

ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

С конца 90-х годов в России наблюдается устойчивый экономический рост, годовые темпы которого составляют в среднем 6,7%. Россия обладает крупнейшими в мире разведанными запасами газа и входит в число ведущих стран по запасам нефти. Высоким темпам экономического роста способствовал в первую очередь рост экспорта нефти и газа – Россия обеспечивает четверть потребностей Европы в газе и является вторым по величине поставщиком нефти на данный рынок.

На конец 2006 года золотовалютные резервы Российской Федерации составили 8 трлн. рублей (315 млрд. долларов) – третье место в мире, а профицит бюджета – 9% от ВВП. В 2006 году Россия полностью погасила свою задолженность перед Парижским клубом кредиторов¹. Это явилось важным шагом, так как на протяжении большей части 90-х годов российская экономика поддерживалась на плаву за счет зарубежных кредитов, а в 1998 году Россия объявила дефолт по своему государственному долгу. В настоящее время России присвоен кредитный рейтинг инвестиционного класса (BBB+). Численность российского среднего класса увеличилась с 8 млн. в 2000 году до 55 млн. в настоящее время, что составляет примерно 37% населения. При объеме ВВП в 25 трлн. рублей (978 млрд. долларов), экономика в последнее время привлекает все больше частных инвестиций. В 2006 году внутренние инвестиции в основные фонды, такие как здания и оборудование, выросли на 13,5%, что явилось одним из наиболее высоких за многие годы показателей темпов роста. Прямые иностранные инвестиции в Россию возросли в 2006 году примерно до 775 млрд. рублей (30 млрд. долларов) с 377 млрд. рублей (14,6 млрд. долларов) в 2005 году.

НЕОБХОДИМЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГЧП

Несмотря на устойчивое развитие экономики, у России есть слабое место – устаревшая и изношенная инфраструктура. Для решения этой проблемы Россия может использовать свои значительные доходы от продажи нефти и газа. Однако, несмотря на принимаемые меры по диверсификации экономики и снижению зависимости от подобных доходов, Россия по-прежнему подвержена риску колебания цен на мировых рынках энергоносителей. Для хеджирования данного риска был создан Стабилизационный фонд в размере 2,32 трлн. рублей (90 млрд. долларов), что эквивалентно 9% от ВВП. Однако даже при наличии такого фонда неожиданное падение цен на нефть или газ может вызвать сокращение расходов на инфраструктуру. При этом в России, как и во многих других странах, потребности инфраструктуры столь велики, что для финансирования проектов только государственных средств может быть недостаточно. В этой связи Правительство начало создавать предпосылки для развития ГЧП в области инвестиций в инфраструктуру.

ЗАКОН О КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЯХ

В 2005 году в России был принят новый Закон «О концессионных соглашениях» для обеспечения прозрачности и стабильности концессионных соглашений. Закон создает юридическую основу для строительства (или реконструкции) и эксплуатации объектов государственной инфраструктуры частными

¹ Парижский клуб является неформальной группой официальных кредиторов, в основном экономически развитых стран, кото-

рые ищут решения для стран-должников, испытывающих трудности с платежами.

инвесторами. Концессионные соглашения доступны российским и иностранным инвесторам и применимы для строительства и эксплуатации широкого спектра объектов инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты, а также электростанции и тепловые станции. Закон «О концессионных соглашениях» предусматривает подробные правила поведения заинтересованных сторон, права и обязанности концессионера и концедента, условия концессионного соглашения, процедуру отбора и порядок расторжения концессионного соглашения. Правительство одобрило типовые концессионные соглашения для некоторых видов объектов инфраструктуры (включая автодороги).

РАЗВИВАЮЩИЙСЯ СЕКТОР

В настоящее время российский рынок ГЧП начинает набирать обороты в связи с планами реализации двух пилотных проектов по строительству автодорог. Одним из проектов является строительство первого участка платной автодороги Москва – Санкт-Петербург (с 15-го по 58-й километр); общая стоимость проекта оценивается примерно в 55–60 млрд. рублей (примерно 2,2 млрд. долларов), из которых Правительство вложит 25,8 млрд. рублей (примерно 1 млрд. долларов). Предполагается, что Правительство объявит конкурс по данному проекту в текущем году. Вторым проектом является сооружение 46-километрового ЗСД, призванного включить транспортный узел Санкт-Петербурга в российскую сеть автомобильных дорог. Стоимость проекта оценивается в 99,95 млрд. рублей (4 млрд. долларов). В октябре 2006 года Правительство выпустило предварительный информационный меморандум по проекту строительства ЗСД², а в марте 2007 года на основании открытого конкурса отобрало четырех из пяти претендентов на право заключения концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации объекта. «Четыре финалиста представляют собой сочетание строительных организаций мирового класса и международных финансовых учреждений, занимающихся финансированием недвижимости», – говорит Джеральд Гейдж, партнер отдела консультационных услуг по сделкам московского офиса компании «Эрнст энд Янг». «Проведенный конкурс показал, что российский проект способен вызвать высокий уровень заинтересованности со стороны международного строительного и финансового секторов».

К участию в конкурсе допущены следующие заявители:

- MLA Lieferasphalt GmbH (консорциум в составе компаний: ALPINE Mayreder Bau GmbH, FCC-Construccion S.A., Deutsche Bank AG);

- ООО «ЗСД «Невский меридиан»» (Strabag A.G., Bouygues Travaux Publics, Hochtief PPP Solutions, Egis Projects, ОАО «Мостоотряд № 19»);
- ООО «Vincida Grupo de Inversiones 2006, S.L.» (Obrascon Huantre Lain, S.A. (OHL), OHL Concesiones S.L.);
- «Санкт-Петербургская скоростная магистраль Б.В.» (Bechtel International Inc, Enka Holding, Intertoll Infrastructure Developments).

Предполагается, что окончательные итоги конкурса будут объявлены в конце 2007 года.

Россия предпринимает меры для привлечения частных инвесторов для участия в обоих проектах. Среди прочих мероприятий в декабре 2006 года Правительство Российской Федерации и Правительство Санкт-Петербурга провели в Лондоне презентацию проекта по строительству ЗСД.

Проект строительства ЗСД будет реализован в рамках ГЧП, при этом Правительство Российской Федерации и правительство Санкт-Петербурга заключат концессионное соглашение со Специальной проектной компанией (СПК), созданной акционерами проекта. Федеральное правительство будет осуществлять надзор за ходом реализации проекта через государственную управляющую компанию. СПК наймет подрядчиков для реализации проекта и будет заниматься эксплуатацией объекта.

«Международные инвесторы и субподрядчики проявляют большой интерес к проектам строительства платной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом и ЗСД», – говорит директор отдела консультационных услуг по сделкам московского офиса компании «Эрнст энд Янг» Фред Стрикленд. «В случае успеха данных проектов инвесторы будут заинтересованы в участии в последующих проектах на российском рынке».

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ФОНД РОССИИ (ИФ)

В дополнение к двум указанным выше проектам в области ГЧП реализации крупномасштабных национальных инвестиционных проектов способствовало создание в 2005 году Инвестиционного фонда России (ИФ). ИФ призван выполнять роль катализатора в привлечении частных инвестиций и может инвестировать собственные средства в размере до 75% от общей проектной стоимости или предоставлять гарантии сроком до пяти лет на 60% частных средств, привлеченных для финансирования проекта.

Минимальная стоимость проекта для финансирования из ИФ составляет не менее 5 млрд. рублей (около 200 млн. долларов, или 140 млн. евро). По словам Министра финансов Алексея Кудрина, объем Инвестиционного фонда РФ в 2007 году будет увеличен до 116,6 млрд. рублей (около 4,5 млрд. долларов), в 2008 году он соста-

² Предварительный информационный меморандум, Государственно-частное партнерство – Концессионное соглашение

в отношении автомобильной дороги Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, Российская Федерация.



вит 104,2 млрд. рублей (примерно 4 млрд. долларов), в 2009 году – 93,3 млрд. рублей (около 3,6 млрд. долларов) с возможностью увеличения до уровня предыдущих лет. Проекты, претендующие на средства Инвестиционного фонда, должны отвечать инвестиционным критериям Министерства экономического развития и торговли РФ, которые включают в себя наличие бизнес-плана, наглядно демонстрирующего общую экономическую эффективность проекта. К основным критериям относятся:

- *финансовая эффективность*: по сути, сумма превышения доходов по проекту над расходами;
- *бюджетная эффективность*: эффект от реализации проекта для государственного бюджета, расходов и налоговых поступлений;
- *общеекономическая эффективность*: значимость проекта для российской экономики.

В дополнение к двум указанным выше концессионным проектам Правительство одобрило выделение финансирования из ИФ для следующих проектов:

- строительство нового выхода на МКАД федеральной трассы Москва – Минск (в объезд Одинцово);
- строительство Орловского тоннеля под Невой в Санкт-Петербурге;
- строительство нефтеперерабатывающего комплекса в Республике Татарстан;
- развитие промышленно-энергетического комплекса на реке Ангаре, включая строительство новой гидроэлектростанции и алюминиевого завода;
- создание промышленного комплекса в Читинской области, включая инфраструктуру для добычи и обогащения руд цветных металлов;
- реконструкция федеральной автомобильной трассы М-4 «Дон»;
- строительство многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2» в морском коммерческом порту Усть-Луга;
- комплексная программа строительства и реконструкции объектов водоснабжения и водоотведения г. Ростова-на-Дону и юго-запада Ростовской области;
- строительство платной дороги «Краснодар–Абинск–Кабардинка»;
- строительство железнодорожной линии Кызыл–Курагино.

Общий объем инвестиций в указанные проекты оценивается в 1070,42 млрд. рублей (примерно 41,98 млрд. долларов), включая 289,62 млрд. рублей (11,36 млрд. долларов) из Инвестфонда РФ.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

К другим источникам финансирования российской инфраструктуры относятся такие международные организации, как Европейский банк реконструкции и развития, который увеличил ассигнование средств России с целью содействия ее развивающемуся частному сектору и для привлечения частного капитала в российскую инфраструктуру, испытывающую острую потреб-

ность в инвестициях. Ожидается, что в 2010 году объем финансирования и кредитов, предоставляемых Банком, а также инвестиций в акционерный капитал возрастет примерно до 10 млрд. евро (13,5 млрд. долларов) в год с 6 млрд. евро (8,1 млрд. долларов) в 2006 году. По мнению Банка, существует «огромная потребность» в инвестициях в российские дороги, аэропорты и порты, равно как и в ее энергетический сектор и энергосети.

ПРОЧАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Россия имеет широкомасштабные планы. По имеющимся данным, в течение ближайших трех лет Правительство намерено вложить 4,7 трлн. рублей (185 млрд. долларов) в развитие инфраструктуры, при этом приоритетными станут проекты в области развития трубопроводного транспорта и портов, которые способствуют росту российского экспорта нефти и газа. В своем ежегодном Послании Федеральному Собранию Российской Федерации в апреле 2007 года Президент России В. Путин призвал увеличить инвестиции в развитие транспорта, жилищного строительства и в такие крупные проекты по развитию инфраструктуры, как создание новой сети каналов, соединяющих Каспийское и Черное моря (составная часть стратегии по увеличению объемов экспорта). Среди прочих отраслей экономики России также необходимо финансировать продолжающуюся реструктуризацию и модернизацию электроэнергетики. Ниже представлено краткое изложение текущих планов.

Нефть и газ. В противоположность своим инициативам по открытию транспортной отрасли для частных инвестиций Россия предприняла ряд шагов, направленных на ограничение таких инвестиций и на расширение государственного контроля в нефтяной и газовой отраслях. В декабре 2006 года Правительство завершило пересмотр договора с целью передачи ОАО «Газпром» – контролируемому государством монополисту на рынке природного газа – мажоритарного пакета акций в консорциуме «Сахалин Энерджи», являющемся оператором проекта стоимостью 568 млрд. рублей (22 млрд. долларов) по разработке месторождений природного газа на острове Сахалин. Три частные компании продали половину своих акций в консорциуме «Сахалин Энерджи» ОАО «Газпром». Правительство, однако, продолжает создавать стратегические партнерства с международными компаниями по доставке нефти и газа на мировые рынки. Например, немецкая энергетическая компания Wintershall (входящая в химическую компанию BASF) заявила о намерении инвестировать в ближайшие три года 3,5 млрд. евро (4,7 млрд. долларов) в совместные проекты с ОАО «Газпром», включая сооружение газопровода по дну Балтийского моря для прямых поставок газа в Германию. На данный момент неизвестно, является ли объем российских инвестиций в нефтегазовый сектор достаточным для удовлетворения потребностей мировых рынков. «Например, существуют сомнения по поводу того, будут ли инвестиции в российскую газовую промышленность достаточными даже для поддержания



текущего уровня экспорта в Европу и для начала экспорта в Азию», – говорится в подготовленном Международным энергетическим агентством «Обзоре мировой энергетики за 2006 год» (World Energy Outlook 2006).

Электроэнергетика. Следуя мировой тенденции, Россия приступила к постепенной реструктуризации своей электроэнергетики, то есть отделению сети высоковольтных линий электропередачи и других объектов материальной инфраструктуры от генерации электроэнергии. Целью этого является создание конкурентной отрасли по генерации электроэнергии с ценами, диктуемыми рынком, в то время как сетевая инфраструктура останется в виде регулируемой монополии. В рамках данной программы реструктуризации отрасли электроэнергетической монополия ОАО РАО «Единая энергетическая система России» (ОАО РАО «ЕЭС России») должна быть поделена на семь оптовых генерирующих компаний, или ОГК, и 14 территориальных генерирующих компаний, или ТТК. Процесс выделения начался с создания ОАО «ОГК-5» и ОАО «ТТК-5».

По заявлению ОАО РАО «ЕЭС России», выбор пал на эти две компании, так как они полностью сформированы, имеют профессиональные административно-управленческие кадры и готовы к полномасштабной самостоятельной деятельности и реализации долгосрочных инвестиционных проектов. 6 июня ОАО РАО «ЕЭС России» продало блокирующую долю участия в ОАО «ОГК-5» в размере 25,03% итальянской энергетической компании Enel за 39 млрд. рублей (1,52 млрд. долларов). По имеющимся данным, ОАО РАО «ЕЭС России» рассчитывает выручить до 2,06 трлн. рублей (80 млрд. долларов) от продажи двух генерирующих объектов.

Водоснабжение и водоотведение. Как и в электроэнергетике, Россия постепенно открывает свой рынок коммунального водоснабжения и водоотведения для приватизации. В 2005 году в России были введены договоры на передачу коммунальных систем водоснабжения и водоотведения в управление и аренду частным компаниям. В октябре 2006 года Veolia Water, подразделение компании Veolia Environment по водоснабжению и водоотведению, российская инвестиционная компания ОАО «Евразийский» и российская управляющая компания ООО «Евразийское водное партнерство» подписали договор о сотрудничестве с целью совместной реализации проектов сектора водоснабжения и водоотведения в России. Veolia приобретет долю участия в капитале ООО «Евразийское водное партнерство» и предоставит международный опыт управления сервисными договорами по водоснабжению и водоотведению. Две российские компании предоставят знание российского рынка водоснабжения и водоотведения и опыт работы на этом рынке.

Сеть железных дорог. Исходя из размера железнодорожной сети и ряда других критериев, экономика России в большей степени зависит от железнодорожного транспорта, чем экономика любой другой большой страны. Государство традиционно являлось владельцем российских железных дорог, занималось их эксплуатацией и регламентировало их деятельность. Необходимость модернизации и расширения железно-

дорожной системы для удовлетворения потребностей экономического роста страны способствовала проведению реформы системы – юридической, организационной и нормативной. В 2003 году для владения и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, грузовых и пассажирских перевозок в России Правительство учредило компанию ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), 100% акций которой принадлежат государству. Имея 85 000 км железнодорожных путей, эта компания является одной из крупнейших железнодорожных компаний в мире. Судя по возросшему объему транспортных потоков, повышению производительности и существенным инвестициям частных операторов в подвижной состав, можно сказать, что реформа уже приносит свои плоды. Россия продолжает осуществлять свои планы по реформированию отрасли, включая возможную приватизацию отдельных участков железнодорожной сети к 2010 году.

Аэропорты. Система аэропортов России нуждается в модернизации с целью усовершенствования взлетно-посадочных полос, пассажирских и грузовых терминалов, технологических систем, управления воздушным движением, транспорта и средств связи, но российские аэропорты столкнулись со сложностями в привлечении достаточных объемов финансирования из государственных и частных источников для проведения необходимых работ в полном объеме. Правительство рассматривает возможность реструктуризации авиатранспортной системы страны, при которой федеральное Правительство сохранит контроль над крупнейшими аэропортами при передаче остальных аэропортов в ведение регионов. В случае невозможности осуществления контроля местными органами власти возможна продажа аэропортов частным инвесторам. По имеющимся данным, Правительство рассматривает вариант консолидации крупнейших аэропортов в рамках холдинговой компании с возможной продажей до 49% акций данной компании через IPO.

Морские порты. Приоритетным направлением для России стала модернизация морских портов в целях содействия экспорту нефти, газа и других статей экспорта, увеличению доли России в мировой торговле, возрождению морского судоходства. Для достижения этих целей потребуются частная финансовая и техническая поддержка. Частные компании – обычно это дочерние компании международных судоходных линий – эксплуатируют многие контейнерные порты по всему миру, и это может стать одним из вариантов участия частного капитала в эксплуатации российских портов.

ИССЛЕДОВАНИЕ КОНСУЛЬТАТИВНОГО СОВЕТА ПО ИНОСТРАННЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ

Россия привлекает иностранных инвесторов размерами своего рынка, устойчивым экономическим ростом, богатыми природными ресурсами и высокообразованными и квалифицированными трудо-



выми ресурсами. Объем иностранных инвестиций в российскую экономику растет, однако инвесторы продолжают сталкиваться со специфическими российскими рисками. Проведенное в 2006 году исследование иностранных инвесторов в России показало, что наряду с несовершенным и противоречивым законодательством и субъективной интерпретацией и применением существующих законов большую озабоченность инвесторов вызывают коррупция, бюрократия и административные барьеры. Исследование было проведено российским Консультативным советом по иностранным инвестициям (КСИИ, в состав которого входят представители иностранных компаний и должностные лица Правительства РФ, был создан в 1994 году с целью улучшения инвестиционного климата в России. Компания «Эрнст энд Янг» обеспечивает КСИИ административную поддержку. Сопредседателем Совета с иностранной стороны является Председатель совета директоров Ernst & Young Global Джеймс Терли). Несмотря на озабоченность инвесторов в связи с имеющимися рисками, более 90% респондентов, осуществляющих в настоящее время инвестиции в России, заявили о намерении расширить свои операции и увеличить инвестиции в ближайшие три года. Две трети тех, кто еще не осуществляет инвестиции в России, предполагают начать вкладывать средства в ближайшие три года. Более половины считают, что в случае вступления России во Всемирную торговую организацию инвестиционный климат в стране улучшится, что будет способствовать привлечению дополнительных инвестиций.

Российские реформы в области транспорта, ЖКХ и в других секторах инфраструктуры могут способствовать постепенному открытию российских рынков дополнительному притоку иностранных инвестиций в объекты инфраструктуры. Россия могла бы использовать иностранный капитал, техническое ноу-хау и практический опыт для осуществления уже имеющихся или планируемых к реализации в ближайшем будущем проектов в области развития инфраструктуры. России также понадобится капитал для реализации широкомасштабных долгосрочных проектов, таких как предполагаемое строительство тоннеля под Беринговым проливом для связи России с Аляской. Стоимость строительства подводного морского тоннеля длиной 103 км, который может стать самым длинным в мире, оценивается примерно в 258–310 млрд. рублей (10–12 млрд. долларов). В эту оценку включена прокладка в тоннеле автомобильной трассы, скоростной железной дороги и трубопроводов, а также кабелей электропитания и волоконно-оптических кабелей. Строительство данного тоннеля стало бы частью более масштабного проекта по поставкам нефти, газа и электроэнергии в Северную Америку.

«Благодаря значительным доходам от реализации нефти и газа, Россия в настоящее время имеет средства для вложения в развитие инфраструктуры, но ее потребности столь велики, что в недалеком будущем ей могут потребоваться существенные иностранные инвестиции», – говорит старший менеджер отдела

консультационных услуг по сделкам московского офиса компании «Эрнст энд Янг» Павел Бруссер. Как и на других рынках мира, преимущество будут иметь инвесторы с высокой капитализацией, обладающие знанием российского рынка и опытом работы на нем. Однако инвесторы, являющиеся новичками на рынке, могут получить на него доступ благодаря внимательному изучению рынка, развитию отношений с правительственными должностными лицами и потенциальными деловыми партнерами и начав со сравнительно небольших по объему инвестиций, например, в дорожное строительство. В случае успешной реализации проектов по строительству платной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом и Западного скоростного диаметра в данной отрасли могут быть запущены новые проекты в рамках ГЧП, что откроет рынок для иностранных инвестиций.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

- В 2006 году российские инвестиции в основные средства выросли на 13,5%, что является одним из наиболее высоких показателей годовых темпов роста за последний период. Прямые иностранные инвестиции в 2006 году возросли примерно до 775 млрд. рублей (30 млрд. долларов) с 377 млрд. рублей (14,6 млрд. долларов) в 2005 году.
- Потребности российской инфраструктуры столь велики, что для финансирования проектов только государственных средств может быть недостаточно. Правительство начало создавать предпосылки для развития ГЧП в области инвестиций в инфраструктуру.
- В 2005 году в России был принят новый закон о концессионных соглашениях, заложивший юридическую основу для строительства (или реконструкции) и эксплуатации объектов государственной инфраструктуры частными инвесторами.
- В настоящее время российский рынок ГЧП начинает набирать обороты в связи с планами реализации двух пилотных проектов по строительству скоростных автодорог: платной автодороги Москва – Санкт-Петербург и Западного скоростного диаметра (ЗСД).
- По имеющимся данным, в ближайшие три года Правительство намерено вложить 4,77 трлн. рублей (185 млрд. долларов) в развитие инфраструктуры, при этом приоритетными станут проекты в области развития трубопроводного транспорта и портов, которые способствуют росту российского экспорта нефти и газа.
- Проведенное в 2006 году исследование мнения иностранных инвесторов в России показало, что наряду с несовершенным и противоречивым законодательством и субъективной интерпретацией и применением существующих законов большую озабоченность инвесторов вызывают коррупция, бюрократия и административные барьеры. Несмотря на это, более 90% респондентов, осуществ-



вляющих в настоящее время инвестиции в России, заявили о намерении расширить свои операции и увеличить инвестиции в ближайшие три года.

– Российские реформы в области транспорта, коммунального хозяйства и в других отраслях, связанных с инфраструктурой, могли бы постепенно привлечь на российский рынок дополнительные иностранные инвестиции в инфраструктуру. Успешная реализация проектов строительства платной автодороги Москва – Санкт-Петербург и ЗСД может повлечь за собой новые проекты ГЧП в данном секторе.

ВОПРОСЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Принятие Россией Федерального закона «О концессионных соглашениях» улучшает климат для инвестиций в ГЧП, но налогообложение остается серьезным вопросом.

Основные российские налоги делятся на федеральные, региональные и местные.

Федеральные налоги:

– налог на прибыль предприятия взимается по ставке 24%. Налогооблагаемая прибыль определяется как валовая прибыль за вычетом расходов, уменьшающих налогооблагаемую базу. В валовую прибыль входит доход от реализации товаров, работ и услуг и внереализационные доходы (которые могут быть снижены на сумму расходов, имеющих отношение к данным доходам). Экономически обоснованные расходы, которые могут быть документально оформлены, разрешены к вычету из налогооблагаемой базы, если иное не установлено Налоговым кодексом РФ;

– налог на добавленную стоимость (НДС) взимается по общей ставке 18% с налогооблагаемых поставок, к которым относится большая часть реализации товаров и услуг на внутреннем рынке. К экспортным товарам и к некоторым другим установленным категориям поставщиков применяется «нулевая» ставка НДС.

Региональные налоги:

– налог на имущество взимается с имущества юридических лиц. Ставка налога на имущество устанавливается региональными органами власти,

но не может превышать 2,2%. Налогооблагаемой базой является среднегодовая стоимость активов, рассчитанная на основе остаточной стоимости основных средств за отчетный период (квартал, полугодие, девять месяцев и календарный год).

Местные налоги – земельный налог:

– в Налоговом кодексе РФ не содержится специального положения относительно обязанности концессионера по уплате земельного налога с участка земли, на котором расположен объект инфраструктуры. Считается, что концессионер не должен уплачивать земельный налог применительно к такому участку земли, так как концессионер имеет право пользования этим участком лишь на протяжении действия концессионного соглашения (то есть не имеет ни права собственности, ни права постоянного (бессрочного) пользования, ни права пожизненного наследуемого владения).

ВОПРОСЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ИНВЕСТИЦИЯМ

В ИНФРАСТРУКТУРУ

Принятие Россией Федерального закона «О концессионных соглашениях» значительно улучшает нормативную базу для ГЧП в России. Однако действие концессионных соглашений еще не было опробовано на практике, и принятый закон имеет ряд ограничений. Например, он запрещает концессионеру закладывать имущество, полученное в рамках концессионного соглашения, для привлечения финансирования со стороны банка или другого кредитора. В дополнение к этому, закон не позволяет концессионеру закладывать права по концессионному соглашению. Это также может ограничить возможности концессионера по привлечению финансирования. Закон «О концессионных соглашениях» не предоставляет концессионеру никаких налоговых стимулов или льгот, то есть на концессионера распространяются общие принципы налогообложения. Налогооблагаемая прибыль будет облагаться налогом по ставке 24%. На концессионные соглашения будут распространяться общие правила начисления НДС.