Правительство Российской Федерации

**Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего профессионального образования**

**«Национальный исследовательский университет**

**«Высшая школа экономики»**

###### Факультет государственного и муниципального управления

###### Кафедра Финансового менеджмента в государственном секторе

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

На тему «Бюджетные инвестиции в рамках концессионных соглашений»

Студент группы № 492

 Сошникова Елена Андреевна

Научный руководитель:

Доцент,

Сергеева Вероника Александровна

Рецензент:

Израйлит С.В.

Москва, 2014

**Содержание.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Введение………………………………………………………………... | 2 |
| 1. | Глава 1. Теоретические аспекты осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений………………….. | 6 |
|  | 1.1. Понятие и сущность института бюджетных инвестиций­, анализ существующ­ей законодате­льной базы………………………. | 6 |
|  | 1.2. Понятие государственно-частного партнерства в Российской Федерации…………………………………………………………….... | 12 |
|  | 1.3. Реализация­ концессион­ных соглашений в Российской Федерации……………………………………………………………… | 17 |
| 2. | Глава 2. Мировая практика реализации концессионных соглашений…………………………………………………………… | 22 |
|  | 2.1. Мировой опыт реализации концессионных соглашений. Анализ опыта Англии и Франции…………………………………….. | 22 |
|  | 2.2. Рассмотрение кейса «Скоростная железнодорожная линия Тур-Бордо, Франция»………………………………………………….. | 28 |
| 3. | Глава 3. Проблемы осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений в Российской Федерации…….. | 34 |
|  | 3.1. Анализ статистических данных и существующих проектов концессионных соглашений в Российской Федерации……………... | 34 |
|  | 3.2. Выявление существующих проблем при осуществлении бюджетных инвестиции в объекты концессионных соглашений…... | 48 |
|  | 3.3. Предложения по выделенным проблемам………………………. | 54 |
|  | Заключение……………………………………………………………... | 58 |
|  | Список литературы…………………………………………………….. | 63 |

**Введение.**

В современном мире рыночной экономики роль государства в ее регулировании значительно уменьшается, и оно перестает выполнять свое социальное предназначение в полной мере. Хотя государство и не участвует в распределении благ напрямую, оно регулирует этот процесс посредством установления общих правил и институтов, борьбы с оппортунистическим поведением, разрешением споров, распределением бюджетных средств и так далее.

Одним из основных признаков государства является наличие развитого государственного аппарата, в который входят не только органы власти федерального, регионального и муниципального уровней, но и подведомственные им учреждения, при помощи которых они могут косвенно осуществлять свою деятельность.

Кроме того, для обеспечения эффективности работы существующей системы, все более популярным становится такой инструмент, как государственно-частное партнерство, которое может реализовываться разными способами. Что касается долгосрочного сотрудничества, то все чаще заключаются концессионные соглашения между государственным и частным партнерами, концессии предполагают использование имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, на условиях соглашений и повышение качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям. Концессии также подразумевают под собой создание либо реконструкцию данного имущества частным партнером и предоставление ему на определенный срок права владения и пользования данным имуществом.

Однако инвестиции не всегда привлекаются лишь со стороны частного сектора. Зачастую государство активно участвует в финансировании проектов ГЧП. Государственное участие может быть проявлено такими способами, как предоставление заемного финансирования, предоставление гарантий обеспечения обязательств, инвестиционный консалтинг, страхование экспортных кредитов и другие. Что же касается непосредственно концессионных соглашений, то при таком сотрудничестве может быть предусмотрено софинансирование государством строительства (реконструкции, технического перевооружения) объекта. В случае софинансирования государством могут предоставляться бюджетные инвестиции, осуществляемые посредством капитальных вложений в объекты государственной собственности.

Однако процесс осуществления бюджетных инвестиций имеет ряд сложностей и проблем в Российской Федерации. Основная проблема состоит в том, что долгое время отсутствовал порядок реализации капитальных вложений в данные объекты как таковой. До 2013 года решение данного вопроса заключалось в установлении временного решения Правительства. Однако постановление Правительства о реализации бюджетных инвестиций в 2013 году имело существенные отличия от своих предшественников. Кроме того, с 2014 г. в силу вступил новый Федеральный закон, который регулирует осуществление бюджетных инвестиций автономными и бюджетными учреждениями, а также государственными и муниципальными унитарными предприятиями, учитывая все особенности правового положения данных организаций. Именно поэтому данная тема действительно актуальна на сегодняшний день, ведь необходимость установления порядка осуществления капитальных вложений в объекты государственной и муниципальной собственности очевидна и широко обсуждаема, а реализация бюджетных инвестиций в объекты концессионных соглашений отличается новизной исследования.

Что касается научной разработанности данной темы, то, в первую очередь, это нормативно-правовые акты, содержащие в себе информацию о регулировании института бюджетных инвестиций (Бюджетный кодекс Российской Федерации, соответствующие временные Постановления Правительства), а также научные статьи, посвященные данной теме либо затрагивающие ее. Однако отсутствие фундаментальной научной работы, выделяющей основные проблемы правового регулирования реализации капитальных вложений в объекты концессионных соглашений, объясняет новизну рассмотрения данного вопроса. А в связи с развитием и изменением законодательной базы, регулирующей эту область, данная тема остается важной и актуальной для исследований.

Цель моей работы – проанализировать процесс осуществления капитальных вложений в объекты концессионных соглашений, а также выявить существующие проблемы.

В связи с поставленной целью можно выделить следующие задачи:

- рассмотреть правовое регулирование бюджетных инвестиций в объекты государственной и муниципальной собственности, а именно выявить их сущность, дать полное определение, а также описать существующую законодательную базу;

- рассмотреть понятие государственно-частного партнерства в Российской Федерации;

- проанализировать концессионные соглашения как способ ГЧП и рассмотреть процесс финансирования создания (реконструкции, технического перевооружения) объектов данных соглашений;

- рассмотреть лучшие мировые практики заключения концессионных соглашений и осуществления их финансирования;

- проиллюстрировать существующую ситуацию в РФ, связанную с реализацией бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений, используя официальные статистические данные;

- рассмотреть ход реализации реальных проектов концессионных соглашений, существующих в Российской Федерации;

- выявить существующие проблемы реализации бюджетных инвестиций в объекты концессионных соглашений;

- предложить варианты решения выявленных проблем.

Предметом исследования является процесс осуществления бюджетных инвестиций в объекты концессионных соглашений.

Объект исследования – концессионные соглашения.

Гипотеза исследования: Повышение эффективности осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений может быть достигнуто с помощью внедрения отдельных элементов международных практик и развития уже существующих в Российской Федерации институтов посредством внесения изменений в нормативно-правовое регулирование.

Для доказательства данной гипотезы в работе будут применяться такие методы, как анализ нормативно-правовых актов, международной и российской литературы. В рамках исследования также будет проведен анализ статистических данных, а также рассмотрение реальных проектов реализации концессионных соглашений в Российской Федерации на основе конкурсной документации и существующих отчетов. Итогом проведенного исследования станет разработка рекомендаций в части нормативно-правового регулирования бюджетных инвестиций в концессии.

**Глава 1. Теоретические аспекты осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений.
1.1. Понятие и сущность института бюджетных инвестиций­, анализ существующ­ей законодате­льной базы.**

Бюджетный кодекс Российской Федерации определяет бюджетные инвестиции как «бюджетные средства, направляемые на создание или увеличение за счет средств бюджета стоимости государственного (муниципального) имущества»[[1]](#footnote-2). Кроме того, анализируя российское законодательство, а также научные статьи, посвященные данной теме, можно выделить следующие черты, присущие бюджетным инвестициям:

- во-первых, бюджетные инвестиции – это средства бюджетов (федерального, регионального или муниципального уровней);

- во-вторых, предоставление бюджетных инвестиций осуществляется в установленном законодательством порядке;

- в-третьих, они предоставляются автономным и бюджетным учреждениям, а также государственным и муниципальным унитарным предприятиям в форме капитальных вложений в объекты капитального строительства государственной и муниципальной собственности, а также в приобретение объектов недвижимого имущества в собственность государства (муниципалитета);

- в-четвертых, необходимо также учитывать цель предоставления бюджетных инвестиций вышеперечисленным организациям, которые оказывают определенный вид услуг населению, то есть имеют некую социальную направленность. Следовательно, предоставление бюджетных средств данным юридическим лицам также должно быть ориентировано на повышение благосостояния общества, рост эффективности, предоставление общественных благ, достижение определенного социального эффекта[[2]](#footnote-3).

Обращаясь к законодательной базе, регулирующей вопрос осуществления бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности, следует обратить внимание на то, что довольно длительное время отсутствовал постоянный нормированный порядок реализации бюджетных инвестиций. Каждый год вступало в силу очередное постановление Правительства Российской Федерации, которое регулировало функционирование данного института. Однако в 2013 году был подготовлен законопроект «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части бюджетных инвестиций», который предполагал установление порядка реализации капитальных вложений. Кроме того, данные изменения были учтены постановлением Правительства РФ от 28.12.2012 N 1456 «О порядке осуществления в 2013 году бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности Российской Федерации»[[3]](#footnote-4).

Таким образом, был принят Федеральный закон от 28.12.2013 N 418-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Принципиальные изменения, касающиеся реализации капитальных вложений в объекты капитального строительства государственной и муниципальной собственности, были отражены в статье 79 Бюджетного кодекса РФ (также, введены статьи 791, 782). Обращаясь к данным изменениям, а также к постановлению Правительства Российской Федерации от 09.01.2014 N 13 «Об утверждении Правил осуществления капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета», можно выделить следующие характерные черты реализации капитальных вложений в объекты государственной собственности РФ.

В первую очередь, следует отметить, что данные нормативно-правовые акты предусматривают два способа осуществления капитальных вложений в государственную и муниципальную собственность: осуществление бюджетных инвестиций (в том числе и посредством заключения соглашения о передачи полномочий[[4]](#footnote-5)) и предоставление субсидий. При этом в течение финансового года может быть установлен только один способ осуществления капитальных вложений, так как «не допускается при исполнении соответствующего бюджета предоставление бюджетных инвестиций в объекты государственной (муниципальной) собственности, по которым принято решение о предоставлении субсидий на осуществление капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности»[[5]](#footnote-6).

Существует ряд отличий при реализации данных способов. Бюджетные инвестиции осуществляются на основании государственных контрактов, которые заключаются либо государственными заказчиками, являющимися получателями средств федерального бюджета, либо организациями, которым органы власти, осуществляющие функции и полномочия учредителя или права собственника имущества организаций, передали свои полномочия.[[6]](#footnote-7) Кроме того, при осуществлении бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства, данные объекты закрепляются за организациями на праве оперативного управления либо хозяйственного ведения с последующим увеличением стоимости основных средств, находящихся на праве оперативного управления у государственных или муниципальных организаций, либо с увеличением уставного фонда государственных и муниципальных унитарных предприятий, основанных на праве хозяйственного ведения, либо включаются в состав государственной (муниципальной) казны[[7]](#footnote-8).

Что касается передачи полномочий государственным и муниципальным организациям, то такую передачу может осуществлять орган государственной власти, орган управления внебюджетными фондами, а также орган местного самоуправления. Данные органы должны обладать статусом государственного или муниципального заказчика, в таком случае они смогут осуществить передачу своих полномочий по заключению и исполнению соответствующей организацией контракта от лица вышеперечисленных органов.[[8]](#footnote-9) Таким образом, указанные органы осуществляют функции учредителя бюджетных и автономных учреждений, права собственника государственных (муниципальных) унитарных предприятий. Вместе с тем, существуют исключения из данного правила, изложенные в статье 241 Бюджетного кодекса. Данные исключения касаются органов власти, являющихся государственными заказчиками и передающих полномочия в рамках реализации государственного оборонного заказа.

Соглашение о передаче полномочий должно включать в себя следующую информацию: цель осуществления бюджетных инвестиций и их объем с разбивкой по годам в отношении каждого объекта капитального строительства или объекта недвижимого имущества с указанием его наименования, мощности, сроков строительства; положения, устанавливающие права и обязанности бюджетного или автономного учреждения, государственного (муниципального) унитарного предприятия по заключению и исполнению государственных (муниципальных) контрактов от имени соответствующего публично-правового образования в лице органа власти; ответственность государственной (муниципальной) организации за неисполнение или ненадлежащее исполнение переданных полномочий; положения, устанавливающие право органа на проведение проверок соблюдения организацией условий, установленных заключенным соглашением о передаче полномочий; положения, устанавливающие обязанность бюджетного или автономного учреждения, государственного (муниципального) унитарного предприятия по ведению бюджетного учета, составлению и представлению бюджетной отчетности вышеупомянутому органу.[[9]](#footnote-10)

Необходимо также подчеркнуть, что при реализации такого соглашения о передачи полномочий вышеуказанным органам открываются лицевые счета получателя бюджетных средств по переданным полномочиям в органах Федерального казначейства (либо финансовых органах субъектов РФ, муниципальных образований) с целью учета осуществления бюджетных инвестиций в объекты государственной и муниципальной собственности.

Что же касается осуществления капитальных вложений в объекты капитального строительства за счет субсидий, то в бюджетах бюджетным и автономным учреждениям, государственным и муниципальным унитарным предприятиям могут предусматриваться субсидии на осуществление данными учреждениями и предприятиями капитальных вложений в объекты капитального строительства государственной и муниципальной собственности.[[10]](#footnote-11). При таком осуществлении происходит увеличение стоимости основных средств, находящихся на праве оперативного управления у бюджетных и автономных учреждений, увеличение уставного фонда государственных и муниципальных унитарных предприятий, основанных на праве хозяйственного ведения.[[11]](#footnote-12)

Субсидии предоставляются в соответствии с соглашением о предоставлении субсидии, которое заключается между получателем бюджетных средств, предоставляющим субсидию, и бюджетным или автономным учреждением, государственным или муниципальным унитарным предприятием, на срок действия утвержденных лимитов бюджетных обязательств.[[12]](#footnote-13)

Таким образом, изменения, внесенные Федеральным законом от 28.12.2013 N 418-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» установили порядок осуществления капитальных вложений в объекты капитального строительства государственной и муниципальной собственности. Более того, в рамках заявленной темы необходимо сделать акцент на части 5 статьи 79. В ней изложена информация о том, что «бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства государственной (муниципальной) собственности могут осуществляться в соответствии с концессионными соглашениями»[[13]](#footnote-14). Однако в первую очередь необходимо рассмотреть становление государственно-частного партнерства в Российской Федерации, а также такого метода ГЧП, как концессионное соглашение.

**1.2. Понятие государственно-частного партнерства в Российской Федерации.**

В последнее время популярность государственно-частного партнерства в Российской Федерации значительно возросла, и данный инструмент используется при реализации ряда социально значимых проектов, однако законодательно определенного термина в России на данный момент не существует. Возможно, это связано с тем, что оно пришло к нам из Запада (как “public private partnership”), и public здесь понимается не как госаппарат, а как совокупность власти на всех уровнях. Анализируя различные статьи и научные работы, посвященные данной теме, можно определить ГЧП следующим образом.

«Государственно-частное партнерство представляет собой юридически оформленное, добровольное, публичное, взаимовыгодное сотрудничество государства и частного сектора, основанное на различных формах и видах (путем консолидации и объединения ресурсов либо иных вкладов сторон) разделения в заранее определенных пропорциях прав, обязанностей, рисков, результатов, а также на учете интересов сторон и совместной координации усилий в целях наиболее эффективной реализации в различных сферах капиталоемких проектов, имеющих социально значимый эффект для общества».[[14]](#footnote-15)

Таким образом, ГЧП, прежде всего, представляет собой определенное качество системы отношений государства, частного сектора и общества, которое обеспечивает необходимую социально-экономическую эффективность использования вовлеченных в данное партнерство ресурсов и средств[[15]](#footnote-16).

Результатом такого сотрудничества станет не только реализованный проект и определенный социально-экономический эффект в обществе, но и ряд экономических выгод для обеих сторон. Государство снизит нагрузки на бюджеты различных уровней, а также предоставит населению возможность пользоваться услугой, полученной с использованием новейших, более дорогих технологий за счет привлечения средств частного партнера. В целом, в результате партнерства государство получит механизм, который повысит уровень экономической эффективности, стабильности и устойчивости проекта. Со стороны частного партнера приобретается не только прибыль, но и возможность использовать определенные льготы в налогообложении, повышается конкурентноспособность, снижаются издержки при реализации проекта, а также приобретается уникальный опыт участия в проектах, основанных на сотрудничестве с государственными (или муниципальными) органами.

Но при реализации проекта ГЧП партнеры осуществляют разделение не только выгод и результатов, но и рисков, что создает ряд опасностей при финансовом закрытии и непосредственном исполнении проекта. Например, при перекладывании части рисков на частный сектор при слабом или некачественном мониторинге со стороны государства и возникновении асимметрии информации бизнес может склоняться к оппортунизму, а ГЧП может стать неэффективным и повлечь за собой ряд отрицательных последствий для общества.[[16]](#footnote-17) Для частного же сектора возникает иная опасность: при принятии части рисков, бизнес становится зависимым «от решений и действий публичных властей. Это может привести к неполучению ожидаемой доходности, что является основным опасением для частного предприятия.

Таким образом, при формировании ГЧП государству необходимо создать для своего частного партнера такие условия, при которых у него не будет стимула вести себя оппортунистически, то есть использование грамотного мониторинга, предоставление участия в неизменчивом и емком рынке и другие методы со стороны госсектора создадут благоприятную базу для сотрудничества. В свою очередь, частной компании необходимо обеспечить государству финансовую устойчивость посредством стабильного инвестирования, производством качественных услуг и другими экономическими показателями. Именно при таких условиях частно-государственное партнерство будет эффективным и целесообразным.

Что касается законодательной базы, которая бы регулировала институт ГЧП в Российской Федерации, то она находится на стадии развития в данный момент.

Государственно-частное партнерство, действительно, находится на стадии развития и становления, однако такое сотрудничество все чаще применяется и активно распространяется при реализации проектов государственного, регионального и муниципального уровня. В связи с этим был подготовлен проект Федерального закона «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации» N 238827-6, целью которого стало создание правовых условий для реализации ГЧП, а также разделение полномочий частного и государственного сектора при осуществлении соглашений о сотрудничестве. Кроме того, вступление в силу федерального закона о ГЧП позволит не только ввести данный институт в строгие законодательные рамки, но и позволит предоставить гарантии прав и законных интересов частного партнера. Однако различные формы ГЧП уже реализуются в соответствии с отдельными нормативно-правовыми актами РФ.

Таким образом, в Российской Федерации существуют следующие формы государственно-частного партнерства:

«Ограниченной» формой ГЧП зачастую называют сервисный контракт, так как частный сектор здесь является лишь исполнителем и не несет никаких рисков (активы и риски инвестирования, управления и оплаты услуг принадлежат государству). «Цель заключения сервисного контракта – снижение стоимости предоставляемых государством услуг через привлечение субподрядчиков по конкурсу, в котором могут принимать участие предприятия и организации любой организационно-правовой формы»[[17]](#footnote-18).

Другой формой ГЧП является договор на управление. Цель заключения управленческого договора – «улучшить управление некоторыми государственными (муниципальными) активами или имущественными комплексами путем привлечения на конкурсной основе компетентной частной управляющей компании»[[18]](#footnote-19).Таким образом, при заключении такого договора власть передает часть рисков (а именно управленческий риск) частному сектору, то есть за обеспечение функционирования системы отвечает предпринимательство, однако государство по-прежнему обладает активами, инвестирует и отвечает за сбор платежей за услуги.

При договоре аренды частный партнер также приобретает коммерческий риск. «Цель заключения договора аренды – улучшение качества предоставления услуг путем привлечения к управлению частного бизнеса (на конкурсной основе) с передачей последнему коммерческих рисков»[[19]](#footnote-20). Власти оставляют за собой собственность и ответственность за модернизацию и инвестирование. Следует отметить, что до недавнего времени арендный договор был чрезвычайно популярен в связи с отсутствием основательной нормативно-правовой базы, схемы реализовывались быстро и без затруднений, однако это вызывало возникновение дополнительных рисков. С вступлением в силу в 2006 году Федерального закона «О защите конкуренции» и статьи 17.1, регулирующей особенности порядка заключения договоров в отношении государственного и муниципального имущества, в 2008 г., договоры аренды государственного или муниципального имущества стали заключаться только по результатам торгов, проводимых в форме либо конкурса, либо аукциона.[[20]](#footnote-21)

Реализация данных форм ГЧП регулируется такими нормативными правовыми актами, как Федеральный закон от 18.07.2011 N 223-ФЗ"О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц", Федеральный закон от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд", антимонопольное законодательство, Гражданский кодекс РФ, а также отраслевое законодательство (в зависимости от экономической отрасли, в рамках которой реализуется проект) и другие.

Однако самой распространенной формой ГЧП в России является концессия. Реализация концессионных соглашений осуществляется в соответствии с Федеральным законом «О концессионных соглашениях»[[21]](#footnote-22), который вступил в силу в 2005 году. Рассмотрим особенности осуществления концессионных соглашений в следующей части данной главы.

**1.3. Реализация­ концессион­ных соглашений в Российской Федерации.**

Концессии, являясь наиболее распространенной и долгосрочной формой ГЧП, предусматривают строительство (реконструкцию) объекта государственной или муниципальной собственности, а также его дальнейшую эксплуатацию (с сохранением права собственности за государством либо муниципалитетом).

Таким образом, согласно Федеральному закону от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» «По концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением имущество, право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности»[[22]](#footnote-23). То есть частный партнер здесь выполняет функцию концессионера, им может быть «индивидуальный предприниматель, российское или иностранное юридическое лицо либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) два и более указанных юридических лица».[[23]](#footnote-24) Концедентом в данном случае является «Российская Федерация, от имени которой выступает Правительство Российской Федерации или уполномоченный им федеральный орган исполнительной власти, либо субъект Российской Федерации, от имени которого выступает орган государственной власти субъекта Российской Федерации, либо муниципальное образование, от имени которого выступает орган местного самоуправления».[[24]](#footnote-25) Кроме того, полномочия концедента могут также выполнять уполномоченные органы и юридические лица, а также государственная компания "Российские автомобильные дороги".

 Важной особенностью концессионного соглашения является то, что на частный сектор налагаются три основных риска: управленческий, коммерческий и инвестиционный, однако собственность остается государственной (т.е. государственный сектор – по-прежнему владелец активов).

Обычно концессии долгосрочны, срок их действия может разниться от 10 до 30 лет, чтобы позволить бизнесу обеспечить нужную норму доходности при предоставлении услуги. Данный срок должен быть установлен концессионным соглашением и принимать во внимание такие аспекты, как срок строительства (реконструкции) объекта, объем инвестиций и срок их окупаемости, а также всех обязательств концессионера и концедента.[[25]](#footnote-26)

Главным основанием для заключения концессии для государства является то, что данный объект его собственности нуждается в привлечении большого размера капитала, модернизации и развитии, а государство (муниципалитет) не может обеспечить необходимый уровень инвестирования. Другой немаловажной причиной является опыт и технологии, которые использует компания. То есть при заключении концессионного соглашения частный партнер (концессионер) осуществляет строительство либо реконструкцию объекта государственной (муниципальной) собственности, инвестируя собственные средства (если предусмотрено концессионным соглашением, то государство может осуществлять софинансирование, а также предоставлять определенные льготы и кредиты). Кроме того, концессионер эксплуатирует данный объект в течение определенного срока и устанавливает тарифы для потребителей предоставляемого им блага. Однако объект концессионного соглашения остается в собственности государства (муниципалитета).

Важным аспектом реализации концессии является то, что частный партнер, с которым будет заключено концессионное соглашение, вправе устанавливать тариф для потребителей блага при эксплуатации объекта. Размер платежей должен быть прописан в концессионном соглашении, а также сообщаться государственному партнеру при подаче заявки на участие в конкурсе на заключение договора. Зачастую именно тариф и является основным критерием при выборе частного партнера. Однако бизнес не всегда в состоянии оценить все будущие издержки и риски, поэтому, когда они оказываются слишком велики, проект либо «не доживает» до своего финансового закрытия, либо условия концессионного соглашения пересматриваются, цена тарифа растет, что, безусловно, отражается на благосостоянии потребителя. Поэтому государству требуется выделять ряд дополнительных критериев при выборе партнера, а также участвовать в реализации проекта. Кроме того, эксплуатационный период предусматривает концессионную плату, ее сроки, размер и форма устанавливаются концессионным соглашением.

Такое участие государства может быть выражено в осуществлении помощи (в том числе и финансовой) концессионеру, она может быть выражена такими способами, как предоставление заемного финансирования, предоставление гарантий обеспечения обязательств, инвестиционный консалтинг, страхование экспортных кредитов и другие.

Кроме того, концедент может осуществлять софинансирование, которое может быть выражено в реализации капитальных вложений в объект концессионного соглашения. Размер расходов, порядок и условия предоставления средств из бюджета должны быть отражены в решении о заключении концессионного соглашения, в конкурсной документации, а также в самом концессионном соглашении. [[26]](#footnote-27) Реализация капитальных вложений в объекты капитального строительства государственной и муниципальной собственности осуществляется в форме бюджетных инвестиций в рамках концессионного соглашения[[27]](#footnote-28). То есть государство вправе осуществлять бюджетные инвестиции в капитальное строительство (либо реконструкцию) объекта концессионного соглашения. Особенности осуществления капитальных вложений в объекты государственной и муниципальной собственности были рассмотрены в части 1.1. данной главы. Однако при реализации проектов государственно-частного партнерства могут также использоваться средства Инвестиционного фонда РФ. Бюджетные ассигнования Фонда предусматриваются в соответствии с Правилами формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ[[28]](#footnote-29). Согласно Правилам, средства Фонда могут предоставляться при реализации инвестиционных проектов путем:

1) осуществления бюджетных инвестиций в объекты госсобственности РФ, в том числе финансирование разработки проектной документации, реализации конкурсов на заключение концессий, а также финансирование работ по подготовке территории строительства[[29]](#footnote-30);

2) предоставления субсидий бюджетам субъектов РФ в целях софинансирования капитального строительства объектов государственной собственности субъектов РФ, в которые осуществляются бюджетные инвестиции из бюджетов субъектов РФ, либо на предоставление соответствующих субсидий местным бюджетам[[30]](#footnote-31);

3) предоставления субсидий на софинансирование разработки проектной документации на капитальное строительство объектов государственной собственности субъектов РФ, которые предполагаются к реализации в рамках концессий, либо на предоставление соответствующих субсидий из бюджетов субъектов РФ в рамках реализации концессионных соглашений на муниципальном уровне[[31]](#footnote-32);

4) направления «бюджетных ассигнований в уставные капиталы открытых акционерных обществ, в том числе путем участия в их учреждении»[[32]](#footnote-33);

5) предоставления «субсидий на осуществление Государственной компанией "Российские автомобильные дороги" деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог, в том числе при реализации концессионных проектов»[[33]](#footnote-34).

Данные ассигнования предоставляются при условии, что финансирование за счет концессионера составит не менее 25%, для проектов регионального уровня - 50%[[34]](#footnote-35).

**Глава 2. Мировая практика реализации концессионных соглашений.**

**2.1. Мировой опыт реализации концессионных соглашений. Анализ опыта Англии и Франции.**

Система управления ГЧП в каждой стране своеобразна и зависит от уровня развития экономики, особенностей законодательства и специфики государства. Стоит также отметить, что ГЧП появилось на Западе гораздо раньше, чем в России в связи с иным политическим и экономическим устройством государств и, следовательно, находится на более высоком уровне развития.

Западные теоретики (согласно классификации Всемирного банка) разделили договоры сотрудничества между государственным и частным сектором на три большие группы.[[35]](#footnote-36) Первая группа – lease-and-operate contracts (в таких контрактах частный партнер ответственен за предоставление услуги населению, а также осуществляет управление и поддержание состояния объекта «аренды» и выплачивает «налог за арнеду» - a lease fee). Вторую группу объединяют “stricto sensu” contracts (при заключении таких контрактов частный партнер также ответственен за строительство и финансирование). Договоры данного типа являются наиболее распространенными и эффективными, в них можно выделить контракты BOT (build-operate-transfer, где частный партнер осуществляет создание (строительство) объекта) и ROT (rehabilitation-operate-transfer, где частный партнер осуществляет восстановление (реконструкцию) объекта). Здесь право собственности принадлежит государственному партнеру, и после окончания периода эксплуатации (operate), управление объектом возвращается государству (transfer). Можно провести аналогию между российскими концессиями и BOT (ROT). Третья группа – BOO (build-own-operate, здесь частный партнер приобретает право собственности и обязательства, связанные с дальнейшим управлением и использованием объекта). Однако в каждой стране реализация проектов ГЧП имеет ряд отличительных особенностей.

Например, для осуществления контроля над частным партнером, в руки которого передается управление каким-то объектом (с привлечением инвестирования или без него), привлекаются как специально уполномоченные органы (агентства), так и профильные ведомства и министерства.[[36]](#footnote-37)В большинстве развитых стран функция мониторинга в основном осуществляется с помощью второго варианта, без создания специальных органов. Однако существует большое количество агентств, которые не только могут осуществлять контроль реализации особо важных проектов ГЧП, но и проводить консультации для частных компаний, издавать рекомендации и предоставлять лучшие практики в той или иной сфере.

Рассмотрим опыт двух государств, где ГЧП является уже сформировавшимся и развитым институтом, - Англии и Франции. При рассмотрении практик, особое внимание уделим таким критериям, как особенности правового регулирования; доля государственного участия при реализации проектов; внимание, которое уделяется оценке рисков и издержек при осуществлении проектов; наличие специальной организации (профильного ведомства). Кроме того, выделим особенности, характерные для конкретного государства.

Опыт Великобритании имеет существенное значение для развития ГЧП во всем мире. В период за 1992-2001 гг. в данном государстве было реализовано свыше 400 проектов.[[37]](#footnote-38) В период с 2001 по 2007 год было подписано и запущено около 500 контрактов между государством и частными партнерами, их общая сумма составила приблизительно 42 млрд. евро (что превышает в 1,5 общую стоимость контрактов ГЧП по остальным европейским странам за этот же период).[[38]](#footnote-39)

Хотя на данный момент в государстве отсутствуют какие-либо специальные законодательные акты, напрямую регламентирующие реализацию проектов государственно-частного партнерства, существуют директивы и руководства, где изложены общие принципы контрактных отношений, проведения конкурсов и так далее.

Руководящие принципы сотрудничества государственного и частного партнеров регулируются Казначейством и иными органами власти, они имеют обязательную силу при исполнении соответствующих проектов (иногда включают в себя информацию по конкретному проекту). Кроме того, в Соединенном королевстве действует Управление шоссейных дорог (Highway Agency – United Kingdom), которое, в свою очередь, является исполнительным органом Министерства транспорта. В состав данного управления входят специальные группы, каждая из которых создается для осуществления конкретного проекта, заключенного на основе ГЧП в сфере инфраструктуры. Управление шоссейных дорог также осуществляет такую функцию, как предоставление консультаций частному сектору в области заключения сотрудничества с государственным сектором.

Особое внимание следует обратить на организацию Partnerships UK, созданную в целях помощи государству в решении проблем ГЧП и поиске наиболее эффективных решений путем разработки проектов, моделей и договоров.[[39]](#footnote-40) Данная организация действовала в Соединенном королевстве до 2011 года, являясь главным координатором государства и консультативным органом в области ГЧП. В настоящее время в рамках Казначейства Соединенного Королевства действует Отдел по вопросам политики в сфере государственно-частного партнерства (PPP policy team).[[40]](#footnote-41)

Понятие ГЧП в Великобритании зачастую соотносится с понятием «частная финансовая инициатива». Это связано с тем, что в Великобритании разработана специальная программа “Private financial initiative”, которая не только включает в себя информацию о вариантах осуществления и финансирования проектов ГЧП. Однако после большого количества проектов, реализованных в рамках данной программы, встал вопрос о целесообразности ее применения во многих случаях. Основная причина – экономическая неэффективность многих проектов, а также возрастающая средняя цена контракта. В связи с возрастающим недовольством PFI, программа подверглась ряду модификаций и корректировок. Теперь она содержит индикаторы для оценки рисков, выгод и эффективности того или иного проекта, а также включает в себя процедуры заключения и оценки контрактов.

Таким образом, несмотря на то, что доля Великобритании в реализации ГЧП в Европе составляет около 50%, значительная часть проектов зачастую «не доживает» до финансового закрытия в связи с высокими издержками и неэффективностью. Поэтому английский опыт ГЧП нельзя оценить однозначно.

Многие эксперты считают, что модель ГЧП в России во многом схожа с французской моделью. Особенно четко данная параллель прослеживается при сравнении российской концессии и «классической» концессии во Франции. Хотя модели, действительно, похожи, во Франции существует гораздо более серьезная база для их реализации.

Во-первых, французское законодательство, регулирующее ГЧП, не ограничивается лишь одним нормативно-правовым актом, существует целый комплекс законов (LOPSI, LOPJ и так далее). Проекты ГЧП также делятся на две большие группы – «контрактная» и «институциональная» формы. Институциональная форма означает создание «совместного предприятия» между государством и частной компанией (Société d’économie mixte), где, согласно законодательству, доля государственного капитала должна составлять 50-85%. К контрактной форме относятся, например, концессии, которые отличны от английской модели ввиду наличия следующих черт: полное исключение возможности приватизации государственной собственности, комплексный характер, а также приоритетное отношение к государственным инвестициям.[[41]](#footnote-42)

Во Франции также создана Миссия поддержки государственно-частных партнерств в рамках Министерства экономики и финансов в 2004 году. MAPPP исполняет консультационную и организационную функции при заключении контрактов о реализации проектов ГЧП. Экспертиза MAPPP является обязательным условием при формировании проекта, кроме того, Миссия осуществляет контроль реализации проекта и даже может вносить предложения корректировки контрактов.

Хотя французские проекты ГЧП не являются столь многочисленными, как английские, однако их отличает высокая эффективность реализации и серьезный контроль государства.

Таким образом, согласно мировому опыту доля концессий среди форм ГЧП занимает ведущую позицию, но в последнее время их количество сокращается (в связи с не всегда оправданным риском частного партнера), что приводит к снижению инвестиций в государственную собственность со стороны частного сектора.

Но, несмотря на недостатки использования концессий и других форм ГЧП, они находят широкое распространение в международной практике. Стоит также отметить, что в этих странах участие частного сектора обеспечивается устойчивостью институтов, стабильностью среды и благоприятными экономическими условиями.

Для более наглядного рассмотрения международного опыта рассмотрим кейс французской концессии (в связи с тем, что, как было указано выше, многие эксперты считают российские концессионные соглашения во многом схожими с французскими), который продемонстрирует особенности реализации проектов концессионных соглашений за рубежом.

**2.2. Рассмотрение кейса «Скоростная железнодорожная линия Тур-Бордо, Франция».**

В данной части главы 2 мы рассмотрим осуществление крупнейшей концессии во Франции, связанную со строительством скоростной железнодорожной линии Тур-Бордо (Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux).

Данный договор концессии был подписан 16 июня 2011 года. Он предусматривает заключение соглашения между RFF (Réseau Ferré de France), Французские железные дороги (как представитель государства), а также компанией LISEA, дочерней компания концерна VINCI, и рассчитан на 50 лет[[42]](#footnote-43).



Рисунок 1. Схема высокоскоростной железнодорожной линии Тур-Бордо.[[43]](#footnote-44)

Проект включает в себя строительство и эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной линии, протяженность которой составит 302 км, а также будет включать в себя 38 км соединительных линий. Благодаря строительству данной сети, путь между Парижем и Бордо составит 2 часа 5 минут. Рассмотрим более подробно работы, которые предполагается провести при реализации проекта[[44]](#footnote-45):

- 340 км железнодорожных линий (включая 17 соединительных);

- приблизительно 400 инженерных сооружений, включая 19 путепроводов и 7 туннелей;

- будет создано 1300 новых рабочих мест; всего в строительных работах будет занято 4500 специалистов;

- для эффективной эксплуатации объекта будет создано 150 постоянных рабочих мест для оказания услуг;

- для 2000 га будут предусмотрены компенсации в возмещения воздействия на экологию и окружающую среду.

14 февраля 2008 года был объявлен конкурс на заключение концессионного соглашения, выбор партнера продолжался вплоть до марта 2010 года, когда был выбран победитель – LISEA.[[45]](#footnote-46) Как было упомянуто выше, данное соглашение было подписано с компанией 16 июня 2011 года. Акционерами общества LISEA являются VINCI Concessions и VINCI SA (33,4%), CDC Infrastructure groupe Caisse des Dépôts (25,4%), SOJAS (22%) и инвестиционные фонды, управляемые AXA Private Equity (19,2%)[[46]](#footnote-47).

Теперь рассмотрим финансовую составляющую проекта. Общая стоимость концессии LGV Tours-Bordeaux составит около 7,8 миллиардов евро[[47]](#footnote-48). Далее рассмотрим, как будет разбита стоимость между государственным и частным партнерами:

|  |  |
| --- | --- |
| Субъект финансирования | Размер финансирования |
| Государственная компания RFF | 1 миллиард евро |
| Субсидии от государства, муниципалитетов, ЕС | 3 миллиарда евро |
| LISEA | * 772 миллиона евро: вклад акционеров LISEA, ранее профинансированного коммерческими банками и Европейским инвестиционным банком;
* 1672 миллиона евро: банковский кредит, причем 1060 миллионов евро – банковский кредит под гарантией государства;
* 757 миллионов евро: внесены Fonds d’Epargne, который управляется Caisse des Dépôts (гарантированы RFF);
* 400 миллионов евро: кредит у Европейского инвестиционного банка, гарантируемый государством;
* 200 миллионов евро: кредит у Европейского инвестиционного банка (не гарантируемый).
 |
| Итого для LISEA: 3,8 миллиардов евро. |

Таблица 1. Разбивка стоимости реализации проекта LGV Tours-Bordeaux.[[48]](#footnote-49)

Группа VINCI принимает активное участие в строительстве. На официальном сайте представлены следующие данные о реализации оборота денежных средств при осуществлении проекта:

Рисунок 2. Оборот денежных средств при реализации проекта LGV Tours-Bordeaux (Годовой отчет VINCI за 2013 год).[[49]](#footnote-50)

Как было упомянуто выше, концессионное заключение было заключено на срок 50 лет и также предусматривает эксплуатацию объекта концессионером, строительство должно быть завершено к 2017 году. При этом в процессе эксплуатации на LISEA ложатся следующие обязательства[[50]](#footnote-51):

- Техническое обслуживание и поодержание высокого качества конструкции: концессионер несет финансовые расходы по осуществлению ремонтных работ;

- Управление компенсационными мерами в рамках воздействия на экологию и окружающую среду: концессионер берет на себя долгосрочные обязательства о мерах, принятых на этапе строительства, минимизирующие воздействие на флору и фауну. Кроме того, в течение 25 лет концессионер обязуется обеспечивать проверку реализации данных мер, а в 2012 году создается фонд Fondation Biodiversité, обеспечивающий защиту окружающей среды;

- Проведение консультаций с местными выборными представителями и жителями с целью интеграции и предотвращения загрязнения на этапе эксплуатации;

- Рентабельность инвестиций и занятости.

Таким образом, данное концессионное соглашение «Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux», являясь наиболее крупной концессией в области строительства скоростных железнодорожных линий в мире, включает в себя черты «классических» французских концессий, а также ряд отличительных особенностей.

В первую очередь, следует подчеркнуть, что контракт был заключен с опытным партнером (группа VINCI, дочерней компанией которой является концессионер LISEA, является партнером многочисленных проектов ГЧП не только во Франции, но и в рамках мировой практики, включая в себя VINCI Concessions и VINCI Contracting).

Кроме того, значительные средства инвестируются в проект со стороны государства (более 50%), при этом прямое государственное финансирование составляет 3 миллиарда евро (в форме субсидий со стороны государства, муниципалитетов, а также ЕС), и 1 миллиард евро инвестируется со стороны государственной компании RFF (средства которой предоставляются также из бюджета Франции).

Что же касается инвестиций со стороны частного партнера, то часть денежных средств инвестируется со стороны акционеров общества, однако большинство денежных средств являются заемными (у коммерческих банков, у Европейского инвестиционного банка). Государство же, со своей стороны, а также со стороны государственной компании RFF, предоставляет гарантии в размере более 2 миллиардов евро, что значительно минимизирует риски частного партнера, а также создает некий фактор «уверенности». Привлечение же средств со стороны ЕС выводит данный проект на международный уровень.

Особое внимание также следует уделить такому аспекту, как особое значение защите окружающей среды, которое придается проекту при его реализации. Во-первых, компенсации, которые предусмотрены при строительстве и дальнейшей эксплуатации объекта, не только возместят ущерб, нанесенный экологии, но и будут предостерегать концессионера от чрезмерного ее загрязнения. Кроме того, будет создан специальный фонд la Fondation d’entreprise LISEA Biodiversité, целью которого станет защита флоры и фауны при реализации строительства и эксплуатации объекта концессионного соглашения «Скоростная железнодорожная линия Тур-Бордо».

**Глава 3. Проблемы осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений в Российской Федерации.**

**3.1. Анализ статистических данных и существующих проектов концессионных соглашений в Российской Федерации.**

После осуществления анализа теоретической и законодательной базы, которая существует в Российской Федерации в области осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений, а также анализа зарубежной практики, перейдем к изучению реализации российских концессий и их финансирования со стороны государства.

Анализируя информацию, предоставленную на Федеральном портале «ГЧП Инфо»[[51]](#footnote-52), обобщенную в журнале «Финансы и кредит»[[52]](#footnote-53), можно увидеть, какая доля финансирования проектов государственно-частного партнерства остается за частным партнером, а какая – за государственным. Обратим внимание на следующие цифры.

Принимая во внимание 132 российских проекта ГЧП (большинство из которых являются концессиями в области инфраструктуры), важно отметить, что 27,27% (или 36 проектов) были реализованы на федеральном уровне и 72,73% (или 96 проектов) – на уровне субъекта до 2013 года. Финансирование распределилось таким образом, что 656 726,37 миллионов рублей были выделены из федерального бюджета (данную сумму можно разделить на сумму в 613 247,75 миллионов рублей, выделенную в целях реализации проектов федерального уровня, и сумму в 43 478,62 миллионов рублей, выделенную в целях реализации проектов регионального уровня), а из бюджетов субъектов РФ было выделено 34 742,52 миллионов рублей.[[53]](#footnote-54)

Мы видим, что, несмотря на то, что на федеральном уровне реализуется меньше проектов ГЧП, однако они являются более глобальными и дорогостоящими, поэтому для их реализации привлекается большее количество денежных средств из государственного бюджета. Проекты регионального уровня на данном этапе развития ГЧП в России реализуются в основном за счет средств частных инвесторов.

Разделение финансирования между государственным и частным партнером мы можем увидеть на следующей диаграмме:

Рисунок 3. Финансирование проектов ГЧП в Российской Федерации за 2004-2013 гг[[54]](#footnote-55).

Таким образом, при реализации проектов ГЧП частный сектор вкладывает инвестиции, превышающие привлеченные для проектов государственные средства примерно в 4,5 раза. За 2004-2013 гг. их объем составил приблизительно 2 982 654,98 миллионов рублей (1 753 216,53 миллионов рублей для реализации проектов ГЧП федерального уровня и 1 229 438,45 миллионов рублей – для проектов регионального уровня)[[55]](#footnote-56).

Очевидно, что в разные временные промежутки инвестировался разный объем средств. Осуществление финансирования проектов ГЧП за 2004-2013 гг. представлено на следующем графике:

Рисунок 4. Финансирование проектов ГЧП в РФ за временные периоды с 2004 по 2013 года.[[56]](#footnote-57)

Рассмотрев статистические данные, представленные выше, можно сделать вывод о том, что государственное участие при реализации проектов ГЧП в России находится на относительно низком уровне. Финансирование со стороны государства в основном привлекается для осуществления крупномасштабных проектов. Это говорит о том, что на частного партнера ложится довольно высокий (часто неоправданный) риск при заключении партнерства с государством. Так как в российском законодательстве не существует прямых гарантий прав и законных интересов частного партнера (однако данный аспект отражен в законопроекте в ГЧП), чрезмерно высокий инвестиционный риск при отсутствии высокого уровня государственной поддержки зачастую не оправдывает участие в данном сотрудничестве. В связи с этим, многие частные компании, способные обеспечить высокую эффективность реализации проекта, не принимают участие в конкурсах на заключение контрактов с государством.

Перейдем теперь к осуществлению концессионных соглашений в Российской Федерации, а также рассмотрим особенности их финансирования.

Реализация наиболее масштабных инфраструктурных проектов, реализуемых в рамках концессионных соглашений в Российской Федерации, напрямую связана с деятельностью государственной компании «Российские автомобильные дороги» (Государственная компания «Автодор»).

ГК «Российские автомобильные дороги» является некоммерческой организацией, созданной Российской Федерацией в соответствии с Федеральным законом от 17.07.2009 N 145-ФЗ "О государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и имеющей организационно-правовую форму государственной компании.[[57]](#footnote-58) Кроме того, автомобильные дороги «Автодора» являются автомобильными дорогами федерального значения (находятся в государственной собственности Российской Федерации) и находятся в доверительном управлении у Государственной компании.[[58]](#footnote-59) Что касается осуществления строительства новых автомобильных дорог (в том числе и на основе государственно-частного партнерства), то данная деятельность также относится к доверительному управлению.

При осуществлении строительства Государственной компанией новых инфраструктурных объектов зачастую применяется механизм концессионных соглашений. Сравнивая возможность реализации концессий Государственной компанией и публично-правовыми образованиями (а также юридическими лицами, выступающими от их имени), можно выделить ряд особенностей, способствующих эффективной реализации данной формы ГЧП именно ГК. В первую очередь, деятельность ППО жестко регулируется законодательством, которое устанавливает ряд ограничений при управлении государственной собственностью, например, существуют лимиты расходных обязательств, а также строгая бюджетная отчетность. Что же касается Государственной компании, то ей предоставляется большее количество свободы при доверительном управлении, осуществляя которое, компания может проявить гибкость при распоряжении бюджетными средствами (однако лицевой счет для ГК также открыт в Федеральном Казначействе).

В целях осуществления доверительного управления автомобильными дорогами Государственной компании предоставляются субсидии из федерального бюджета. С 2014 года данные субсидии предоставляются в рамках подпрограммы "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"[[59]](#footnote-60).

Рассмотрим динамику предоставления денежных средств из бюджета Российской Федерации государственной компании «Российские автомобильные дороги» на осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании согласно Федеральным законам о федеральном бюджете (с 2012 по 2014 гг., а также плановые 2015 и 2016 гг.).

Рисунок 5. Предоставление государственной компании «Российские автомобильные дороги» субсидий из федерального бюджета на осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании за 2012-2014 гг., 2015-2016 плановые гг., в тыс. руб.[[60]](#footnote-61)

Кроме того, в рамках реализации проектов государственно-частного партнерства Государственная компания может получать бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда Российской Федерации в форме предоставления «субсидий на осуществление Государственной компанией "Российские автомобильные дороги" деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог, в том числе при реализации концессионных проектов»[[61]](#footnote-62).

Таким образом, государственной компании «Российские автомобильные дороги» предоставляются средства федерального бюджета при реализации концессионных соглашений. Однако серьезной проблемой является то, что при наличии плана предоставления денежных средств (государственная инвестиционная программа, федеральный закон о бюджете на соответствующий год), отсутствуют механизмы оценки финансируемых проектов.

Рассмотрим два проекта, которые осуществляются в рамках концессионных соглашений, где государственная компания «Российские автомобильные дороги» выступает в роли концедента от лица Российской Федерации, а также особенности их финансирования.

1. Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113 (ЦКАД) с последующей эксплуатацией на платной основе.

Рисунок 6. Проект строительства ЦКАД.[[62]](#footnote-63)

На данный момент подготовлена информация по поводу реализации проекта Центральная кольцевая автомобильная дорога на участках, выделенных на Рисунке 6 сплошной линией (4 участка – 4 отдельных проекта), систематизировав ее, получим следующую таблицу:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование проекта | км | Стоимость проекта | Контрактная схема строительства | Сроки строительства |
| Пусковой комплекс №1 (от М-4 «Дон» до 11 км А-107), 1 участок | 49,49 км | 64,8 млрд. руб.  | Долгосрочное инвестиционное соглашение (госфинансирование – 90%) на 23 года | 2014-2018 |
| Пусковой комплекс №3 (от М-11 «Москва – Санкт-Петербург до M-7 «Волга») | 105,3 км | 81,69 млрд. руб. | Концессионное соглашение с платой концедента (госфинансирование – 60%) на 31 год | 2016-2018 гг. |
| Пусковой комплекс №4 (от M-7 «Волга» до M-4 «Дон»)  | 96,5 км | 82,33 млр. руб.  | Концессионное соглашение с платой концедента (госфинансирование – 65%) на 30 лет | 2016-2018 гг. |
| Пусковой комплекс №5 (от 11 км А-107 до М-11 «Москва – Санкт-Петербург)  | 89,9 км | 50,1 млрд. руб. | Долгосрочное инвестиционное соглашение | 2016-2018 гг. |

Таблица 2. Характеристики проектов, реализуемых в рамках строительства ЦКАД.[[63]](#footnote-64)

Долгосрочное инвестиционное соглашение также является одним из видов соглашений о ГЧП, это смешанный гражданско-правовой договор, содержащий элементы различных видов договоров, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации (договора подряда на строительство, выполнение работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту автомобильной дороги).[[64]](#footnote-65) Существенные отличия состоят в том, что сроки проведения конкурса сокращаются до 3 месяцев, основанием для заключения соглашения является решение Правления ГК (в концессии – отдельное решение Правительства РФ). Кроме того, при заключении долгосрочного инвестиционного соглашения публичным партнером выступает сама государственная компания «Автодор», а не Российская Федерация, а правовой базой станет Федеральный закон РФ от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», а также ГК РФ, а не Федеральный закон РФ от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Рассмотрим подробнее схему государственного финансирования вышеуказанных проектов.

На этапе строительства объекта предусматривается государственное финансирование в объеме, указанном в заключенном концессионном соглашении (либо долгосрочном инвестиционном соглашении). Максимальная стоимость расходов государственного партнера должна быть указана в конкурсной документации и являться одним из критериев выбора победителя конкурса. Предусматриваемый размер государственного финансирования указан в таблице 2. Денежные средства, которые государственная компания «Российские автомобильные дороги» будет осуществлять в качестве инвестиций в строительство объекта, предоставляются Государственной компании в качестве субсидий из федерального бюджета.

На этапе эксплуатации предусматриваются инвестиционный и эксплуатационный платежи. Они выплачиваются исполнителю в целях покрытия таких расходов исполнителя, как возврат и обслуживание привлеченного финансирования на строительство автомобильной дороги с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал, а расходы на эксплуатацию автомобильной дороги.[[65]](#footnote-66)

Что касается непосредственно реализации концессионных соглашений, то Проектами распоряжений Правительства Российской Федерации о заключении концессионных соглашений в отношении автомобильной дороги «ЦКАД. Пусковой комплекс № 3», а также «ЦКАД. Пусковой комплекс № 4» предусмотрена плата концедента. Размер данной платы также включает в себя инвестиционный и эксплуатационный платежи, максимальные размеры которых также должны быть указаны в конкурсной документации и которые также являются критериями выбора победителя конкурса на заключение концессионного соглашения.

Ежегодные размеры данных платежей для соответствующего года i рассчитываются следующим образом[[66]](#footnote-67):

ИПi=ИП x k1i;

ЭПi=ЭП x k2i, где:

ИП, ЭП – инвестиционный и эксплуатационный платежи, которые будут указаны в конкурсном предложении лица, с которым будет заключено концессионное соглашение;

k1i, k2i – поправочные коэффициенты к инвестиционному и эксплуатационному платежам соответственно для соответствующего года (размер поправочных коэффициентов будет являться приложением к основным условиям концессионного соглашения).

Таким образом, финансирование со стороны государственного партнера концессионных соглашений, а также долгосрочных инвестиционных соглашений в рамках строительства и эксплуатации ЦКАД будет происходить в два этапа: софинансирование строительства объектов (использование средств федерального бюджета, предоставляемых Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в форме субсидий на осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании); предоставление инвестиционного и эксплуатационного платежей исполнителю.

2. Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск".

Данный объект был принят в эксплуатацию 26 ноября 2013 года, поэтому существует возможность оценить осуществление не только запланированных инвестиций, но и дать финансированию проекта реальную оценку.

Концессионного соглашение в отношении автомобильной магистрали «Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва-Минск» было заключено 17 июля 2009 г. между Российской Федерацией в лице Федерального дорожного агентства (концедент) и открытым акционерным обществом «Главная дорога» (концессионер) на 30 лет.[[67]](#footnote-68) Соглашение предусматривало создание автомагистрали в срок 30 месяцев при условии государственной поддержки, а также гарантии минимального дохода частного партнера в размере 100%.

Однако 11 мая 2010 года полномочия концедента были переданы Государственной компании «Российские автомобильные дороги»[[68]](#footnote-69), а 8 октября 2010 года ОАО «Главная дорога» получило разрешение на строительство.

В связи с возникшими трудностями в ходе реализации проекта (например, значительное увеличение сроков подготовки территории строительства) партнеры неоднократно пересматривали условия концессионного соглашения. Такие изменения были внесены дополнительными соглашениями от 26 апреля 2010 г. № 2, от 31 августа 2010 года № 5, от 8 ноября 2010 года № 6, от 27 ноября 2013 г. № 12, от 13 февраля 2014 № 13. Вследствие этого срок строительства автомагистрали значительно увеличился.

Рассмотрим особенности финансирования строительства проекта.

При строительстве автомобильной дороги были предусмотрены бюджетные ассигнования, предоставленные Инвестиционным фондом Российской Федерации, а также денежные вложения частных инвесторов.

На таблице ниже мы можем наблюдать движение денежных средств по годам в рамках реализации проекта:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Год | Всего, млн. руб. | Бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда РФ, млн. руб. | Средства концессионера, млн. руб. |
| План | кассовые расходы | План | кассовые расходы | план | кассовые расходы |
| 2008 | 1 128,00 | 378,86  | 1 128,00  | 378,86  |  |  |
| 2009 | 1 044,00  | 636,40  | 1 044,00  | 636,40  |  |  |
| 2010 | 6 016,92  | 3 949,56  | 3 726,00  | 173,25  | 2 290,92  | 3 776,31  |
| 2011 | 8 595,60  | 3 197,87  | 7 274,00  | 1 824,22  | 1 321,60  | 1 373,65  |
| 2012 | 6 876,48 | 6 120,17  |  | 5 905,63  | 6 876,48  | 214,54  |
| 2013 |  | 8 174,08  |  | 4 129,38  |  | 4 044,70  |
| Всего | 23 661,00 | 22 456,94  | 13 172,00  | 13 047,74  | 10 489,00  | 9 409,20  |

 Таблица 3. Движение денежных средств по проекту ««Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва-Минск».[[69]](#footnote-70)

Таким образом, Государственная компания получала субсидии на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог[[70]](#footnote-71), движение которых осуществлялось по лицевому счету в Федеральном казначействе[[71]](#footnote-72). Данные денежные средства далее были предоставлены в строительство объекта.

Согласно Таблице 3 мы видим, что реализация денежных средств в строительство во многом не совпадала с планированием данного процесса. Кроме того, изменения сроков и распределения финансирования требовали внесения изменений в паспорт проекта, что значительно задерживало предоставление земельных участков, выделенных под строительство, концессионеру.

В связи с вышеизложенным, согласно Дополнительному соглашению № 12 от 27 ноября 2013 года срок концессии был продлен на 1 год, 6 месяцев. Кроме того, был предусмотрен механизм получения минимальной ежегодной выручки Концессионера, согласно которому был установлен ее минимальный размер[[72]](#footnote-73). При условии его недополучения выплаты в обеспечение установленного уровня выручки Концессионера потребуются со стороны «Автодора». Данные выплаты будут осуществлены из средств, которые связанны с управлением другими автомобильными дорогами ГК (за счет взимания платы за проезд). Таким образом, дополнительных расходных обязательств у РФ возникнуть не может, но возникновение подобной ситуации может отразиться на благосостоянии потребителя вследствие возможного увеличения тарифа за проезд по другим платным автомобильным дорогам Государственной компании.

**3.2. Выявление существующих проблем при осуществлении бюджетных инвестиции в объекты концессионных соглашений.**

Государственное софинансирование объектов концессионных соглашений осложнено рядом проблем в Российской Федерации.

В первую очередь, как было указано в первой главе данной работы, в рамках реализации концессионных соглашений при капитальном строительстве объекта государственной собственности могут осуществляться бюджетные инвестиции.[[73]](#footnote-74) Однако после анализа федеральных законов о федеральном бюджете за последние три года (2012-2014 гг.), можно сделать вывод о том, что существует лишь информация о предоставлении субсидий государственной компании «Российские автомобильные дороги» в целях осуществления деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами. С 2014 года данные субсидии будут предоставляться в рамках реализации подпрограммы "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы". Таким образом, можно выделить основную проблему исследования: наличие института бюджетных инвестиций и их осуществления в капитальное строительство объектов концессионных соглашений в российском законодательстве, но отсутствие его реализации в российской действительности.

Однако в рамках реализации проектов государственно-частного партнерства может осуществляться предоставление бюджетных ассигнований Инвестиционным фондом Российской Федерации. Проекты, имеющие общегосударственное значение, и региональные проекты, которые на данный момент получают бюджетные ассигнования перечислены в «Государственном реестре проектов, получивших бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда РФ на 1 января 2014 года». Формы предоставления денежных средств были представлены в Главе 1, части 1.3. данной работы, они включают в себя в том числе предоставление бюджетных инвестиций и субсидий в объекты капитального строительства государственной собственности. Однако необходимо заметить, что при их предоставлении в рамках реализации проекта существуют специальные условия: финансирование за счет инвестора (концессионера) должно составлять не менее 25%, не менее 50% - для проектов регионального уровня, а также существует особый порядок и критерии отбора инвестиционных проектов.[[74]](#footnote-75) Таким образом, можно сделать вывод о том, что данные бюджетные ассигнования доступны лишь крупномасштабным проектам, прошедшим специальный конкурсный отбор и попадающим под вышеуказанные условия.

Несовершенство законодательства и наличие в нем «пробелов» также является актуальной проблемой в рамках заявленной темы исследования. Безусловно, последние изменения Бюджетного кодекса Российской Федерации и других законодательных актов в части осуществления бюджетных инвестиций[[75]](#footnote-76) установили постоянный порядок осуществления капитальных вложений в объекты государственной и муниципальной собственности, а также установили возможность осуществления бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений. Однако в БК отсутствуют особенности реализации данного процесса.

Что касается реализации проектов ГЧП и в частности концессионных соглашений в Российской Федерации, то здесь также можно выделить ряд проблем.

Концессионные соглашения реализуются в РФ в соответствии с Федеральным законом «О концессионных соглашениях»[[76]](#footnote-77), который регулирует правоотношения между государственным и частным партнером при заключении такого соглашения. Однако в данном нормативном правовом акте отсутствуют такие аспекты, важные для реализации проектов ГЧП, как распределение рисков между партнерами и их оценка, гарантии прав и интересов частного партнера. На данный момент существует лишь законопроект «О государственно-частном партнерстве в Российской Федерации», принятие которого положительно бы повлияло на решение вышеуказанных проблем.

Кроме того, необходимо обратить внимание на масштаб государственного участия в проектах ГЧП. Безусловно, существуют крупные проекты, имеющие общегосударственное значение, а иногда и проекты регионального типа, в которые вкладывается большое количество бюджетных средств как федерального, так и регионального уровня. Однако при анализе довольно большого количества проектов ГЧП (см. глава 3, часть 1.3.) была выявлена следующая тенденция: с 2004 по 2013 гг. объем частных инвестиций превысил уровень государственных инвестиций примерно на 4,5 раза. Низкий уровень государственной поддержки при реализации проектов ГЧП существенно влияет на активность участия бизнеса в таком сотрудничестве. Высокий уровень риска и отсутствие гарантий финансового закрытия проекта отталкивают от участия в проектах ГЧП многие частные компании.

Более того, в отличие от многих развитых зарубежных стран в Российской Федерации отсутствует третье лицо (специальная организация или агентство) при реализации проектов ГЧП, которое бы осуществляла информационную и консультативную деятельность в интересах частного партнера. Существует лишь информация на отдельных сайтах Министерств России, которые участвуют в осуществлении проектов государственно-частного партнерства, а также рекомендации и практическая информация о уже существующих проектах.

Значительной проблемой для реализации проектов ГЧП (в том числе концессионных соглашений) является недостаточное акцентирование внимания на оценку рисков и возможных издержек. Как известно, при реализации концессий управленческий, коммерческий и инвестиционный риски остаются за концессионером (при софинансировании государственный партнер принимает на себя часть инвестиционного риска). Проведение тщательной оценки данных рисков безусловно окажет влияние на эффективность реализации объекта. Кроме того, предоставление гарантий частному партнеру будет минимизировать его риски. Однако в Российской Федерации данным и другим механизмам уделяется недостаточное внимание.

Кроме того, был осуществлен анализ двух проектов, где в качестве государственного партнера выступает государственная компания «Российские автомобильные дороги» (от лица Российской Федерации) (глава 3, часть 3.1.). Данные проекты также иллюстрируют проблемы, актуальные для государственно-частного партнерства в РФ и механизма их финансирования.

В первую очередь, был рассмотрен проект строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113 (ЦКАД) с последующей эксплуатацией на платной основе. Данный проект будет реализован в рамках четырех отдельных контрактов с частным партнером. При этом будет заключено два долгосрочных инвестиционных соглашение, а также два концессионных соглашения с последующей платой концедента. Строительство данного объекта будет финансироваться в большей степени государственным партнером (более 50%), привлечение инвестиций со стороны частного партнера также подразумевается. Денежные средства, которые будут вложены в капитальное строительство ЦКАД от «Автодора», являются субсидиями, которые Государственная компания получает из федерального бюджета в целях осуществления деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами ГК. Ранее существенной проблемой являлось то, что бюджет планируется лишь на три года (текущий и два плановых года), что значительно усложняло реализацию крупномасштабных долгосрочных проектов. Однако строительство ЦКАД входит в подпрограмму "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", которая предусмотрена до 2020 года, поэтому планирование выделения субсидий Государственной компании было предусмотрено заранее. Однако, безусловно, не все проекты входят в целевые программы, что значительно усложняет их реализацию, так как планирование бюджета осуществляется лишь на три года, что создает дополнительный риск для частного партнера. Другие проблемы, связанные со строительством ЦКАД на данном этапе выделить сложно, так как ни один из объектов пока не находится в стадии строительства.

Был рассмотрен уже реализованный проект, который на данный момент находится в стадии эксплуатации - строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск". Данный проект демонстрирует проблему точных подсчетов сроков подготовительных работ строительства, а также самого строительства. В связи с изменениями сроков и финансирования строительства, которые каждый раз необходимо было сопровождать внесением изменений в паспорт проекта, были созданы дополнительные трудности для обоих партнеров, продление контракта более чем на год, а также создание механизма получения минимального уровня выручки концессионером. Таким образом, дополнительные финансовые обязательства легли на Государственную компанию, которая, в случае недополучения выручки частным партнером, будет вынуждена увеличивать тарифы на других платных дорогах «Автодора» и осуществлять выплаты концессионеру. То есть неточная оценка сроков реализации объекта может отразиться на потребителях услуг, предоставляемых на автомобильных дорогах Государственной компании. Кроме того, финансирование данного проекта происходило от части за счет средств Инвестиционного фонда РФ, и данный механизм проявил себя недостаточно гибким. Во-первых, каждое изменение сроков и распределения денежных средств влекло за собой внесение изменений в паспорт проекта, что приводило к существенной задержке принятие решений и могло стать причиной возникновения проблем для финансового закрытия проекта и даже невозможности его реализации. Также проявилось нескоординированность действий органов при принятии решений в рамках реализации проектов.

Таким образом, осуществление концессионных соглашений в Российской Федерации на данном этапе развития обладает рядом проблем. Кроме того, для заявленной темы «Осуществление бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений» основной проблемой является отсутствие реализации аспектов, установленных нормативно-правовыми актами Российской Федерации, а именно оформления бюджетных инвестиций в капитальное строительство объекта государственной и муниципальной собственности при реализации концессий, что не дает возможность оценить эффективность данного финансового механизма.

**3.3. Предложения по выделенным проблемам.**

Согласно выделенным проблемам можно выделить следующие рекомендации и предложения в рамках проведенного исследования по теме «Бюджетные инвестиции в рамках концессионных соглашений».

В первую очередь необходимо привести в действие механизм осуществления бюджетных инвестиций в капитальное строительство государственной и муниципальной собственности при реализации концессионных соглашений[[77]](#footnote-78), выделяя в бюджете соответствующего уровня размер бюджетных ассигнований для конкретного объекта, что даст возможность оценить эффективность данного финансового механизма реализации концессий. Это повысит уровень государственного участия при выполнении проектов государственно-частного партнерства, а именно концессионных соглашений, что послужит фактором снижения риска для частного партнера и привлечет его к сотрудничеству.

На данном этапе, безусловно, за последние годы наблюдается большое количество изменений нормативно-правового регулирования Российской Федерации, непосредственно связанных с заявленной темой исследования. Однако одним из предложений по выделенной проблеме может стать создание нормативно-правового акта, который бы отразил специфику процесса осуществления бюджетных инвестиций в объекты государственной и муниципальной собственности, являющиеся объектами концессионных соглашений. Данный акт внес бы ясность работы механизма для обоих партнеров, государственного и частного, что отразилось бы на эффективности и частоте его использования.

Существование правовых актов, касающихся лишь отдельных видов государственно-частного партнерства, и отсутствие документа, объединяющего все его виды и регулирующего данный институт, осложняет реализацию многих проектов. На данный момент готов проект федерального закона о ГЧП в Российской Федерации, который необходимо принять в ближайшее время в связи с тем, что использование ГЧП в России становится все более популярным инструментом управления государственной собственностью.

Кроме того, принятие во внимание положительного мирового опыта и его проекция на российскую действительность могут позитивно воздействовать на развитие государственно-частного партнерства в России. Одним из примеров возможных преемственных черт ГЧП западных стран может стать создание специальной организацией, деятельность которой была бы связана с проектами ГЧП. Она может выполнять консультативную функцию, осуществляя юридические консультации при участии частного партнера в конкурсах на заключение контракта, а также при заключении соглашений. Кроме того, такая организация могла бы выпускать давать рекомендации при оценке эффективности и целесообразности того или иного проекта, оценке рисков обоих партнеров, а также осуществлять экспертизу при организации соглашений между государством и бизнесом. Отсутствие четкой системы оценки рисков и сроков проектов является также существенной проблемой для проектов ГЧП в России. Создание рекомендаций в данной сфере позволит не только упростить процедуры реализации соглашений между государством и бизнесом, но также повысит эффективность реализации проектов ГЧП.

В связи с тем, что российские концессии зачастую сравниваются многими экспертами с классическими концессионными соглашениями во Франции, которые отличаются комплексным характером, а также приоритетным отношением к государственным инвестициям, ориентирование на опыт Франции является чрезвычайно полезным. Таким образом, при выборе частного партнера на заключение концессионного соглашения особое внимание необходимо уделять опыту потенциального концессионера, уровню государственного как в форме привлечения бюджетных средств в форме софинансирования строительства объекта, так и в форме предоставления гарантии частному партнеру при получении им заемных средств, что снизит риски для него, а также увеличит инвестиционную привлекательность проекта; особое значение также следует уделять экологии, создавая особые мероприятия по ее защите при осуществлении строительства объекта концессионного соглашения.

При анализе конкретных проектов, осуществленных в Российской Федерации, были также выявлены проблемы (Глава 3, часть 3.2.). Например, при реализации проекта «Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск"», механизм софинансирования строительства объекта с помощью бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации проявил себя «негибким». Как упоминалось ранее, данный вывод можно сделать в связи с тем, что изменения сроков и распределения финансирования строительства проекта приводили к дополнительным изменениям в паспорте проекта и выходу дополнительного распоряжения Правительства РФ, что затягивало реализацию проекта, а также послужило причиной изменений условий концессионного соглашения. Данный факт говорит о сложности существующих процедур, в связи с этим одной из рекомендаций может стать их частичное упрощение. Кроме того, была выявлена невысокая скоординированность органов власти, принимающих решения в рамках реализации данного проекта. В связи с этим имеет место следующее предложение: перед проведением строительства объекта необходимо создавать сетевые планы-графики проектов, устанавливающие критический путь выполнения работ (работы, требующие их немедленного начала и имеющие строгие сроки окончания), а также наличие резервных работ. Данные графики работ должны устанавливать жесткие сроки их проведения, также возможно устанавливать ответственных (в том числе и ответственные органы государственной власти) за исполнение конкретных мероприятий.

Таким образом, государственная поддержка, участие и ответственность при осуществлении проектов государственно-частного партнерства (в том числе, концессионных соглашений) являются принципиально важным аспектом в их реализации. Государственное софинансирование, а также механизм его осуществления являются важным фактором снижения рисков и «уверенности» частного партнера, что значительно влияет на его решение об участии в конкурсе на заключение соглашения с государственным партнером (и на привлечение частных инвестиций соответственно). Поэтому основной задачей государства при заключении партнерства с бизнесом должна стать выработка конкретных процедур применения финансовых механизмов реализации проекта, а также их оценка и возможное изменение при заключении следующих проектов.

**Заключение.**

В заключение проведенной работы хочется сказать, что ее цель можно считать достигнутой: был проведен глубокий анализ процесса реализации объектов концессионных соглашений, а также софинансирования их капитального строительства в форме бюджетных инвестиций. Для достижения данной цели были использованы такие инструменты, как рассмотрение правового регулирования бюджетных инвестиций в объекты государственной и муниципальной собственности, выявление их сущности и описание существующей законодательной базы; определение особенностей развития института государственно-частного партнерства в Российской Федерации; анализ концессионных соглашений как способа ГЧП и рассмотрение особенностей процесса финансирования капитального строительства объектов данных соглашений; анализ мирового опыта заключения концессионных соглашений и осуществления их финансирования (в том числе, анализ реального проекта во Франции); анализ существующей ситуации в РФ, связанную с реализацией бюджетных инвестиций в рамках концессионных соглашений с использованием статистических данных; рассмотрение хода реализации реальных проектов концессионных соглашений, существующих в Российской Федерации; выявление существующих проблем реализации бюджетных инвестиций в объекты концессионных соглашений; предложение вариантов решения выявленных проблем.

Таким образом, могут быть сделаны основные выводы исследования.

Во-первых, развитие бюджетного законодательства в области осуществления бюджетных инвестиций имело положительное влияние на существование института капитальных вложений: был установлен порядок их осуществления, а также введена возможность осуществления бюджетных инвестиций в капительное строительство объектов концессионных соглашений.

Что же касается концессий, то, являясь наиболее популярной и часто используемой формой государственно-частного партнерства, данный вид контракта между государством и бизнесом является одним из эффективных способов управления государственной и муниципальной собственностью. Кроме того, реализация концессий регулируется отдельным законодательным актом с 2005 года, что говорит о его постоянном развитии при реализации многих государственных проектов. Однако процесс инвестирования концессионных соглашений является сложным и уникальным аспектом для каждого проекта. Софинансирование строительства объекта концессионного соглашения на данный момент осуществляется либо с помощью выделения субсидий (например, субсидии Государственной компании «Российские автомобильные дороги, осуществленные с целью финансирования деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами ГК), либо выделяются бюджетные ассигнования из средств Инвестиционного фонда (однако существует специальный порядок и критерии выбора проектов, которым денежные средства будут предоставляться в рамках реализации строительства объекта). Что же касается оформления бюджетных инвестиций в капитальное строительство объектов государственной и муниципальной собственности, являющихся одновременно и объектами концессионного соглашение, то на данном этапе развития, данная форма финансирование не реализуется.

Во-вторых, у многих развитых стран имеется многолетний опыт реализации проектов ГЧП, имеются практики и руководства, специальные законы, а также организации, занимающиеся организационной и консультативной деятельностью при заключении контрактов между государственным и частным сектором. Для России чрезвычайно полезным является опыт Франции, ведь концессионные соглашения, осуществляемые в РФ, зачастую с классическими французскими концессиями. В связи с этим был рассмотрен крупнейший проект строительства скоростной железной дороги «Тур-Бордо», имеющий не просто общегосударственное значение, но и являющийся значительным для всей Европы. Рассмотрение контракта между RFF, представляющим французское государство, и одной из дочерних компаний VINCI (опытный партнер при реализации проектов ГЧП мирового уровня) позволило выявить отличительные особенности при реализации французских концессий, которые также были бы полезны для РФ при соответствующей проекции на российскую действительность.

В-третьих, проведение анализа российской действительности выявило отличительные особенности функционирования концессионных соглашений и их финансирования. Анализируя информацию о довольно большом количестве проектов ГЧП, можно сделать вывод о том, что частные инвестиции довольно сильно превышают государственные. Однако большинство государственных инвестиций направляется на реализацию крупномасштабных проектов, имеющих общегосударственное значение. Для их анализа было выбрано два проекта с большим объемом государственного финансирования, где роль концедента от лица Российской Федерации выполняет государственная компания «Российские автомобильные дороги».

В первом случае был рассмотрен проект, реализация которого только начинается – строительство ЦКАД. Со стороны Государственной компании будет осуществляться вложение денежных средств (полученных в качестве субсидий на осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами ГК из федерального бюджета) в строительство автомобильной дороги, разделенное на 4 отдельных проекта. Во втором – уже реализованное строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск", в рамках которого будет осуществляться осуществление бюджетных ассигнований из Инвестиционного фонда Российской Федерации.

 После проведения данного анализа были выявлены проблемы, характерные для реализации концессионных соглашений и их финансирования, к ним можно отнести отсутствие эффективной системы оценки рисков и дополнительных издержек, неточное планирование, негибкая система финансирования, отсутствие организации, осуществляющей помощь при реализации проектов ГЧП, нескоординированность ответственных органов власти при реализации концессий. Данные проблемы, безусловно, являются существенными для проектов, основанных на заключении соглашения между государством и бизнесом, и, как правило, их несвоевременное решение отражается на потребителе в виде повышение цены за пользование услуги. Предложения по решению данных проблем также были внесены в ходе исследования.

Однако в рамках заявленной темы исследования отсутствие реализации аспектов, установленных нормативно-правовыми актами Российской Федерации, а именно оформления бюджетных инвестиций в капитальное строительство объекта государственной и муниципальной собственности при реализации концессий, не позволяет оценить эффективность данного финансового механизма. Соответственно, государственным органам РФ необходимо продолжать законодательную деятельность в рамках данной темы, вследствие чего такой финансовый инструмент не только станет определенной гарантией для частного партнера, с которым будет заключен договор, а также снизит его риски инвестирования, но и увеличит инвестиционную привлекательность многих проектов концессий.

Таким образом, в рамках проведенного исследования можно сделать вывод о том, что на повышение эффективности осуществления бюджетных инвестиций в концессионные соглашения могут повлиять такие факторы, как внедрение отдельных элементов международных практик (с соответствующей проекцией на российскую действительность), а также дальнейшее развитие существующих институтов в контексте заявленной темы, которое может быть достигнуто с помощью внесения изменений в нормативно-правовое регулирование Российской Федерации.

**Список использованной литературы.**

**Нормативные правовые акты.**

1. "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014)

2. Федеральный закон от 28.12.2013 N 418-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»

3. Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 28.12.2013) "О концессионных соглашениях".

4. Федеральный закон от 17.07.2009 N 145-ФЗ (ред. от 02.07.2013) "О государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". – ч. 2, ст. 2.

5. Федеральный закон от 02.12.2013 N 349-ФЗ (ред. от 02.04.2014) "О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов"

6. Федеральный закон от 30.11.2011 N 371-ФЗ (ред. от 03.12.2012) "О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов";

7. Федеральный закон от 03.12.2012 N 216-ФЗ (ред. от 02.12.2013) "О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов"

8. Постановление Правительства РФ от 09.01.2014 N 13 "Об утверждении Правил осуществления капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета"

9. Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации".

10. Распоряжение Правительства РФ от 11.05.2010 N 716-р «О внесении изменений в распоряжения Правительства РФ от 24.04.2007 N 512-р, от 21.07.2009 N 1009-р и от 21.07.2009 N 1010-р».

11. Распоряжение Правительства РФ от 10 декабря 2010 г. N 2246-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 30 ноября 2006 г. N 1708-р».

12. Распоряжение Правительства РФ от 26.11.2013 N 2193-р «О внесении изменений в концессионное соглашение в отношении автомобильной магистрали "Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск", заключенное в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2007 г. N 512-р»

13. Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 30 ноября 2009 г. № 124н «Об особенностях осуществления операций по лицевому счету, открытому Государственной компании «Российские автомобильные дороги»

14. Проект распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс № 3»;

15. Проект распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс № 4».

16. Государственный реестр проектов, получивших бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда РФ на 1 января 2014 г.

**Литература.**

1. Feller S. Partenariato public-privato: uno nuova forma di cooperazione tra Stato ed economia private // UBS outlook. – 2009. - № 2. – p. 9-10.

2. Gerrard M. B. What are public-private partnerships, and how they differ from privatizations? // Finance & Development. – 2001. – Vol. 38. - № 3.

3. Iossa E., Martimort D. Risk allocation and the costs and beneﬁts of public–private partnerships. RAND JOURNAL OF ECONOMICS: FAL 2012. – 442-474 p.

4. Pierre Guislain, Michel Kerf. Concessions – The way to privatize infrastructure sector monopolies. // Viewpoint. – October 1995, Note No. 59.

5. Государственно-частное партнерство: теория и практика: учеб. пособие / Варнавский В. Г., Клименко А. В., Королев В. А.; НИУ ВШЭ – М.: Издательский дом НИУ ВШЭ, 2010.

6. Захаров А. Н., Овакимян М. С. Использование зарубежного опыта государственно-частного партнерства в решении экономических задач России (на примере Франции). // Российский внешнеэкономический вестник. – N 6, 2012. – с. 12-24.

7. Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28.

8. Погребова Е. С., Фильченков В. А. Понятие «Государственно-частное партнерство» и подходы к его определению. Российский государственный университет туризма и сервиса: Сервис plus, 2007, № 1. – с. 47-50

9. Потапова Ю. В. К вопросу о понятии бюджетных инвестиций // Известия Иркутской Государственной Экономической Академии: Байкальский Государственный Университет экономики и права. – 2002, № 3. – с. 61-66

10. Саакян Т. В. Еще раз о бюджетных инвестициях // Журнал «Бюджет». – 2013, март. – с. 13-19

11. Сазонов В. Е. Государственно-частное партнерство: гражданско-правовые, административно-правовые и финансово-правовые аспекты / Кафедра административного и финансового права Российского университета дружбы народов . – М., 2012.

**Другие источники.**

1. Communiqué de presse: Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux RFF signe avec VINCI la plus grande concession de LGV du monde. – 16.06.2011. - <http://www.vinci.com/>

2. Résultats du 1er semestre 2013. Réunion du 31 juillet 2013. - <http://www.vinci.com/>

3. Tours–Bordeaux High-Speed Rail, France. - <http://www.railway-technology.com/projects/toursbordeaux-high-speed-rail/>

4. <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/> (Официальный портал проекта строительства высокоскоростной железнодорожной линии Тур-Бордо)

5. <http://russianhighways.ru/> (Официальный сайт Государственной компании «Российские автомобильные дороги»)

6. Федеральный портал «ГЧП Инфо». - <http://www.pppi.ru/>

1. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 6. [↑](#footnote-ref-2)
2. - Потапова Ю. В. К вопросу о понятии бюджетных инвестиций // Известия Иркутской Государственной Экономической Академии: Байкальский Государственный Университет экономики и права. – 2002, № 3. – с. 61-66 [↑](#footnote-ref-3)
3. - Саакян Т. В. Еще раз о бюджетных инвестициях // Журнал «Бюджет». – 2013, март. – с. 13-19 [↑](#footnote-ref-4)
4. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 4 [↑](#footnote-ref-5)
5. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 6 [↑](#footnote-ref-6)
6. - Постановление Правительства РФ от 09.01.2014 N 13 "Об утверждении Правил осуществления капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета" [↑](#footnote-ref-7)
7. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 1 [↑](#footnote-ref-8)
8. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 4 [↑](#footnote-ref-9)
9. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 4 [↑](#footnote-ref-10)
10. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 78.2, ч. 1 [↑](#footnote-ref-11)
11. - Постановление Правительства РФ от 09.01.2014 N 13 "Об утверждении Правил осуществления капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета" [↑](#footnote-ref-12)
12. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 78.2, ч. 4 [↑](#footnote-ref-13)
13. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 5 [↑](#footnote-ref-14)
14. - Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28. [↑](#footnote-ref-15)
15. - Погребова Е. С., Фильченков В. А. Понятие «Государственно-частное партнерство» и подходы к его определению. Российский государственный университет туризма и сервиса: Сервис plus, 2007, № 1. – с. 47-50 [↑](#footnote-ref-16)
16. -  Iossa E., Martimort D. Risk allocation and the costs and beneﬁts of public–private partnerships. RAND JOURNAL OF ECONOMICS: FAL 2012. – 442-474 p. [↑](#footnote-ref-17)
17. - Мартусевич Р. А. Государственно-частное партнерство в коммунальном хозяйстве / Мартусевич Р. А., Сиваев С. Б., Хомченко Д. Ю. – М: Фонд «Институт экономики города», 2006. – 23 с. [↑](#footnote-ref-18)
18. - Мартусевич Р. А. Государственно-частное партнерство в коммунальном хозяйстве / Мартусевич Р. А., Сиваев С. Б., Хомченко Д. Ю. – М: Фонд «Институт экономики города», 2006. – 24 с. [↑](#footnote-ref-19)
19. - Мартусевич Р. А. Государственно-частное партнерство в коммунальном хозяйстве / Мартусевич Р. А., Сиваев С. Б., Хомченко Д. Ю. – М: Фонд «Институт экономики города», 2006. – 26 с. [↑](#footnote-ref-20)
20. - Федеральный закон от 26.07.2006 N 135-ФЗ (ред. от 28.12.2013) "О защите конкуренции" (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.01.2014) – ст. 17.1 [↑](#footnote-ref-21)
21. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 28.12.2013) "О концессионных соглашениях". [↑](#footnote-ref-22)
22. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», статья 3, ч. 1 [↑](#footnote-ref-23)
23. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», статья 5, ч. 1, п. 2 [↑](#footnote-ref-24)
24. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», статья 5, ч. 1, п. 1 [↑](#footnote-ref-25)
25. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», статья 6. [↑](#footnote-ref-26)
26. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», статья 3, п. 13 [↑](#footnote-ref-27)
27. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 5 [↑](#footnote-ref-28)
28. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". [↑](#footnote-ref-29)
29. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. – п. а, ч. 10. [↑](#footnote-ref-30)
30. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. – п. б, ч. 10. [↑](#footnote-ref-31)
31. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. – п. в, ч. 10. [↑](#footnote-ref-32)
32. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. – п. г, ч. 10. [↑](#footnote-ref-33)
33. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. – п. д, ч. 10. [↑](#footnote-ref-34)
34. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". [↑](#footnote-ref-35)
35. - Pierre Guislain, Michel Kerf. Concessions – The way to privatize infrastructure sector monopolies. // Viewpoint. – October 1995, Note No. 59. [↑](#footnote-ref-36)
36. - Государственно-частное партнерство: теория и практика: учеб. пособие / Варнавский В. Г., Клименко А. В., Королев В. А.; НИУ ВШЭ – М.: Издательский дом НИУ ВШЭ, 2010. – 56 с. [↑](#footnote-ref-37)
37. - Gerrard M. B. What are public-private partnerships, and how they differ from privatizations? // Finance & Development. – 2001. – Vol. 38. - № 3. [↑](#footnote-ref-38)
38. - Feller S. Partenariato public-privato: uno nuova forma di cooperazione tra Stato ed economia private // UBS outlook. – 2009. - № 2. – p. 9-10. [↑](#footnote-ref-39)
39. - Государственно-частное партнерство: теория и практика: учеб. пособие / Варнавский В. Г., Клименко А. В., Королев В. А.; НИУ ВШЭ – М.: Издательский дом НИУ ВШЭ, 2010. – 59 с. [↑](#footnote-ref-40)
40. - Сазонов В. Е. Государственно-частное партнерство: гражданско-правовые, административно-правовые и финансово-правовые аспекты / Кафедра административного и финансового права Российского университета дружбы народов . – М., 2012. – с. 213 [↑](#footnote-ref-41)
41. - Захаров А. Н., Овакимян М. С. Использование зарубежного опыта государственно-частного партнерства в решении экономических задач России (на примере Франции). // Российский внешнеэкономический вестник. – N 6, 2012. – с. 12-24. [↑](#footnote-ref-42)
42. - Communiqué de presse: Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux RFF signe avec VINCI la plus grande concession de LGV du monde. – 16.06.2011. - <http://www.vinci.com/> [↑](#footnote-ref-43)
43. #  - Tours–Bordeaux High-Speed Rail, France. - <http://www.railway-technology.com/projects/toursbordeaux-high-speed-rail/>

 [↑](#footnote-ref-44)
44. - Communiqué de presse: Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux RFF signe avec VINCI la plus grande concession de LGV du monde. – 16.06.2011. - <http://www.vinci.com/> [↑](#footnote-ref-45)
45. - <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/frise-chronologique> [↑](#footnote-ref-46)
46. - Communiqué de presse: Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux RFF signe avec VINCI la plus grande concession de LGV du monde. – 16.06.2011. - <http://www.vinci.com/> [↑](#footnote-ref-47)
47. - <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/connaitre-la-lgv-sea/informations-sur-le-financement> [↑](#footnote-ref-48)
48. - <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/connaitre-la-lgv-sea/informations-sur-le-financement> [↑](#footnote-ref-49)
49. - Résultats du 1er semestre 2013. Réunion du 31 juillet 2013. - <http://www.vinci.com/> [↑](#footnote-ref-50)
50. - <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/les-differentes-etapes/50-ans-dexploitation-et-de-maintenance> [↑](#footnote-ref-51)
51. - Федеральный портал «ГЧП Инфо». - <http://www.pppi.ru/> [↑](#footnote-ref-52)
52. - Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28. [↑](#footnote-ref-53)
53. - Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28. [↑](#footnote-ref-54)
54. - с учетом данных: Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28.; Федеральный портал «ГЧП Инфо». - <http://www.pppi.ru/> [↑](#footnote-ref-55)
55. - Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28. [↑](#footnote-ref-56)
56. - с учетом данных: Овчинникова О. П., Ницевич В. В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления и перспективы развития. // Финансы и кредит. – N 32, 2013. – с. 23-28.; Федеральный портал «ГЧП Инфо». - <http://www.pppi.ru/> [↑](#footnote-ref-57)
57. - Федеральный закон от 17.07.2009 N 145-ФЗ (ред. от 02.07.2013) "О государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". – ч. 1, ст. 2. [↑](#footnote-ref-58)
58. - Федеральный закон от 17.07.2009 N 145-ФЗ (ред. от 02.07.2013) "О государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". – ч. 2, ст. 2. [↑](#footnote-ref-59)
59. - Федеральный закон от 02.12.2013 N 349-ФЗ (ред. от 02.04.2014) "О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов" [↑](#footnote-ref-60)
60. - Федеральный закон от 30.11.2011 N 371-ФЗ (ред. от 03.12.2012) "О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов"; Федеральный закон от 03.12.2012 N 216-ФЗ (ред. от 02.12.2013) "О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов"; Федеральный закон от 02.12.2013 N 349-ФЗ (ред. от 02.04.2014) "О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов". [↑](#footnote-ref-61)
61. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. – п. д, ч. 10. [↑](#footnote-ref-62)
62. - <http://russianhighways.ru/> [↑](#footnote-ref-63)
63. - <http://russianhighways.ru/> [↑](#footnote-ref-64)
64. - <http://russianhighways.ru/> [↑](#footnote-ref-65)
65. - <http://russianhighways.ru/> - Инвестиционные конкурсы // [ДОЛГОСРОЧНОЕ ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО, СОДЕРЖАНИЕ, РЕМОНТ И КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС (ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА) №1](http://russianhighways.ru/for_investor/investitsionnye-konkursy/dolgosrochnoe-investitsionnoe-soglashenie-na-stroitelstvo-soderzhanie-remont-i-kapitalnyy-remont-tse/) [↑](#footnote-ref-66)
66. - Проект распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс № 3»; Проект распоряжения Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс № 4». [↑](#footnote-ref-67)
67. - Концессионное соглашение от 17 июля 2009 года № УД К-1. [↑](#footnote-ref-68)
68. - Распоряжение Правительства РФ от 11.05.2010 N 716-р «О внесении изменений в распоряжения Правительства РФ от 24.04.2007 N 512-р, от 21.07.2009 N 1009-р и от 21.07.2009 N 1010-р». [↑](#footnote-ref-69)
69. - Государственный реестр проектов, получивших бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда РФ на 1 января 2014 г. [↑](#footnote-ref-70)
70. - Распоряжение Правительства РФ от 10 декабря 2010 г. N 2246-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 30 ноября 2006 г. N 1708-р». [↑](#footnote-ref-71)
71. - Приказ Министерства финансов Российской Федерации от 30 ноября 2009 г. № 124н «Об особенностях осуществления операций по лицевому счету, открытому Государственной компании «Российские автомобильные дороги» [↑](#footnote-ref-72)
72. - Распоряжение Правительства РФ от 26.11.2013 N 2193-р «О внесении изменений в концессионное соглашение в отношении автомобильной магистрали "Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск", заключенное в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2007 г. N 512-р» [↑](#footnote-ref-73)
73. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 5 [↑](#footnote-ref-74)
74. - Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 N 134 (ред. от 30.04.2013) "Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации". [↑](#footnote-ref-75)
75. - Федеральный закон от 28.12.2013 N 418-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». [↑](#footnote-ref-76)
76. - Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». [↑](#footnote-ref-77)
77. - "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014) – ст. 79, ч. 5 [↑](#footnote-ref-78)