N 116 "Об особых экономических зонах в РФ", ФЗ от 29.12.2014 N 473 "О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ", ФЗ от 13.07.2015 N 212 "О свободном порте Владивосток".

Источник: составлено авторами.

Набор инструментов государственной поддержки должен подбираться под специфику конкретного проекта с учетом оптимального соотношения социально-экономических эффектов и бюджетных расходов, а также иных государственных обязательств по проекту. Подход, предполагающий совмещение различных механизмов, может ускорить процедуру финансирования и минимизировать риски для государства и инвесторов.