

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ, СОЗДАЮЩЕЕ СТОИМОСТЬ

Т.Ф. Палей

Казанский (Приволжский) федеральный университет, Казань

Тот факт, что инфраструктурные проекты носят долгосрочный характер и приносят выгоду не только инвестору, но и обществу в целом обуславливает особенности их финансирования, особенно, когда оно осуществляется в форме государственно-частного партнерства или полностью за счет средств частного инвестора.

При условии должным образом разработки и исполнения, пользовательские сборы и плата за получение доступа к государственным услугам, (так, чтобы экономические стимулы лучше согласовывались с целями государственной политики), могут походить на рыночные сделки, генерируя прибыль, одновременно обеспечивая внешние эффекты, направленные на мотивацию более ответственного и эффективного использования общественных ресурсов.

Целью статьи является рассмотрение источников финансирования создания, совершенствования и поддержания базовой инфраструктуры в регионе, при условии максимизации региональной конкурентоспособности, соблюдения принципов справедливости, эффективности, простоты и прозрачности.

Зарубежными авторами (Rick Rybeck, 2013 [1]) отмечается понятийная разница в терминах «привлечение капитала» и «финансирование».

“Финансирование” является процессом использования будущего дохода для оплаты чего-то, что стоит сегодня больше, чем имеющиеся в наличии собственные средства (пример – ипотека). Поэтому, муниципальные облигации и другие методы финансирования не являются источниками фондов. Вместо этого они перераспределяют будущие налоговые поступления к настоящему времени.

“Привлечение капитала ” является процессом идентификации и обеспечения источников дохода, необходимого, чтобы оплатить строительство (включая обслуживание долга), эксплуатацию, обслуживание и замену проектов инфраструктуры. Привлечение капитала должно предшествовать финансированию.

Очевидными факторами, которые определяют будущую потребность в инфраструктуре, являются темпы роста населения, занятости и миграции (как для бизнеса, так и для туризма). Но есть и другие менее очевидные детерминанты требуемой пропускной способности инфраструктуры, в дополнение к населению и занятости. Такие как рост качества жизни и научно-технический прогресс.

Если физическое или юридическое лицо напрямую использует инфраструктуру, то его можно обязать оплатить эту услугу. Большинство из нас знакомо с системой платных дорог и мостов. Исторически, это, в основном, стандартные платежи или сборы, зависящие от расстояния. Новые технологии позволяют реализовать более сложные подходы к ценообразованию за проезд. Ниже приведены некоторые из возможных показателей для определения величины

сбора с пользователей:

- Плата за пройденное расстояние компенсирует:
  - обширность улично-дорожной сети,
  - управление ливневыми сточными водами,
- Плата за вес автомобиля компенсирует:
  - износ улично-дорожной сети,
- Плата за пользование проезжей частью в период перегрузки компенсирует:
  - потребление емкости проезжей части в условиях дефицита,
- Плата за выбросы транспортных средств компенсирует:
  - ухудшение здоровья в обществе и уменьшение загрязнения окружающей среды.

Сборы с пользователей инфраструктуры представляют собой больше, чем просто оплата инфраструктурных услуг. Они информируют потребителей о том, как ценны эти общественные блага и услуги и поощряют их сохранение. (Если нет платы для потребителей воды, отсутствует экономический стимул, чтобы чинить прохудившиеся трубы.)

Что же является основой для расчета платы за доступ к общественной инфраструктуре? То есть, если предоставление общественных благ и услуг обогащает собственников, даже если они напрямую ее не используют? Ценность общественных товаров и услуг для собственников отражается на стоимости земли и недвижимости. Поэтому плата за доступ к государственной услуге должна быть обоснована ростом стоимости земельного участка и недвижимости.

В зарубежной практике инфраструктурного менеджмента существуют такие понятия, связанные с финансированием создания инфраструктурных активов, как «Сбор с роста стоимости», «Трансфер стоимости», «Сегрегация дохода».

«Сбор с роста стоимости» (Value Capture) - это вид сбора за процесс увеличения стоимости вследствие производства чего-то ценного.

Не все виды сборов относятся к «Сборам с роста стоимости», идея которых заключается именно в создании взаимосвязи между получением услуг общественной инфраструктуры и оплатой этих благ, что делает этот механизм мощным инструментом в соотношении спроса и предложения на общественную инфраструктуру.

Ниже приведены механизмы, которые применяются именно как «Сбор с роста стоимости» (таблица 1).

Таблица 1

### Механизм финансирования инфраструктурного проекта

Название механизма	СТАТУС «Сбор с роста стоимости»
Стоимость земли / стоимость земельного участка под застройку	ДА
Специальное (компенсационное) налогообложение	Может быть

Долевое участие в строительстве/ плата за подключение к коммуникациям	ДА
Налог на увеличение стоимости недвижимости	ДА
Добровольные вклады	НЕТ
Вклад в развитие / Плата за услуги транспорта	НЕТ
Финансирование за счет увеличения налога (TIF)	НЕТ
Продажа / Аренда Земли	ДА

Стоимость земли или стоимость земельного участка под застройку - это ежегодная плата, основанная на стоимости незастроенных участков. Стоимость земли представляет капитализацию стоимости сочетания общественных благ и услуг, доступных в данном месте. Таким образом, комиссия, основанная на этом значении, безусловно, «Сбор с роста стоимости».

Специальное (компенсационное) налогообложение - это особая плата в дополнение к обычному налогу на имущество, обязательная для всех владельцев недвижимости. Обычно это требуется, когда собственники в пределах определенной географической области получили пользу от некоторых специальных улучшение инфраструктуры, которая недоступна для владельцев недвижимости в целом. Является ли компенсационное налогообложение «Сбором с роста стоимости» зависит от основания для оценки. В случае, если оценка основана на стоимости земли, она является «Сбором с роста стоимости». В случае, если оценка, основана на стоимости здания, она является «трансфером стоимости».

Долевое участие в строительстве/ плата за прямое подключение к коммуникациям - долевое участие в строительстве - это цена, которую платит строительная компания за работы на государственной земле. «Плата за присоединение» - это цена, которую платит застройщик или владелец имущества, чтобы создать или поддерживать прямое подключение к коммуникационным сетям. («Прямое соединение» означает, что люди могут получить доступ к инфраструктурному объекту напрямую из частного владения, без выхода в общественный сектор. Примерами м.б. выходы в метро). Если рыночная стоимость этих объектов или прав на присоединение взимается с бенефициара, то эти сборы являются «Сбором с роста стоимости».

Налог на увеличение стоимости недвижимости - это разовые платежи, предназначенные для «захвата» части прироста стоимости земли, созданной инфраструктурным проектом. Хотя расчет общей стоимости земли может быть легко осуществлен современными методами и технологиями оценки, расчет части стоимости земли, дискретно созданной инфраструктурным проектом осуществить трудно. В знак признания этой сложности и неопределенности, сборы за повышение стоимости обычно пытаются «захватить» только часть расчетного прироста стоимости земли. Эта трудность измерения отражается в некоторых исследованиях, например, стоимость земли вблизи новой железнодорожной станции может незначительно увеличиться после начала ее функционирования. Однако каждый проект уникален, и некоторые инфраструктурные проекты влияют значительно на стоимость земли, чем другие, и есть вероятность

существования системной методологической ошибки в том, как в некоторых из этих исследований измеряется прирост стоимости земли. В исследованиях упускается из виду, что само объявление о технико-экономическом обосновании строительства транзитной станции может привести к росту стоимости земли. Рост стоимости может ускориться, если средства собраны и началось строительство. Другими словами, львиная доля прироста стоимости земли, созданного новой транзитной станцией, может быть реализована до начала эксплуатации. Эта модель роста стоимости земли наблюдалась вокруг станции New York Avenue Metrorail в Вашингтоне [2].

Кроме того, рост стоимости земли может быть вызван несколькими причинами. Попытка отнесения всего или части прироста стоимости земли к конкретному инфраструктурному проекту может быть затруднено. Поскольку большинство объектов инфраструктуры являются долгосрочными, они создают ценность годами. Оценка текущей стоимости новой инфраструктуры, прежде чем получена реакция на него со стороны рынка, достаточно сложна. В свете этой неопределенности, сборы за рост стоимости являются политически спорными, связанными с судебными разбирательствами, и часто приводят к большему количеству проблем, чем преимуществ [3].

Добровольные вклады - это одноразовый добровольный вклад в общественную инфраструктуру, который по договору дает застройщику получить разрешение на развитие. Например, застройщика могут попросить спонсировать создание детского садика для нового микрорайона, или объездной путь, или регулируемый перекресток для оптимального соединения дорог микрорайона с основными дорогами. «Добровольные вклады» осуществляются для того, чтобы нужды нового микрорайона не компенсировались за счет имеющих налогоплательщиков, а оплачивались застройщиком или потенциальными новыми жителями. Этот подход можно назвать «избеганием затрат», а не «платой за рост стоимости».

Вклад в развитие - ассоциируется со стандартами адекватного обеспечения общественной инфраструктурой развивающейся территории<sup>1</sup>. Поскольку развитие частной собственности требует развития мощности общественной инфраструктуры, застройщики должны компенсировать обществу этот рост. Это похоже на добровольные вклады, но добровольные вклады осуществляются в натуральной форме, а вклад в развитие – в денежной в соответствии с нормативными документами. Это тоже можно назвать «избеганием затрат», а не «платой за рост стоимости». Вклад в развитие, отражающий будущее увеличение государственных расходов, ассоциируемый с развитием частных собственников, является обратной стороной «платы за рост стоимости». «Захват» стоимости применяется в урбанизированных районах, с целью гарантии, что существующие объекты общественной инфраструктуры используются рационально и не в спекулятивных целях. «Вклад в развитие» должен применяться в пригородных и сельских районах, чтобы застройщики, приобретающие недорогую из-за низкой инфраструктурной обеспеченности землю, чья деятельность при-

---

<sup>1</sup> adequate public facilities ordinances (APFOs)

водит к росту спроса на инфраструктурные услуги, сами же обеспечивали его удовлетворение, не перекладывая издержки на существующих налогоплательщиков.

Финансирование за счет увеличения налога (Tax Increment Financing, TIF) - устанавливается «районный» фиксированный налог, собираемый в фонд инфраструктурного развития. Это не дополнительный налог, а налог с доходов, которые приносит фирме процесс развития региона, т.е. аналог налога с прибыли, или оборота. Таким образом, это не «плата за рост стоимости», а «сегрегация дохода».

Продажа / Аренда Земли - если рыночная стоимость аренды или продажи государственной земли включает стоимость возможности доступа к инфраструктурным услугам, то это можно назвать «платой за рост стоимости». При этом долгосрочная аренда предпочтительнее продажи, т.к. если стоимость земли возрастает, ставку аренды можно пересмотреть.

Налоги и сборы. Налоговая ставка фиксирована и часто не возникает ассоциативной связи между налогом и государственной услугой. Например, акциз на бензин позволяет собрать средства с автовладельцев на восстановление дорог, но стимулирует автовладельцев на более эффективное пользование дорогами, избегание пробок и оптимизацию маршрутов, так как плата за использование дорог и парковок. Сборы же позволяют оценить, какие общественные блага приобретаются взамен. Также к преимуществам сборов можно отнести то, что подобная форма компенсации стоимости услуг государственной инфраструктуры позволяет людям корректировать свое поведение в зависимости от уровня выгоды, которые они желают получить, и в соответствии с затратами, которые они готовы нести. Применяя сборы за использование инфраструктуры, правительство в силах создать стимулы для более ответственного и эффективного использования государственных товаров и услуг.

#### Список источников

1. Rick Rybeck, 2013, Funding Long-Term Infrastructure Needs For Growth, Sustainability & Equity //D.C. Tax Revision Commission
2. Rick Rybeck, 2004, New York
3. George Peterson, Unlocking Land Values to Finance Urban Infrastructure, Trends & Policy Options, No.7, International Bank for Reconstruction and Development, 2009, pp 36-40.