

## КОНЦЕССИИ КАК ИНСТРУМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ИНВЕСТИЦИОННОЙ СФЕРЕ

Финансово-кредитный механизм привлечения иностранных, отечественных инвестиций через концессии базируется на общих принципах инвестиционной политики государства, которая представляет собой комплекс мероприятий по обеспечению эффективного использования государственной и муниципальной собственности в рамках экономической системы. Главное содержание данного блока материализуется в обеспечении проведения соответствующей инвестиционной политики государства на условиях государственно-частного партнерства. В работе рассмотрены типы и сферы применения концессионных договоров, определены бюджетные последствия при использовании концессионных механизмов в экономической системе, обозначены отличия разных моделей концессии в рамках государственно-частного партнерства с выделением отраслевой принадлежности, разделением рисков, участия государства.

**Ключевые слова:** привлечение инвестиций, концессия, типы концессий, концессионная деятельность, государственно-частное партнерство.

Возможные варианты инвестиционного развития любой страны можно свести к спектру финансово-экономических моделей, и каждую из них модифицировать и конкретизировать применительно к отдельно взятому государству. В экономической литературе системная характеристика возможных моделей инвестиционного развития отсутствует, но отдельно взятые инструменты обстоятельно рассматриваются в научных публикациях отечественных и зарубежных ученых, экономистов и юристов [4, 7].

Концессионная схема имеет многовековую историю. Она восходит к Древней Греции и Римской Империи. В XVII-XVIII вв. концессии использовались при строительстве каналов и мо-

стов. XIX в. стал золотым веком концессий как железных дорог, так и всех городских служб: водопровода, очистных сооружений, освещения, транспорта.

Концессии как инструмент привлечения частных инвестиций представляют собой систему договоров между государством и частным инвестором в отношении государственной или муниципальной собственности или монопольных видов деятельности. Таким образом, предметом (и одним из отличительных признаков) концессии является государственная или муниципальная собственность, а также вид хозяйственной деятельности, на который распространяется монополия государства.

Различные теории концессий под данной категорией понимают акт, посредством которого государство наделяет частное лицо правом участвовать в осуществлении некоторых из своих функций в хозяйственной сфере.

<sup>1</sup> Юзвович Лариса Ивановна – кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, денежного обращения и кредита Уральского государственного университета им. А.М. Горького; e-mail: yuzvovich@bk.ru

Концессионный договор представляет собой одну из форм привлечения инвестиций в экономику, используемую многими странами. В условиях острой нехватки инвестиционных ресурсов применение такой привлекательной для инвестора формы вложения средств могло бы дать значительные выгоды, обеспечить приток долгосрочных инвестиций в национальную экономику.

В России закон «О концессионных соглашениях» был принят в 2005 г. Целями данного Федерального закона являются привлечение инвестиций в экономику РФ, обеспечение эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, на условиях концессионных соглашений и повышение качества товаров, работ услуг, предоставляемых потребителям.

В настоящее время предстоит разработать современную законодательную базу регулирования отношений, связанных с использованием государственной собственности, состоящую из **комплекса основополагающих законодательных актов: земельный кодекс, закон о государственной собственности (или имуществах), закон об аренде земли, закон о природных ресурсах**. Дело в том, что благодаря выработке гражданско-правовой, договорной системы отношений государства с инвестором (независимо от национальной принадлежности) закон о концессиях должен улучшить инвестиционный климат в России [3, 4, 5, 6].

Концессии дифференцируются не только по отраслевой принадлежности, но и в зависимости от объема передаваемых концессионеру прав собственности, инвестиционных обязательств сторон, разделения рисков между субъектами договорных отношений, ответственности за различные виды работ (строительство, управление, эксплуатация) и т.д.

С учетом этих факторов выделяют следующие организационные типы концессий [8].

*Строительство, управление, передача* (Build, Operate and Transfer, BOT) – традиционная концессия. Концессионная компания осуществляет строительство и эксплуатацию объекта в течение концессионного срока, по истечении которого объект возвращается государству. Она имеет право пользования, но не владения концессионным объектом.

*Браунфилд-контракт* (Brownfield contract) – традиционная концессия. Предметом ее выступает деятельность по расширению, восстановлению или реконструкции существующего объекта, не включающая нового строительства.

*Строительство, владение, управление* (Build, Own and Operate, BOO) – разновидность традиционной концессии, так называемый гринфилд-проект (Greenfield project). Концессионная компания строит новый объект инфраструктуры и управляет им на правах владения и пользования. Концессионный срок не фиксируется.

*Строительство, владение, управление, передача* (Build, Own, Operate and Transfer, BOOT) – проект типа «гринфилд». Разновидность предыдущего типа концессии с той разницей, что концессионная компания имеет права владения и пользования объектом в течение оговоренного в контракте периода времени, по истечении которого объект возвращается государству.

*Лизинговый контракт* (Lease contract) – близок по содержанию к арендному договору и традиционной концессии, отличается тем, что объект не построен арендатором (лизинговой компанией), а поступает в его распоряжение от государства. Арендатор, таким образом, несет ответственность за эксплуатацию объекта, получает доход от реализации произведенной на нем про-

дукции или вознаграждение от пользователей, если этот объект связан с обслуживанием экономических субъектов, и производит платежи государству за пользование имуществом (арендная плата), предназначенные для того, чтобы компенсировать произведенные государством инвестиции в его строительство.

*Контракт на обслуживание* (Service contract). Главная особенность данного контракта, отличающая его от упомянутых выше типов концессии, состоит в том, что концессионер получает от государства в управление и обслуживание уже готовый объект и не осуществляет инвестиций. В отдельных случаях этот тип концессии близок к лизингу.

В условиях финансового и экономического кризиса такой инструмент, как концессия, должен стимулировать более активное использование инвестиционных возможностей государственной власти и частного бизнеса, привлечение средств непосредственно в регионы, эффективное использование как государственного, так и муниципального имущества. Оптимальным является вовлечение региональных и муниципальных органов власти в развитие концессий: у них имеются достаточные полномочия, а также знание специфики собственной территории.

Финансовый кризис заметно ослабил возможности большинства кредитных учреждений финансировать крупномасштабные проекты. Однако многие из потенциальных инвесторов, например Внешэкономбанк и ЕБРР, считают государственно-частные партнерства, в том числе осуществляемые с использованием концессий, приоритетными и сохраняют возможности для финансирования перспективных проектов по развитию инфраструктуры. Данное обстоятельство должно быть использовано региональными и муниципальными вла-

стями для строительства новых высокотехнологичных и качественных объектов инфраструктуры в сферах транспорта, энергетики, здравоохранения, спорта, туризма и т.д. Механизм концессионного соглашения может сыграть в этих процессах положительную роль [2].

Рассмотрим реализацию реальных инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства в форме концессий в Российской Федерации (табл. 1).

Проведенный анализ показывает, что из всей стоимости реальных инвестиционных проектов на долю инвестора-концессионера приходится 65% денежных средств (в том числе собственные средства инвестора составляют 37 %, заемные средства – 28 %). Таким образом, реализуемые реальные инвестиционные проекты при поддержке государства за счет бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ имеют значимую роль в российском инвестиционном бизнесе и направлены в основном на строительство, реконструкцию стратегически важных объектов национальной экономики, а также развитие инфраструктуры. Удельный вес участия Инвестиционного фонда России в реальном инвестировании национальной экономики составляет 29 %, незначительный объем денежных средств субъектов РФ, который составляет от общей стоимости всех реальных инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства 6 %.

Основным достоинством реальных инвестиционных проектов с участием государства за счет бюджетных ассигнований, бюджетных инвестиций является то, что проводится оптимизация бюджетных расходов на этапе строительства за счет привлечения внебюджетных инвестиций в рамках заключаемого концессионного соглашения, а также на этапе эксплуатации за счет возложения на концессионе-

Таблица 1  
Реальные инвестиционные проекты, реализуемые при государственной поддержке за счет бюджетных ассигнований  
Инвестиционного фонда РФ в период с 2004-2021 гг.<sup>2</sup>

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Стоимость инвестиционного проекта, млн. рублей	Источники финансирования реального инвестиционного проекта, млн. рублей.			
			Собственные средства инвестора	Заемные средства инвестора	Средства бюджетов субъектов РФ <sup>3</sup>	Средства Инвестиционного фонда РФ <sup>3</sup>
1	2	3	4	5	6	7
1	Строительство в г. Санкт-Петербурге автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр	212724,9	16057,6	91804,7	54152,9	50709,7
2	Строительство в г. Санкт - Петербурге Орловского тоннеля под р. Невой в рамках развития Волго-Балтийского водного пути.	47740,6	5008,48	11686,41	15467,94	15577,77
3	Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск» (соединительная автомобильная дорога от Московской кольцевой автомобильной дороги в районе транспортной развязки с ул. Молодогвардейской до автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск)	23661	2973	7079	--	13609
4	Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт - Петербург на участке 15-й км - 58-й км	66199	6894	29031	--	30274
5	Комплексное развитие Нижнего Приангарья. В рамках комплексного инвестиционного проекта: «Реконструкция и строительство участков автодороги Канск - Абан - Богучаны - Кодинск, строительство мостового перехода через р. Ангару на автомобильной дороге Богучаны - Юрубчен - Байжит».; Строительство железнодорожной линии Карабула - Яржи в Богучанском районе».; Проектирование и строительство 2 воздушных линий электропередачи (500 кВ) - от строящейся Богучанской ГЭС до подстанции «Ангары»	213915	60821	118871	--	34223

<sup>2</sup> Составлено автором на основе информационных данных Инвестиционного фонда РФ. Режим доступа: [www.mimregion.ru](http://www.mimregion.ru)

<sup>3</sup> Средства бюджетов субъектов РФ предоставляются в форме бюджетных инвестиций.

<sup>4</sup> Бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда Российской Федерации предоставляются в форме субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на финансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации.

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7
6	Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области.	169107,18	120786,18	--	--	48321
7	Комплекс нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в г. Нижнекамске. В комплексный инвестиционный проект входят следующие инвестиционные проекты: «Внеплощадочные железнодорожные пути комплекса заводов в г. Нижнекамске»; «Магистральный нефтепровод «Насосная перекачивающая станция Калейкино - Нижнекамский НПЗ»; «Реконструкция магистрального нефтепродуктопровода «Нижнекамск - Альметьевск - Кстово»	130297	16570	97215	--	16512
8	Строительство железнодорожной линии Кызыл - Курагино в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва.	131622,10	82349,5	--	--	49272,60
9	Строительство и последующая эксплуатация многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2» в морском торговом порту Усть-Луга.	8339,2	--	6328,099	--	2011,1
10	Организация производства интегральных микросхем на пластинах диаметром 300 мм с проектными нормами 65 - 45 нм	58427	31504	--	--	26923
11	Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области. В комплексный инвестиционный проект входят следующие инвестиционные проекты: «Строительство моста через р. Любовка на 10 км участка Маклец - Бобрин-Донской Московской железной дороги»; «Строительство новой станции Промгипсовая, железнодорожной ветви Урванка - Промгипсовая Московской железной дороги»; «Строительство автодороги Тула - Новомосковск км 34 + 800 - км 51 + 660 в Киреевском и Новомосковском районах Тульской области»	46269,6	27425	9598,5	600	8646,1
12	Комплексный инвестиционный проект «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги». В состав комплексного инвестиционного проекта входят: «Строительство новой линии Лосево - Каменногоorsk с целью переноса грузового движения к портам Финского залива на направлении Ручьи - Петяярви - Каменногоorsk - Выборг»	79670,77	51709,69	--	--	27 961,08

Окончание табл. 1

1	2	3	4	5	6	7
13	Комплексный инвестиционный проект - «Реконструкция участка Оунэ - Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань».	59876,45	42320,01	--	--	17556,44
14	Инвестиционный проект, входящий в состав комплексного инвестиционного проекта - Строительство нового Кузнецовского тоннеля».					
	Комплексная программа строительства и реконструкции объектов водоснабжения и водоотведения г. Ростова-на-Дону и юго-запада Ростовской области.	33470,77	24542,5	--	2018,5 249,48 <sup>5</sup>	6660,29
	Инвестиционный проект, входящий в комплексный инвестиционный проект, - «Строительство и реконструкция объектов водоснабжения и водоотведения муниципального образования (городской округ г. Ростов-на-Дону)».					
15	Разработка проектной документации на строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт - Петербург на участке км 58 - км 684 (с последующей эксплуатацией на платной основе).	11652	--	--	--	11652
16	Разработка проектной документации на строительство и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги «Краснодар - Абинск – Кабардинка.	1254	--	--	--	1254
17	Разработка проектной документации для реализации инвестиционно-го проекта «Комплексное развитие Южной Якутии. Инвестиционные проекты, реализуемые в рамках комплексного инвестиционного проекта:					
	«Разработка проектной документации объектов автомобильной инфраструктуры»; «Разработка проектной документации объектов железнодорожной инфраструктуры»; «Разработка проектной документации Канунской гидроэлектростанции и объектов электросетевой инфраструктуры»; «Разработка проектной документации Эльконско-го горно-металлургического комбината».	10424,9	2636,2	--	--	7788,7
18	Разработка проектной документации для реализации инвестиционно-го проекта «Южная трансрегиональная водная система.	2178	--	--	--	2178
19	Разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.	8863,9	--	--	--	8863,9
	ИТОГО	1315693,37	491597,16	371613,71	72488,82	379993,68

<sup>5</sup> Средства бюджета муниципального образования.

ра эксплуатационных расходов по содержанию инфраструктуры проекта.

Следует отметить такие инвестиционные проекты, как создание на основе государственно-частного партнерства нового крупного промышленного района на Дальнем Востоке России, включающего в себя объекты гидроэнергетики и кластер промышленных производств, которые имеют стратегическую направленность в развитии современных экономических отношений в условиях модернизации национальной экономики. Реализация проекта окажет существенное позитивное влияние на основные макроэкономические показатели развития Российской Федерации и улучшит параметры ее экономической безопасности, что определяет общегосударственное значение проекта.

Если рассматривать региональную специфику осуществления реального инвестирования при государственной поддержке, т.е. на основе государственно-частного партнерства в форме концессий (табл. 2), то можно сделать следующие выводы.

По источникам финансирования реальных инвестиционных проектов в национальную экономику лидирующая позиция безусловно принадлежит инвесторам-концессионерам, их удельный вес в общей стоимости инвестиционных проектов составляет 80 % (в том числе 33 % собственных средств, 47 % заемных средств), незначительная доля финансирования отводится субъектам РФ и местам бюджетам (соответственно 5,8 % и 0,7 %). Определенную роль в реальном финансировании региональных экономик играет Инвестиционный фонд РФ, его доля в общем финансировании региональных проектов составляет 13,5 %.

Таким образом, региональная инвестиционная политика в основном направлена и сконцентрирована в области финансирования на корпоративный сек-

тор экономики, поскольку государство не имеет средств полноценно участвовать в крупномасштабных региональных инвестициях, так как существуют определенные финансовые ограничения. В связи с этим, с точки зрения государства привлечение частных инвестиций в рамках концессионного соглашения – это стратегическое и перспективное направление государственной инвестиционной политики, обоснованное в первую очередь снижением государственных инвестиционных расходов.

Разные модели концессии в системе договоров находятся между приватизацией и функционированием государственного предприятия. Они отличаются от аренды разделением рисков, участием государства, передачей некоторых государственных функций.

Запуск концессионных механизмов в России создаст серьезные бюджетные последствия:

*Во-первых*, он будет означать приток инвестиций и увеличение налоговых сборов от концессионных проектов.

*Во-вторых*, он будет означать изменение государственных расходов. С одной стороны, снизятся инвестиционные расходы (за счет привлечения частных инвестиций). С другой стороны, осуществляется переход от государственной модели управления к государственно-частным партнерствам во всем мире, что их приведет к значительному снижению издержек<sup>6</sup>

*В-третьих*, концессии будут означать поступление концессионной платы, хотя сразу следует отметить, что

<sup>6</sup> Так, по оценкам ГЧП в секторе водоснабжения и канализации в США и Канаде приводят к снижению издержек на 10–40 %, в Шотландии – 20 %. В Ирландии 25–30 %. В области транспорта, по оценкам Европейской Комиссии – 10–17 %. По данным Arthur Andersen в Великобритании в среднем для разных секторов экономика составляет 17 %.

Таблица 2  
Региональные инвестиционные проекты, реализуемые при государственной поддержке за счет бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ<sup>7</sup>

№ п/п	Наименование инвестиционного проекта	Стоимость инвестиционного проекта, млн руб.	Источники финансирования регионального инвестиционного проекта, млн руб.				
			Собственные средства инвестора	Заемные средства инвестора	Средства бюджетов субъектов РФ <sup>8</sup>	Средства местных бюджетов	Средства Инвестиционного фонда РФ <sup>9</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Реконструкция и расширение открытого акционерного общества «Игоревский деревообрабатывающий комбинат». Строительство завода древесноволокнистых плит (MDF). Развитие инфраструктуры в муниципальном образовании «Холм-Жирковский район» Смоленской области	7236,17	201,58	--	68,85	--	766,91
2	Троительство и реконструкция водопроводных очистных сооружений г. Петрозаводска (II этап)	631,87	86,31	236,95	69,98	1,0	237,63
3	Строительство производственно-логистического комплекса «Армакс Групп» на территории с. Масловка Воронежской области	5093,06	1424,83	3120	120,61	--	427,62
4	Реконструкция системы водоснабжения г. Перми	847,08	473,65	--	141,9	--	231,53
5	Развитие системы теплоснабжения в г. Владимир и Владимирской области	550,7	309,25	--	--	53,12	188,33
6	Строительство комбикормового завода в Рузаевском районе Республики Мордовия	583,57	181,3	348,4	--	14,0	39,87
7	Создание коммунальной и энергетической инфраструктуры в целях создания сыроваренного завода по производству твердых сыров мощностью 250 тонн молока в сутки (Республика Мордовия)	1348,63	540,71	574,62	--	60,66	172,64

<sup>7</sup> Составлено автором на основе информационных данных Инвестиционного фонда РФ. Режим доступа: [www.minvestregion.ru](http://www.minvestregion.ru).

<sup>8</sup> Средства бюджетов субъектов РФ предоставляются в форме бюджетных инвестиций.

<sup>9</sup> Бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда Российской Федерации предоставляются в форме субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации.

Окончание табл. 2

1	2	3	4	5	6	7	8
8	Строительство малоэтажного жилья и коммунальной, энергетической, транспортной инфраструктуры района «Новалэнд», (Красноярский край)	9217,36	6984,62	699,67	521,25	--	1011,82
9	Подстанция 110/10 кВ «Прибрежная, Омская область.	2126,36	1191,94	262,17	262,17	--	410,08
10	Симбирское кольцо, г. Ульяновск.	3051,22	1808,59	333,91	--	240,9	667,82
11	Строительство инженерных сетей и сооружений территории комплексной застройки района улицы Богдана Хмельницкого (Чувашская Республика)	4213,2	8,41	3544,27	151,92	--	508,6
12	Массовая малоэтажная застройка в с. Воскресенское Ферзиковского района Калужской области	5982,91	5216,88	236,39	127,12	--	402,52
13	Чистый Дон (Ростовская область)	4466,72	446,49	1803,89	1011,28	149,46	1055,6
14	Строительство объектов социальной и инженерной инфраструктуры города Уфы Республики Башкортостан	3827,19	1795,25	573,93	369,62	84,58	1003,81
15	Строительство стеклопакетного завода «Анжи-Стекло» (Республика Дагестан)	3890,56	107,28	2491,04	267,54	--	1024,7
16	Полигон ТБО, г. Новокузнецк, площадка «Маркино».	728,82	--	367,78	145,73	3,3	212,01
17	Создание первой очереди промышленной зоны «Заволжье», г. Ульяновск	4151,62	3604,9	--	246,75	20,41	279,56
18	Строительство комбината по глубокой переработке древесины «Зеленая фабрика» (Томская область)	1616,02	173,47	996,0	100,69	--	345,86
19	Строительство инженерных, транспортных сетей, зданий и сооружений территории комплексной застройки жилого района «Юго-Западный-2», г. Белгород	8826,52	560,48	6541,14	756,0	--	968,9
20	Строительство Курганской ТЭЦ-2, (Курганская область)	12545,62	3758,02	7459,13	336,87	--	991,6
21	Строительство завода по производству стеклопакеты и развитие инфраструктуры муниципального образования г.Алексин Алексинского района Тульской области	6785,06	1091,61	4263,75	386,21	50,69	992,8
22	Индустриальный парк «Камские Поляны, Республика Татарстан.	1727,55	0,1	882,91	346,26	--	498,28
23	Первая очередь программы развития АПК Тамбовской области	14930,5	2610,66	11197,4	240,54	--	881,9
	<b>ИТОГО</b>	<b>98179,46</b>	<b>32576,33</b>	<b>45933,35</b>	<b>5671,29</b>	<b>678,12</b>	<b>13320,37</b>

это не основной источник поступлений в федеральный бюджет (так, например, в Хорватии она составляет не более 0,5 %).<sup>10</sup>

*В-четвертых*, легализация концессионных механизмов в России потребует создания и введения предусмотренной Налоговым кодексом главы о специальном налоговом режиме для концессий.

Вопрос налогообложения концессионера является одним из наиболее важных и значимых. Представляется целесообразным разработать специальный налоговый режим для концессионных соглашений. Такая возможность существует и не противоречит принятой первой части Налогового кодекса РФ.

Особенность налогообложения концессий заключается в том, что для концессионера устанавливается единый концессионный налог или регулярные платежи (роялти). В отношении налогообложения природных ресурсов могут предусматриваться отдельные особенности, учитывающие специфику этих ресурсов.

Необходимость введения особого налогового режима заключается в правовых и инфраструктурных особенностях.

Налоговые преобразования в области концессионной деятельности очень важны для перспективного развития концессионных проектов. И должны рассматриваться в зависимости от типа сделки и сектора, принимая во внимание экономические и отраслевые особенности. Поэтому эта сфера в част-

ных руках без финансового участия государства эффективно работать не будет. Предоставление особых условий и финансовой поддержки в реальном секторе означает не льготы, а выравнивание финансово-экономических условий отрасли с другими полностью «рыночными» сферами с тем, чтобы в ней могли быть запущены рыночные механизмы и инструменты. Участие же частного бизнеса в управлении и финансировании позволяет повысить эффективность реального сектора экономики.

Общий принцип таков, что развитые страны больше используют финансовые механизмы (участие государства в проектах, предоставление субсидий), а развивающиеся – налоговые.

Если говорить о налоговых льготах вообще, то это активный инструмент инвестиционной политики во многих странах мира. В некоторых странах налоговые льготы предоставляются в соответствии с планами экономического развития и одобряются соответствующим министерством (Узбекистан, Бразилия), например в Литве, если инвестиционный проект больше 1 млн долл. США, или долгосрочным инвестициям (Чили – более 10 лет). Но во многих странах эти льготы предоставляются непосредственно инвестициям в инфраструктуру или увязаны с концессионными механизмами. В соответствии с опубликованным обзором налоговых льгот в сфере инфраструктуры особые условия применяют некоторые развивающиеся страны (табл. 3). При этом преимущества особого налогового режима состоят в следующем: оптимальное сочетание стабильности и гибкости; учет реальной рентабельности проектов; существование четких правил предоставления финансовых преимуществ. Особый налоговый режим должен так сбалансировать концессионную плату и налоговые платежи, чтобы обеспечить инвесторам рыночные усло-

<sup>10</sup> Дело в том, что основным концедентом являются региональные и местные власти, цель концессий – найти и привлечь инвестора в инвестиционные проекты, а концессионная плата используется как элемент особого налогового режима. Однако есть и другие примеры – в Чили при заключении одной дорожной концессии плата составила 100 млн долл. США при объеме инвестиций 500 млн долл.

вия функционирования, решив одновременно правовые вопросы.

Недостатками концессионной деятельности как государственно-частного партнерства в области привлечения инвестиций выступают следующие особенности:

- исчезновение стимулов к эффективной работе у инвестора при субсидиях, замещающих оплату услуг потребителями, независимых от эффективности производства;
- вероятность неблагоприятного отбора – полное «страхование» может привести к тому, что инвесто-

ры будут искать проекты с чрезмерным риском, зная, что его покроеет государство;

- более высокие ожидания принятия неэффективных решений в государственных структурах, чем в частных, особенно в экономиках переходного периода;
- финансовые ограничения – государство не имеет средств полноценно участвовать в крупномасштабных инвестициях.

Оценивая последствия введения концессий в российскую экономику, будем исходить из того, что концессионная пла-

Таблица 3

Налоговые льготы в концессионных схемах некоторых стран

Страна	Объект льгот	Содержание льготы
Таиланд	Инвестиции в коммунальную инфраструктуру	освобождение от налога на корпорации на 8 лет, снижение импортных пошлин в 2 раза (для развитых регионов)
Турция	ВОТ - проекты	инвестиционный вычет до 200% в зависимости от региона, бесплатное предоставление государственных земель, возмещение НДС, освобождение от импортных пошлин
Вьетнам	Инфраструктура и ВОТ-проекты	проекты в сфере инфраструктуры и проекты, которые будут переданы государству - в течение 12 лет после начала операций применяется ставка в 15 %, проекты инфраструктуры в отсталых регионах - освобождение от налога на доход в течение 4 лет с первого года получения прибыли и снижение налога на 50 % в течение следующих 4 лет. Крупные проекты и проекты в горной местности - могут быть освобождены от налога на доходы на 8 лет после получения прибыли. ВОТ-проекты, которые выполняются специальными ВОТ-компаниями – льготное налогообложение (налог на прибыль в 10 % , налоговые каникулы 4 года после получения первой прибыли, и снижение налога на 50 % в течение следующих 4 лет)
Казахстан	Инфраструктура	100% отмена налогов в течение первых 5 лет и снижение налогов на 50% в течение следующих 5 лет, а также частичное или полное освобождение от таможенных пошлин
Панама	Инфраструктура	государственная земля концессии до 20 лет, объем льгот согласовывается с соответствующим министерством, налоговый кредит до 25 % в год

та балансирует с механизмами государственной поддержки. В качестве возможных видов государственной поддержки, как правило, рассматриваются: предоставление государственных гарантий или государственного страхования; предоставление субсидий; кредитование, участие в активах или обеспечение дополнительных (сопряженных) инвестиций; изменения в налоговой системе.

Таким образом, концессии сгенерируют дополнительные налоговые доходы вследствие притока инвестиций; снизят неинвестиционные расходы бюджета в соответствующих секторах, экономики путем перераспределения денежных потоков.

Вполне закономерно выглядит требование о том, что инвестор должен иметь государственные гарантии стабильности для своих инвестиций. Дело в том, что иностранный капитал должен привлекаться на условиях, которые обеспечивают интересы страны, но при этом важно стремиться к достижению компромисса с инвесторами. В противном случае, как показывает исторический опыт, защита отечественных интересов путем игнорирования запросов партнеров превращается в свою противоположность, фактически блокируя приток капиталов.

Концессии получили значительное развитие в Европе (программы частного финансирования инфраструктур в Англии, Голландии, Португалии и Испании), Японии и других странах мира.

Рассмотрим информацию об инвестициях в государственно-частном партнерстве (ГЧП) в сфере инфраструктуры, которую предоставляет Мировой банк. Поскольку в каждой стране существует своя специфика, следует сравнивать не отдельные страны, а использовать общие, усредненные данные. Воспользуемся базой данных Мирового банка о ГЧП в сфере инфраструктуры в развивающихся странах (табл. 4).

В 2006–2009 гг. в чистые концессии инвестировалось в среднем около 15 млрд долл. в год. При этом практически все они распределяются между 5–10 странами. Если в электроэнергетике на первую пятерку (Бразилия, Китай, Аргентина, Филиппины, Индонезия) приходится 53 % инвестиций, то на 5 стран (Аргентина, Филиппины, Малайзия, Турция, Мексика) с крупнейшими частными инвестициями в водоснабжение (где преобладают концессии) приходилось 77 % инвестиций, в железнодорожные инвестиции – 80 % и т.д.

Латинская Америка и Карибы – 37 ВОТ<sup>11</sup> и ВОО контрактов пришли к финансовому завершению. В Колумбии, Бразилии и Гватемале – 18 проектов с инвестициями в 4,8 млрд долл. Европа и Центральная Азия – 7 ВОТ и ВОО проектов, строительства новых объектов на сумму 3,5 млрд долл., из них 5 проектов – на сумму 3,2 млрд в Турции.

Это означает, что ежегодно на основе концессионных механизмов инвестируется более 20 млрд долл., из них 70 % приходится на 5 стран. При эффективном создании в России концессионного режима будет привлечено около 3 млрд долл. в год, вследствие чего сумма накопленных инвестиций, а значит, и поступлений в бюджет будет с каждым годом увеличиваться.

Можно также сделать оценку на основе инвестиционных потребностей и государственных инвестиционных программ. Так, например, Ирландия разработала национальный план развития, в соответствии с которым в течение 5 лет планируется привлечь 2,35 млрд евро частных инвестиций в инфраструктуру. При этом доля государственно-частных партнерств от общего объема инвестиций по секторам составляет около 30 % (табл. 5). Самый

<sup>11</sup> ВОТ проекты в данной статистике проходят как «создание новых инфраструктур». Так, например, в области электроэнергетики такие инвестиции составили более 8 млрд долл.

Таблица 4

Инвестиции в инфраструктурные проекты с участием частного сектора в развивающихся странах, (млн долл. США)

Вид деятельности	Показатели	Приватизация	Создание новой инфраструктуры	Контракты на управление	Управление с инвестициями (концессии)	Всего инвестиций	Доля концессий
Электроэнергетика	Инвестиции	64851,47	83097,67	0	7032,5	28	6
	в процентах	42	54	0	5	—	—
Аэропорты	число проектов	275	343	10	21	—	—
	Инвестиции	1275	581	0	6741	2	6
	в процентах	15	7	0	78	—	—
	число проектов	10	11	5	25	—	—
Газ	Инвестиции	14926	11467	0	600	5	1
	в процентах	55	42	0	2	—	—
Порты	число проектов	58	37	0	2	—	—
	Инвестиции	113	5147	0	7165	2	6
	в процентах	1	41	0	58	—	—
	число проектов	8	41	22	56	—	—
Железные дороги	Инвестиции	675	7142	0	15307	4	14
	в процентах	3	31	0	66	—	—
Дороги	число проектов	3	31	0	66	—	—
	Инвестиции	2147	9301	0	43413	10	39
	в процентах	4	17	0	79	—	—
	число проектов	9	34	6	230	—	—
Связь	Инвестиции	140426	86207	12	7383	43	7
	в процентах	60	37	0	3	—	—
	число проектов	163	378	2	8	—	—
	Водопровод и канализация	Инвестиции	4014	4630	24	24477	6
ВСЕГО	в процентах	12	14	0	74	—	—
	число проектов инвестиций	12	39	22	79	—	—
					112118,5	548154,6	

большой удельный вес приходится на общественный транспорт и уборку, переработку мусора, соответственно 60 и 69 %.

Таким образом, приток частных инвестиций в инфраструктуру 2,5 млрд долл. в год, при рентабельности в 10 и 20 % налоге на прибыль (с учетом возможных особенностей специального налогового режима) будет означать поступление в бюджет около 50 млн долл. ежегодно. Через 10 лет, таким образом, в бюджет будет дополнительно поступать около полумиллиарда долларов.

Многие из потенциальных инвесторов, например Внешэкономбанк и ЕБРР, считают государственно-частные проекты, в том числе осуществляемые с использованием концессий, приоритетными и сохраняют возможности для финансирования перспективных проектов по развитию инфраструктуры. Данное обстоятельство должно быть использовано региональными и муниципальными властями для строительства новых высокотехнологичных и качественных объектов инфраструктуры в сферах транспорта, энергетики, здравоохранения, спорта, туризма и т.д.

В заключение хотелось бы сделать следующие выводы.

1. Необходимо расширить перечень типов и видов концессионных договоров.

2. Следует разработать систему регулирования отношений, связанных с

использованием государственной собственности: Земельный кодекс, закон о государственной собственности (или имуществах), закон об аренде земли, закон о природных ресурсах. Основным элементом этой системы должен быть законодательный акт рамочного (или зонтичного) типа, наподобие закона о концессионных договорах.

3. Рассмотреть вопрос о предоставлении инвестору неких государственных гарантий: стабильности для инвестирования на период действия проекта, неизменность системы налогов и сборов и т.д.

4. Законодательно определить, что государство при любых односторонних действиях сохраняет в неприкосновенности баланс финансовых интересов сторон, возмещая инвестору понесенные им убытки от таких действий.

5. Договор концессии должен заменить лицензию, при этом сама лицензия не исчезает, она выполняет роль документа, формально регистрирующего права инвестора. Непосредственным и единственным источником прав пользования становится договор.

Финансовый механизм концессионного соглашения может сыграть в инвестиционных процессах положительную роль, закрепить позитивные тенденции и выйти на траекторию устойчивого экономического роста.

Таблица 5  
Финансирование государственно-частных партнерств в Ирландии

Сектор экономики	Инвестиции в ГЧП	
	Млн евро	Доля от инвестиций, %
Национальные дороги	1,270	23
Общественный транспорт	381	60
Водоснабжение и канализация	127	9
Уборка и переработка мусора	571	69
ВСЕГО	2,349	28

**Список использованных источников**

1. Федеральный закон от 21.07.2005. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».
2. Азизов А. Возможности использования концессионных соглашений в условиях кризиса // Корпоративный юрист. 2009. № 5.
3. Бабакова Т. Правовые и налоговые аспекты концессий // Финансовый директор. 2007. № 11.
4. Варнавский В.Г. Концептуальные экономические и правовые основы концессионной деятельности // Айрекс – Полемика. 2005. № 13.
5. Виллисов М.В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект // Журнал «Власть». 2006. № 7.
6. Клименко А.В., Королев В.А., Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Теория и практика. М.: ГУ ВШЭ, 2010.
7. Падалкин В. Концессионные механизмы планирования деятельности крупных хозяйственных структур // Экономические стратегии. 2008. № 7.
8. Синякова А.Ф. Концессионные соглашения: привлечение в регион инвестиций с помощью государственно-частного партнерства // Региональная экономика: теория и практика. 2007. № 10(49).
9. Официальный сайт Инвестиционного фонда РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.minregion.ru](http://www.minregion.ru).
10. Вольф Ф.В. Частно-государственное партнерство: процесс или цель? // Вестник УГТУ-УПИ. Серия экономика и управление. 2010. № 4.