

Ключевые слова:

государственно-частное партнерство, проектное финансирование, инфраструктурные облигации, транспортная инфраструктура, финансирование транспортной инфраструктуры, государственные финансы

С. С. Литвяков, аспирант кафедры «Инвестиции и инновации» Финансового университета при Правительстве РФ, советник государственной гражданской службы РФ 3 класса
(e-mail: s.litvyakov@gmail.com)

Развитие инструментов финансирования проектов ГЧП в сфере транспортной инфраструктуры в России

Вопрос финансирования государством инвестиционных проектов и возможности их реализации на основе государственно-частного партнерства приобретает в последнее время огромное значение, принимая во внимание имеющиеся бюджетные ограничения и растущие потребности в предоставлении услуг публичного сектора, в особенности инфраструктурных.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) позволяет привлекать опыт, технологии и финансовые ресурсы предпринимательского сектора в отрасли и сферы деятельности, находящиеся в зоне ответственности государства, используя частные структуры, в т. ч. в целях повышения эффективности управления государственной и муниципальной собственностью. При этом происходит оптимальное разделение рисков, ответственности и финансовых затрат между сторонами, отчего выигрывает общество в целом.

Особенно активно ГЧП начало развиваться с 1990-х гг., вначале в Великобритании, в форме так называемой частной финансовой инициативы, а затем и в большинстве развитых стран. В России же внедрение ГЧП началось сравнительно недавно.

Согласно Посланию «О бюджетной политике в 2014–2016 годах», в числе основных задач на новый бюджетный цикл обозначена оптимизация структуры расходов федерального бюджета, и одним из основных резервов прямо указывается «активное использование механизмов частно-государственного партнерства, позволяющих привлечь инвестиции и услуги частных компаний для решения государственных задач»¹.

Одна из наиболее существенных проблем при реализации крупных инфраструктурных проектов на основе ГЧП — низкая конкуренция между инвесторами, которая отрицательно сказывается на эффективности реализации проектов, а также на их стоимости. В этой связи крайне актуальной представляется задача привлечения инвесторов, как российских, так и иностранных. Решение данной задачи может осуществляться по следующим основным направлениям:

¹ Бюджетное Послание Президента Российской Федерации о бюджетной политике в 2014–2016 годах / Официальный сайт Правительства России (<http://government.ru/info/2388>).

- общее улучшение инвестиционного климата в стране путем выстраивания благоприятной институциональной среды и развития финансовых рынков;
- упрощение доступа к заемному капиталу для реализации инфраструктурных проектов, а также развитие новых финансовых инструментов в рамках инфраструктурного финансирования.

Если реализация первого направления выступает в настоящее время одним из приоритетов государственной политики, то мероприятия в рамках второго направления, на наш взгляд, требуют более широкого внедрения в российскую практику. Особенно остро вопрос стоит в сфере развития транспортной инфраструктуры. Так, согласно недавно утвержденной государственной программе современное состояние транспортной системы не отвечает потребностям развития страны, и дефицит пропускной способности существует на всех видах транспорта².

Вначале выделим ряд особенностей проектов в сфере транспортной инфраструктуры в России, оказывающих существенное влияние на механизмы их финансирования:

- значительный объем капиталовложений (зачастую более 10 млрд руб.) и, соответственно, значительные риски при строительстве;
- форма собственности: в большинстве случаев объекты находятся в собственности государства и не могут быть переданы частной стороне (приватизированы), как, например, в случае с федеральными автодорогами;
- масштабность (проекты реализуются зачастую на территории нескольких субъектов Российской Федерации);
- длительный период возврата вложенных инвестиций (более 10 лет);
- высокий риск неполучения прогнозируемых доходов, служащих источником возврата инвестиций (риск низкого трафика).

В этой связи предлагаются следующие конкретные решения.

В мировой практике заемное финансирование служит основным источником частных инвестиций в проектах ГЧП: в большинстве проектов от 70 до 90 % частного финансирования привлекается в виде заемного капитала³. С учетом того, что доходы концессионера в инфраструктурных проектах устанавливаются в национальной валюте, основная доля заемного финансирования также привлекается в национальной валюте. Привлечение средств в иностранной валюте возможно, только если работает механизм хеджирования рисков (имеются в виду риски колебаний обменного курса валюты кредита относительно рубля), что в настоящее время трудно осуществить на российском рынке, с учетом объемов финансирования и сроков реализации крупных инфраструктурных проектов. Также следует отметить, что пока в нашей стране не было прецедентов предоставления государством валютных гарантий при реализации таких проектов.

При этом часть заемного финансирования может привлекаться в виде банковских кредитов. Применительно к проектам, реализуемым в России, потенциальными кредиторами могут выступать крупнейшие банки, такие как Внешэкономбанк, Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк и др. Вместе с тем российская банковская система обладает ограниченными возможностями для кредитования крупных инфраструктурных проектов на срок 20–30 лет.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЛИГАЦИИ КАК ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Данный вид финансового инструмента применяется во многих странах мира, однако еще не получил достаточного развития в российской практике. Сам термин

² См.: Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2600-р «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=140443>).

³ См.: Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере ГЧП / Организация Объединенных Наций. — Нью-Йорк и Женева, 2008. — С. 7.

употребляется в литературе как обобщенное наименование различных видов ценных бумаг, выпускающихся для финансирования инфраструктурного проекта или отдельных этапов его реализации. Нормативное определение инфраструктурных облигаций в России в настоящее время отсутствует.

Исходя из мировой практики, можно выделить два их основных вида:

— проектные облигации (project bonds): облигации, эмитированные специальной проектной компанией для финансирования отдельно взятого проекта развития инфраструктуры (например, как в случае проектов строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» или скоростной автомобильной дороги «Москва–Санкт-Петербург» на участке 15–58 км);

— публичные инфраструктурные облигации (infrastructure bonds): выпуск осуществляет публично-правовое образование (государство или муниципалитет) или учрежденное им юридическое лицо, а также юридическое лицо, выполняющее публичные функции (пример таких бумаг — облигации, выпускаемые в настоящее время ОАО «РЖД» и Государственной компанией «Автодор»).

Можно выделить следующие характеристики инфраструктурных облигаций, обуславливающие интерес инвесторов к ним:

- устойчивый поток доходов, генерируемых проектом;
- их соответствие требованиям, устанавливаемым пенсионными фондами и страховыми организациями;
- государственная поддержка облигаций (зачастую предоставляются государственные гарантии);
- низкая зависимость от конъюнктуры на рынке ценных бумаг.

В Российской Федерации первым документом по внедрению данного финансового инструмента стал план мероприятий по реализации в 2008–2015 гг. Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.⁴, предусматривающий обеспечение на период 2010–2015 гг. финансирования развития железнодорожного транспорта в объеме 1 трлн руб. за счет средств ОАО «РЖД», в т. ч. путем выпуска инфраструктурных облигаций.

Программой деятельности Государственной компании «Автодор» на долгосрочный период⁵ также предусматривается привлечение прямых заимствований в качестве инструмента частичного замещения бюджетного финансирования. Данная схема применяется в отношении реализуемых проектов строительства скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва–Санкт-Петербург» и реконструкции автомобильной дороги М-1 «Беларусь», в целях обеспечения их ускоренного ввода к проведению Чемпионата мира по футболу 2018 г. Предполагается последующее погашение основного долга (номинала облигаций) за счет субсидий федерального бюджета на строительство (реконструкцию) указанных объектов в 2019–2020 гг. Поступление средств от облигационных займов должно составить 83 млрд руб., в т. ч. в 2016–2017 гг. — 40 млрд руб. ежегодно (в 2012 г. размещено облигаций на 3 млрд руб.).

Предоставление государственных гарантий Российской Федерации по заимствованиям Государственной компании «Автодор» будет осуществляться при наличии соответствующих положений в законе о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период. Как уже было сказано выше, государственные гарантии по облигациям первых проектов ГЧП в сфере строительства автомобильных дорог были предоставлены по следующим проектам:

- строительство в Санкт-Петербурге автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» (25 млрд руб.);

⁴ См.: Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р <О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года> / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=92060>).

⁵ В редакции распоряжения Правительства РФ от 24.04.2013 № 672-р <О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 31.12.2009 № 2146-р>.

— строительство скоростной автомобильной дороги «Москва–Санкт-Петербург» на участке 15–58 км (10 млрд руб.),

— строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» «Москва — Минск» (8,2 млрд руб.).

Вместе с тем нужно отметить, что инфраструктурные облигации не получили достаточного распространения в российской практике, поскольку выпуски облигаций такого рода были единичными. В 2009 г. Федеральной службой по финансовым рынкам был разработан проект федерального закона «Об особенностях инвестирования в инфраструктуру с использованием инфраструктурных облигаций», который определяет их как облигации, эмитируемые специализированной проектной организацией, чей исключительный вид деятельности — реализация инфраструктурного проекта (законопроект не был направлен на рассмотрение в Государственную Думу). Вместе с тем, по нашему мнению, привязка выпуска облигаций к конкретному проекту транспортной инфраструктуры представляется затруднительной ввиду значительных проектных рисков, и размещение облигаций, к примеру, ОАО «РЖД» или Госкомпанией «Автодор», имеющими кредитный рейтинг, равный суверенному, представляется предпочтительным вариантом.

Одновременно следует упомянуть, что для государства при росте числа проектов в будущем, с учетом ограниченности объема финансового рынка, целесообразно проводить крупные концессионные конкурсы более ритмично, что позволит избежать конкуренции нескольких проектов за ограниченные финансовые ресурсы на рынке.

ФОНД НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ КАК ВОЗМОЖНЫЙ ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ОСНОВЕ ГЧП

Источником финансовых ресурсов, который способен значительно расширить практику финансирования транспортной инфраструктуры в рамках ГЧП с использованием инфраструктурных облигаций, может стать привлечение средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) и средств пенсионных накоплений.

В соответствии со ст. 96.10 Бюджетного кодекса РФ (БК РФ) ФНБ представляет собой часть средств федерального бюджета, подлежащих обособленному учету и управлению в целях обеспечения софинансирования добровольных пенсионных накоплений российских граждан, а также обеспечения сбалансированности (покрытия дефицита) бюджета Пенсионного фонда РФ. ФНБ формируется за счет дополнительных нефтегазовых доходов федерального бюджета в валюте Российской Федерации и в иностранной валюте⁶.

Совокупный объем средств ФНБ, выраженный в российских рублях, по состоянию на 1 августа 2013 г. составил 2858 млрд руб., или 4,3 % от ВВП⁷.

Размещение средств Фонда национального благосостояния на 01.08.2013

	Сумма в валюте, млрд	Курс ЦБ РФ на 31.07.2013	Сумма, млрд руб.	%
На счетах Федерального казначейства в ЦБ РФ				
Рубли	0,00	–	0,0	0,0
Доллары США	27,58	32,8901	907,0	31,7
Евро	24,09	43,6090	1050,5	36,8
Фунты стерлингов	4,38	50,4699	220,8	7,7
Итого	–	–	2178,3	76,2

⁶ См.: Постановление Правительства РФ от 14.08.2013 № 699 «О проведении расчетов и перечислении средств в связи с формированием и использованием дополнительных нефтегазовых доходов федерального бюджета, средств Резервного фонда и Фонда национального благосостояния, а также о признании утратившими силу отдельных актов Правительства Российской Федерации» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=150795>).

⁷ См.: Совокупный объем средств фонда / Официальный сайт Минфина России (<http://www1.minfin.ru/r/nationalwealthfund/statistics/volume/index.php?id4=6412>).

	Сумма в валюте, млрд	Курс ЦБ РФ на 31.07.2013	Сумма, млрд руб.	%
Размещено в ГК «Внешэкономбанк»				
Рубли	474,02	–	474,0	16,6
Доллары США	6,25	32,8901	205,6	7,2
Итого	–	–	679,6	23,8
Всего ФНБ	–	–	2858,0	100,0

Источник: составлено автором на основе данных официальных сайтов Минфина России (<http://www1.minfin.ru/ru/nationalwealthfund/statistics/>) и Центрального банка РФ (<http://www.cbr.ru>).

Управление средствами ФНБ осуществляется Минфином России в порядке, установленном Правительством⁸. В соответствии с БК РФ средства ФНБ могут размещаться в иностранную валюту и отдельные виды финансовых активов, в т. ч. в долговые обязательства и акции юридических лиц. В число последних входят российские ценные бумаги, связанные с реализацией самоокупаемых инфраструктурных проектов, перечень которых утверждается Правительством. До настоящего времени перечень указанных проектов не утвержден.

Вместе с тем на Петербургском международном экономическом форуме 21 июля 2013 г. Президент России объявил о решении направить средства ФНБ в сумме 450 млрд руб. на реализацию окупаемых инфраструктурных проектов на возвратной основе⁹ (также отмечено, что в целом в проекты на территории России будет проинвестировано до половины средств ФНБ). Среди инфраструктурных проектов:

- Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области (с учетом привлечения средств ФНБ в сумме 150 млрд руб.; ввод в 2018 г., общий объем финансирования – 300 млрд руб., в т. ч. за счет средств федерального бюджета – 74 млрд руб., средств частных инвесторов – 76 млрд руб.)¹⁰;

- высокоскоростная железнодорожная магистраль «Москва – Казань» (с учетом привлечения средств ФНБ ввод в 2018 г.; прогнозная стоимость составляет 937 млрд руб. и будет уточняться после утверждения проектной документации; привлечение частных инвестиций планируется в сумме до 288 млрд руб.)¹¹;

- модернизация Транссибирской магистрали (будет осуществляться в увязке с повышением пропускной способности Байкало-Амурской магистрали, оценка потребности в финансировании в открытых источниках отсутствует).

В настоящее время Правительством РФ установлены порядок управления средствами ФНБ, а также требования к финансовым активам, в которые могут размещаться средства ФНБ¹². Согласно указанному порядку средства ФНБ могут размещаться в т. ч. в долговые обязательства и акции юридических лиц, а также в паи (доли участия) инвестиционных фондов (максимальная доля долговых обязательств – 30 %, акций и паев – 50 % средств ФНБ).

При этом для размещения в долговые обязательства средств ФНБ российские эмитенты должны иметь рейтинг долгосрочной кредитоспособности не ниже уровня BBB- по классификации рейтинговых агентств Fitch-Ratings или Standard&Poor's либо не

⁸ См.: Постановление Правительства РФ от 19.01.2008 № 18 «О порядке управления средствами Фонда национального благосостояния» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=141402>).

⁹ См.: Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума / Официальный сайт Президента России (<http://kremlin.ru/news/18383>).

¹⁰ См.: Совещание по развитию транспортной инфраструктуры Москвы и Подмосковья / Официальный сайт Президента России (<http://kremlin.ru/transcripts/19023>).

¹¹ См.: Совещание по вопросу развития скоростного железнодорожного сообщения / Официальный сайт Президента России (<http://kremlin.ru/news/18978>).

¹² См.: Постановление Правительства РФ от 19.01.2008 № 18 «О порядке управления средствами Фонда национального благосостояния» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_141402/).

ниже уровня Baa3 по классификации рейтингового агентства Moody's Investors Service (учитывается наименьший из присвоенных рейтингов). В части акций юридических лиц порядком установлено, что акции российских эмитентов должны входить в перечни ценных бумаг, используемых для расчета фондовых индексов РТС или ММВБ. Таким образом, бюджетное законодательство не содержит принципиальных ограничений для направления средств ФНБ на реализацию инфраструктурных проектов, устанавливая только требования к отдельным финансовым инструментам и структуре размещения средств самого ФНБ.

В этой связи в целях направления средств ФНБ на реализацию инфраструктурных проектов на возвратной и возмездной основе можно предложить следующие возможные механизмы. Наиболее предпочтительно с точки зрения гарантий возвратности средств долговое финансирование (вложение в акции представляется более рискованным механизмом).

Целесообразно принять следующие меры, направленные на реализацию инфраструктурных проектов:

- увеличение максимальной доли долговых обязательств юридических лиц в инвестиционном портфеле ФНБ (сейчас она установлена на уровне 30 %; целесообразно увеличение до 50 %, как обозначено в поручении Президента России);

- снижение минимального уровня указанного выше рейтинга долгосрочной кредитоспособности российских эмитентов долговых обязательств, связанных с реализацией проектов (с BBB- до BB+ по классификации Fitch-Ratings или Standard&Poor's или с Baa3 до Ba1 по классификации Moody's Investors Service, по аналогии с требованиями, установленными для средств пенсионных накоплений)¹³;

- установление требования о наличии в проспекте долговых обязательств информации об инфраструктурном проекте, на реализацию которого направляются привлеченные средства, для безусловного обеспечения целевого использования средств эмитентом;

- установление предельного значения доли средств ФНБ в общем объеме финансирования отдельного инфраструктурного проекта в целях снижения рисков и безусловного обеспечения возвратности средств;

- увеличение максимальной доли средств, номинированных в российских рублях (в настоящее время установлена на уровне 40 %), с учетом того, что привлечение финансирования в инфраструктурные проекты на территории РФ предполагается в национальной валюте;

- нормативное закрепление минимального уровня доходности на средства ФНБ, направляемые на реализацию проектов в сфере транспортной инфраструктуры, на уровне инфляции плюс 1 %, что соответствует доходности на средства пенсионных накоплений, размещаемых ГК «Внешэкономбанк», с учетом целевого назначения ФНБ (долгосрочная поддержка пенсионной системы РФ).

Реализация указанных предложений потребует внесения изменений в порядок управления средствами ФНБ и Требования к финансовым активам, в которые могут размещаться его средства¹⁴, а также в акты Минфина России, устанавливающие максимальную долю средств, номинированных в российских рублях.

ИНВЕСТИРОВАНИЕ СРЕДСТВ ПЕНСИОННЫХ НАКОПЛЕНИЙ

Источником финансирования проектов в сфере транспортной инфраструктуры также могут выступать средства пенсионных накоплений, находящиеся в доверительном управлении ГК «Внешэкономбанк». По состоянию на 30.06.2013 стоимость чистых

¹³ См.: Постановление Правительства РФ от 01.09.2003 № 540 «Об утверждении Инвестиционной декларации расширенного инвестиционного портфеля государственной управляющей компании» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=151390>).

¹⁴ Установлены Постановлением Правительства РФ от 19 января 2008 г. № 18.

активов, в которые инвестированы средства пенсионных накоплений, составляла 1708,8 млрд руб., в т. ч. облигации российских хозяйственных обществ — 351,4 млрд руб. (20,6 % от общего объема)¹⁵.

В настоящее время отношения по формированию и инвестированию средств пенсионных накоплений, предназначенных для финансирования накопительной части трудовой пенсии, урегулированы федеральным законом¹⁶ и принятыми во исполнение него актами Правительства РФ. В частности, особенности инвестирования государственной управляющей компанией средств пенсионных накоплений в облигации, обеспеченные государственной гарантией, и в облигации российских хозяйственных обществ (имеющих рейтинг долгосрочной кредитоспособности не ниже суверенного рейтинга РФ по обязательствам в российской или иностранной валюте), которые выпущены для обеспечения финансирования инфраструктурных проектов общегосударственного значения, установлены Постановлением Правительства РФ от 01.09.2003 № 540 «Об утверждении Инвестиционной декларации расширенного инвестиционного портфеля государственной управляющей компании».

В целях увеличения объемов такого инвестирования возможны следующие меры:

— снятие ограничений по максимальной доле облигаций одного эмитента в расширенном инвестиционном портфеле (для облигаций российских эмитентов, не обеспеченных государственной гарантией, — 40 %) при финансировании инфраструктурных проектов общегосударственного значения;

— увеличение максимальной доли одного выпуска облигаций, которая может приобретаться государственной управляющей компанией, с 30 до 100 % при финансировании указанных инфраструктурных проектов.

Кроме того, целесообразно проработать вопрос совершенствования механизма предоставления государственных гарантий по облигационным займам, привлекаемым на реализацию инфраструктурных проектов.

ВОЗМОЖНОСТИ СНИЖЕНИЯ ТРАНСАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК В СФЕРЕ ГЧП

В настоящее время большое значение для расширения применения механизма ГЧП имеет проблема снижения транзакционных издержек. В частности, на заключение концессионного соглашения требуется обычно не менее полугода (иногда более года), а также нужны значительные средства на привлечение консультантов, в т. ч. иностранных, что препятствует массовому внедрению концессий и контрактов жизненного цикла на их основе.

Решение данной проблемы — установление упрощенного механизма для заключения соглашений в отношении небольших по стоимости объектов. В этой связи в целях снижения транзакционных издержек при заключении концессионных соглашений предлагается внести в Федеральный закон № 115-ФЗ¹⁷ соответствующие изменения. Они должны предусматривать возможность передачи Правительством РФ полномочий по принятию решения о заключении концессионного соглашения в отношении небольших по стоимости объектов концессионного соглашения (менее 1,5 млрд руб.¹⁸), права собственности на которые принадлежат Российской Федерации,

¹⁵ См.: Официальный сайт ГК «Внешэкономбанк» (http://veb.ru/common/upload/files/veb/agent/pension/sca/sca_20130630_r.pdf).

¹⁶ Федеральный закон от 24.07.2002 № 111-ФЗ «Об инвестировании средств для финансирования накопительной части трудовой пенсии в Российской Федерации» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=149905>).

¹⁷ Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=132969>).

¹⁸ Указанное значение сметной стоимости установлено для крупных инвестиционных проектов Постановлением Правительства РФ от 30.04.2013 № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

соответствующим органам исполнительной власти, в частности по объектам транспортной инфраструктуры — Минтрансу России, в пределах предусмотренных ему бюджетных ассигнований на соответствующие цели.

ПОВЫШЕНИЕ ОТКРЫТОСТИ И ПРОЗРАЧНОСТИ ПРОЕКТОВ ГЧП

Существенным препятствием для развития ГЧП в России выступает конфиденциальность данных в отношении проектов, которые зачастую представляют коммерческую ценность, что составляет проблему как для потенциальных инвесторов, так и для проведения исследований в данной области.

Эта проблема приобретает особую актуальность с учетом имеющегося в России дефицита квалифицированных специалистов в области ГЧП. Для ее решения необходимо:

- создание единой открытой базы проектов ГЧП, в т. ч. в сфере транспортной инфраструктуры, и утверждение порядка ее ведения, в т. ч. определение ответственного за ее ведение органа исполнительной власти;
- нормативное закрепление требований о раскрытии информации о проектах ГЧП, в т. ч. их финансовой составляющей (финансовые модели), а также введение санкций за нарушение указанных требований.

Реализация данного предложения потребует принятия актов Правительства РФ в целях создания единой открытой базы проектов ГЧП, а также внесения изменений в акты, устанавливающие полномочия органов исполнительной власти. Предлагаемые меры, на наш взгляд, позволяют существенно улучшить условия реализации проектов ГЧП в России.

Библиография

1. Федеральный закон от 24.07.2002 № 111-ФЗ «Об инвестировании средств для финансирования накопительной части трудовой пенсии в Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=149905>.
2. Постановление Правительства РФ от 01.09.2003 № 540 «Об утверждении Инвестиционной декларации расширенного инвестиционного портфеля государственной управляющей компании» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=151390>.
3. Постановление Правительства РФ от 14.08.2013 № 699 «О проведении расчетов и перечислении средств в связи с формированием и использованием дополнительных нефтегазовых доходов федерального бюджета, средств Резервного фонда и Фонда национального благосостояния, а также о признании утратившими силу отдельных актов Правительства Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=150795>.
4. Постановление Правительства РФ от 19.01.2008 № 18 «О порядке управления средствами Фонда национального благосостояния» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=141402>.
5. Постановление Правительства РФ от 30.04.2013 № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=146020>.
6. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=92060>.
7. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2600-р «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы»» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=140443>.
8. Официальный сайт ГК «Внешэкономбанк» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://veb.ru/>.
9. Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://kremlin.ru/>.
10. Официальный сайт Центрального банка РФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.cbr.ru>.