

РОССИЙСКАЯ ЭКОНОМИКА: НОВЫЕ ОТВЕТЫ НА НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

МЕХАНИЗМЫ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО ВНЕБЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ РЕАЛИЗУЮЩИХСЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Вдовин И.А.⁶

В статье рассматривается вопрос о необходимости поддержки автодорожной отрасли и ускорения строительства инфраструктурных дорожных проектов через механизмы опережающего внебюджетного финансирования. Автор указывает на социально-экономические эффекты от строительства автодорог и предлагает субсидирование процентной ставки банкам как единственно возможный механизм реализации через концессионные соглашения. Для этого требуется определить перечень пилотных проектов, утвердить План работы по увеличению привлекательности внебюджетных инвестиций в инфраструктуру, сформировать программу по снижению стоимости заемного финансирования и подготовить проекты соглашений.

Ключевые слова:

автодорожная отрасль, опережающее внебюджетное финансирование, социально-экономические эффекты, концессионные соглашения, пилотные проекты, банковская ликвидность, депозиты, ЦБ РФ, сбережения населения, финансирование инфраструктурных проектов.

⁶Вдовин Игорь Александрович - член Правления, вице-президент Российского союза промышленников и предпринимателей, доктор юридических наук, профессор кафедры теории и практики взаимодействия бизнеса и власти НИУ ВШЭ.

Введение

Инфраструктурные проекты являются ключевыми элементами экономического роста и развития общества. Одной из наиболее важных отраслей является автодорожная инфраструктура, которая оказывает мультипликативный эффект на производственные и логистические компании, создает новые рабочие места и улучшает жизнь каждого человека. В связи с этим, необходимо разработать механизмы опережающего внебюджетного финансирования реализующихся инфраструктурных проектов. В данной статье будет рассмотрено влияние снижения темпов строительства автодорог и сокращения инвестиций в автодорожную отрасль на экономику страны, и приведены оценки социально-экономических эффектов от строительства и эксплуатации скоростных автодорог.

Снижение темпов строительства автодорог

В настоящее время строительство автодорог находится на пике. Однако при снижении темпов строительства в стране и сокращении инвестиций в автодорожную отрасль, не будет введено 1340 км скоростных автодорог, что негативно скажется на развитии зависящей инфраструктуры. Государство по этой причине может недополучить эффектов по разным отраслям на 3,5 трлн. руб. Именно поэтому необходимо не допустить деградации дорожно-строительной отрасли, которая является драйвером экономического роста.

Оценки социально-экономических эффектов от строительства и эксплуатации скоростных автодорог

Строительство скоростных автодорог является стратегически важным направлением для развития транспортной инфраструктуры и экономики России. Экспертами оценивались социально-экономические эффекты от строительства и эксплуатации скоростных автодорог. В результате было выявлено, что каждый

вложенный в строительство автодорог рубль приносит в период строительства и первые 20 лет эксплуатации до 2,5 руб. прироста ВВП и до 0,4 руб. бюджетного эффекта.

Основные проекты развития сети (включая обход Орехово-Зуево, КАД-2, М-4 км 933 - км 1024, ЮЗХ, М-3 км 65 - км 124, 2 этап) входят в состав Южного кластера и имеют общую стоимость в 3 трлн. руб. Реализация данных проектов может дать прирост ВВП в размере 4,3 трлн. рублей и бюджетного эффекта в размере 0,6 трлн. рублей. Реализация данных проектов также может оказать значительное социальное воздействие. Протяженность скоростных автодорог составляет 1625,5 км, проекты охватывают 11 регионов, население зоны тяготения достигает 43,4 млн. чел., а грузопоток портов зоны тяготения (не сырьевые грузы) составляет 248,2 млн. т.

Таким образом, строительство скоростных автодорог является одним из приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры в России, имеющим потенциал для стимулирования экономического роста и улучшения жизни людей.

Банковская ликвидность и ее значение для финансирования инфраструктурных проектов

Банковская ликвидность является одним из ключевых показателей, отражающих финансовую устойчивость банковской системы и возможность банков осуществлять кредитование. Один из инструментов, позволяющих поддерживать банковскую ликвидность, - это размещение депозитов в ЦБ РФ. По данным Банка России, депозиты (размещения) банков в ЦБ РФ в среднем за год в период с 2019 по 2021 г. составляли 1,4 трлн. руб. В 2022 г. этот показатель увеличился до 1,8 трлн. руб., а в январе-феврале 2023 г. составил уже 4,3 трлн. руб.

В январе 2023 г. также был зафиксирован структурный профицит в размере 2,8 трлн. руб., что свидетельствует,

что банки имеют достаточное количество средств для размещения депозитов и финансирования инфраструктурных проектов. Сбережения населения также являются важным источником финансирования инфраструктурных проектов. На конец 2022 г. население России имело наличные сбережения в размере 14,4 трлн. руб., а депозиты – на 31,7 трлн. руб.

Таким образом, банковская ликвидность, размещение депозитов в ЦБ РФ и сбережения населения могут являться важным источником финансирования строительства инфраструктурных проектов. Однако при этом необходимо учитывать риски и ограничения, связанные с данными инструментами финансирования.

Мировой опыт

Концессионная модель строительства автодорог и другой транспортной инфраструктуры активно применяется во многих странах мира. Например, в Испании подобная модель использовалась для строительства и эксплуатации многих автомагистралей, в том числе знаменитых «автодорог за счет пользователей» (toll roads), которые строились на основе соглашений о концессии между государством и частными компаниями. В результате строительства и эксплуатации этих

автодорог Испания значительно повысила свою транспортную доступность, что привело к ускорению экономического роста.

Подобные модели также широко применяются в других странах, таких как: Франция, Италия, Португалия, Германия, Япония, Китай и США. В этих странах концессионные соглашения используются для строительства и эксплуатации не только автодорог, но и других объектов инфраструктуры, таких как железные дороги, мосты, тоннели, аэропорты и порты.

Процентные ставки, используемые в концессионной модели строительства транспортной инфраструктуры, могут существенно различаться в разных странах и зависеть от различных факторов, включая экономическую ситуацию в стране, рыночную конъюнктуру, правовую базу, риск инвесторов и т.д. Следует отметить, что процентные ставки могут изменяться со временем и в зависимости от конкретного проекта, поэтому конечная процентная ставка может отличаться от средней по стране.

В разных странах мира меры государственной поддержки, применяемые в рамках концессионной модели строительства автодорог и другой транспортной инфраструктуры, имеют общие подходы (см. таблицу 1).

Таблица 1

Средние процентные ставки и меры государственной поддержки, используемые в концессионной модели строительства транспортной инфраструктуры, в ведущих странах

Страна	Средняя процентная ставка	Механизмы опережающего внебюджетного финансирования
Франция	5-6%	зеленые облигации для финансирования проектов, связанных с экологической и социальной устойчивостью, налоговые льготы и финансовые гарантии для инвесторов, привлекающих крупные инвестиционные проекты в стране

Италия	6-7%	«кредитная линия» (linea di credito) для финансирования на определенный период времени, финансовая поддержка проектам, связанным с реконструкцией и модернизацией автодорог и железнодорожной инфраструктуры; государственные гарантии для кредитов, получаемых инвесторами
Португалия	6-7%	специальные фонды (Фонд реконструкции и развития), предоставляющие финансовую поддержку для реализации инфраструктурных проектов, налоговые льготы и финансовые гарантии для инвесторов
Германия	3-7%	гарантии кредитов и субсидии для инвесторов; специальные инвестиционные фонды (Фонд инфраструктуры), которые предоставляют финансовую поддержку для проектов в области транспортной инфраструктуры
Япония	2-3%	государственные гарантии для кредитов, получаемых инвесторами, специальные фонды для финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры
Китай	4-7%	использование средств государственных фондов, выдача облигаций и предоставление государственных гарантий для кредитов, получаемых инвесторами, субсидии и финансовая поддержка для инвесторов
США	3-6%	облигации, использование средств государственных фондов и предоставление налоговых льгот для инвесторов, финансовая поддержка для инвесторов, а также специальные фонды для финансирования проектов в области транспортной инфраструктуры
Россия	7-12%	финансовые гарантии, налоговые льготы, субсидии, создание специальных фондов для финансирования проектов

Механизмы опережающего внебюджетного финансирования используются в разных странах в зависимости от специфики проектов и экономических условий. Одним из наиболее распространенных механизмов является выдача облигаций или других ценных бумаг, которые привлекают инвесторов для финансирования проектов. В целом, меры государственной поддержки включают: финансовую поддержку, налоговые льготы, государственные

гарантии, субсидирование процентных ставок и создание специальных фондов для финансирования проектов.

В России концессионная модель использовалась для строительства и эксплуатации некоторых автодорог, таких как МКАД, СКК, М-11 «Нева», но в целом она пока еще не получила широкого распространения. Процентные ставки для концессионной модели строительства автодорог и другой транспортной инфраструктуры в России могут колебаться от 7% до 12%. Однако, в

последние годы правительство России активно работает над усовершенствованием законодательства и созданием необходимой инфраструктуры для развития концессионной модели, чтобы привлечь больше частных инвестиций в строительство и эксплуатацию автодорог и другой транспортной инфраструктуры.

В целом, можно сказать, что меры государственной поддержки в России сопоставимы с такими странами как Франция, Италия, Португалия, Германия, Япония, Китай и США. Тем не менее, для развития концессионной модели строительства автодорог и другой транспортной инфраструктуры в России необходимо совершенствовать законодательство и создавать инфраструктуру, которые могут привлечь инвестиции и гарантировать эффективное управление проектами.

Выводы

Для того чтобы не только поддержать стратегически важную автомобильную отрасль, но и придать ускорение при строительстве инфраструктурных дорожных проектов, необходимо субсидировать процентную ставку банкам. В этих целях совместно с банками был проработан единственный возможный механизм реализации через концессионные соглашения.

На данном этапе необходимо выполнить три простых шага. Во-первых, необходимо определить перечень пилотных проектов под механизмы опережающего внебюджетного финансирования, объем требуемой господдержки для возврата долга и иные меры в рамках выбранной схемы реализации.

Во-вторых, утвердить распорядительным актом Правительства Российской Федерации План работы по увеличению привлекательности внебюджетных инвестиций в инфраструктуру. Этот план включает: формирование перечня вновь начинаемых

проектов из пятилетнего плана для целей опережающего финансирования, определение мер и источников финансирования для обеспечения гарантий возврата внебюджетного финансирования за пределами бюджетного периода; формирование программы по снижению стоимости заемного финансирования и подготовку «пакета» изменений в нормативные акты для целей эффективной реализации механизма опережающего финансирования.

В-третьих, начать работу по подготовке проектов соглашений, организации закупочных процедур и запуск опережающего проектирования и строительства пилотных проектов. Это является самым важным шагом, который позволит реализовать предлагаемый механизм опережающего внебюджетного финансирования.

Таким образом, опережающее внебюджетное финансирование является важным механизмом для развития инфраструктурных проектов. В случае автомобильной отрасли, это позволит не только поддержать стратегически важную отрасль, но и придать ускорение при строительстве инфраструктуры.

Список источников и литературы

1. Infrastructure Concession and Contracting: Global Best Practices and Experience URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/27389>
2. Infrastructure PPPs and Debt Finance: How to increase bankability and reduce the cost of debt? URL: https://www.oecd-ilibrary.org/governance/infrastructure-ppps-and-debt-finance_5jrpqzqwk2jl-en
3. Infrastructure: the long and winding road // Financial Times.
4. The French Toll Road Concession System: A Model for the U.S.? URL: <https://www.researchgate.net/publication/>

28183209_Comparison_of_Recent_Toll_Road
_Concession_Transactions_in_the_United_States_and_France

5. Концессионные соглашения: определение, формы, структура, риски URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/kontsessiyeskie-soglasheniya-opredelenie-formy-struktura-riski>

6. Макаров А.А. Особенности опережающего внебюджетного финансирования в строительстве дорог // Научно-технический вестник информационных технологий, механики и оптики. 2020. № 2 (118). С. 43-49.

7. Попов С.А., Прилуцкая О.В., Коржукова Е.И. Механизмы опережающего внебюджетного финансирования инфраструктурных проектов: опыт реализации // Экономика и предпринимательство. 2019. № 3-1 (94). С. 453-458.

8. Постановление Правительства РФ от 26.11.2019 № 1512 «Об утверждении Методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201912030009>

9. Самойлов А.В. Опережающее внебюджетное финансирование инфраструктурных проектов: теория и практика // Вестник Российской академии наук. 2019. Т. 89. № 11. С. 1024-1030.

10. Строительство скоростных дорог даст прирост ВВП и бюджетный эффект // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2019/04/22/stritelstvo-skorostnyh-dorog-dast-prirost-vvp-i-bjudzhetnyj-jeffekt.html>

11. Федеральное агентство автомобильных дорог. Официальный сайт. URL: <http://www.rosavtodor.gov.ru>

MECHANISMS OF ADVANCED EXTRA-BUDGETARY FINANCING OF ONGOING INFRASTRUCTURE PROJECTS

Igor Vdovin – Member of the Management Board, Vice-President of the Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs, Doctor of Law, Professor of the Department of Theory and Practice of Interaction between Business and Government of the Higher School of Economics.

The article discusses the need to support the road construction industry and accelerate the implementation of infrastructure road projects through mechanisms of advance off-budget financing. The authors highlight the socio-economic benefits of road construction and propose subsidizing the interest rate to banks as the only possible mechanism for implementation through concession agreements. To achieve this, it is necessary to determine a list of pilot projects, approve a Plan of work to increase the attractiveness of off-budget investments in infrastructure, form a program to reduce the cost of borrowing, and prepare draft agreements.

Keywords:

road construction industry, advance off-budget financing, socio-economic benefits, concession agreements, pilot projects, bank liquidity, deposits, the Central Bank of the Russian Federation, savings of the population, financing of infrastructure projects.