Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

Санкт-Петербургский государственный университет

Институт «Высшая школа менеджмента»

**МЕХАНИЗМЫ ЧАСТНОГО ИНВЕСТИРОВАНИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ МЕСТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**

Выпускная квалификационная работа

Студента 4 курса бакалаврской программы

направления «Государственное

и муниципальное управление»

**ВОРОНИНА Дмитрия Андреевича**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись**

Научный руководитель:

к.ю.н., доцент

**МАСЛОВА Светлана Валентиновна**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись**

« » 2021 г.

Санкт-Петербург

2021

Я, Воронин Дмитрий Андреевич, студент 4 курса направления 38.03.04 «Государственное и муниципальное управление», заявляю, что в моей выпускной квалификационной работе на тему «Механизмы частного инвестирования как инструмент развития автомобильных частных дорог местного назначения», представленной в службу обеспечения программ бакалавриата для последующей передачи в государственную аттестационную комиссию для публичной защиты, не содержится элементов плагиата. Все прямые заимствования из печатных и электронных источников, а также из защищённых ранее курсовых и выпускных квалификационных работ, кандидатских и докторских диссертаций имеют соответствующие ссылки.

Мне известно содержание п. 9.7.1 Правил обучения по основным образовательным программам высшего и среднего профессионального образования в СПбГУ о том, что «ВКР выполняется индивидуально каждым студентом под руководством назначенного ему научного руководителя», и п. 51 Устава федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет» о том, что «студент подлежит отчислению из Санкт-Петербургского университета за представление курсовой или выпускной квалификационной работы, выполненной другим лицом (лицами)».

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (Подпись студента)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (Дата)

СОДЕРЖАНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc73566366)

[Глава 1. ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 6](#_Toc73566367)

[1.1. Бюджетное финансирование в Российской Федерации 6](#_Toc73566368)

[1.1.1. Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 6](#_Toc73566369)

[1.1.2. Федеральный проект «Дорожная сеть» 7](#_Toc73566370)

[1.1.3. Муниципальные автомобильные дороги 10](#_Toc73566371)

[1.2. Инструменты привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру в Российской Федерации 15](#_Toc73566372)

[1.3. Государственно-частное партнерство в Российской Федерации 17](#_Toc73566373)

[1.4. Инфраструктурный краудфандинг 20](#_Toc73566374)

[1.4.1. Условия и принципы реализации модели инфраструктурного краундфандинга 23](#_Toc73566375)

[1.4.2. Законодательное регулирование инфраструктурного краудфандинга 24](#_Toc73566376)

[Глава 2. Использование МЧП и краудфандинга для развития дорог местного назначения 30](#_Toc73566377)

[2.1. Кейс станционного проезда в Малоярославце 30](#_Toc73566379)

[2.2. Кейс Обуховского поселения 33](#_Toc73566380)

[2.3. Кейс Роттердама, пешеходный мост Luchtsingel 37](#_Toc73566381)

[2.4. Кейс Денвера, велодорожки на улице Арапахо 38](#_Toc73566382)

[2.5. Выявление заинтересованности в финансировании строительства местных дорог среди населения 39](#_Toc73566383)

[Заключение 44](#_Toc73566384)

[Список использованной литературы 47](#_Toc73566385)

[Приложения 49](#_Toc73566386)

## ВВЕДЕНИЕ

В настоящей работе исследуется возможность улучшения качества и протяженности муниципальных автодорожных сетей с помощью механизмов привлечения частных инвестиций. Под механизмами частных инвестиций в работе понимаются те механизмы, в которых задействованы финансовые средства частного сектора. В частности, в работе рассмотрены следующие такие механизмы: муниципально-частное партнерство, краудфандинг. Объектом исследования является дорожная инфраструктура муниципальных образований Российской Федерации. Предмет исследования – методы финансирования дорожной деятельности на муниципальном уровне в Российской Федерации.

Данная проблема является актуальной ввиду дефицита бюджетного финансирования строительства и эксплуатации автодорог местного значения, недостаточным уровнем развития и применения механизмов внебюджетного финансирования муниципальных дорожных сетей, что негативно сказывается на их качестве. Известно, что качество развития дорожных сетей напрямую влияет на уровень социально-экономического развития как отдельных населенных пунктов, так и государства в целом. Таким образом, было принято решение исследовать актуальный подход к использованию механизмов частного инвестирования в автодорожной сфере на муниципальном уровне, рассмотреть практики и механизмы, применяемые за рубежом и выявить потенциал их использования для решения поставленной проблемы муниципальными органами власти для развития сети дорог местного назначения. Целью работы является выработка рекомендаций для органов местного самоуправления по привлечению дополнительных финансовых ресурсов на развитие дорожных сетей с помощью инструментов муниципально-частного партнерства и краудфандинга. Для достижения поставленной цели были сформированы задачи:

1. Анализ особенностей финансирования муниципальной дорожной инфраструктуры, определение потребности и достаточности бюджетного финансирования строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог местного значения в различных субъектах РФ;

2. Обобщение теоретических подходов к механизмам осуществления частных инвестиций в транспортную инфраструктуру на муниципальном уровне;

3. Установление возможностей и ограничений существующей институциональной среды для применения механизмов МЧП и краудфандинга в РФ на муниципальном уровне;

4. Выявление возможностей и ограничений действующего российского законодательства для реализации предложенных механизмов частного инвестирования;

5. Кейс-анализ существующих практик применения механизмов частного инвестирования в РФ и зарубежных странах;

6. Выявление мнения жителей относительно предела их участия в финансировании строительства дорог местного значения

7. Разработка и обоснование направлений совершенствования механизмов финансирования дорожной деятельности на муниципальном уровне в РФ

Для проведения исследовательской работы был выбран метод кейс-анализа, контент-анализа, сравнительного анализа лучших практик применения исследуемых механизмов частного инвестирования, проведено анкетирование среди населения, интервью с представителями органов местного самоуправления и региональных органов законодательной власти.

## Глава 1. ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

# Бюджетное финансирование в Российской Федерации

В первую очередь, рассмотрим механизм бюджетного финансирования дорожной деятельности на территории Российской Федерации. Все автомобильные дороги разделяются на: федеральные, региональные (межмуниципальные), муниципальные, частные.

Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» определяет направления деятельности Правительства РФ не только в целях развития страны в целом, но и в целях создания комфортных условий проживания граждан, в том числе созданием безопасных и качественных автомобильных дорог.

## Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

Финансовые средства, закладываемые в федеральном бюджете, распределяемые в последующем внутри бюджетной системы РФ, включающей в себя региональный бюджет, бюджеты муниципальных образований, в том числе и консолидированные бюджеты, необходимы для реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», направляемые на ремонт и содержание дорог, их реконструкцию разного уровня, а также увеличении численности дорог уличной сети.

Финансовые средства распределяются по Методике приоритизации проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования, которая представляет собой балльную систему, баллы в которой выставляются за удовлетворение критериев приоритизации. В процессе раскрытия механизма финансирования выявлено, что именно такая приоритизация создает неравномерность финансирования в регионах, следствием чего является недостаточность дотаций для обеспечения муниципального образования качественными дорогами. Так, в Методике приоритизации проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог прослеживаются приоритет для направления межбюджетных трансфертов в большем объеме в экономически значимые регионы, что приводит к минимизации объемов финансирования для остальных субъектов. Так, регионы, которые набирают наименьшее количество баллов получают финансирование в порядке очередности. Таким образом, распределяется не более 90% федерального бюджета по классификации для дорожной деятельности. Незначительную оставшуюся часть в размере 10% вправе распределить Минтранс России.

По своей концептуальной направленности такая Методика является обоснованной. В свою очередь усматривается несоответствие Указу Президента от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», из которого следует равноправие граждан на безопасные и качественные дороги, необходимые для комфортного проживания вне зависимости от приоритетности региона и развитости инфраструктуры муниципального образования.

Рассматривая критерии более детально, стоит обратить внимание на то, что большинство критериев направлены на экономически и стратегически значимые зоны с высоким темпом роста, отвечающие масштабным целям национального проекта, предполагающих развитие и финансирование экономически выгодных объектов. В результате, применяемый подход значительно занижает приоритетность и возможность получить финансирование не попадающих под критерии объектов, которыми являются малонаселенные и отдаленные от крупных населенных пунктов и значимых экономических объектов, территории.

## Федеральный проект «Дорожная сеть»

Далее рассмотрим Федеральный проект «Дорожная сеть», который является наиболее важным проектом по развитию дорожной деятельности в регионах и, соответственно, в муниципальных образованиях. Наиболее важной, в контексте настоящей работы, целью этого проекта является увеличения в 2024 году доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 процентов (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.)

Однако, если рассмотреть положения указанного федерального проекта более детально, то прослеживается неравномерная постановка целей, предполагаемых к реализации в 2021-2024 году для разных регионов и муниципальных образований. Так, приоритет вновь выставляется для городских агломераций, в которых запланировано привести автомобильные дороги в нормативное состояние по максимальным показателям – 85%. Если провести сравнение указанной цели с целью в отношении «снижения нагрузок» на иные автомобильные дороги федерального и регионального уровня, прослеживается абсолютный дисбаланс в процентном соотношении. Так, по запланированным показателям указанное снижение нагрузок должно охватывать лишь 10% таких автомобильных дорог. При этом приведение к нормативным требованиям дорог регионального значения по целям федерального проекта не должно быть менее 50%.

Учитывая выявленные показатели отметим, что в случае, если сопоставить приведенную выше методику и указанные цели федерального проекта, некоторые регионы с низкими экономическими показателями не подпадут под должное финансирование. Так, для Самарской области федеральным проектом предполагается приведение в нормативное состояние в 2021 г. и в последующих годах только 36,5% дорог, в то время как в Воронежской области 69,1%. Наименьшая доля дорог надлежащего состояния прослеживается в Архангельской области – 19,8%.

Итак, прослеживается приоритетность в постановке целей для улучшения дорожной сети для разных регионов. При этом отмечается выборность экономически важных направлений, что противоречит ст. 14,15 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ», согласно которым на органы местного самоуправления возложена обязанность по осуществлению дорожной деятельности. Учитывая приоритетность развития дорожной сети, не все территории, в том числе территории не всех муниципальных образований охвачены финансированием для достижения таких целей. Цели по развитию дорожной сети указанных местных территорий также не обозначены в региональных проектах, что подлежит исследованию в работе.

Изначально, существующая Методика оценки эффективности работы органов местного самоуправления[[1]](#footnote-1) не содержит в качестве критерия такой, как «строительство автомобильных дорог отдаленных населенных пунктов и территориально удаленных улиц внутри населенного пункта.». Указанный аспект требует отражения в государственных и муниципальных программах в силу сформированной общей цели национального проекта – создание комфортных и безопасных условий для проживания граждан. Устранение противоречий между указанной целью национального проекта и действующими региональными и муниципальными правовыми актами в части полного охвата развитием дорожной деятельности на всей территории муниципальных образований возможно в случае муниципально-частного партнерства или привлечения инвестиций с предоставлением определенных привилегий.

Ниже представлено сравнение целевого показателя процента пригодности дорог по регионам и характеристик региона.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1. Сравнение целевого показателя процента пригодности дорог по регионам и численности населения | | | |
| Регион | Базовое значение 2017 г.(%) | Целевое значение 2022 г. (%) | Численность населения |
| Самарская область | 27,3 | 39,5 | 3 154 164 |
| Архангельская область | 14,6 | 47,38 | 1 082 662 |
| Воронежская область | 68 | 69,2 | 2 305 608 |
| Тверская область | 25,7 | 31,5 | 1 245 619 |

Источник: Приложение №2 к паспорту федерального проекта «Дорожная сеть»

Из Таблицы 1 видно, что наибольшим значением по численности населения обладает Воронежская область, но при этом Самарская область является приоритетной по показателю численности населения в регионе. Таким образом, связь между численностью населения региона и уровнем региональных автомобильных дорог, соответствующих требованиям, не наблюдается.

В целях дальнейшего поиска критериев, по которым, вероятно, производилось распределение процента развития дорожной сети по регионам, произведено сопоставление Целевого показателя и площади регионов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Таблица 2. Сравнение целевого показателя процента пригодности дорог по регионам и площади населения | | | |
| Регион | Базовое значение 2017 г.(%) | Целевое значение 2022 г. (%) | Площадь региона, км.2. |
| Самарская область | 27,3 | 39,5 | 53 565 |
| Архангельская область | 14,6 | 47,38 | 413 103 |
| Воронежская область | 68 | 69,2 | 52 216 |
| Тверская область | 25,7 | 31,5 | 84 201 |

Источник: Приложение №2 к паспорту федерального проекта «Дорожная сеть»

По итогам сопоставления показателей взаимосвязь между величиной площади региона и уровнем целевого показателя не прослеживается. Так, если Самарская область и Тверская имеют примерно одинаковое соотношение, что может являться критерием установления Целевого показателя (доля соответствующего требованиям нормативного состояния дорог), то такой критерий не применяется при определении указанного показателя для Архангельской и Воронежской областей.

Проведенное сравнение подчеркивает действие Методики приоритетности для распределения объемов финансирования из федерального бюджета. Исходя из анализа базовых и целевых значений Целевого показателя федерального проекта «Дорожная сеть», можно сделать вывод, что приоритетными являются регионы, сильно отстающие от других в своем округе, однако не ясно, по какому принципу распределяется финансирование между отстающими регионами. Также наблюдается взаимосвязь указанной Методики и установлением Показателей федерального проекта «Дорожная сеть». Указанный проект взаимосвязан с государственной программой «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596. В данной программе также прослеживается приоритетность развития дорожной сети отдельных регионов, и, соответственно, доля финансирования будет определяться с учетом такой приоритетности. Из представленной выше информации ясно, что в Самарской области актуальна проблема развития дорожных сетей и их качества.

Проведя анализ вышеуказанной государственной программы Правительства РФ было определено, что приоритетность в программе определяется также необходимостью обеспечения подъездов к значимым объектам, так, к примеру, выделялись субвенции на реконструкцию автомобильной дороги, обеспечивающей подъезд к аэропорту «Курумоч» в Самарской области. Учитывая, что такое финансирование осуществлялось в рамках адресной поддержки (2014-2017) для значимого крупного объекта, обеспечение из федерального бюджета на стандартные мероприятия в рамках поддержания качества дорог по области не предусмотрено.

По информации с сайта Правительства Самарской области на реконструкцию автомобильной дороги в особой экономической зоне, обеспечивающей значимые пути к Тольятти выделены федеральные субвенции в размере 300 млн. рублей. Таким образом, стоит отметить, что приоритет при постановке целей в федеральных проектах и программах делается на развитие значимых для Российской Федерации и рассматриваемого региона объектов, обеспечивающих экономически выгодное положение.

## Муниципальные автомобильные дороги

В свою очередь, проследив на уровне федеральных проектов проблематику, существующую в дорожной сети региона в целом, перейдем к изучению указанной сферы на территориальных делениях внутри региона.

Для изучения дорожной деятельности на муниципальном уровне, была использована информация с сайта Администрации Ставропольского муниципального района Самарской области о реализации национального проекта на территории района по состоянию на 1 октября 2020г. Стратегическим направлением Ставропольского МО в сфере дорожного хозяйства является модернизация, реконструкция и развитие систем транспортной инфраструктуры. Отметим, что капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения, имеющих экономически важное направление как реализация указанного направления планируется к осуществлению в 2021-2022 гг. за счет привлеченных инвестиционных средств в размере 191 млн. руб.

В стратегии по развитию дорожного хозяйства не предусматривается выделение субвенций из областного бюджета Самарской области на строительство (ремонт) автомобильных дорог для муниципального района, что может указывать на недостаточность развития дорожной сети внутри района. Таким образом, существуют барьеры, независящие от муниципального образования, требующие привлечения дополнительных источников финансирования.

На территории Ставропольского муниципального района Самарской области реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» не охватывает ремонт и строительство новых дорог. В рамках реализации такого проекта предусмотрена установка дорожных знаков и строительство освещения в целях обеспечения безопасности дорожного движения. В свою очередь, показатели по строительству и реконструкции автомобильных дорог для Ставропольского муниципального района не предусмотрены, что свидетельствует об отсутствии финансирования на указанные мероприятия из бюджета Самарской области, в связи с чем дорожная деятельность в указанном муниципальном районе осуществляется не в должной мере.

Из содержания приложения Закона Самарской области «О бюджете на 2020 год и 2021 и 2022 гг.» предусматриваются субсидии из областного бюджета местным бюджетам 2020 г. на осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения Самарской области, в том числе в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов. При этом мероприятия по развитию дорожной сети учитывают только частичные меры в отношении отдельных видов территорий. Не охвачены запланированными показателями отдаленные территории некоторых населенных пунктов в сельских поселениях или улицы внутри городского поселения, находящиеся в отдалении от центральной части города. Таким образом, из проанализированных положений не усматривается проведение капитального ремонта или прокладывание автомобильных дорог к индивидуальным жилым домам, не являющихся многоквартирными.

Применительно к местным автомобильным дорогам, расположенным в муниципальных образованиях, Государственная программа Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014 - 2025 годы)», утвержденная постановлением Правительства Самарской области от 27.11.2013 № 677 (с изм. от 19.03.2021), содержит в качестве показателей достижения увеличение протяженности отремонтированных, реконструированных и вновь построенных автомобильных дорог. Из паспорта программы следует, что участниками программы являются в том числе и органы местного самоуправления Самарской области. Муниципальная программа не предусматривает в качестве целей и задач строительство и реконструкцию автомобильных дорог, но при этом осуществляется содержание путем отсыпки существующих дорог щебенкой, на которое отводится 1 млн. рублей на 2021 г. Аналогичные расходы были понесены в 2019-2020 гг.

Муниципальный район охватывает территории 24 сельских поселений (муниципальные образования). Рассмотрим уровень достижения целей национальных проектов на местном уровне. В перечнях объектов имущества, находящегося в собственности сельского поселения Узюково, новые автомобильные дороги отсутствуют. Это объясняется отсутствием финансирования на создание новых дорог. Дата строительства или прокладывание последней дороги (асфальтной или грунтовой) приходится на 1999 год, что усматривается из Перечня Объектов недвижимого имущества по состоянию на 20.02.2021 г.

Подтверждением недостаточности проведения мероприятий и финансирования, направленных на развитие сети автомобильных дорог служит оценка эффективности реализации муниципальной программы сельского поселения Узюково муниципального района Ставропольский Самарской области «Социально – экономическое развитие сельского поселения Узюково муниципального района Ставропольский Самарской области на 2020-2022 годы». Оценка показала низкую эффективность реализации подпрограммы «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении Узюково муниципального района Ставропольский Самарской области на 2020 - 2022 годы». Процент эффективности составил 77% в связи с неполным освоением предусмотренной суммы, предусмотренной на финансирование мероприятий в сфере развития сети автомобильных дорог, при том, что мероприятиями программы предусмотрено только содержание таких дорог. В свою очередь 2019 г. была также показана низкая эффективность реализации подпрограммы равная 67%. При этом 2019 г. на содержание автомобильных дорог исполнена еще меньшая сумма.

Оценка эффективности реализации мероприятий программы, связанной с развитием дорожного фонда сельского поселения Приморский муниципального района Ставропольский Самарской области на 2019 г. показывает наибольшую эффективность по сравнению с сельским поселением Узюково – 98%. Развитие дорожной сети осуществляется посредством муниципальной программы «Социально – экономическое развитие сельского поселения Приморский муниципального района Ставропольский Самарской области на 2019 – 2021 годы», утвержденная Постановлением администрации сельского поселения Приморский муниципального района Ставропольский Самарской области №58 от 30.10.2018г.

Непосредственные цели и задачи, а также показатели установлены подпрограммой «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельском поселении Приморский муниципального района Ставропольский Самарской области на 2019-2021 годы». По итогам изучения положений подпрограммы прослеживается исполнение поставленных задач не в полном объеме. Так, в составе задач включено в том числе и строительство, реконструкция автомобильных дорог. В свою очередь мероприятиями программы предусмотрено только содержание существующего в поселении дорожного фонда.

Посредством изучения Реестра муниципальной собственности сельского поселения Жигули Ставропольского муниципального района выявлены автомобильные дороги, являющиеся объектами незавершенного строительства, из них 4 таких дороги с 1986 г., 2 дороги с 1995 г. года постройки, что свидетельствует о несоответствии нормативным требованиям и техническим характеристикам, делающим невозможным полноценный ввод в эксплуатацию. В течение значительного периода времени от года постройки до настоящего периода строительство не было завершено, что указывает на наличие проблемы в дорожной сфере и о недостаточном бюджетном финансировании, в связи с чем актуальным является привлечение дополнительных источников финансирования для завершения строительства дороги в проблемных участках.

Учитывая дефицит местных бюджетов, в том числе Ставропольского муниципального района и сельских поселений, Законом Самарской области установлен критерий для выравнивания бюджетной обеспеченности на решение вопросов местного значения. Такой критерий определяется количеством населения в муниципальном образовании. На 2021 год сумма определяется на одного человека 27,4708 руб. Учитывая, что население, например, сельского поселения Узюково составляет 3348 чел., объем дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности составляет примерно 92 000 тыс.руб. Если предположить, что на каждый вопрос местного значения, в том числе и дорожную деятельность сельского поселения для выравнивания будет предоставлена указанная сумма, реконструкция или строительство новой дороги, обеспечивающей реализацию потребностей населения отдаленных населенных пунктов, недостаточна.

Из проанализированных данных усматривается концентрация бюджетных средств на экономически важные автомобильные дороги. Так, в проекте межевого плана определены данные о транспортной обеспеченности населения села Сухая Вязовка значится автомобильная дорога протяженностью 35 км в связи с тем, что по границе села проходит нефтепровод и высоковольтная линия связи – важный экономический объект. В Генеральном плане сделан акцент также на поселковые дороги, соединяющие общественный центр с дорогами общего пользования. В свою очередь в документе не предусмотрены положения, предусматривающие обеспечение транспортного сообщения отдаленных территорий населенных пунктов с центром.

Вышеизложенные выявленные обстоятельства, свидетельствующие о несоответствии одной из главных целей национального проекта целевых показателей и результатов региональных и муниципальных правовых актов, из содержания которых не усматривается равномерное развитие дорожной сети по всей территории муниципальных образований вне зависимости от расстояния от центральной части, требуют устранения. Так, для создания комфортных и безопасных условий проживания граждан аспект по равномерному развитию автомобильных дорог на всей территории требует отражения в государственных и муниципальных программах. Отражение должно прослеживаться в виде цели, индикаторов, показателей проектов по социально-экономическому развитию, региональном проекте, а также государственных и муниципальных программах в сфере дорожной деятельности. Достижение целевых показателей в части полного охвата развитием дорожной деятельности на всей территории муниципальных образований требует определения дополнительных объемов и источников финансирования с учетом дефицита местных бюджетов и ограниченности финансирования из иных бюджетов. Устранение препятствий для достижения цели возможно в случае муниципально-частного партнерства или привлечения инвестиций с предоставлением определенных привилегий.

# Инструменты привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру в Российской Федерации

В настоящее время в мире используется большое количество механизмов привлечения частных инвестиций в инфраструктуру. Данный подход позволяет привлекать дополнительные денежные средства в социально-экономические и стратегически важные проекты, вне независимости от объема государственного бюджета, тем самым позволяя ускорять процесс развития инфраструктуры.

Основными механизмами привлечения частных инвестиций в Российской Федерации являются концессионное соглашение и государственно-частное партнерство (муниципально-частное партнерство). В Российском законодательстве ГЧП определяется как: «Юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества».[[2]](#footnote-2) В свою очередь, концессионное соглашение является формой государственно-частного партнерства (далее ГЧП). По законодательству Российской Федерации, концессией является форма ГЧП, в которой право собственности на объект принадлежит концеденту на протяжении всего периода его реализации.

Правовой основой для ГЧП и МЧП – 224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", целью которого отмечено: создание правовых условий для привлечения инвестиций в экономику Российской Федерации и повышения качества товаров, работ, услуг, организация обеспечения которыми потребителей относится к вопросам ведения органов государственной власти, органов местного самоуправления. Помимо 224-ФЗ, МЧП также регулируется муниципальными правовыми актами.

Принципы, на которых основывается ГЧП и МЧП в Российской Федерации, согласно 224-ФЗ, следующие:

1. Открытость и доступность информации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве, за исключением сведений, составляющих государственную тайну и иную охраняемую законом тайну;
2. Обеспечение конкуренции;
3. Отсутствие дискриминации, равноправие сторон соглашения и равенство их перед законом;
4. Добросовестное исполнение сторонами соглашения обязательств по соглашению;
5. Справедливое распределение рисков и обязательств между сторонами соглашения;
6. Свобода заключения соглашения.

Исходя из этих принципов, понятно, что ГЧП и МЧП являются рыночными механизмами реализации государственных задач, а целью законодательства является правовое обеспечение для эффективного использования данных механизмов в РФ, обеспечивая гарантии и защиту интересов инвестора. Помимо этого, в законе регулируются весь процесс реализации ГЧП-проектов – от разработки предложения о реализации проекта до его завершения.

На уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований для регулирования проектов ГЧП и МЧП субъект определяет и наделяет полномочиями уже существующий орган исполнительной власти для проведения оценки эффективности проектов ГЧП и МЧП. Данный орган исполнительной власти формирует типовую схему рассмотрений органами МСУ предложений по реализации проектов.

Указанные выше механизмы привлечения инвестиций активно используются как на федеральном, так и на региональном и муниципальном уровнях. Таким образом, в транспортной сфере на данный момент насчитывается 67 реализуемых проектов на общий объем инвестиций в 8,54 млрд рублей, из которых 9 проектов на 1,02 млрд рублей приходятся на отрасль автодорожной инфраструктуры. Однако, данный подход чаще всего используется для реализации крупных проектов с большим объемом инвестиций на федеральном и региональном уровнях. Проекты на муниципальном уровне наиболее редкие, на данный момент, на всех этапах реализации, насчитывается всего 15 проектов[[3]](#footnote-3). Из этого списка 4 проекта находятся на стадии эксплуатации, только один из которых направлен на содержание дорог малонаселенного сельского поселения – «Концессионное соглашение от 24.07.2017 по содержанию автомобильных дорог муниципального образования «Обуховское сельское поселение». Данное концессионное соглашение имеет срок реализации в 7 лет с общим объемом инвестиций в 44.1 млн рублей. Модель возврата инвестиций – плата за доступность со стороны концедента. Таким образом, можно сделать вывод, что применение механизма ГЧП на муниципальном уровне слабо развито, а его применение для развития дорожных сетей в отдаленных населенных пунктах единично.

# Государственно-частное партнерство в Российской Федерации

Государственно-частное партнерство может быть реализовано в различных формах. Список этих форм является открытым, а возможность их применения зависит от законодательства страны, в которой реализуется проект. Термин «Форма ГЧП» в учебнике Соколова М.Ю. и Масловой С.В. определяется следующим образом: «Совокупность действий частного и публичного партнеров в отношении объекта ГЧП, а также объем правомочий и вовлеченности этих сторон в отношении объекта ГЧП».[[4]](#footnote-4) Форма ГЧП является отражением предпринимаемых действий (элементов) обеими сторонами при реализации проекта ГЧП в определенной последовательности. Элементами формы ГЧП являются процессы, такие как: строительство, проектирование, эксплуатация, реконструкция, передача в публичную собственность и так далее. В приведенной ниже таблице рассмотрены основные формы, применение которых возможно в рамках законодательства Российской Федерации.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1. Формы государственно-частного партнерства | | |
| Форма | Описание | Правовая основа |
| BTO | Строительство – Передача в публичную собственность – Эксплуатация. Концессионер осуществляет строительство объекта соглашения, объект передается в собственность концеденту, концессионер эксплуатирует объект и получает доход от эксплуатации объекта. | 115-ФЗ, Концессионное соглашение |
| RTO | Реконструкция – Передача в публичную собственность – Эксплуатация. Аналогичный BTO процесс, но вместо строительства концессионер осуществляет реконструкцию объекта. | 115-ФЗ, Концессионное соглашение |
| DBTO/DRTO | Проектирование – Строительство/Реконструкция – Передача в публичную собственность – Эксплуатация. Данная форма предусматривает процесс разработки проектной документации по объекту, соответствующему объекту соглашения с последующим строительством или реконструкцией. | 115-ФЗ, Концессионное соглашение |
| BOT(DBOT) | Строительство – Эксплуатация – Передача в публичную собственность. Частный партнер осуществляет строительство объекта договора, затем эксплуатирует его, не передавая право собственности. По окончании срока договора объект передается в публичную собственность. В случае DBOT, частное лицо также осуществляет проектирование объекта договора. | 224-ФЗ, Государственно-частное партнерство |
| BOO | Строительство – Эксплуатация – Возникновение частной собственности. Частный партнер осуществляет строительство объекта, затем получает доход от эксплуатации. По истечении срока договора, право собственности на объект остается у частного партнера. | 224-ФЗ, Государственно-частное партнерство |
| BOOT | Строительство – Эксплуатация – Возникновение частной собственности – Передача в публичную собственность. Частный партнер осуществляет строительство объекта, затем эксплуатирует его, оставляя право собственности за собой, по истечении срока договора объект передается в публичную собственность. | 224-ФЗ, Государственно-частное партнерство |
| DBFO | Проектирование – Строительство – Финансирование – Эксплуатация. Частный партнер осуществляет проектирование и строительство объекта договора, затем объект финансируется и эксплуатируется, при этом собственником объекта может быть как частный, так и публичный партнер. | 224-ФЗ, Государственно-частное партнерство |
| DBFM | Проектирование – Строительство – Финансирование – Техническое обслуживание. Аналогичная DBFO форма, но при этом частный партнер осуществляет техническое обслуживание объекта вместо эксплуатации. | 224-ФЗ, Государственно-частное партнерство |

Источник: Соколов М.Ю., Маслова С.В. Государственно-частное партнерство: теоретические основы и практика применения в России и зарубежных странах. Учебник – 272с

Стоит отметить, что 115-ФЗ "О концессионных соглашениях" четко описаны формы – BTO, RTO, DBTO, DRTO. Однако, в 224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации" указаны лишь обязательные и необязательные элементы форм ГЧП, из которых конструируются формы партнерства для реализуемых проектов.

Также, в 224-ФЗ также описаны стороны соглашения о ГЧП и МЧП. Таким образом, частным партнером не могут являться:

* Государственные и муниципальные унитарные предприятия и учреждения
* Публично-правовые компании и иные создаваемые Российской Федерацией на основании федеральных законов юридические лица
* Хозяйственные товарищества и общества, хозяйственные партнерства, находящиеся под контролем Российской Федерации, субъекта Российской Федерации или муниципального образования
* Некоммерческие организации, созданные Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации, муниципальными образованиями в форме фондов
* Другие хозяйственные организации или хозяйственные общества, созданные или находящиеся под контролем государственных организаций[[5]](#footnote-5)

При этом частный партнер должен соответствовать требованиям, таким как:

* Частный партнер не должен быть признан банкротом или быть ликвидированным
* Деятельность частного партнера не должна быть приостановлена в связи с административными правонарушениями
* Не должно быть недоимки по налогам, сборам, задолженности по иным обязательным платежам
* Наличие необходимых лицензий и разрешений на осуществление отдельных видов деятельности, за исключением случаев, когда получение необходимых разрешений допускается только после заключения соглашения

Концессионные соглашения, как указано выше, регулируются Федеральным законом «О концессионных соглашениях» 115-ФЗ. Ввиду этого, описание сторон соглашения несколько отличается. Сторонами концессионного соглашения являются концедент и концессионер. Концедентом выступает Российская Федерация или уполномоченный орган исполнительной власти. В случае заключения концессионного соглашения на муниципальном уровне, концедентом выступает орган местного самоуправления. При этом, отдельные права и обязанности могут осуществляться уполномоченными концедентом органами и юридическими лицами. Концессионером в соглашении может выступать индивидуальный предприниматель, российское или иностранное юридическое лицо, либо действующее без образования юридического лица по договору простого товарищества два и более указанных юридических лица.[[6]](#footnote-6)

В 224-ФЗ указаны полномочия муниципальных образований в сфере МЧП. Лицом, принимающим решения о реализации проектов МЧП является глава муниципального образования. Также, глава муниципального образования определяет орган местного самоуправления, уполномоченный на осуществление полномочий, относящихся к реализации проектов МЧП. При этом, два и более муниципальных образования, выступая в роли публичных партнеров, имеют возможность объединяться для проведения совместного конкурса. Однако, в этом случае организацией конкурса занимается один из публичных партнеров, которому остальные публичные партнеры передают часть своих полномочий. Права и обязанности каждого из публичных партнеров определяются соглашением о проведении совместного конкурса.

# Инфраструктурный краудфандинг

В аналитическом докладе Высшей Школы Экономики и VentureClub краудфандинг определяется как: «Технология коллективного финансирования, в рамках которой сбор средств для реализации того или иного проекта происходит за счет привлечения широкого круга добровольных вкладчиков и осуществляется с помощью сети Интернет на специализированных интернет-ресурсах — краудфандинговых платформах». Краудфандинг в указанном докладе является одним из инструментов привлечения «Новых денег» - источников финансов, которые ранее не были задействованы или были задействованы лишь ограниченно в экономике.

В исследовании Национального ГЧП дается следующее определение: краудфандинг — форма коллективного вложения средств в целях поддержки проектов, при которой основным донором выступает физическое лицо.[[7]](#footnote-7) В общественном секторе краудфандинг может применяться как альтернативная государственно-частному партнерству форма привлечения инвестиций в инфраструктуру для мелкомасштабных проектов.[[8]](#footnote-8) Инфраструктурный краудфандинг различается по видам:

* Благотворительный
* Инвестиционный
  + Долговой
  + Долевой

Благотворительный краудфандинг основывается на принципе добровольных инвестиций с последующим получением инвесторами нефинансовых (материальных) выгод.

Инвестиционный краудфандинг подразумевает создание проекта, в котором инвесторы получают выгоды на основе формата возврата инвестиций. По форматам возврата инвестиций инвестиционный краудфандинг разделяется на долговой и долевой. При долговом формате вложения осуществляются в облигации или в кредиты. В долевом производятся вложения в акции проектной компании или участие в паевом инвестиционном фонде.

Так как в настоящей работе приоритетно рассматривается благотворительный краудфандинг (ввиду отсутствия возможности применения инвестиционного краудфандинга в рассматриваемой сфере) как способ привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру на муниципальном уровне, следует рассмотреть порядок принятия решений о финансировании проекта через краудфандинг, разработанный Университетом Лидса.



* 1. Типовая схема решения о применении краудфандинга

Как видно из схемы, краудфандинг на основе пожертвований рекомендуется применять только в случае, когда проект имеет некоммерческие характеристики, имеющие возможность получить поддержку населения. В рассматриваемом в работе примере предполагается, что этими некоммерческими характеристиками может послужить создание автомобильной дороги. Из изученной ранее информации о финансировании дорог из бюджета на муниципальном уровне в Самарской области стало ясно, что ни на одном уровне бюджета не выделяются деньги на строительство муниципальных дорог, если они не ведут к многоквартирным жилым домам или не находятся на дворовой территории этих домов. В связи с этим, жителям частных домов приходится либо обращаться в администрацию с просьбой о строительстве дороги, либо заниматься строительством самостоятельно, вне зависимости от того, располагается ли их частное жилье в городе или сельском поселении. Строительство дороги самостоятельно также требует большого количества согласований и удовлетворения требованием государственных стандартов в зависимости от типа дороги, что также усложняет процесс реализации строительства как в финансовом, так и во временном плане. Учитывая все вышеизложенные обстоятельства, использование инфраструктурного краудфандинга для строительства муниципальных дорог может оказаться решением данной проблемы, так как предусматривается создание связующего канала между администрацией, инвесторами (жителями) и застройщиком в виде платформы, обеспечивающей более доступный механизм решения проблемы.

## Условия и принципы реализации модели инфраструктурного краундфандинга

Основой для реализации любых краудфандинговых проектов является цифровая платформа, на которой владельцами размещаются проекты и производится привлечение средств или инвестиций на предложенный проект. В отчете Всемирного банка «Crowdfunding’s Potential for the Developing World» содержится информация по количеству краудфандинговых платформ в различных странах мира. Так, в США насчитывается 344 краудфандинговые платформы, в Великобритании – 87, Франции – 53, Канаде – 34, в России – 4. Каждая площадка имеет свои требования к проектам и процедуре сбора средств. Процедура сбора средств обычно осуществляется двумя способами: «все или ничего» или «что собрано, то собрано»[[9]](#footnote-9). Первый подход предполагает обязательный сбор полной суммы, необходимой для реализации проекта. При втором подходе не имеет значения, какая часть средств собрана, если не удалось привлечь необходимые средства, то реципиент должен собрать недостающую часть иными способами. Также, каждая из платформ устанавливает комиссию, которая взимается в качестве доли от выплачиваемых владельцу проекта средств. Однако, благотворительные проекты могут полностью освобождаться от комисии.

Далее подробно рассмотрены российские краудфандинговые платформы: Boomstarter, Planeta.ru.

Boomstarter использует оба подхода к процедуере сбора средств. Средства могут собираться как и до минимально необходимой суммы, так и частично. При этом, Boomstarter не взимает комиссию, но комиссия удерживается платежными системами в размере 3,5% от собранных средств. Вместо комиссии на Boomstarter необходимо оплатить размещение проекта на площадке. Тарифы на размещение варьируются от 4990 до 59000 рублей. Данные тарифы различаются по услугам, которые предоставляет платформа, такие как размещение информации о проекте на главной странице сайта, распространение информации в социальных сетях и другие. Ограничение по максимальной длительности проекта – 60 дней. При создании проекта, инициатор отправляет его на модерацию, в течение 7 дней инициатору приходит ответ и разрешение на запуск.

На платформе Planeta.ru считается завершенным проект, набравший не менее 50% от заявленной суммы. Planeta.ru не взимает средств за размещение проекта, однако комиссия для успешных проектов составляет 10%, если собрана вся сумма от заявленной финансовой цели и 15%, если собрано от 50% до 99,9%. Однако, если проект размещен в категории «благотворительность», то комиссия взимается в размере 5,9% вне зависимости от финансовой цели. При создании проекта, инициатор заполняет «черновик» проекта и отправляет его на модерацию, затем происходит рассмотрение проекта платформой в течение трех рабочих дней. После одобрения проекта модерацией, он может быть запущен сразу, если не требуется доработок. Минимальная длительность проекта – 100 дней.

Инвесторы заключают соглашение с оператором платформы, принимает предложение владельца проекта и осуществляет инвестиции. Затем средства инвесторов удерживаются платформой до момента достижения финансовой цели проекта. Когда цель достигается, платформа переводит средства на счет владельца проекта.

Реализация инфраструктурных проектов возможна, как и на частных платформах, так и на специально созданных государственных или муниципальных платформах.

Одним из главных условий развития краудфандинга является высокий уровень развития финансовых рынков и популярности использования финансовых инструментов как способа заработка среди населения. Помимо этого, так как выпускаемые в инфраструктурных проектах ценные бумаги, не выделяются в отдельный класс активов, а инфраструктурные компании не соответствуют требованиям для размещения ценных бумаг на бирже.

Ограничениями для краудфандинга в современное время является недостаточный уровень финансовой грамотности населения и вводимое в большинстве стран законодательное регулирование, ограничивающее объем инвестиций в краудфандинговые проекты. Данные ограничения вводятся как на платформы, так и на инвесторов.

## Законодательное регулирование инфраструктурного краудфандинга

Для изучения законодательства в отношении краудфандинга в современном мире, следует сначала разобраться с терминологией, применяемой в отношении рассматриваемого вопроса. В первую очередь стоит отметить, что механизм краудфандинга концептуально относят к электронной коммерции (такого подхода придерживаются Всемирная Торговая Организация и Организация по экономическому сотрудничеству и развитию). Ввиду этого, понятие краудфандинга зачастую связано с сетью Интернет.

Как сказано выше, краудфандинг имеет разновидности, или, как они называются в большинстве научной литературы – модели краудфандинга. Всего выделяют пять моделей краудфандинга: благотворительная, краудинвестинг, краудлендинг, условно-возвратная, предварительного приобретения.[[10]](#footnote-10) Данные модели разделяют по принципу получения выгоды донором взамен на финансирование. Помимо этого, модели отличаются и по характеру финансирования – некоторые из них предполагают использование инвестиционных финансовых инструментов (например, акций), а другие полностью основаны на пожертвованиях. В связи с этим, каждая из моделей краудфандинга регулируется законодательством в разной степени.

В качестве участвующих в процессе краудфандинга лиц, выделяют донора и реципиента. Донором является лицо, осуществляющее финансирование объект краудфандинга. Реципиент – это лицо, запрашивающее финансирование и являющееся его конечным получателем.

**Опыт США**

В отношении краудфандинга законодательство США в большей мере регулирует одну его модель – краудинвестинг. Закон, регулирующий упомянутую модель – Jumpstart Our Business Startups Act, в котором описаны требования и ограничения относительно лиц, участвующих в процессе[[11]](#footnote-11). Так как краудинвестинг основан на концепции долевого краудфандинга и использовании акций в качестве финансового инструмента, реципиентом в данной модели является эмитент акций, на которого распространяются следующие требования и ограничения:

* Номинальная совокупная стоимость акций не более 1 млн. долларов за календарный год
* Эмиссия осуществляется исключительно через специализированные онлайн-сервисы
* Эмитент обязан раскрывать информацию об основных стейкхолдерах компании, топ-менеджменте, финансовом положении, своей деятельности, стоимости акции и порядке ценообразования при подаче заявления в Комиссию по ценным бумагам

В отношении инвесторов также предусмотрены правила и ограничения:

* Годовые вложения инвестора не должны превышать 2000 долларов либо 5% годового дохода, если годовой доход инвестора ниже 100 тысяч долларов
* Годовые вложения инвестора не должны превышать 10% годового дохода, если годовой доход инвестора выше 100 тысяч долларов

Помимо указанного выше закона, компании-эмитенты также должны соответствовать требованиям законодательства, относящегося к деятельности, связанной с ценными бумагами, например, Законом о торговле ценными бумагами.

**Опыт Канады**

Канада ввела регулирование краудфандинга, последовав примеру США, и принятые меры также относятся лишь к модели краудинветинга. Однако, ограничения и требования, возложенные на участников процесса, несколько мягче, чем в США.

Ограничения для эмитента:

* Не вправе привлекать более 1.5 млн канадских долларов в течение года

Ограничения для инвестора:

* Разовая сумма инвестиций не больше 2500 канадских долларов
* Годовая сумма инвестиций не более 10000 канадских долларов

**Опыт Франции**

Французское законодательство регулирует две модели краудфандинга: краудинвестинг и краудлендинг. Краудинвестинговые платформы, согласно законодательству, имеют статус инвестиционного консультанта, а краудлендинговые – финансового посредника. Платформы должны быть зарегистрированы в государственном регистре инвестиционных брокеров. При этом платформа может признать себя кредитной организацией по традиционному законодательству, но при этом она будет попадать под более жесткие ограничения и требования.

Ограничения для реципиента:

* Не более 1 млн евро в рамках одной кампании в течение года
* Должна быть доступна вся возможная информация как о платформе, так и о реципиенте

Ограничения для инвестора:

* Вправе вложить не более 1000 евро

**Опыт Великобритании**

Также, как и в примерах, разобранных выше, законодательное регулирование в Великобритании касается только инвестиционного краудфандинга. В отличие от США, Канады и Франции, требования по раскрытию данных о реципиентах в Великобритании гораздо мягче и соответствуют общим требованиям, предъявляемым к информации о реципиентах на платформе: правдивая, прозрачная и недвусмысленная информация. Таких же требований о раскрытии данных придерживаются в Новой Зеландии и Австралии.

Ограничения для реципиента:

* Размер инвестиций не более 2,5 млн евро в течение года

Ограничения для инвестора:

* Вправе вложить не более 10% имущественных активов за исключением стоимости недвижимости и пенсионных накоплений

**Регулирование краудфандинга в Российской Федерации**

На данный момент в Российской Федерации основным законодательным актом, регулирующим краудфандинг, является Федеральный закон "О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", принятый в 2019 году. В указанном законе также, как и в разобранных выше зарубежных примерах, регулируются модели краудинвестинга и краудлендинга. В законе выделены следующие способы инвестирования: предоставление займов, приобретение эмиссионных ценных бумаг, приобретение утилитарных цифровых прав, приобретение цифровых финансовых активов. Но наиболее крупным отличием отечественного законодательства от зарубежного является более детальных подход к определению участников процесса, а также ограничениям и требованиям к ним. В законе определены следующие участники: лицо, привлекающее инвестиции, инвестор, оператор инвестиционной платформы, инвестиционная платформа. Далее рассмотрены ограничения, применяемые относительно каждого участника процесса.

Ограничения для реципиента:

* Сумма инвестиций, привлекаемая одним лицом с использованием инвестиционных платформ не должна превышать один миллиард рублей.

Ограничения для инвестора:

* Одно физическое лицо, если оно не является индивидуальным предпринимателем и(или) квалифицированным инвестором, вправе инвестировать не более 600 тысяч рублей в один календарный год на одной инвестиционной платформе.

Требования к оператору платформы:

* Оператор платформы не вправе совмещать деятельность с иной деятельностью финансовой организации, за исключениями, предусмотренными в законе.
* Размер собственного капитала оператора платформы должен составлять не менее 5 миллионов рублей.

Требования к инвестиционной платформе:

* Платформа обязана содержать реестр договоров и хранить данные в течение 5 лет со дня завершения договора.

Помимо рассмотренного закона, деятельность в сфере краудфандинга в Российской Федерации также контролируется Банком России, в чьи полномочия входит ведение реестра платформ, осуществление контроля за соблюдением требований, проведение проверок и принятие нормативных актов в отношении краудфандинга, входящих в его компетенции. Также, на краудфандинг косвенно влияют другие законодательные акты, касающиеся инвестиционной деятельности, такие как: 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг», "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений" и другие.

Таким образом, очевидно, что в мировой практике в отношении краудфандинга в большей мере регулируются инвестиционные модели, подразумевающие использование инвестиционных финансовых инструментов. Благотворительный краудфандинг не регулируется какими-либо законодательными актами, так как концептуально основан на пожертвованиях. Однако, в зарубежной практике уже разрабатываются дополнения к законодательным актам в отношении краудфандинга, где рассматриваются ныне не урегулированные модели (благотворительная, условно-возвратная, предварительного приобретения), но в Российской Федерации регулирование этих моделей на данный момент отсутствует.

## Глава 2. Использование МЧП и краудфандинга для развития дорог местного назначения



# Кейс станционного проезда в Малоярославце

**Проект**

Концессионное соглашение в отношении строительства автомобильной дороги, расположенной по адресу: г. Малоярославец, ул. Станционный пр. с элементами благоустройства.

**Место реализации**

Российская Федерация, Центральный федеральный округ, Калужская область, город Малоярославец, Станционный проезд.

**Сфера**: Транспортная инфраструктура

**Отрасль**: Автодорожная инфраструктура

**Правовой акт, в соответствии с которым реализуется проект**

Федеральный закон "О концессионных соглашениях" от 21.07.2005 N 115-ФЗ

**Форма ГЧП**

BTO – Строительство, передача в публичную собственность, эксплуатация

**Объект**

Автомобильная дорога 210м х 6м, Пешеходная дорожка 200м х 1м.

**Техническое задание**

Строительство и эксплуатация автомобильной дороги: Ремонт однослойного асфальтобетонного покрытия. Устройство покрытия толщиной 4 см из асфальтовой крошки. Розлив вяжущих материалов.

Строительство и эксплуатация пешеходной дорожки: Разработка грунта. Устройство слоев оснований. Устройство покрытия толщиной 4 см из асфальтовой крошки. Установка бортовых камней. Установка столбов освещения.

**Срок реализации проекта**: 8 лет и 1 месяц.

**Участники проекта**

Концедент: Муниципальное образование город Малоярославец

Орган власти, выступающий от лица концедента: Администрация муниципального образования городского поселения «Город Малоярославец»

Концессионер: ООО «МотоСтройИнжиниринг».

**Обязанности сторон**

Концессионер: Осуществление реконструкции в соответствии с требованиями, указанными в концессионном соглашении.

1. Инвестиционная стадия

Разработка документации; Подготовка территории строительства; Получение разрешительной документации для проведения работ; Осуществление реконструкции объекта в соответствии с требованиями; Осуществление инвестиций в проектирование и реконструкцию объекта соглашения в соответствии с соглашением; Передача результата работ концеденту; Исполнение иных обязанностей концессионера, предусмотренных законодательством и концессионером.

1. Эксплуатационная стадия

Осуществление эксплуатации объекта в соответствии с показателями доступности для пользователей; осуществление содержания объекта в течение всего срока эксплуатационной стадии; проведение ремонта и капитального ремонта объекта; организация беспрепятственного дорожного движения; исполнение иных обязанностей.

1. После завершения срока эксплуатации концессионер обязан вернуть объект концеденту в срок.

Концедент: предоставление права пользования на объект соглашения для осуществления деятельности, указанной в концессионном соглашении. Создание необходимых условий для выполнения работ; содействие в получении концессионером разрешения на использование земельного участка; принятие результатов работ.

**Структура и источники финансирования**

Общие затраты на объект соглашения: 930 тыс. рублей, все средства являются частными. В соответствии с концессионным соглашением, в обязательства концессионера входит осуществление инвестиций в проектирование и реконструкцию объекта в объеме 100% от указанного размера инвестиций. Заемное и облигационное финансирование отсутствует.

**Модель возврата инвестиций**

Плата за доступность (фиксированные платежи) со стороны концедента (бюджета).

**Сведения о конкурсе**

Сроки: 30.05.2016 – 24.08.2016

Вид: одноэтапный конкурс

Несостоявшийся конкурс в связи с единственным участником.

**Контекст проекта**

Население городского поселения Малоярославец: 27795 человек. Площадь: 18,1 кв. км. Станционный проезд – улица, протяженностью 540 метров, на которой расположены малоэтажные квартирные и частные жилые дома. На момент 2019 года дорожное покрытие на улице грунтовое, обустроенной пешеходной дорожки нет. В генеральном плане городского поселения Малоярославец на северо-западной стороне улицы Станционный проезд расположена зона застройки малоэтажными (до 3-х этажей включительно) и индивидуальными жилыми домами, на юго-восточной стороне улицы расположена зона застройки среднеэтажными жилыми домами (до 9-ти этажей включительно).

Город Малоярославец является административным центром Малоярославецкого муниципального образования Калужской области. Каждый год администрацией Малоярославского МО разрабатываются потенциальные проекты концессионных соглашений на муниципальном уровне на территории МО, которые затем утверждаются и размещаются на официальном сайте для размещения информации о проведении торгов (torgi.gov.ru) и на сайте администрации Малоярославского МО.[[12]](#footnote-12) Стоит отметить, что рассматриваются только формы взаимодействия в виде концессии.

Законодательство, регулирующее рассматриваемый проект – законы и постановления Калужской области в отношении процесса разработки и реализации проектов ГЧП, МЧП и концессионных соглашений. На уровне Малоярославецкого муниципального образования и городского поселения Малоярославец документы, регулирующие механизмы государственно-частного партнерства, не обнаружены.

В рамках развития транспортной инфраструктуры, городское поселение Малоярославец реализуется программу комплексного развития транспортной инфраструктуры на 2017-2032 годы. Основными целями данной программы являются:

* Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике
* Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения
* Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы

Помимо этого, в задачах и целевых индикаторах ставится акцент на показателе протяженности автомобильных дорог местного назначения, соответствующих нормативным требованиям.

Финансирование проекта планируется за счет средств бюджетов МО ГП «Город Малоярославец», областного бюджета, а также внебюджетных источников. Помимо этого, предполагается использование средств дорожного фонда. В 2019 году на реализацию мероприятий в рамках муниципальной программы «Развитие дорожного хозяйства в муниципальном поселении «Город Малоярославец» было выделено 34,9 млн рублей, из которых было исполнено 27,8 млн рублей.

# Кейс Обуховского поселения

**Проект**

Концессионное соглашение по реконструкции и созданию автомобильных дорог на территории муниципального образования «Обуховское сельское поселение». Всего 24 объекта, 18 из которых финансируются за счет средств концедента, оставшиеся 6 объектов финансируются за счет средств концессионера, 5 из которых уже являются созданными автомобильными дорогами и нуждаются в реконструкции, и один объект должен быть создан в рамках соглашения – 450 метров дороги в с. Обуховское.

**Место реализации**

Российская Федерация, Уральский федеральный округ, Свердловская область, Муниципальное образование «Обуховское сельское поселение»

**Сфера**: Транспортная инфраструктура

**Отрасль**: Автодорожная инфраструктура

**Правовой акт, в соответствии с которым реализуется проект**

Федеральный закон "О концессионных соглашениях" от 21.07.2005 N 115-ФЗ

**Форма ГЧП**

RTO – Реконструкция, передача в публичную собственность, эксплуатация

BTO – Строительство, передача в публичную собственность, эксплуатация

**Объекты**

Объектом являются автомобильные дороги муниципального образования «Обуховское сельское поселение». В таблице представлены наименования объектов соглашения, над которыми предусматривается проведение работ, их источники финансирования и год реализации.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 5. Объекты концессионного соглашения по реконструкции и созданию автомобильных дорог на территории муниципального образования «Обуховское сельское поселение» | | |
| Наименование | Источник финансирования | Год реализации |
| с. Обуховское, ул. Заречная от жилого дома № 14 до жил. дома № 28 | Концедент | 2022 |
| с. Обуховское, ул. Школьная от ж.д. № 56 до переулка на ул. Мира | Концедент | 2021 |
| с. Обуховское, территория двора домов № 3,4,5 по ул. Школьная | Концедент | 2017 |
| с. Обуховское, ул. Новая от ж.д. № 1 до пересечения ул. Школьная | Концессионер | 2019-2020 |
| с. Обуховское, по ул. Спортивная от жилого дома № 9, до жил. дома № 11 | Концессионер | 2019-2021 |
| д. Шипицина. От жил. дома по ул. Кондратьева под № 1 до жил. дома по ул. Кондратьева под № 27 | Концедент | 2018 |
| д. Шипицина. От жил. дома по ул. Пролетарская под № 1 до жил. дома по ул. Пролетарская под № 24 | Концедент | 2018 |
| д. Шипицина. От жил. дома по ул. Советская под № 1 до жил. дома по ул. Советская под № 40 | Совместно | 2020 |
| п. Октябрьский от левой кромки дороги по ул. Новая дор жил. дома № 2 по пер. Новый | Концедент | 2020 |
| п. Октябрьский от жил. дома № 2 до жил. дома № 12 по ул. Новая | Концедент | 2020 |
| п. Октябрьский от жил. дома № 1 по ул. Советская до здания магазина по ул. Кабакова, до жил. дома № 12, до здания ФАПа № 22, до жил. дома № 34 по ул. Советской | Совместно | 2021-2022 |
| с. Володинское, от жил. дома № 1 до жил. дома № 21 по ул. Заречная, от жил. дома № 35 дор жил. дома №49 по ул. Заречная | Концедент | 2021 |
| с. Захаровское, от жил, дома по ул. Титова под № 1, до гран, а/д, в 120 м. от жил, дома по ул. Титова под № 11 | Концелент | 2019 |
| Оборудование тротуарной сети по ул. Бачурина с. Захаровское | Концедент | 2019 |
| Оборудование тротуарной сети от пер. Первомайский до жилого дома № 2 по ул. 50лет Октября п. Октябрьский; подход к детскому саду | Концедент | 2019 |
| с. Захаровское. от пер. а/д по ул. Советской у жил. дома по пер. Гагарина под № 2 , до жил, дома по пер. Г агарина под № 20. | Совместно | 2017 |
| п. Октябрьский, пер. Первомайский | Концессионер | 2017 |
| п. Октябрьский от жил. дома № 3 по ул. Свободы до левой кромки дороги по ул. 50 лет Октября | Концедент | 2018 |
| Ремонт тротуара вдоль автомобильных дорог ул. Первомайская от д.№ 1 до д.№ 4, ул. 50 лет Октября от д.№ 18 до д.№ 22, до д.№ 9 по ул. Кабакова п. Октябрьский | Концедент | 2018 |
| Ремонт торотуара вдоль автомобильной дорог ул.Советская д. Шипицына, от дома № 9 до д.№ 15. от д. № 20 до д.№ 22 | Концедент | 2018 |
| с. Захаровское, ул. Ленина | Концедент | 2019 |
| с. Захаровское, ул. Советская | Концедент | 2019 |

Источник: Концессионное соглашение по содержанию автомобильных дорог муниципального образования «Обуховское сельское поселение» от 24.07.2017

**Техническое задание**

Для каждого объекта предусмотрено свое специфичное техническое задание – для большинства объектов это реконструкция или содержание, а также строительство.

**Срок реализации проекта**: 7 лет.

**Участники проекта**

Концедент: Муниципальное образование "Обуховское сельское поселение"

Орган власти, выступающий от лица концедента: Администрация муниципального образования «Обуховское поселение»

Концессионер: ООО «СПЕЦСТРОЙ».

**Обязанности сторон**

Концессионер: Создание и реконструкция за свой счет объектов недвижимого имущества, указанных выше. Помимо этого, концессионер обязан осуществлять строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и содержание дорог местного назначения и искусственных сооружений на них.

Концедент: Предоставление концессионеру права владения и пользования объектами для осуществления указанной деятельности на срок, установленный концессионным соглашением.

**Структура и источники финансирования**

Общие затраты на объект соглашения: 44.09 млн рублей, из которых 13.17 млн рублей являются частными и 30.92 млн рублей – бюджетные.

**Модель возврата инвестиций**

Плата за доступность (фиксированные платежи) со стороны публичного партнера (бюджета).

**Контекст проекта**

Данное концессионное соглашение является частной инициативой ООО «СПЕЦСТРОЙ». Данный факт является основной отличительной характеристикой текущего кейса относительно предыдущего. Стоит отметить, что муниципальное образование «Обуховское сельское поселение активно использует механизмы муниципально-частного партнерства, а в частности концессионные соглашения в отрасли автодорожной инфраструктуры для содержания и строительства дорог муниципального назначения. Также стоит отметить, что главой муниципального образования «Обуховское поселения» утверждена Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры МО. В данной программе проведен анализ текущего состояния муниципальных дорог в результате которого были выделены следующие недостатки улично-дорожной сети муниципального образования: большая часть улично-дорожной сети не имеет твердого покрытия, пешеходными тротуарами оснащены только центральные улицы поселений, отсутствие велосипедных дорожек.[[13]](#footnote-13) Указанная программа рассматривается в настоящей работе также ввиду того, что муниципалитеты редко разрабатывают подобные программы ввиду недостатка финансирования дорожной инфраструктуры. Недостаток финансирования также указан в анализе, проведенном в рамках рассматриваемой программы, так как муниципальный дорожный фонд не позволяет решать крайне важные вопросы по совершенствованию транспортной инфраструктуры местного значения. Однако, несмотря на это, МО Обуховское поселение ставит перед собой задачу по совершенствованию муниципальной улично-дорожной сети. При этом, в финансировании мероприятий заложена относительно небольшая сумма внебюджетных средств (50 тыс. рублей), в качестве основных источников финансирования используются федеральный (2727,5 тыс. рублей), региональный (3303,42 тыс. рублей), местный бюджеты (1664,044 тыс. рублей).

# Кейс Роттердама, пешеходный мост Luchtsingel

Luchtsingel («Воздушный канал») – пешеходный мост из 17000 деревянных досок в Роттердаме, финансирование на строительство которого было реализовано на основе модели благотворительного краудфандинга. Зарождение проекта было связано с решением городского совета Роттердама по стимулированию городской инициативы и участия жителей в развитии благоустройства города. Данный проект считается первым проектом по созданию общественной инфраструктуры, профинансированный на основе краудфандинга. Для сбора средств в 2012 году была запущена платформа «I make Rotterdam». Заинтересованным в проекте жителям предлагалось три варианта пожертвований: 25 евро за одну доску, 125 евро за секцию и 1250 евро за блок досок. При этом, у жертвователей появлялась возможность выгравировать имя или название организации на досках. Всего на создание моста пожертвовало 8000 человек. Когда проект получил высокую популярность среди жителей города, муниципалитет профинансировал недостающую часть для завершения сбора средств и старта строительства.

**Место реализации**

Нидерланды, Роттердам

**Платформа**: I make Rotterdam

**Сфера**: Транспортная инфраструктура

**Отрасль**: Иные элементы обустройства дорог

**Подотрасль**: Подземные и надземные переходы

**Объект**

Пешеходный мост Luchtsingel длиной 390 метров

**Сроки реализации проекта**

Проект – 2011

Сбор средств и реализация – 2012-2015

**Источники финансирования**

Пожертвования со стороны жителей города, муниципальный бюджет

**Контекст проекта**

На момент старта муниципальной программы по городской инициативе, в Роттердаме остро стоял пешеходной инфраструктуры и благоустройства города. Проект Люхтзингель был победителем в конкурсе «Stadsinitiatief 2012» с 48% голосов, но окончание строительства планировалось не ранее, чем через 30 лет. Данный проект имеет высокую социальную значимость для жителей, так как он соединил три ранее изолированных друг от друга района города, по которым было достаточно некомфортно передвигаться пешком, так как автомобильная инфраструктура вытеснила пешеходную. Данные обстоятельства поспособствовали сбору средств на реализацию проекта. Также стоит отметить, что мост предполагался не только в качестве объекта пешеходной инфраструктуры, соединяющий и упрощающий передвижение между районами, но и как объект благоустройства города. Входы и выходы моста расположены на точках общественного притяжения, которые сами по себе являются общественными пространствами: «зеленая» крыша бизнес-центра Hofbogen, парк Pompenburg, сельскохозяйственная крыша DakAkker. Помимо всего прочего, важной особенностью проекта является созданная платформа, которая является узконаправленной для реализации проектов на основе краудфандинга в Роттердаме, что также способствует развитию применения модели и привыкания населения к механизму. Ввиду высокой социальной значимости, применения механизма краудфандинга, активного участия муниципальных властей и высокого уровня проработанности проекта, данный кейс является хорошим примером создания объектов общественной инфраструктуры с использованием привлечения частных инвестиций.

# Кейс Денвера, велодорожки на улице Арапахо

Проект по созданию велодорожек с ограждениями в Денвере на улице Арапахо был создан совместно администрацией города и партнерством по развитию центра города. Общий бюджет проекта составил 190 тысяч долларов, из которых 120 тысяч были профинансированы семьей Гейтс, 35 тысяч предоставил городской фонд поддержки предпринимательства и еще 35 тысяч были собраны за счет краудфандинга. На средства, собранные с помощью поддержки населения предполагается построить ограждения для велодорожек.

**Место реализации**

Улица Арапахо, Денвер, штат Колорадо, США

**Платформа**: ioby.org

**Сфера**: Транспортная инфраструктура

**Отрасль**: Иные элементы обустройства дорог

**Объект**

Ограждения для велодорожек

**Сроки реализации проекта**

Проект – 2014

**Источники финансирования**

Пожертвования со стороны населения

**Контекст проекта**

Данный проект тесно связан с национальным проектом – Green Lane, который направлен на строительство защищенных велосипедных дорожек по всей территории США. Помимо создания безопасной велосипедной полосы на улице Арапахо, сеть велодорожек далее будет развиваться на территории всего Денвера.

Платформа, с помощью которой был реализован сбор средств на проект, специализируется на локальных инфраструктурных проектах, значимых для местных жителей. Значимым он является потому, что по подсчетам ioby, 60% населения заинтересованы в езде на велосипеде, но при этом сомневаются в безопасности такого метода передвижения по городу.

# Выявление заинтересованности в финансировании строительства местных дорог среди населения

Для определения отношения населения к использованию частных средств для строительства местных дорог, было проведено анкетирование жителей Ставропольского муниципального района Самарской области, имеющих в собственности частные дома. В анкетировании поучаствовало 38 респондентов от 22 до 63 лет, среди которых 94,7% – работающее население. Содержание вопросов и ответов в анкетировании размещено в приложении 1.

Среди опрошенных, 71,1% недовольны текущим состоянием автомобильной дороги на улице, где расположен их дом, и считают, что необходимо провести улучшение дорожного покрытия. Еще 18,4% респондентов ответили, что, в целом, их устраивает текущее состояние дорожного покрытия, но при этом считают, что нужно провести улучшение.



* 1. Распределение ответов респондентов по вопросу «Довольны ли вы текущим состоянием автомобильной дороги на вашей улице?»

При этом, из респондентов, которые считают нужным проведение улучшения дорожного полотна, обращались к муниципалитету 58,8% ответивших. Из обращавшегося населения к муниципалитету с просьбой о проведении работ по улучшению местной дороги, 55% получили отказ, 35% ожидают строительства за счет бюджета, 10% ожидают строительства по программе софинансирования. Попытки реализовать строительство местной дороги предпринимали 34,2% опрошенных, среди которых 77% отметили, что столкнулись с проблемами и ограничениями, препятствующими реализации строительства.

Несмотря на невысокий процент людей, уже пытавшихся реализовать строительство самостоятельно, 55,3% всех респондентов ответили, что были бы заинтересованы в принятии участия в финансировании строительства местной дороги совместно с другими жителями, если муниципалитет возьмет на себя обязанности по контролю и организации строительства.



* 1. Распределение ответов респондентов по заинтересованности в принятии участия в финансировании строительства местных дорог.

Однако, лишь 36,8% посчитали, что имеют материальную возможность принять участие в финансировании строительства местной дороги.



* 1. Распределение ответов респондентов о финансовой возможности принятия участия в финансировании строительства дорог.

Из заинтересованных и имеющих возможность в обеспечении строительства личными средствами респондентов, 50% готовы пожертвовать в проект до 50 тысяч рублей, еще 50% - от 50 до 100 тысяч рублей. Однако, проведя интервью с главой сельского поселения Подстепки муниципального района Ставропольский Самарской области, Марьяновым Андреем Юрьевичем, было выяснено, что население зачастую позитивно отзывается на предложения о софинансировании, однако не спешит жертвовать деньги, когда приходит время осуществления финансирования в проект.

В результате анализа данных по проведенному анкетированию, было выделено пять групп респондентов:

1. Первую группу респондентов, которые готовы осуществлять финансирование в размере от 50 до 100 тысяч рублей, можно описать как работающее население с уровнем дохода выше среднего, постоянно проживающих в частном доме, резко недовольных состоянием местной дороги, высоко заинтересованных в осуществлении финансирования, в возрасте от 28 до 51 года.
2. Вторую группу респондентов, готовых осуществлять финансирование до 50 тысяч рублей можно определить, как работающих людей со средним уровнем дохода, резко недовольных уровнем состояния прилегающей к их дому местной дороги, в большей мере заинтересованных в осуществлении финансирования, но имеющих некоторые сомнения, которые будут рассмотрены далее, также стоит отметить, что 40% этих респондентов не постоянно проживают в частном доме.
3. Третья группа респондентов – это люди, недовольные текущим состоянием местной дороги, заинтересованные в принятии участия в финансировании, но не имеющие финансовой возможности в его осуществлении.
4. Респонденты четвертой группы также не имеют материальной возможности, необходимой для осуществления финансирования, но при этом они отмечают, что вовсе не заинтересованы в личном участии в повышении качества местной дороги, считая ее текущее состояние неудовлетворительным.
5. Пятая группа респондентов – население, довольное текущим состоянием местных дорог, при этом тип дорожного покрытия для них не является определяющим фактором при оценке текущего состояния дороги.

Помимо анкетирования, респондентам также предоставлялась возможность оставить комментарий или поделиться своим опытом. Некоторые из респондентов высказались, что они твердо убеждены в том, что строительство дорог должно осуществляться исключительно за счет средств бюджета, что обосновывало отсутствие у них заинтересованности в осуществлении частного финансирования. Также, несколько респондентов высказали свое недоверие к власти и отметили, что опасаются за нецелевое использование вкладываемых средств.

Таким образом, для каждой из выделенных групп респондентов, необходимо применять различные способы по вовлечению в процесс частного инвестирования в строительство местных дорог:

1. Для первой группы, характеризующейся готовностью вкладывать личные средства в местные дороги в объеме от 50 до 100 тысяч рублей, и высокой степенью вовлеченности в участии в развитии окружающей инфраструктуры, целесообразно выдвигать предложения со стороны муниципалитетов по различным вариантам осуществления финансирования, в том числе с использованием механизма МЧП. Механизм МЧП может применяться в данном случае в форме концессионного соглашения, где концессионером может выступать юридическое лицо, например, в форме товарищества собственников недвижимости. Таким образом, исключаются проблемы зависимости от бюджета муниципалитета, согласование и получения разрешения на строительство или капитальный ремонт. Также, снижаются издержки на проведение работ, так как муниципалитет может предоставлять необходимую строительную технику, а инвесторы, в долгосрочной перспективе, вернут вложенные средства.
2. Вторая группа респондентов, готовых осуществлять финансирование в объеме до 50 тысяч рублей, в первую очередь необходимо стимулировать активно принимать участие в таких проектах, как «СОдействие». Для этого, муниципалитетам следует распространять информацию о предлагаемом механизме, в первую очередь обучая и информируя населения о принципе работы данного механизма, повышая прозрачность деятельности в отношении используемых привлекаемых частных средств. Так как указанных выше средств, которые готовы вложить в развитие инфраструктуры опрошенные жители, недостаточно для строительства дороги с твердым покрытием, требуется поддержка бюджета и осуществление софинансирования.
3. Для третьей группы, заинтересованной в принятии участия в финансировании строительства местных дорог, но посчитавших, что они не имеют на это материальной возможности, муниципалитету следует предлагать варианты по менее затратным способом улучшения покрытия (например, отсыпке щебнем) с дальнейшим выделением средств бюджета на твердое покрытие.
4. Для четвертой группы, не заинтересованной в принятии участия в финансировании строительства местных дорог и не имеющих материальной возможности в обеспечении финансирования, следует также распространять информацию о используемых механизмах и реализуемых проектах, предоставляя в открытом доступе финансовую отчетность по данным проектам. Данная группа важна для муниципалитетов, так как решение о финансировании строительства местной дороги, как правило, принимается совместно жителями одной улицы. Затем определяется общий объем средств и разделяется в равном количестве на каждый дом, расположенный на улице. Основная проблема данной группы заключается в недоверии к власти, либо твердых убеждениях в том, что дороги должны строиться исключительно на средства из бюджета (на основе отзывов в анкетировании). Из проведенного в рамках исследования интервью с депутатом Самарской губернской думы Дроботовым Александром Николаевичем стало ясно, что респонденты, входящие в эту группу, наиболее часто обращаются с жалобами в органы местного самоуправления на то, что с них незаконно требуют деньги на строительство дорог. Таким образом, сбор средств на проект среди более активных жителей затягивается и возникает проблема «зайцев». Для разрешения подобных ситуаций, муниципалитет может осуществлять недостающее финансирование по проекту, реализуя строительство с помощью механизма софинансирования.
5. Пятая группа респондентов не является целевой в рамках исследования, так как респонденты этой группы отметили, что они довольны текущим состоянием дороги на улице, где расположен их дом. Однако, среди этой группы также целесообразно проводить информирование о применяемых механизмах частного финансирования инфраструктуры.

## Заключение

В рамках исследования было выявлено, что бюджетное финансирование автодорожной отрасли в Российской Федерации осуществляется на основе Методики приоритизации. Данная Методика, ввиду своих особенностей, создает неравномерное распределение бюджетных средств между субъектами, вследствие чего образуется недостаточность финансирования для реализации проектов по строительству и реконструкции местных дорог. Ввиду этого факта, были рассмотрены механизмы привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру на муниципальном уровне. В Российской Федерации существуют различные формы привлечения частных инвестиций в инфраструктуру. Достаточно широко применяются механизмы ГЧП и МЧП, однако перспективные механизмы, такие как краудфандинг, еще не нашли широкого применения. Правовая среда вокруг краудфандинга в Российской Федерации на данный момент ограничивается регулированием деятельности участников процесса и двух его моделей – краудлендинга и краудинвестинга, что не позволяет использовать механизм для реализации инфраструктурных проектов в полной мере.

Практика привлечения частных инвестиций в дорожную инфраструктуру довольно широка, однако не все механизмы, которые могут быть отлично реализуемы на федеральном и региональном уровнях, применимы в рамках развития дорожной инфраструктуры местного значения. Проведенное исследование показало, что при реализации проекта МЧП в автодорожной отрасли, способы возврата инвестиций, как правило, ограничиваются прямыми выплатами из бюджета, ввиду отсутствия экономической (инвестиционной) целесообразности применения других способов. На федеральном и региональном уровнях ГЧП-проекты имеют гораздо более высокую инвестиционную привлекательность ввиду более широкого спектра применяемых способов возврата инвестиций, возможности размещения на территории, прилегающей к автомобильной дороге, объектов, приносящих дополнительную прибыль.

Однако, муниципалитеты высоко заинтересованы в использовании любых механизмов привлечения частных средств в инфраструктуру, в том числе и МЧП. Данный тезис, выдвинутый в рамках ВКР, получил подтверждение в интервью с главой сельского поселения Подстепки. Таким образом, для повышения инвестиционной привлекательности муниципалитетам рекомендуется объединяться для создания проекта МЧП и использовать совместные конкурсы. Но, ввиду того, что создание подобных проектов является достаточно сложной процедурой, муниципалитетам, проявившим инициативу в создании проекта, рекомендуется обращаться в национальный центр ГЧП для содействия в подготовке к проведению конкурса. Примером подобного масштабного проекта может служить кейс Обуховского сельского поселения, рассмотренного в настоящей работе. В данном кейсе с помощью использования механизма концессионного соглашения реализуется строительство и реконструкция большого количества улиц на территории всего муниципального района. Данный подход обеспечивает муниципалитету возможность предоставления населению блага в качестве местных дорог раньше, чем в случае, если то же самое строительство было бы реализовано за счет бюджета.

Для реализации средств населения, готового инвестировать в автодорожную инфраструктуру, муниципалитетам следует расширить взаимодействие с товариществами собственников недвижимости. Средства товариществ предполагается привлекать в качестве дополнительных инвестиций в концессионных соглашениях, где их инвестиции будут объединяться со средствами концессионера. Для эффективного взаимодействия муниципалитетов с товариществами предполагается проведение предварительных переговоров по подготовке частных инвестиционных инициатив, где товарищества будут являться инициаторами проектов.

Исследуя возможности применения в РФ механизма краудфандинга для развития местной автодорожной инфраструктуры, была выявлена проблема, связанная с возможностью муниципалитетов в создании необходимых условий для его реализации, а в частности – создание платформы (по опыту Роттердама) и мониторинг проектов. Из проведенного в рамках исследования анкетирования ясно, что большая часть населения не имеет финансовой возможности осуществлять поддержку по предлагаемым проектам. Помимо этого, респонденты опасаются нецелевого использования их пожертвований и в целом высказывают высокий уровень недоверия к власти. Тем не менее, механизм краудфандинга имеет высокий потенциал применения для развития автодорожной инфраструктуры, но для реализации этого потенциала должны пройти значительные правовые и институциональные изменения.

Несмотря на возможность применения разобранных механизмов, строительство автомобильных дорог является дорогостоящим мероприятием, что говорит о том, что не всегда подобные проекты могут быть реализованы за счет средств частных инвесторов. Тем не менее, муниципалитетам, ввиду недостаточного бюджетного финансирования на автодорожную отрасль, необходимо использовать все доступные возможности для улучшения местной дорожной инфраструктуры. Анкетирование среди населения и интервью с представителями местных органов власти, показало, что на муниципальном уровне в автодорожной отрасли на данный момент невозможно эффективно применять механизмы частного инвестирования в автодорожную инфраструктуру без принятия участия бюджетных средств в проектах. Однако, предложенные механизмы позволят ускорить развитие муниципальных дорожных сетей. Цель работы выполнена, рекомендации по применению механизмов МЧП и краудфандинга для органов местного самоуправления сформированы.

# Список использованной литературы

1. Crowdfunding’s Potential for the Developing World. 2013. infoDev, Finance and Private Sector Development Department. Washington, DC: World Bank
2. Davis M., Cartwright L. Financing for Society: Assessing the suitability of crowdfunding for the public sector. – 2019.
3. PUBLIC LAW 112–106—APR. 5, 2012 «Jumpstart Our Business Startups Act»
4. КЛИНОВ А. О. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КРАУДФАНДИНГА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ //Закон. – 2018. – №. 2. – С. 90-105.
5. Мотовилов О. В. Феномен краудфандинга: исследование особенностей //Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2018. – №. 2.
6. НОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ: ПРАКТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В РОССИИ / В.Н. Княгинин, И.А. Кутепов, Л.И. Лякишева, Е.Н. Привалова [и др.] // Аналитический доклад. – Москва: 2018
7. Официальный портал Правительства Самарской области [Интернет-ресурс] – Режим доступа: https://www.samregion.ru/
8. Паспорт национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", утвержден президиумом Совета при Президенте Российской федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15)
9. Паспорт федерального проекта "Дорожная сеть", утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 20 декабря 2018 г. № 4
10. Перспективные инструменты финансирования инфраструктуры: краудфандинг и бессрочные облигации / Национальный центр государственно-частного партнерства – Москва: 2020
11. Постановление Правительства Самарской области «Об утверждении государственной программы Самарской области "Поддержка инициатив населения муниципальных образований в Самарской области" на 2017 - 2025 годы» от 17.05.2017 N 323
12. Развитие альтернативных механизмов инвестирования: прямые инвестиции и краудфандинг / Центральный банк Российской Федерации – Москва, 2020
13. Рынок реализуемых проектов ГЧП [Электронный ресурс] Портал-платформа поддержки инфраструктурных проектов «РОСИНФРА» - Режим доступа: https://rosinfra.ru/digest/market
14. Соколов М.Ю., Маслова С.В. Государственно-частное партнерство: теоретические основы и практика применения в России и зарубежных странах. Учебник – 272с.
15. Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ
16. Федеральный закон "О концессионных соглашениях" от 21.07.2005 N 115-ФЗ
17. Федеральный закон "О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 02.08.2019 N 259-ФЗ
18. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации"

# Приложения

Приложение 1.

Список вопросов для проведения анкетирования среди населения

1. Укажите свой пол:

* Мужской
* Женский

1. Укажите свой возраст:
2. Укажите род Ваших занятий (можно выбрать несколько)

* Учусь
* Работаю
* Пенсионер
* Временно не работаю

1. Оцените Ваш уровень дохода

* Низкий
* Ниже среднего
* Средний
* Выше среднего
* Высокий

1. Вы постоянно проживаете в частном доме?

* Да
* Нет

1. Какого типа дорожное покрытие на Вашей улице?

* Грунтовое
* Щебеночное
* Бетонное
* Асфальтовое
* Другое:

1. Довольны ли вы текущим состоянием автомобильной дороги на вашей улице?

* Да, меня все устраивает
* Да, но хотелось бы провести улучшение
* Нет, необходимо улучшение

1. Обращались ли Вы к муниципалитету с просьбой о строительстве дороги?

* Да, ожидаем строительства за счет бюджета
* Да, получили отказ
* Нет
* Другое:

1. Пытались ли Вы самостоятельно реализовать строительство дороги на Вашей улице?

* Да
* Нет

1. Сталкивались ли вы при этом с какими-либо проблемами или ограничениями, которые не позволили Вам реализовать это строительство?

* Да
* Нет
* Не пытались самостоятельно реализовать строительство

1. Были бы вы заинтересованы в принятии участия в финансировании строительства дороги совместно с жителями Вашей улицы, если бы муниципалитет взял на себя обязанности по контролю и организации строительства?

* Да
* Нет

1. Как вы считаете, была бы у Вас финансовая возможность для участия в финансировании строительства?

* Да
* Нет

1. На какую сумму Вы были бы готовы осуществить финансирование?

* До 50 тысяч рублей
* От 50 до 100 тысяч рублей
* От 100 до 200 тысяч рублей
* От 200 до 300 тысяч рублей
* Более 300 тысяч рублей
* Не готов(а)

1. Если Вы хотите выразить свое личное мнение в отношении частного финансирования строительства местных дорог, рассказать свой личный опыт, то напишите его здесь:

(Развернутый ответ)

1. Федеральный закон от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" [↑](#footnote-ref-1)
2. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 29.12.2020) "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [↑](#footnote-ref-2)
3. Платформа РОСИНФРА https://rosinfra.ru/ [↑](#footnote-ref-3)
4. Соколов М.Ю., Маслова С.В. Государственно-частное партнерство: теоретические основы и практика применения в России и зарубежных странах. Учебник – 272с. [↑](#footnote-ref-4)
5. Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ [↑](#footnote-ref-5)
6. Федеральный закон "О концессионных соглашениях" от 21.07.2005 N 115-ФЗ [↑](#footnote-ref-6)
7. Перспективные инструменты финансирования инфраструктуры: краудфандинг и бессрочные облигации / Национальный центр государственно-частного партнерства – Москва: 2020 [↑](#footnote-ref-7)
8. Davis M., Cartwright L. Financing for Society: Assessing the suitability of crowdfunding for the public sector. – 2019. [↑](#footnote-ref-8)
9. Мотовилов О. В. Феномен краудфандинга: исследование особенностей //Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2018. – №. 2. [↑](#footnote-ref-9)
10. КЛИНОВ А. О. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КРАУДФАНДИНГА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ //Закон. – 2018. – №. 2. – С. 90-105. [↑](#footnote-ref-10)
11. PUBLIC LAW 112–106—APR. 5, 2012 «Jumpstart Our Business Startups Act» [↑](#footnote-ref-11)
12. Постановление Малоярославецкой районной администрации муниципального района «Малоярославецкий район» об утверждении перечня объектов, в отношении которых планируется заключение концессионных соглашений администрацией муниципального района «Малоярославецкий район» от 02.07.2020 №620 [↑](#footnote-ref-12)
13. Постановление «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Обуховское сельское поселение» на 2020-2030 годы.» от 15.09.2020 г. [↑](#footnote-ref-13)