

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего профессионального образования

Санкт-Петербургский государственный университет
Институт «Высшая школа менеджмента»

**ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ
И РОССИЙСКИЕ РЕАЛИИ**

Выпускная квалификационная работа
студента 4 курса бакалаврской программы
«Государственное и муниципальное
управление»

Покатило Алексея Михайловича

(подпись)

Научный руководитель:
к.ю.н., доцент кафедры государственного и
муниципального управления

Маслова Светлана Валентиновна

(подпись)

Санкт-Петербург
2016

Заявление
о самостоятельном выполнении выпускной квалификационной работы

Я, Покатило Алексей Михайлович, студент 4 курса направления 38.03.04 «Государственное и муниципальное управление», заявляю, что в моей выпускной квалификационной работе на тему **«Финансирование проектов государственно-частного партнерства: международный опыт и российские реалии»**, 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

<i>Введение</i>	4
<i>Глава 1. Государственно-частное партнерство как форма взаимодействия государства и бизнеса</i>	6
1.1 Государственно-частное партнерство: понятие и формы.....	6
1.2 Регулирование государственно-частного партнерства и финансовых инструментов государственного-частного партнерства в российском законодательстве и российской практике.....	11
1.3 Выводы по первой главе.....	19
<i>Глава 2. Анализ финансового аспекта проектов государственно-частного партнерства</i>	21
2.1 Финансовый аспект проектов государственно-частного партнерства.....	21
2.2 Анализ финансовой составляющей зарубежных и российских проектов ГЧП.....	40
2.3 Выводы по второй главе.....	51
<i>Заключение</i>	53
<i>Список использованной литературы</i>	56

Введение

В настоящее время государственно-частное партнерство (далее – ГЧП) признается органами государственной власти в России и в других странах как наиболее эффективный способ создания и эксплуатации инфраструктуры, а также предоставления общественных благ с использованием всех преимуществ частного сектора, таких как управленческая гибкость, применения современных технологий. Применение ГЧП позволяет значительно снизить нагрузку на государственный бюджет и разделить риски осуществления проекта между партнерами. Необходимость использования государственно-частных партнерств закреплена в государственных документах федеральных и региональных уровней, ввиду бюджетных трудностей, которые возникли в настоящее время в связи с экономической ситуацией, в то время как общественная инфраструктура по-прежнему требует расширения и модернизации.

Проблема заключается в относительной неразвитости того спектра финансовых инструментов, который может быть использован при реализации проектов ГЧП в Российской Федерации. Существующие и активно используемые в развитых экономиках механизмы государственной прямой или косвенной финансовой поддержки применяются на практике слабо, что является одним из препятствий к широкому применению ГЧП в России, поскольку вопрос надежности и возврата инвестиций всегда является одним из ключевых для частного инвестора при выборе объекта вложения своих ресурсов.

Данная работа посвящена рассмотрению вопроса финансирования проектов государственно-частных партнерств в мировой практике реализации таких проектов, а также российском опыте применения этого механизма. Конкретные механизмы финансирования стали главным объектом исследования.

Целью данной работы и предполагаемыми результатами может стать идентификация перечня (классификации) тех инструментов, которые используются при финансовом взаимодействии участников в рамках соглашения о ГЧП, а также установление возможности внедрения таких инструментов в российскую практику.

Для достижения цели, в первой главе будет рассмотрено понятие ГЧП, история его развития и определение в зарубежной практике. Также будет проанализирован Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Российский закон о

ГЧП), который призван всесторонне урегулировать данную сферу. На основе изучения трактовок ГЧП будет выделены основные черты ГЧП и исключены те формы взаимодействия государства и частного сектора, которые не будут относиться к данному понятию.

Вторая глава будет посвящена изучению и анализу зарубежной практики реализации проектов ГЧП в части финансовых взаимодействий между государством и частным сектором, а также институтами финансирования. Анализ будет проводиться на основе реальных проектов, реализуемых или уже реализованных на настоящий момент.

Глава 1. Государственно-частное партнерство как форма взаимодействия государства и бизнеса

1.1 Государственно-частное партнерство: понятие и формы.

Для того, чтобы начать рассмотрение вопроса финансирования проектов государственно-частных партнёрств, необходимо для начала дать определение понятию государственно-частное партнерство (далее- ГЧП). Это позволит точно выявить объект и предмет рассмотрения для данного исследования и исключить возможно схожие, но не относящиеся к государственно-частным партнёрствам механизмы взаимодействия публичного и частного сектора.

История сотрудничества частного и государственного сектора насчитывает уже множество столетий. Первые взаимодействия частных и государственных лиц можно увидеть еще 2 тыс. лет назад во времена Римской империи, когда государство и, в частности, муниципалитеты (так называемые мунисипы) передавали в хозяйственное распоряжение частным лицам объекты общественного пользования, такие как: почтовые станции и прилежащие к ним дороги, причем эта передача была закреплена в специальном договоре. Также кооперация использовалась римлянами при строительстве и эксплуатации портов.¹

Взаимодействие государства и частных лиц продолжилось и в средние века. В это время началось развитие концессионных механизмов. В рамках этого механизма государство предоставляло частному лицу определенное право или собственность, принадлежащее государству, например, право взимания платы с потребителя за пользование или оказание услуги, которая предоставлялась в обмен на новое строительство, реконструкцию или модернизацию объектов общественной инфраструктуры за счет частного инвестора. В течение 16 и 18 веков, европейские государства, в особенности Франция, стали расширять перечень объектов концессионного соглашения, так концессии стали применяться в строительстве каналов, дорог, для сбора мусора, организации уличного освещения, почты и общественного транспорта.

Индустриализация в Европе 19-го века, а также идеи французской революции о свободе предпринимательства, спровоцировали резко рост использования концессий, вследствие чего 19 век стали называть «золотым веком концессий». Практически все

¹ Background to Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, Toolkit for Public-Private Partnerships in roads and highways, PPIAF, 2016. - Доступ: <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)

европейские страны использовали концессии для широкого развития транспортных сетей (железных дорог, трамваев и метрополитена), а также систем водоснабжения и электрификации. Применение концессий продлилось вплоть до начала Второй Мировой войны.

Современная концепция государственно-частного партнерства появилась в конце 80-х – начале 90-х годов 20 века в связи с развитием неолиберальных идеологий в странах англо-саксонской системы, и, в первую очередь, ассоциируется с такими странами как Великобритания и США, где правительства М. Тэтчер и Р. Рейгана, соответственно, стали пересматривать в связи с экономическими изменениями (рост государственного долга) в стране свою политику по отношению к частному бизнесу. Началась широкомасштабная приватизация государственных активов. В это же время в Великобритании начинает осуществляться модель взаимодействия частного бизнеса и государства, которая получила название «частная финансовая инициатива» (Private Finance Initiative – PFI, русск.- ЧФИ). Суть её заключалась в том, чтобы передать частному сектору функции финансирования (строительства, реконструкции, эксплуатации, управления и т. п.) объектов социально-культурной и производственной инфраструктуры, находящихся в государственной или муниципальной собственности. Это повлекло за собой значительные институциональные изменения во взаимоотношении государства и частного бизнеса. Данная модель реализовывалась на основе специальных договоров и соглашений о ГЧП, в которых максимально четко оговаривались сроки выполнения работы, а также критерии и условия, при выполнении которых государство оплачивает оказанные частной компанией услуги. В соответствии с этой моделью государство после того, как частный партнер введёт в эксплуатацию то или иное капитальное строение, брало его в долгосрочную аренду при условии, частное лицо продолжало нести расходы на поддержание функционирования данного объекта, таким образом затраченные частным лицом инвестиции возвращались в виде арендных платежей, а после окончания срока аренды право собственности на объект передавалось государству за небольшую сумму или бесплатно. Изначально в рамках такой модели ГЧП реализовывались главным образом инфраструктурные проекты, а позже модель начали применять для всего спектра общественных благ. Использование механизма ЧФИ способствовало увеличению объемов и ускорению темпов капитального строительства в Великобритании при снижении уровня государственных расходов.

До сих пор определение ГЧП разнится как в научной литературе, так и в устойчивых трактовках различных стран. Изначально ГЧП можно понимать и в широком, и в узком смысле. Так, в широком смысле под ГЧП подразумевается любое официальное конструктивное взаимодействие власти и бизнеса не только в экономике, но и в политике,

культуре, науке.² В таком понимании к ГЧП относится весь спектр взаимодействия государства и частного сектора, начиная от традиционного государственного заказа и заканчивая приватизацией. Такого же определения придерживается Д. Делмон.³ Недостатком такого пространного определения является то, что оно включает в себя множество различных механизмов, которые отличаются друг от друга, во-первых, по степени эффективности для государства с финансовой (бюджетной) точки зрения, а это имеет первоочередное значение, когда государство использует механизм ГЧП, а во-вторых, требует абсолютно разного нормативного регулирования.

В узком смысле государственно-частное партнёрство представляет собой юридически оформленную на определенный срок, предполагающую соинвестирование и разделение рисков систему отношений между, с одной стороны, государством и муниципальными образованиями и, с другой стороны, гражданами и юридическими лицами, предметом которой выступают объекты государственной и муниципальной собственности, а также услуги, предоставляемые государственными и муниципальными органами, организациями, учреждениями и предприятиями в широком спектре экономической деятельности.⁴

Разумно обратиться к трактовкам, которые выработаны международными экономическими организациями и руководством других стран.

Так, по мнению специалистов Всемирного Банка государственно-частное партнёрство (англ. - public-private partnerships (PPPs)) - это долгосрочный контракт между частным и государственным партнером по вопросу предоставления общественных благ, в котором частная сторона принимает на себя значительные риски и в зависимости от успешности реализации контракта получает вознаграждение.⁵

Организация по Экономическому Сотрудничеству и Развитию (ОЕСД) определяет ГЧП как соглашения, посредством которых частный сектор предоставляет инфраструктуру

² Спиридонов А.А. Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования [Электронный ресурс]. URL: <http://pppcenter.ru/29/novosti/smi-o-centre/19032010.html> - Заглавие с экрана (11.04.2016)

³ Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти [Электронный ресурс]// Public-private infrastructure advisory facility (PPIAF), 2014. - Доступ: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/Jeff%20Delmon_PPP_russian.pdf. - Заглавие с экрана (22.04.2016)

⁴ Варнавский, В. Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В. Г. Варнавский, А. В. Клименко, В. А. Королев и др.// Гос. ун-т — Высшая школа экономики. — М.: Изд. Дом ГУ-ВШЭ, 2010. — С. 18.

⁵ About Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, Public-private partnerships in infrastructure resource center, 2016. - Доступ: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/what-are-public-private-partnerships>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)

и услуги, которые традиционно предоставляются государством, такие как объекты социальной, транспортной инфраструктуры, жилищно-коммунальные услуг.⁶

В свою очередь Международный валютный фонд дает следующее определение ГЧП. Государственно-частное партнёрство – это сочетание ресурсов частного и государственного капитала для улучшения управления государственной собственностью и предоставления общественных благ, которое предлагает более сложный и экономически эффективный подход к управлению рисками, в отличие от традиционно используемых государственных закупок.⁷

В публикациях рейтингового агентства «Standart and Poor's» ГЧП – это любое средне- или долгосрочное соглашение между частным и государственным сектором, основанное на разделении рисков и доходов, а также на объединении ресурсов и компетенций.⁸

По определению Европейского инвестиционного банка ГЧП – общий термин для отношений между предпринимательским сектором и структурами государственного сектора с целью привлечения ресурсов и кадрового потенциала частного сектора для оказания помощи в производстве общественных благ и услуг.⁹

Внимание ГЧП уделяют также крупнейшие консалтинговые компании. Так, «Deloitte» отмечает, что ГЧП представляет собой «контрактное соглашение, оформленное между правительственным агентством и агентами частного сектора, позволяющее последним увеличить ее участие в предоставлении общественных услуг».¹⁰

В практике зарубежных стран ГЧП имеет свою трактовку. Так, в США ГЧП понимается как «закрепленное в договорной форме соглашение между государством и частной компанией, позволяющее последней определенным образом участвовать в государственной собственности в большей степени по сравнению с существующей практикой. Такое соглашение обычно предполагает наличие контракта соответствующего правительственного агентства с частной компанией, предметом которого выступает реконструкция, строительство объекта государственной собственности и (или) его эксплуатация, управление и т.п. Основные права собственности в отношении данного объекта не изменяются, и государство даже после передачи объекта частной компании остается его собственником. Термин ГЧП определяет широкий спектр отношений в

⁶Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, Glossary of statistical terms, OECD, 2016 - Доступ: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=7315>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)

⁷Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, International Monetary Fund, 2016 - Доступ: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)

⁸Standard & Poor's PPP Credit Survey 2005

⁹European Investment Bank, The EIB's role in Public-Private Partnerships, July 2004

¹⁰Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. A Deloitte Research Study. 2006. P. 5. http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/closing_the_infrastructure_gap.pdf

диапазоне от относительно простых контрактов, по которым частная компания принимает на себя определенные риски и соглашается на систему штрафных санкций, до комплексных, технически сложных проектов, включающих строительство, модернизацию, эксплуатацию объектов и управление ими».¹¹

Одна из трактовок, принятых в Евросоюзе, характеризует ГЧП как форму кооперации между общественными властями и бизнесом, которая служит цели обеспечения финансирования, строительства, модернизации, управления, эксплуатации инфраструктуры или оказания услуг».¹²

В Великобритании под ГЧП понимается ключевой элемент стратегии правительства по обеспечению современного, высококачественного коммунального обслуживания и повышения конкурентоспособности страны.¹³

Правительство Индии определяет ГЧП как партнерство между организациями государственного сектора и организациями частного сектора (юридическое лицо, в котором 51% или более долевых ценных бумаг принадлежит частному партнеру) для создания инфраструктуры общественного пользования и\или ее управления на определённый период времени на коммерческой основе и в котором частный партнер был выбран через прозрачную и открытую процедуру.¹⁴

В Ирландии под ГЧП понимается сотрудничество государственного и частного секторов в целях реализации конкретного проекта или оказания населению услуг социального характера, обязанность предоставления которых возлагается на государственный сектор.

Относительно форм ГЧП, то как и в случае с понятием, в мировой практике нет общепринятой и устоявшейся классификации форм государственно-частного партнерства. Критерии классификации во многом зависят от того, что вкладывается в понятие о ГЧП и может существенно различаться в различных источниках. Устоявшаяся практика реализации проектов ГЧП в РФ (прежде всего по Российскому закону о концессиях) позволяет говорить о следующих основных формах сотрудничества:

- ВТО (Build, Transfer, Operate/строительство, передача, эксплуатация);
- BOT (Built, Operate, Transfer/строительство, эксплуатация, передача);
- BOMT (Built, Operate, Management, Transfer/строительство, эксплуатация, управление, передача);

¹¹ Report to Congress on Public-Private Partnerships. US Department of Transportation. 2004. P.10.

¹² Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions. Brussels. 30.4.2004, p. 3.

¹³ Public Private Partnerships – the Government’s Approach. London. The Stationary Office. 2000, p. 6.

¹⁴ Public-private partnership [Электронный ресурс]//, Department of Economic Affairs, Ministry of Finance, Government of India. 2016. - Доступ: <http://www.jurisonline.in/2010/11/public-private-partnership-in-india/>- Заглавие с экрана (22.04.2016)

- BOLT (Built, Operate, Lease, Transfer/строительство, эксплуатация, аренда, передача);
- DBFO (Designing, Built, Finance, Operate/проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация).

Эти формы обусловлены необходимыми действиями со стороны частного партнера по отношению к публичному партнеру.

1.2 Регулирование государственно-частного партнерства и финансовых инструментов государственно-частного партнерства в российском законодательстве и российской практике

До недавнего времени в России на федеральном уровне не существовало нормативно-правового акта, дающего четкого определения ГЧП. Несмотря на это, региональное законодательство о ГЧП было принято в 69 регионах страны, однако во многих регионах носило декларативный характер, а эффективно использовалось в единицах. Основным законом, который использовался, когда речь шла о государственно-частном партнерстве был Федеральный закон от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – Российский закон о концессиях), который регламентировал лишь одну из возможных форм ГЧП - концессию.

Отсутствие нормативно-правового акта федерального уровня, дающего четкое определение государственно-частному партнерству, осложняло его применение на практике, так как не все эти формы эффективны с точки зрения тех целей, которые государство преследует, признавая необходимость использования ГЧП, а именно использование ГЧП как эффективного с финансовой точки зрения средства для привлечения ресурсов частного сектора.

Однако с 1 января 2016 года вступил в силу Российский закон о ГЧП. Согласно п.1 статьи 3 Российского закона о ГЧП под ГЧП следует понимать 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.¹⁵

Российский закон о ГЧП предусматривает реализацию проектов ГЧП на основе соглашения о ГЧП (или соглашения о муниципально-частном партнёрстве (МЧП) для муниципалитетов соответственно) и полностью регулироваться принятым законом. Согласно пункту 3 статьи 3 соглашение о государственно-частном партнерстве (соглашение о муниципально-частном партнерстве) – это гражданско-правовой договор между публичным партнером и частным партнером, заключенный на срок не менее чем три года в порядке и на условиях, которые установлены настоящим Федеральным законом;¹⁶

Форма ГЧП (или МЧП) определяется путем включения в него и определения последовательности реализации следующих четырех обязательных элементов соглашения:

- создание (строительство и / или реконструкция) объекта соглашения частным партнером;
- осуществление частным партнером полного или частичного финансирования создания объекта соглашения;
- осуществление частным партнером эксплуатации и / или технического обслуживания объекта соглашения;
- возникновение у частного партнера права собственности на объект соглашения при условии обременения объекта соглашения.

Также допускается включение в форму ГЧП следующих элементов:

- проектирование частным партнером объекта соглашения;
- осуществление частным партнером полного или частичного финансирования, эксплуатации и / или технического обслуживания объекта соглашения;
- обеспечение публичным партнером частичного финансирования создания объекта соглашения, а также финансирование его эксплуатации и / или технического обслуживания;
- наличие у частного партнера обязательства по последующей передаче объекта соглашения в собственность публичного партнера.

Помимо этого, в Российском законе о ГЧП четко прописаны все термины, используемые в данном виде сотрудничества, а именно даны определения публичному и частному партнеру, прямому соглашению, сравнительному преимуществу, эксплуатации

¹⁵ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: федер. закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 29.12.2015) : принят Государственной Думой 1 июля 2015 : одобрен Советом Федерации 8 июля 2015 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

¹⁶ Там же

объекта соглашения, уполномоченным органам и совместному конкурсу. Также прописаны принципы государственно-частного партнерства. Основной новеллой закона стала возможность возникновения частной собственности на публичную инфраструктуру. Введено достаточно четкое регламентирование процессов инициирования, разработки, оценки, принятия решения о реализации, определения частного партнера для реализации проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства.

Определен перечень публичной инфраструктуры, которая может являться объектом соглашения о государственно-частном партнерстве. Данный перечень охватывает практически все отрасли. При этом предусмотрено, что инвестор сможет подать заявку на создание объекта по собственной инициативе, не дожидаясь предложения со стороны публичного партнера (фактически это можно назвать возможность частной инициативы).

Более того, законодателем гарантирована неизменность правил игры на весь период действия соглашения и предусмотрена возможность пересмотра условий соглашения в случае изменения макроэкономических условий и законодательства, напрямую затрагивающих проект (налоги, льготы и т. д.). Данное положение очень важно для участия в ГЧП частного партнера.

Что касается части регулирования финансовых взаимодействий то здесь Российский закон о ГЧП раскрывает следующие основные понятия:

- Публичный партнер - Российская Федерация, от имени которой выступает Правительство Российской Федерации или уполномоченный им федеральный орган исполнительной власти, либо субъект Российской Федерации, от имени которого выступает высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный им орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, либо муниципальное образование, от имени которого выступает глава муниципального образования или иной уполномоченный орган местного самоуправления в соответствии с уставом муниципального образования;
- частный партнер - российское юридическое лицо, с которым в соответствии с настоящим Федеральным законом заключено соглашение;
- финансирующее лицо – юридическое лицо, либо действующее без образования юридического лица по договору о совместной деятельности объединение двух и более юридических лиц, предоставляющие заемные

средства частному партнеру для реализации соглашения на условиях возвратности, платности, срочности;

- прямое соглашение - гражданско-правовой договор, заключенный между публичным партнером, частным партнером и финансирующим лицом в целях регулирования условий и порядка их взаимодействия в течение срока реализации соглашения, а также при изменении и прекращении соглашения;

Пункт 9 статьи 12 Российского закона о ГЧП предусматривает обязательное включение в соглашение способов по которым будет производиться обеспечение исполнения частным партнером обязательств по соглашению (предоставление банком или иной кредитной организацией независимой гарантии (банковской гарантии), передача публичному партнеру в залог прав частного партнера по договору банковского счета, страхование риска ответственности частного партнера за нарушение обязательств по соглашению), размеры предоставляемого финансового обеспечения и срок, на который оно предоставляется.

Также говорится, что в случае, если проектом предусмотрено финансовое обеспечение обязательств публичного партнера (каждого публичного партнера), объем такого финансового обеспечения, размер государственных или муниципальных гарантий, порядок и условия их предоставления частному партнеру указываются в соглашении. При этом публичный партнер вправе принимать на себя обязательство нести часть расходов на создание объекта соглашения, его эксплуатацию и (или) техническое обслуживание в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации на основе субсидий.

Соглашением о ГЧП может быть предусмотрена плата, вносимая частным партнером публичному партнеру в период эксплуатации и (или) технического обслуживания объекта соглашения (далее - плата частного партнера). Внесение платы частного партнера может предусматриваться как в течение всего срока эксплуатации и (или) технического обслуживания объекта соглашения, так и в течение отдельных периодов его эксплуатации и (или) технического обслуживания. Размер платы частного партнера, форма, порядок и сроки ее внесения устанавливаются соглашением.

Плата частного партнера может быть установлена в одной форме или нескольких формах:

- 1) определенных в твердой сумме платежей, вносимых периодически или единовременно в бюджет соответствующего уровня;

2) установленной доли продукции или доли доходов, полученных частным партнером в результате осуществления деятельности, предусмотренной соглашением;

3) передачи публичному партнеру в собственность имущества, находящегося в собственности частного партнера.

Что касается Российского закона о концессиях то он в части финансового регулирования содержит следующие понятия:

- Плата концедента - это плата, вносимая концессионером концеденту в период использования (эксплуатации) объекта концессионного соглашения. Внесение платы концедента может предусматриваться как в течение всего срока использования (эксплуатации) объекта концессионного соглашения, так и в течение отдельных периодов такого использования (эксплуатации). Размер платы, форма, порядок и сроки ее внесения устанавливаются концессионным соглашением в соответствии с решением о заключении соглашения.
- Концессионная плата (плата концессионером концеденту в период использования (эксплуатации) объекта концессионного соглашения) может быть установлена в форме:

1. определенных в твердой сумме платежей, вносимых периодически или единовременно в бюджет соответствующего уровня;
2. установленной доли продукции или доходов, полученных концессионером в результате осуществления деятельности, предусмотренной концессионным соглашением;
3. передачи концеденту в собственность имущества, находящегося в собственности концессионера.

- Возврат средств инвесторов концессионных проектов на основе тарифов

В рамках этого варианта концессионер создает или реконструирует имеющееся недвижимое имущество за счет привлеченных средств. Уполномоченный орган утверждает долгосрочные параметры тарифного регулирования и тариф по виду деятельности концессионера. Возврат инвестиций осуществляется путем предоставления услуг/реализации продукции потребителям в рамках утвержденного тарифа

- Возврат средств инвесторов концессионных проектов на основе оплаты услуг конечными потребителями (не регулируемых тарифами)

При использовании данного варианта концессионер создает новое или реконструирует имеющееся недвижимое имущество за счет привлеченных средств. В течение срока действия концессионного соглашения концессионер эксплуатирует объект концессии по назначению, указанному в концессионном соглашении. Возврат инвестиций производится путем получения дохода от коммерческой эксплуатации объекта концессии (реализации продукции и /или оказания услуг потребителям).

- Возврат средств инвесторов на основе смешанных источников

В рамках этого варианта возможно сочетание типов обеспечения возвратности средств инвесторов в рамках концессионного проекта, так как получение платы концедента не запрещает концессионеру взимать плату с потребителей за продукцию, полученную от использования объекта концессии.

Таким образом принятие Российского закона о ГЧП, наряду с существующим концессионным законодательством, позволит создать эффективный инструмент привлечения частного сектора к развитию публичной инфраструктуры в Российской Федерации.

Итак, все рассмотренные ранее определения так или иначе, широко или узко отражают основные черты такого понятия как государственно-частное партнёрство. Используя зарубежные трактовки ГЧП, а также принятый недавно Российский закон о ГЧП, можно выделить основные черты, которые характерны для государственно-частного партнерства. К таким чертам следует отнести:

1. Партнерство фиксируется специальным договором (соглашением, контрактом) между государственным агентом и участниками со стороны частного сектора;
2. В качестве предмета соглашения выступает государственная или муниципальная собственность, а также услуги, оказываемые государством, муниципальными органами власти и бюджетными организациями;
3. Целью партнерства является предоставление и повышение качества общественных благ, их управление, модернизация и развитие, на основе широкого привлечения инвестиций в экономику Российской Федерации;
4. Объединение финансовых, управленческих, организационных, технологических ресурсов государства и частного партнера;
5. Разделение рисков между всеми сторонами соглашения;

6. Проект ГЧП реализуется в течение фиксированного, закрепленного в договоре длительного срока.¹⁷

После того как выделены основные черты ГЧП важно рассмотреть формы, которые принимает это сотрудничество в самом широком смысле, и выделить те, которые наиболее полно соответствуют понятию государственно-частного партнерства.

¹⁷ Бондарь Н. Н. Место государственно-частного партнерства в инвестиционном обеспечении развития отраслей экономики // Вестник ГГТУ им. П.О. Сухого . 2012. №4 (51). С.080-086.

Согласно российскому законодательству существует несколько возможных форм привлечения средств (как бюджетных, так и внебюджетных) для развития общественной инфраструктуры. Все они попадают под широкую трактовку ГЧП, которая была описана выше, однако с правовой точки зрения в Российской Федерации формами государственно-частного партнёрства будут являться только соглашения о ГЧП в рамках Российского закона о ГЧП и концессионные соглашения в рамках Российского закона о концессиях, именно они наиболее полно соответствуют тем чертам ГЧП, которые были выделены ранее. Другие формы привлечения средств для развития инфраструктуры и их нормативное регулирование подробно представлено в таблице 1.

Таблица 1. Формы взаимодействия государства и частного сектора в части развития общественной инфраструктуры. Источник: составлено автором

Организационно-правовые формы	Нормативное регулирование
Формы государственно-частного партнерства	
Концессионное соглашение	Федеральный закон №115-ФЗ «О концессионных соглашениях»
Соглашение о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве	Федеральный закон № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве...»
Иные договорные формы привлечения внебюджетных средств в развитие общественной инфраструктуры	
Контракты жизненного цикла	Федеральный закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг...»
Договор аренды государственного имущества с инвестиционными обязательствами арендатора	Гражданский кодекс РФ, федеральный закон №135-ФЗ «О защите конкуренции», региональные правовые акты
Долгосрочный договор на поставку товаров, работ, услуг с инвестиционными обязательствами исполнителя	Федеральный закон № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и положения о закупках соответствующих юридических лиц
Приватизация	Федеральный закон от 21.12.2001 № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества»
Корпоративные формы привлечения внебюджетных средств в развитие общественной инфраструктуры	
Создание СПК с государственным и частным капиталом для создания и управления объектами общественной инфраструктуры	Гражданский кодекс РФ, Бюджетный кодекс РФ (ст. 80)
Формы развития инфраструктуры за счет бюджетных средств	

1.3 Выводы по первой главе

В первой главе было подробно рассмотрено понятие государственно-частного партнёрства. Было изучено историческое развитие взаимодействия частного и государственного сектора. Непосредственно термин государственно-частное партнёрство стал появляться на рубеже восьмидесятых-девяностых годов прошлого века и связан с развитием в Великобритании так называемой «частной финансовой инициативы», направленной на либерализации экономики и снижение долговой нагрузки на бюджет, путем привлечения частных инвестиций. До сих пор в литературе и практике применения государственно-частного партнёрства нет общепринятой трактовки этого понятия. Понятие варьируется от широкого, когда под ГЧП понимают любые формы взаимодействия государства и частного бизнеса, начиная от традиционного государственного заказа и заканчивая приватизацией. Однако, анализ применяемых в законодательстве других стран и международных организаций определений ГЧП, а также, что наиболее важно, принятого недавно Российского закона о ГЧП, позволяет выделить основные черты государственно-частного партнерства. К ним будут относиться:

1. Партнерство фиксируется специальным договором (соглашением, контрактом) между государственным агентом и участниками со стороны частного сектора;
2. В качестве предмета соглашения выступает государственная или муниципальная собственность, а также услуги, оказываемые государством, муниципальными органами власти и бюджетными организациями;
3. Целью партнерства является предоставление и повышение качества общественных благ, их управление, модернизация и развитие, на основе широкого привлечения инвестиций в экономику Российской Федерации;
4. Объединение финансовых, управленческих, организационных, технологических ресурсов государства и частного партнера;
5. Разделение рисков между всеми сторонами соглашения;
6. Проект ГЧП реализуется в течение фиксированного, закреплённого в договоре длительного срока;

Таким образом, анализ основных черт позволяет отделить те формы взаимодействия государственного и частного сектора, которые не будут определяться в

последующем анализе как государственно – частное партнерство. К таким формам будут относиться следующие механизмы:

1. Приватизация;
2. Создание совместных акционерных обществ;
3. Аренда с инвестиционными обязательствами;
4. Классический государственный контракт;
5. Долгосрочный государственный контракт;

Вышеперечисленные механизмы, согласно нормативному определению в РФ и выделенным основным чертам ГЧП, не могут называться государственно-частным партнерством, они регулируются иными отдельными нормативно-правовыми актами. В свою очередь, в Российской Федерации и далее в работе под государственно-частными партнерствами будут рассматриваться взаимодействия, реализованные на основе Российского закона о ГЧП и Российского закона о концессиях.

Что касается вопросов финансового взаимодействия, то анализ нормативно-правовых актов РФ, а именно, Российского закона о ГЧП и Российского закона о концессиях позволяет составить представление об имеющихся на данный момент инструментах финансового взаимодействия, которые позволят после анализа во второй главе финансовых составляющих конкретных проектов ГЧП в зарубежной и российской практике сделать выводы о возможностях развития финансового аспекта проектов ГЧП в Российской Федерации.

Глава 2. Анализ финансового аспекта проектов государственно-частного партнерства

Вторая глава будет посвящена изучению финансового аспекта проектов ГЧП. Будут выделены финансовые институты и механизмы, которые задействованы в проектах. Также будет проведен анализ зарубежной практики реализации проектов ГЧП в части финансовых взаимодействий между государством и частным сектором, а также институтами финансирования. Анализ будет проводиться на основе реальных проектов, ГЧП, реализуемых или уже реализованных на настоящий момент.

2.1 Финансовый аспект проектов государственно-частного партнерства

Финансирование ГЧП – понятие обширное. В настоящее время в мировой практике разработан инструментарий, позволяющий предприятиям, созданным на партнерской государственно-частной основе, привлекать для осуществления крупных инвестиционных программ средства различных финансово-кредитных институтов путем сложных схем финансирования, перекрестных гарантий и перераспределения рисков. В числе таких инструментов наиболее важное место занимает проектное финансирование, которое является наиболее гибкой, рациональной и перспективной системой долгосрочного финансирования крупных проектов ГЧП.¹⁸

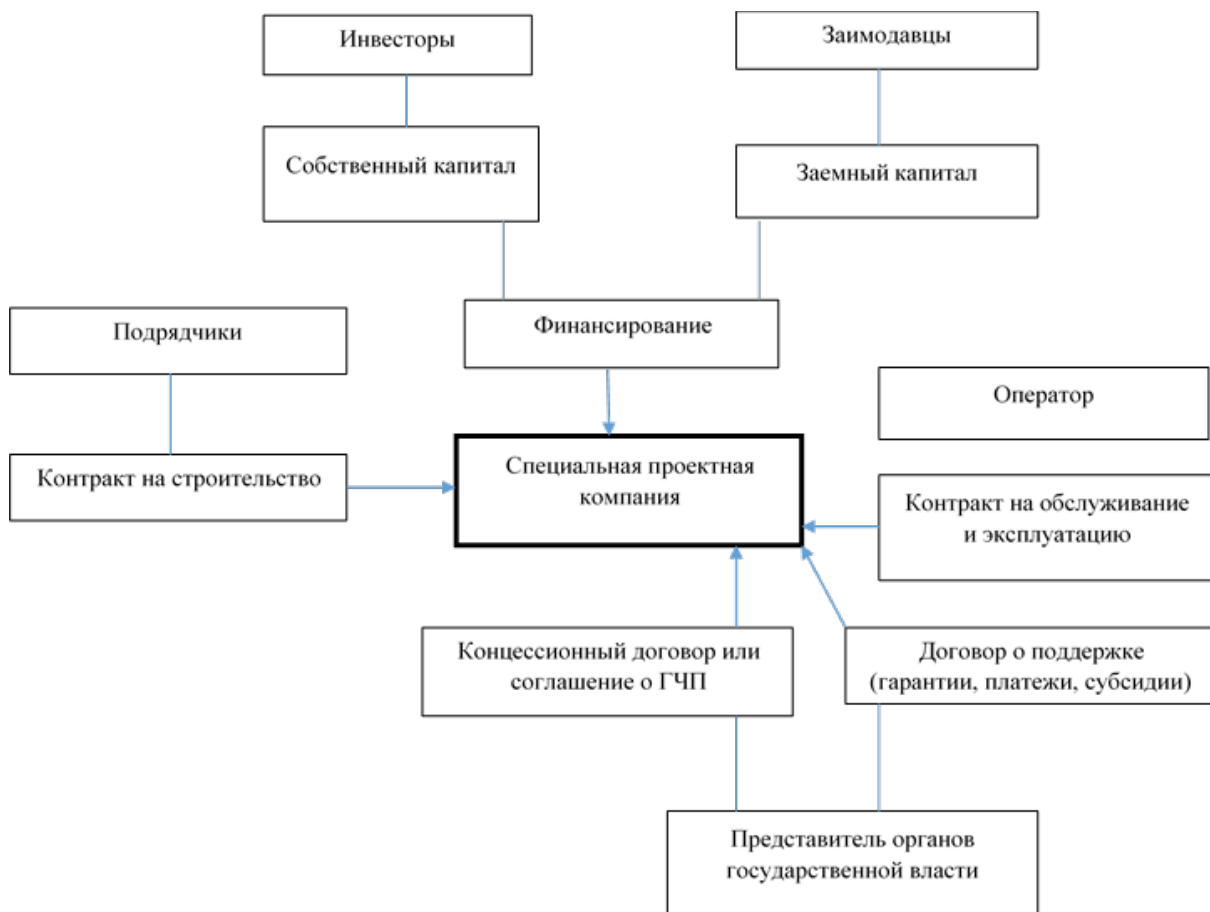
Одним из важнейших условий и признаков проектного финансирования является создание специальной проектной компании (Special Purpose Vehicle, сокращ. – SPV, далее – сокращ. СПК) для реализации проекта на основе соглашения между государством и частным партнером. В РФ к такому соглашению относится концессионное соглашение или соглашение о ГЧП.

Проект характеризуется правовой, организационной и финансовой обособленностью от других проектов участников. СПК несет ответственность перед публичной стороной в соответствии с соглашением, а также риски на стадии строительства и эксплуатации. СПК для реализации проекта использует собственные средства и заемное финансирование. Операционные денежные потоки, которые будет генерировать проект строго предназначены для возвращения заемных средств, для получения доходов инвесторов и акционеров, платежей правительству, а активы проекта выступают имущественным залогом при заимствованиях. На рисунке 1 представлена

¹⁸ Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство. Теория и практика: учебное пособие. – М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2010.

типовая схема проектного финансирования, она же может являться структурой типичного проекта ГЧП.

Рисунок 1. Типовая структура проекта ГЧП



В финансовом аспекте проектное финансирование можно разделить на три блока, которые будут подробно рассмотрены в работе. Так, можно выделить следующие составляющие:

- Источники финансирования
- Платежные механизмы
- Меры государственной поддержки, направленные на исполнение финансовых обязательств частного партнера

Источники финансирования

Источники финансирования – институты, предоставляющие финансовые ресурсы для реализации проектов. Источники исходя из природы ГЧП могут быть государственными и частными, частное финансирование в свою очередь состоит из акционерного капитала и заемных средств.

К государственным источникам относятся средства:

- Банк развития и внешнеэкономической деятельности (далее – Внешэкономбанка);

- Инвестиционного фонда РФ;
- Российского фонда прямых инвестиций;
- Федерального фонда национального благосостояния (сокращ.- ФНБ);
- Федеральный дорожный фонд;
- Средства регионального и муниципальных бюджетов через субсидии;
- Банки с государственным участием;
- Капитальные гранты;
- Целевые программы.

Согласно опросу представителей органов государственной власти и частного бизнеса, проведенному Центром ГЧП Внешэкономбанка и Институтом государственного и муниципального управления Государственного университета - Высшая школа экономики совместно с консалтинговой компанией «Deloitte & Touche», наиболее привлекательным источником финансирования проектов ГЧП респонденты считают средства российских фондов и российских государственных банков.¹⁹ Это говорит о том, что на данный момент государство играет ключевую роль в развитии и реализации проектов ГЧП, однако с точки зрения финансирования необходимо, чтобы государство стимулировало частный капитал к участию в проектах ГЧП.

Рассмотрим подробнее наиболее значительные институты государственного финансирования.

Внешэкономбанк

Внешэкономбанк (сокращ. - ВЭБ) - это государственная корпорация, основными задачами которой являются создание условий для экономического роста и стимулирование инвестиций.

С принятием в 2007 году закона «О банке развития» (от 17 мая 2007 Г. N 82-ФЗ)²⁰ главным направлением деятельности Внешэкономбанка стало финансирование крупных инвестиционных проектов, которые по тем или иным причинам не могут быть реализованы за счет коммерческих банков. Согласно меморандуму о финансовой политике, Внешэкономбанк кредитует проекты стоимостью более 2 млрд рублей и срок кредита при этом должен превышать 5 лет.²¹

¹⁹ Официальный сайт компании «Делойт» [Электронный ресурс] // Режим доступа http://www.deloitte.com/view/ru_RU/ru/7561/140947/index.htm/

²⁰ «Федеральный закон от 17.05.2007 № 82-ФЗ (ред. От 29.12.2015) «О банке развития» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_68404/18f89b684e1dd59eae88144142ccaedea6ce3e99/

²¹ Меморандум о финансовой политике государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» от 27.07.2007 № 1007-р (с изменениями на

Внешэкономбанк может выступать кредитором или гарантом для получения кредитов в коммерческих банках в инфраструктурных проектах. Также ВЭБ может сыграть ключевую роль в процессе внедрения и развития в России инструмента инфраструктурных облигаций, который весьма успешно используется западными странами с наиболее развитым институтом ГЧП. Так, инвестор или проектная компания после завершения строительства инфраструктурного объекта под гарантии Внешэкономбанка могут эмитировать инфраструктурные облигации. Средства, генерируемые эмиссией, могут использоваться для погашения обязательств.

Пункт 3 статьи 3 ФЗ «О банке развития» регламентирует все возможные функции данного института. Так, ВЭБ реализует следующие функции:

1. осуществляет финансирование инвестиционных проектов, направленных на развитие инфраструктуры и реализацию инновационных проектов, в том числе в форме предоставления кредитов или участия в капитале коммерческих организаций;
2. выпускает облигации и иные ценные бумаги в соответствии с законодательством Российской Федерации;
3. организует привлечение займов и кредитов и привлекает займы и кредиты, в том числе на финансовых рынках;
4. приобретает доли (акции, паи) в уставном капитале хозяйственных обществ, а также инвестиционных и паевых инвестиционных фондов;
5. осуществляет права и исполняет обязанности агента валютного контроля, установленные для уполномоченных банков;
6. выдает поручительства юридическим лицам за третьих лиц (за исключением физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей);
7. приобретает у третьих лиц права требования исполнения обязательств в денежной форме и выпускает эмиссионные ценные бумаги, обеспеченные указанными требованиями;
8. осуществляет финансовую и гарантийную поддержку экспорта промышленной продукции (товаров, работ, услуг), а также организует финансовую, страховую, гарантийную и иную поддержку экспорта промышленной продукции (товаров, работ, услуг), предусмотренную настоящим Федеральным законом и иными нормативными правовыми актами;

9. участвует в сделках, предусматривающих обязательства сторон уплачивать денежные суммы в зависимости от изменения цен на товары и ценные бумаги, курса соответствующей валюты, величины процентной ставки и уровня инфляции, в целях снижения рисков по осуществляемым операциям;
10. участвует в реализации федеральных целевых программ и государственных инвестиционных программ, проектов, включая внешнеэкономические, в том числе по государственной поддержке экспорта промышленной продукции (товаров, работ, услуг), предусмотренных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами;
11. участвует в реализации проектов по созданию объектов инфраструктуры особых экономических зоны и иных объектов, предназначенных для обеспечения функционирования этих зон, а также в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, участвует в реализации инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства;
12. осуществляет лизинговые операции;
13. осуществляет банковское обслуживание бюджетных кредитов в случае, если эти кредиты предоставляются в целях поддержки экспорта промышленной продукции российских организаций, в том числе при сооружении объектов за рубежом и осуществлении поставок комплектного оборудования, выдачу банковских гарантий при участии российских организаций в международных торгах и реализации заключенных экспортных контрактов;
14. организует и проводит экспертизу инвестиционных, экспортных и иных проектов, включая организацию экспертизы инженерно-технических решений;
15. участвует в финансовой поддержке малого и среднего предпринимательства посредством финансирования кредитных организаций и юридических лиц, осуществляющих поддержку малого и среднего предпринимательства;
16. контролирует соблюдение юридическими лицами требований, предусмотренных условиями проектов, реализуемых с участием Внешэкономбанка;
17. взаимодействует с международными организациями развития, корпорациями и институтами развития зарубежных стран и принимает

- участие в реализации международными организациями развития проектов на территории Российской Федерации;
18. участвует в ассоциациях, союзах и иных некоммерческих организациях, которые создаются (созданы) на территории Российской Федерации и за рубежом и целью деятельности которых является содействие экономическому развитию и инвестициям;
 19. создает филиалы и открывает представительства, а также создает юридические лица на территории Российской Федерации и за рубежом.
 20. участвует в выполнении операций по учету использования, обслуживанию и погашению государственных кредитов и займов, предоставленных Российской Федерацией иностранным государствам, иностранными государствами - Российской Федерации, и совершает международные расчеты по таким кредитам и займам;
 21. осуществляет в установленном порядке работы, связанные с использованием информации, составляющей государственную тайну, иной информации ограниченного доступа и информации, в отношении которой установлено требование об обеспечении ее конфиденциальности, обеспечивает защиту такой информации.
 22. осуществляет поддержку в виде гарантий судостроительным организациям, имеющим статус резидента промышленно-производственной особой экономической зоны;
 23. участвует в реализации инвестиционных проектов (в том числе за рубежом), направленных на повышение конкурентоспособности экономики Российской Федерации, в том числе в сфере агропромышленного комплекса и высокотехнологичной продукции;
 24. участвует в проектах, реализуемых Российской Федерацией в рамках содействия международному развитию;
 25. участвует в обеспечении финансовой и гарантийной поддержки реализации промышленной продукции (товаров, работ, услуг), произведенной на территориях иностранных государств, при условии, что доля российских компонентов в указанных товарах (работах, услугах) составляет не менее 30 процентов ее себестоимости (включая стоимость выполнения сопутствующих работ (услуг), технологически обусловленных (необходимых) и неразрывно связанных с производством таких товаров (работ, услуг).

Для реализации всех этих функций ВЭБ имеет 19 дочерних предприятий. Среди которых в части реализации проектов ГЧП наиболее выделяется Федеральный Центр проектного финансирования «ФЦПФ»). Данный фонд является открытым акционерным обществом, которое с 2010 года входит в группу государственной корпорации Внешэкономбанка, которой принадлежат 100 процентов акций ФЦПФ. Центр осуществляет привлечение инвестиций для реализации крупных инфраструктурных проектов в России. К функциям Центра относятся финансово-экономическая экспертиза проектов, подготовка технико-экономических обоснований, привлечение инвестиций в модернизацию промышленной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства, консультационные услуги и методологическое содействие органам исполнительной власти. В силу специфики поддерживаемых Центром инфраструктурных проектов в их основе лежат основные положения государственно-частного партнерства.

В настоящее время в России существует центр ГЧП при Внешэкономбанке. Задачей данного подразделения является консультирование органов местного самоуправления по вопросам реализации проектов ГЧП (во Франции приблизительно аналогичные функции выполняет Миссия по поддержке ГЧП), которые с высокой степенью вероятности будут приняты Инвестиционным фондом РФ.

Кроме того, Внешэкономбанку переданы полномочия координатора по проектам, финансируемым за счет привлечения средств Инвестиционного фонда РФ, а также возложены функции инвестиционного консультанта. Всего же в структуру ВЭБ входит 19

Согласно опросу, проведенному компанией Deloitte & Touche,²² по мнению респондентов, наиболее важными функциями Внешэкономбанка являются: финансирование (29,5%), создание проектной документации / стандартизация и унификация договоров (18,0%) и функция региональной поддержки (14,8%) (юридической, образовательной и т.п.)

Очевидно, что наметившиеся приоритеты реализации проектов государственно-частного партнерства за счет финансирования Внешэкономбанком происходит по следующим причинам: с одной стороны, ВЭБ располагает большими ресурсами для реального структурирования, администрирования и оценки проектов государственно-частного партнерства, а с другой — является государственной корпорацией развития.

Инвестиционный фонд Российской Федерации

²² Официальный сайт компании «Делойт» [Электронный ресурс] // Режим доступа http://www.deloitte.com/view/ru_RU/ru/7561/140947/index.htm/

Инвестиционный фонд РФ — государственный финансовый фонд Российской Федерации, целью которого является софинансирование инвестиционных проектов. В соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации: средства, предусмотренные в федеральном бюджете Российской Федерации, подлежащие использованию в целях реализации инвестиционных проектов.²³

Деятельность фонда регламентируется Постановлением Правительства № 134 «Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации»

Наполнение фонда происходит за счет повышения цены отсечения нефти при формировании Стабилизационного фонда и досрочного погашения внешнего долга — то есть за счёт экономии на процентах.

Процедура рассмотрения проектов проходит три основных этапа — инвестиционная комиссия, правительственная комиссия и утверждение на заседании правительства РФ.

Предполагается, что государство будет финансировать бизнес-проекты стоимостью не менее 5 миллиардов рублей в течение пяти лет. Частный инвестор должен будет вложить минимум 25 % средств. Рентабельность проекта должна составлять не менее 4 % и не более 11 %.

Господдержка из инвестиционного фонда осуществляется в следующих форматах:²⁴

1. осуществление бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, включая финансирование разработки проектной документации на объекты капитального строительства, подготовки и проведения конкурсов на право заключения концессионного соглашения, в том числе подготовки конкурсной документации, а также финансирование работ по подготовке территории строительства, включая выкуп земельных участков;

²³ Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 № 145-ФЗ. Глава 20. Статья 179.2. Инвестиционный фонд Российской Федерации (введена Федеральным законом от 26.04.2007 № 63-ФЗ).

²⁴ «Постановление правительства РФ от 01.03.2008 № 134 (ред. от 07.12.2015) «Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации»: [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_75354/

2. предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации, бюджетные инвестиции в которые осуществляются из бюджетов субъектов Российской Федерации, или на предоставление соответствующих субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование объектов капитального строительства муниципальной собственности, бюджетные инвестиции в которые осуществляются из местных бюджетов;
3. предоставление субсидий на софинансирование разработки проектной документации на объекты капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации, предполагаемых к реализации в рамках концессионных соглашений, или предоставления соответствующих субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации на софинансирование разработки проектной документации на объекты капитального строительства муниципальной собственности, предполагаемых к реализации в рамках концессионных соглашений;
4. направление бюджетных ассигнований в уставные капиталы открытых акционерных обществ, в том числе путем участия в их учреждении;
5. предоставление государственных гарантий Российской Федерации в обеспечение исполнения обязательств в части возврата основного долга по займам коммерческих организаций, осуществляемым в форме кредита, привлекаемого в кредитных организациях;
6. направление в инвестиционные фонды, создаваемые в субъектах Российской Федерации.

Инвестиционный фонд РФ, который с момента создания одобрил 55 проектов, из них 16 имеют общегосударственное значение, 39 - региональные инвестиционные проекты. Их общая стоимость составляет более 1 трлн. 264 млрд. рублей, из них средства Инвестфонда - 301 млрд. рублей. В 2013 году в проекты, реализуемые при финансовой поддержке Фонда, было привлечено свыше 57 млрд. рублей средств частных инвесторов, а освоение бюджетных средств составило около 25 млрд. рублей.

Одним из главных недостатков финансирования проектов государственно-частного партнерства является длительность процедуры получения средств (в среднем около года), а также сложная структура подготовки и подачи заявки.

На наш взгляд, эти трудности преодолимы при детальной проработке заявки и прочей проектной документации - самостоятельно или при содействии консалтинговых компаний.

Частными источниками финансовых ресурсов являются:

- Собственные средства СПК (акционерный капитал)
 - Акции;
 - Финансирование с помощью простых акций представляет собой долгосрочный капитал, который предоставляется инвесторами в обмен на акции, удостоверяющие долю собственности в компании или проекте. Ключевой особенностью, которая отличает капитал от долга, является право требования держателя акций на активы. Держатели акций получают дивиденды и доход от прироста стоимости, которые базируются на чистой прибыли и выплачиваются только после выплат всем держателям долговых обязательств. В случае дефолта акционеры имеют право требования на доходы и активы, которое является вторичным по отношению к правам держателей долговых обязательств. В то же время держатели капитала имеют неограниченную потенциальную доходность по сравнению с держателями долговых обязательств, чьи доходы от инвестиций ограничены процентами, которые начисляются на долговые обязательства. Долевой капитал может предоставляться спонсорами проекта, правительством, частными инвесторами, являющимися третьими сторонами, или формироваться из внутренних источников денежных средств.
 - Уставной капитал.
- Заемные средства (долговое финансирование):
 - Коммерческие банки
 - Международные финансовые организации
 - Экспортно-кредитные агентства
 - Рынки капитала (выпуск облигаций)

Под долговым финансированием понимается использование средств, взятых в займы для финансирования проекта, при этом инвестиционный доход держателей долга ограничивается процентами, начисленными на основную сумму долга.

Должно отвечать следующим требованиям:

- Долгосрочность. Данный критерий обусловлен продолжительностью проектов ГЧП (в среднем от 15 до 25 лет);
- Привлекаемые средства должны быть «дешевыми»;
- Прозрачность, легитимность и правовая поддержка схемы финансирования;
- Устойчивость и антицикличность источника финансирования.

Далее следует подробнее рассмотреть источники долгового финансирования, выделить их преимущества и недостатки.

Коммерческие банки

Кредиты, выдаваемые коммерческими банками чаще всего, являются «старшим долгом», то есть в случае дефолта проектной компании предусматривают приоритетное право на активы проекта и денежные средства в сравнении с держателями акционерного капитала и субординированного долга.

К плюсам такого способа финансирования можно отнести:

- погашение займа по заранее согласованному графику;
- возможностью льготного периода;
- относительная быстрота рассмотрения и одобрения банком;
- предоставляют более гибкие условия для проектного финансирования и рефинансирования;
- условия кредитования могут учитывать особенности проекта.

К недостаткам следует отнести:

- лимиты на заемщика, что требует привлечения крупных кредитов из нескольких банков;
- срок кредитов, как правило, ограничен сроком действия гарантий либо покрытия экспортно-кредитных агентств;
- невозможность использования данного вида займов при низкой ликвидности банковского сектора.

Помимо обычного займа, объем которого ограничен и часто недостаточен для крупных проектов, проектная компания может использовать синдицированный кредит, который предоставляется двумя и более банками на общих для всех участников условиях. Такой кредит позволяет привлечь необходимый объем средств, однако при этом может увеличиваться срок согласования такого кредита. Также Кредитная документация включает широкий спектр финансовых и нефинансовых ограничительных условий, позволяющих синдикату банков косвенно контролировать и даже ограничивать развитие

деятельности компании с целью минимизации собственных рисков. К тому же в российской практике срок таких кредитов не превышает 5 лет.

Экспортно-кредитные агентства

Экспортно-кредитные агентства (далее- ЭКА) - государственное или частное учреждение, осуществляющее поддержку экспорта в стране экспортере.

Кредитование импорта промышленного технологического оборудования, а также проведения строительно-монтажных и подготовительных работ под гарантии экспортных агентств (ЕСА) страны экспортера является одним из наиболее привлекательных видов финансирования. Кредит представляется банком экспортера оборудования напрямую компании-импортеру или – в большинстве случаев – в виде межбанковского кредита банку импортера.

Преимущества данного вида финансирования:

- Так как ЭКА страхует риски неплатежа, связанные с «территориальным» фактором, то, даже с учетом включения в стоимость заемных средств маржи банка импортера, банка экспортера и страховой премии ЭКА, а также дополнительных затрат на экспертизу и подготовку документации, экономия для заемщика составляет в среднем 2–3% по сравнению с обычным банковским кредитом.
- Длительный срок финансирования – от 3 до 12 лет.
- Начало периода погашения в зависимости от условий контракта. Затем погашение основного долга каждые 6 месяцев (стандартное условие).
- Сделку возможно структурировать таким образом, чтобы НДС, таможенные пошлины и прочие затраты, а также страховая премия ЭКА были включены в сумму финансирования.

К недостаткам следует причислить:

- Структура сделки обычно предполагает оплату аванса по контракту (в среднем 15%) за счет собственных средств покупателя. Средства могут быть предоставлены как отдельный кредит участвующим в сделке банком-резидентом.
- Процесс одобрения и организации занимает несколько месяцев.

- Дополнительные финансовые и временные затраты на подготовку и экспертизу кредитной документации.
- Обязателен прямой контракт с экспортером. Необходимость приведения условий контракта с поставщиком под требования ЭКА.
- Финансирование только в иностранной валюте, как следствие – валютные риски.
- Каждое экспортное кредитное агентство предъявляет свои требования: так, может требоваться дополнительное обеспечение в виде векселей или расширенный пакет документации. ЭКА работают только с аккредитованными банками. Получение обслуживающим банком импортера аккредитации определенного ЭКА может занять дополнительное время.

Международные финансовые организации (далее – МФО)

К международным финансовым организациям относятся международные кредитные агентства и банки развития различных регионов. Такие как:

- Всемирный банк (включая):
 - Международный банк реконструкции и развития
 - Международная финансовая корпорация
 - Международная ассоциация развития
- Международный валютный фонд
- Европейский банк реконструкции и развития
- Европейский инвестиционный банк
- Европейский центральный банк
- Азиатский банк инфраструктурных инвестиций
- Азиатский банк развития
- Африканский банк развития и др.

Участие МФО в проекте позволяет увеличить его привлекательность для коммерческих банков и повысить его кредитоспособность. Финансирование со стороны МФО, как правило долгосрочное, и может предлагать процентную ставку ниже той, что предлагают банки в стране. Минусом такого источника является лимиты финансирования на страну, различные дополнительные требования (например, экологические), а также возможное возникновение валютных рисков.

Рынок капитала

Долгосрочный характер проектов ГЧП вытекает из необходимости возврата вложенных инвестиций. Частные инвесторы не всегда готовы инвестировать деньги в долгосрочные проекты, так как этот фактор накладывает дополнительные риски. Для решения данной проблемы следует использовать такой рыночный инструмент как облигации. Облигации позволяют инвестору выходить из проекта до срока его завершения, а также могут выступать в качестве залога при получении финансирования.

Существует три основных вида облигаций:²⁵

- облигации с гарантиями Российской Федерации и субъектов;
- облигации, основанные на концессионных соглашениях;
- проектные облигации.

Облигации с гарантиями РФ и субъектов РФ. Гарантия позволяет обеспечить соблюдение интересов инвесторов и получить кредитный рейтинг, так как на начальном этапе осуществления проектов отсутствуют как активы, так и финансовые потоки. Данному виду облигаций присуща отработанная процедура эмиссии. На ряду преимуществ, облигации с гарантиями имеют ряд недостатков – это не только жесткие критерии для предоставления и долговая нагрузка на бюджет, но также срок обращения облигаций обычно длиннее горизонта бюджетного планирования.

Облигации, основанные на концессионных соглашениях, имеют отработанную процедуру эмиссии. При использовании указанных облигаций отсутствует долговая нагрузка на бюджет. Концессионные облигации имеют дополнительное преимущество – льготные условия по включению облигаций в котировальные списки 1 уровня. К

²⁵ Лебедева А.В. Привлечения внебюджетного финансирования при помощи биржевых инструментов для реализации проектов государственно-частного партнёрства // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2016. № 3 [Электронный ресурс]. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru/2016/03/10992>

недостаткам концессионных облигаций стоит отнести длительный период подготовки концессионного соглашения (не менее 90 дней), закрытый перечень объектов концессионного соглашения. Концедентом может выступать только РФ и субъекты РФ.

Проектные облигации на основе пакета поправок о секьюритизации подразумевают создание специализированных обществ проектного финансирования (далее – СОПФ), которое управляется независимой управляющей компанией. Ликвидация СОПФ происходит только с согласия держателей облигаций. При этом существенно расширяется спектр активов, которые могут выступать в качестве залогового обеспечения по облигациям. Международные рейтинговые агентства готовы присваивать кредитные рейтинги подобным инструментам. Дополнительным преимуществом является то, что инструменты, эмитированные по российскому праву российскими эмитентами, могут быть приобретены на средства пенсионных накоплений и страховых резервов, а также использованы в биржевом репо с Центробанком. Единственным недостатком, присущим данному виду акций, является отсутствие опыта практического применения.

В целом использование инфраструктурных облигаций для обеспечения проектов необходимыми ресурсами дает большое количество положительных эффектов. Например, позволяет снизить инвестиционную нагрузку на тарифы (например, в сфере ЖКХ) за счет долгосрочного источника фондирования и валютные риски проектов. Также это дает возможность широкомасштабного привлечения средств консервативных инвесторов, в том числе пенсионных фондов. В настоящий момент пенсионные фонды нуждаются в инструментах долгосрочного инвестирования рублевых ресурсов. Выпуски инфраструктурных облигаций способствуют уменьшению нагрузки на бюджеты различных уровней и развитию практики проектного финансирования. Для тех отраслей экономики, где достаточно тяжело прилечь внебюджетные источники ассигнования по причине невозможности передачи в залог государственного имущества, механизм выпуска инфраструктурных облигаций может стать эффективным инструментом привлечения средств для реализации проектов.

Вместе с тем в зону возможного применения инфраструктурных облигаций должны попадать программы не только федерального уровня, но и субъектов РФ и муниципалитетов. Также видится эффективным использование данного инструмента не только по концессионным проектам, но и проектам, реализуемым по другим формам государственно-частного партнерства. Данный механизм позволит государству не только привлечь необходимые инвестиции для реализации масштабных проектов, но и существенно увеличить диапазон. Кроме того, малый бизнес сможет выступить в качестве инвесторов для участия в финансировании проектов государственно-частного

партнерства, поскольку обычно номинал корпоративных облигаций является довольно небольшим.

Платежные механизмы

Платежные механизмы - есть схема распределения финансовых потоков между партнерами для осуществления финансовых обязательств и операций. Платежный механизм является эффективным инструментом по распределению финансового риска между государственным и частным партнером. Некоторые исследователи относят платежные механизмы к мерам государственной поддержки.

Наиболее распространёнными платежными схемами на данный момент являются:

- Система прямых пользовательских сборов (direct toll)
- Система скрытых платежей (shadow toll)
- Плата за доступность (availability payment)

Недавней тенденцией во многих успешных проектах ГЧП является внедрение платежа на основе выполнения исполнителем заранее заданных в соглашении условий к параметрам объекта (например, параметры качества, безопасности и т.п.), позволяющие не только отслеживать и контролировать доступность объекта, но и создавать положительные и отрицательные стимулы у исполнителя к поддержанию высокого качества и уровня безопасности объекта.

Система прямых пользовательских сборов (direct toll)

При данном механизме, частный партнер, осуществивший реализацию объекта ГЧП, имеет право взимать платежи с пользователей этого объекта для возмещения финансовых затрат.

Такой механизм наиболее распространен в крупных проектах по строительству дорожной инфраструктуры, реализуемых по схеме BOT (описание в 1 гл.). Если будущий трафик можно точно спрогнозировать на стадии подготовки проекта или строительства, то механизм прямой платы (в виде прямых платежей с пользователей) позволит проектной компании собрать достаточно выручки, чтобы покрыть строительство, эксплуатацию и обслуживание, погасить задолженность и генерировать прибыль для заинтересованных сторон. Тем не менее, риск трафика в этом случае полностью ложится на проектную компанию. В случае, если же, наоборот, трафик труднопредсказуем (например, новые автодороги, не имеющие альтернативных вариантов), публичная сторона будет вынуждена взять на себя риск трафика (спрос) в полном объеме или частично. Это может быть сделано через гарантию минимального дохода (сокращ. - ГМД), когда публичная сторона компенсирует частному партнёру (проектной компании) недополученный доход из-за низкого трафика до определенного минимального уровня.

Примерами ГЧП проектов автодорог, где использовался данный механизм могут служить такие крупные BOT- проекты как «North South Expressway» в Малазии, «Istrian Y Motorway» в Хорватии, «Западный скоростной диаметр» в России.

Риск неравного распределения прибыли в крупном дорожном проекте ГЧП сглаживается за счет использования механизма распределения доходов (то есть, если проектная компания превышает прогнозируемые доходы, то избыточные доходы распределяются между частной и государственной стороной в соответствии с согласованной заранее схемой). Подобная схема использовалась в нескольких проектах, например, автомагистраль М7 в Австралии, а также вышеупомянутые проекты «Istrian Y Motorway» в Хорватии и «Западный скоростной диаметр» в России.

Система скрытых платежей (shadow toll)

В случае использования скрытых платежей объект соглашения будет бесплатным для пользования конечными потребителями (отсутствует риск социального недовольства), а размер выплат из средств государственного партнера зависит от степени использования инфраструктурного объекта (трафика), что предполагает учет количества пользователей инфраструктуры, для определения размера оплаты могут учитываться и другие факторы, характеризующие качество оказываемых услуг.

Реализация механизма скрытого платежа осуществляется в малых и средних автодорожных проектах ГЧП, где проблематично взимать плату за проезд непосредственно с пользователей дороги. Это может быть следствием высоких социальных рисков (потенциальных протестов и движений против несправедливого взимания платы с дороги) или низкой платежеспособности граждан, которая может быть выявлена в ходе подготовки проекта. Такой механизм используется во второй секции «Lekki-Epe Expressway» в Нигерии и в автодороге A19 Dishforth в Великобритании.

Плата за доступность (availability payment)

Плата за доступность является типичным механизмом для бесплатных дорог в рамках реализации DBFO - ГЧП проекта. Частная сторона (проектная компания) получает годовые / квартальные / ежемесячные платежи от публичного партнёра на основании того, что автодорога доступна для пользователей. Дополнительно в соглашении о ГЧП может быть указано, что автодорога должна быть не только доступна, но и поддерживаться в надлежащем состоянии (как правило, требование к качеству объекта)

Размер выплат из средств бюджета публичного партнёра заранее определен и осуществляются равными частями после начала функционирования проекта на регулярной основе. Такой платеж не зависит от спроса (инфраструктура открыта и

доступна пользователям в соответствии с требованиями к рабочим характеристикам, правилами техники безопасности и техническими условиями по качеству).

Примерами бесплатных дорог, которые использовали подобный механизм, являются такие проекты как «Sea-to-Sky» в Канаде, автодорога «Славянка» в России, Tunj Anakaralli в Индии. Некоторые платные автодороги по модели DBFO (E1 8 Grimstad-Kristiansan в Норвегии, M6 BNRR в Великобритании) и даже по модели BOT (A2 в Польше) также использовали плату за доступность в дополнение к прямому сбору платежа с пользователей.

Оплата на основании выполнения частным партнером установленных соглашением ГЧП показателей (performance based mechanism)

Государственный партнер может осуществлять платежи на основе показателей, характеризующих качество (прежде всего) и количество выполняемых работ и услуг. Платежи могут зависеть от объективных (напр., гладкость покрытия дороги, аварийность), так и субъективных (напр., удовлетворенность пользователей) факторов и предусматривать мотивационные стимулы в виде платежей сверх целевых показателей или штрафов за их недостижение (путем сравнения фактических показателей с плановыми). Такой механизм стимулирует частный сектор к внедрению инноваций, использованию новейших технологий и материалов, повышению эффективности менеджмента.

Успешные (с точки зрения доходов и других ключевых показателей, связанных с качеством и безопасностью) платные и бесплатные автодорожные ГЧП проекты, как правило, в развитых странах используют этот механизм в дополнение к прямому сбору платы и плате за доступность.

Так, например, реализовывались проекты автодорог E18 «Grimstad-Kristiansand» в Норвегии и «Sea-to-Sky» в Канаде. В первом проекте дополнительные выплаты предоставлялись частной стороне в случае повышения безопасности дорожного движения (на основе числа несчастных случаев, приводящих к травмам по сравнению с показателями для аналогичных дорог), а также в случае чрезвычайных нагрузок по трафику (по сравнению с исходным прогнозом). Кроме того, платежи за доступность и платежи, основанные на показателях объекта, могут быть снижены в соответствии с соглашением о ГЧП, если некоторые критические ключевые показатели эффективности не будут выполнены (например, надлежащее количество и качество дорожных знаков, удовлетворительная видимость в туннелях, показатели аварийности и т.д.). В рамках второго проекта конкретные показатели стимулирующих выплат (как бонусов, так и

штрафов) использовались государственным партнером. Они зависели, в частности, от качества управления дорожным движением и уровня безопасности по отношению к другим дорогам.

Следует отметить, что вышеперечисленные платежные механизмы могут быть использованы и совместно, например, сочетание прямого сбора с пользователей и платы за доступность или выполнение показателей.

Меры государственной поддержки.

Так как государство в подавляющем большинстве случаев является инициатором реализации проектов ГЧП и заинтересовано в привлечении финансовых ресурсов частных компаний для повышения привлекательности проектов для частного инвестора государство может применять механизмы поддержки.

Основные механизмы господдержки:²⁶

1) Прямые:

- Финансирование капитальных затрат в форме субсидий (капитальных грантов);
- Операционные субсидии в форме фиксированных платежей или платежей, зависящих от трафика;
- Предоставление субординированных кредитов концессионеру;
- Предоставление нефинансовых активов (например, земельных участков, строительство подъездных дорог и развязок и т.д.);
- Условные обязательства государства:
 - Гарантии минимального трафика/дохода
 - Гарантии кредитных выплат
 - Гарантии / механизмы компенсаций по валютным и процентным рискам
 - Гарантии политических рисков
 - Гарантии доходности на акционерный капитал и т.д.

²⁶ <http://mgimo.ru/files/238488/presentation.pdf>

2) Косвенные:

- Ограничение конкуренции (например, запрет на строительство дорог с параллельными маршрутами, запрет на введение сборов за проезд на подъездных и соединяющих дорогах);
- Запрет на изменение законодательства, которое может повлиять на экономику проекта;
- Налоговые льготы.

3) Сопутствующие платежи, необходимость оплаты которых может возникнуть как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации («забалансовые» обязательства Государства)

- Платежи, выплачиваемые при наступлении особых обстоятельств (среди таких обстоятельств могут быть обнаружение на земельном участке археологических объектов или опасных веществ, которые препятствуют дальнейшему строительству, прекращение договора аренды земельного участка не по вине частного партнера, нарушение обязательств публичным образованием и прочее)
- Платежи, выплачиваемы при наступлении обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор)
- Платежи, выплачиваемые при изменении законодательства
- Платежи, выплачиваемые при расторжении соглашения (компенсация при невиновном прекращении соглашения, компенсация при прекращении соглашения по вине публичного образования и компенсация при прекращении соглашения по вине частного партнера и прочие выплаты)

Все перечисленные выше гарантии направлены прежде всего на обеспечение финансовой устойчивости частного партнера, то есть можно говорить о том, что государство, реализуя данные механизмы поддержки, берет на себя основную часть финансовых рисков по проектам.

2.2 Анализ финансовой составляющей зарубежных и российских проектов ГЧП

Для анализа будут использованы проекты в автодорожной сфере, так как эта сфера является наиболее открытой в части информации о проектах в Российской Федерации. В других сферах найти точные сведения представляется затруднительным.

В анализ будут включены следующие российские проекты ГЧП:

- Скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва-Санкт-Петербург» на участке км 543-684
- Центральная кольцевая автодорога Московской области, пусковой комплекс № 4.

- Центральная кольцевая автодорога Московской области, пусковой комплекс №1.
- Новый выход на Московскую Кольцевую автодорогу с федеральной автодороги М1 «Беларусь». Северный обход г. Одинцово.
- Скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва-Санкт-Петербург» на участке км 15-58

И следующие зарубежные проекты:

- Скоростная автодорога А19 Дишфорт в Великобритании
- Автодорога Мореас (Moreas Motorway) в Греции
- Автодорога А2 в Польше
- Скоростная автодорога А22 в Португалии
- Платная автодорога Бре.Би.Ми. (Bre. Ve. Mi) в Италии.
- Афинская кольцевая автодорога, Греция
- Автодорога М7 в Австралии
- Скоростная автодорога «Север-Юг» в Малайзии

Далее более детально опишем некоторые из них:

Скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва-Санкт-Петербург» на участке км 543-684

В ноябре 2014 года государственная компания «Российские автомобильные дороги» (далее - ГК «Автодор») заключает концессионное соглашение с платой концедента с ООО «Магистраль двух столиц» о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе «Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 543 – км 684» на срок 27 лет. В обязанности концедента по соглашению входит:

- заключение с концессионером договоров аренды/субаренды земельных участков, по которым будет проходить автомобильная дорога и/или которые необходимы концессионеру для осуществления деятельности, связанной со строительством и эксплуатацией автомобильной дороги;
- передача концессионеру имеющейся проектной документации на строительство автомобильной дороги;
- предоставление концессионеру капитального гранта на строительство автомобильной дороги;
- передача концессионеру автомобильной дороги во владение и пользование с даты ввода ее в эксплуатацию до истечения срока действия концессионного соглашения;
- выплата концессионеру платы концедента с момента ввода в эксплуатацию автомобильной дороги;
- принятие от концессионера автомобильной дороги по окончании срока действия концессионного соглашения.

В свою очередь концессионер должен обеспечить:

- софинансирование строительства в размере не менее 25% от общей стоимости автомобильной дороги;
- ввод в эксплуатацию автомобильной дороги в срок, не превышающий 36 месяцев с даты получения разрешения на строительство;
- эксплуатацию в качестве автомобильной дороги общего пользования, включая, но не ограничиваясь:
 - поддержание автомобильной дороги в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации
 - осуществление текущего и капитального ремонта, содержание автомобильной дороги в течение всего срока эксплуатации
 - осуществление иных мероприятий в целях соблюдения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильной дороги и показателей ее доступности для пользователей
 - организацию сбора платы с пользователей автомобильной дороги в пользу концедента с даты ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.
- обеспечение требуемых концессионным соглашением показателей доступности автодороги для пользователей;
- передачу автодороги концеденту в собственность по окончании действия концессионного соглашения.

Общая стоимость строительства объекта составляет 83,1 млрд. руб., без учета прочих сопутствующих расходов на стадии строительства. Финансирование строительства автомобильной дороги будет осуществляться концедентом и концессионером в следующей пропорции соответственно: 75% и 25%. В количественном выражении доля государственного финансирования - 62,3 млрд.руб., частного –24 млрд. руб. (в том числе собственные средства - 5,4 млрд. рублей, заемные – 18,6 млрд.руб.)

Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги будет выплачиваться концессионеру ежегодно частями по мере успешного завершения этапов.

Автодорога будет платной для пользователей (direct toll), однако собранные концессионером средства передаются концеденту и тот выплачивает концессионеру платежи, которые зависят от выполнения концессионером требований к объекту и прочими условиями соглашения. Так, например, предусмотрена премия за сверхплановую

выручку от сбора платы с пользователей и штрафы, если будет нарушаться требуемое качество объекта и условия эксплуатации.

Центральная кольцевая автодорога Московской области, пусковой комплекс № 4.

В настоящее время ГК «Автодор» объявила конкурс на заключение концессионного соглашения с платой концедента о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе пускового комплекса №4 Центральной кольцевой автодороги Московской области на срок 30 лет.

В соответствии с концессионным соглашением концессионер должен обеспечить:

- софинансирование строительства автомобильной дороги;
- ввод в эксплуатацию автомобильной дороги в срок, не превышающий 36 месяцев с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги;
- государственную регистрацию права собственности Российской Федерации на автомобильную дорогу;
- эксплуатацию в качестве автомобильной дороги общего пользования, включая, но не ограничиваясь:
 - поддержание автомобильной дороги в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации и соблюдение требований безопасности дорожного движения, включая соблюдение транспортно-эксплуатационных показателей, установленных концессионным соглашением
 - соблюдение показателей транспортной доступности автомобильной дороги для пользователей в соответствии с требованиями конкурсной документации и концессионного соглашения осуществление текущего и капитального ремонта, содержание автомобильной дороги в течение всего срока эксплуатации (за исключением СВП и АСУДД)
 - предоставление услуг пользователям автомобильной дороги в составе, объеме и в соответствии с требованиями, предусмотренными концессионным соглашением и действующим законодательством

- осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и транспортной безопасности объектов автомобильной дороги.
- обеспечение требуемых концессионным соглашением показателей доступности автомобильной дороги для пользователей;
- по требованию Концедента проектирование, строительство и эксплуатацию второй очереди строительства Автомобильной Дороги (ее отдельных участков), включая проектирование, строительство, эксплуатацию искусственных сооружений, в целях приведения пропускной способности в соответствие с интенсивностью движения в порядке и на условиях, которые определены в Концессионном Соглашении;
- страхование риска утраты или повреждения искусственных сооружений в составе автомобильной дороги, а также страхование ответственности перед третьими лицами за причинение им вреда;
- предоставление концеденту безотзывных банковских гарантий;
- передачу автомобильной дороги концеденту по окончании срока действия концессионного соглашения.

Концедент, в свою очередь, имеет следующие обязательства:

- заключение с концессионером договоров аренды/субаренды земельных участков, по которым будет проходить автомобильная дорога и/или которые необходимы концессионеру для осуществления деятельности, связанной со строительством и эксплуатацией автомобильной дороги;
- передача концессионеру имеющейся проектной документации на строительство автомобильной дороги;
- предоставление концессионеру капитального гранта на строительство автомобильной дороги;
- передача концессионеру автомобильной дороги во владение и пользование с даты ввода ее в эксплуатацию до истечения срока действия концессионного соглашения;
- выплата концессионеру платы концедента с момента ввода в эксплуатацию автомобильной дороги;
- принятие от концессионера автомобильной дороги после прекращения действия концессионного соглашения;

- привлечение оператора на создание и эксплуатацию системы взимания платы (СВП) и автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), а также обеспечение взимания платы за проезд по автомобильной дороге в пользу концедента, на основании отдельного соглашения.

Общая стоимость строительства объекта составляет 63,6 млрд. руб., без учета прочих сопутствующих расходов на стадии строительства. Финансирование строительства автомобильной дороги будет осуществляться концедентом и концессионером в следующей пропорции соответственно: 62% и 38%. В количественном выражении доля государственного финансирования составит - 34,7 млрд.руб., частного –28,8 млрд. руб. (в том числе собственные средства – 8,6 млрд. рублей (30%), заемные – 20,1 млрд.руб. (70%)). Государственное финансирование будет направлено на софинансирование расходов концессионера по строительству и будет предоставляться в соответствии с графиком финансирования за счет субсидий федерального бюджета на осуществление деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и средств Фонда Национального Благосостояния (ФНБ). Платеж концедента концессионеру осуществляется аналогично проекту, рассмотренному выше.

Центральная кольцевая автодорога Московской области, пусковой комплекс №1.

В мае 2014 года ГК «Автодор» заключает долгосрочное инвестиционное соглашение с ООО «Стройгазконсалтинг» на строительство, содержание, ремонт пускового участка №1 Центральной кольцевой автодороги Московской области сроком на 23 года. Общий объем финансирования составит 52,4 млрд. руб. Из них средства государственного финансирования – 45, 6 млрд (87 %), средства частного партнера – 6,7 млрд. рублей (13%), в том числе собственные и заемные в пропорции 50/50 (по 3,3 млрд. рублей). Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги будет выплачиваться исполнителю ежемесячно на основании выполненных исполнителем и принятых ГК «Автодор» работ (ведомость объемов и стоимости работ).

Новый выход на Московскую Кольцевую автодорогу с федеральной автодороги М1 «Беларусь». Северный обход г. Одинцово.

В июле 2009 года государственная компания «Российские автомобильные дороги» (далее - ГК «Автодор») заключает концессионное соглашение с платой концедента с ООО «Новое качество дорог» создано ЗАО УК «Лидер», акционерами которого являются ОАО «СОГАЗ», Внешэкономбанк, ОАО «Газпром», НПФ «ГАЗФОНД», ОАО «Газпромбанк») о

финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги на срок 31 год и 6 месяцев.

Общая стоимость строительства объекта составляет 25,5 млрд. руб., из них средства Инвестиционного Фонда РФ - 11 млрд.руб. Частные средства – около 14 млрд. рублей. Также для финансирования проекта концессионером (ООО «Новое качество дорог») были размещены облигации на общую сумму 17,9 млрд. рублей, в том числе под государственные гарантии Российской Федерации на сумму 8,2 млрд. рублей.

Автодорога является платной для пользователей (direct toll), однако собранные концессионером средства передаются концеденту и тот выплачивает концессионеру платежи, которые зависят от выполнения концессионером требований к объекту и прочими условиями соглашения.

Скоростная автодорога A19 Дишфорт в Великобритании

Строительство данной дороги осуществлялось в 1998 году на основании концессионного соглашения вида DBFO, заключенного Дорожным агентством департамента транспорта Великобритании и проектной компанией, главным учредителем которой стала компания Sir Robert McAlpine Ltd. на срок 30 лет. Проект не предполагал государственных финансовых вложений и доли в уставном капитале СПК и реализовался за счет заемных средств, привлеченных СПК. Главными кредиторами выступили канадский частный банк CIBC и японский банк IBJ. Суммарная стоимость проекта составила около 30 млн.фунтов стерлингов. Для возмещения затраченных частным партнером средств была выбрана система скрытых платежей.

Автодорога A2 в Польше

A2 является автомагистралью, которая проходит с запада на восток через центральную часть Польши, которая является:

- значительной частью континентальных европейских транспортных систем;
- важнейшей частью транспортного пути, соединяющего Северное и Балтийское моря;
- частью Трансьевропейской дорожной сети (от E30 из г. Корк в Ирландии до г. Омска в России)

Проект призван достичь следующих целей:

- соединить основные польские города (Познань, Лодзь, Варшава) с Западной Европой;
- облегчить растущие трансграничные перемещения тяжелых транспортных средств в западно-восточном направлении;
- уменьшить высокую частоту аварий на альтернативных маршрутах
- обеспечить транспортную доступность чемпионату Евро-2012 по футболу;
- облегчить заторы на Национальном маршруте 2 параллельно A2.

Проект реализовывался на основе ГЧП соглашения в форме BOT на срок в 40 лет, где сторонами выступили Министерство транспорта и консорциум частных компаний (Autostrada Wielkopolska II S.A. (AWSA II) : Kulczyk Holding - 40%, Meridiam A2 West S.a.r.l. - 40%, Strabag AG - 10%, KWM Investment GmbH - 10%).

Совокупные затраты проекта составили около 1,6 млрд. евро из которых 186 млн. (12%) – собственный капитал проектной компании и 958 млн. евро (62% затрат) – кредит в Европейском инвестиционном банке, 388 млн. евро (26%) – займы коммерческих банков. Платежным механизмом стало сочетание прямого сбора с пользователей и платежа за доступность. Платежи устанавливаются правительством Польши, собираются частным партнером, а затем передаются в полном объеме правительству. Плата за доступность связана с суммой, необходимой для обеспечения возврата кредитов и справедливой доходности на капитал спонсоров, инвестировавших в проект.

Главные финансовые аспекты описанных проектов представлены в таблице 2.

Таблица 2. «Основные финансовые аспекты проектов» Источник: составлено автором

Проект и форма ГЧП	Страна	Тип дороги	Платежный механизм	Совокупные затраты	Соотношение собственный/заемный капитал в объеме частного финансирования, %	Доля государственного финансирования
М 1 1 км 543-684 ВОТ	РФ	платная	Прямой сбор платы с пользователей + плата за соблюдении условий соглашения по объекту	83,1 млрд. руб	22,5/77,5	75%
Учтк. №4 ЦКАД ВОТ	РФ	платная	Прямой сбор платы с пользователей + плата за соблюдении условий соглашения по объекту	63,6 млрд. руб.	30/70	62%
Учтк. №1 ЦКАД ВОТ	РФ	платная	Прямой сбор платы с пользователей + плата за соблюдении условий соглашения по объекту	52,4 млрд. руб.	50/50	87%

М11 км 15-58 ВТО	РФ	платная	Прямой сбор платы	59,6 млрд. руб.	н/д	39%
М1 в обход г. Одинцово ВОТ	РФ	платная	Прямой сбор п л а т ы с пользователей + плата за соблюдение условий соглашения по объекту	25,5 млрд.ру б	н/д	43%
А19 Дишфорт DBFO	Великоб ритания	Бесплат.	Скрытые платежи	30 млн. ф. ст.	н/д	0%
Мореас автодрога DBMO	Греция	Платная	Прямой сбор с защитой от конкуренции со стороны государства	1 млрд евро	н/д	30%
А2 ВОТ	Польша	Платная	П л а т а з а доступность и прямой сбор	1,6 млрд. евро	10/90	0%
Бре.Би.Ми автодрога DBFO	Италия	Платная	П л а т а в зависимости от соблюдения условий соглашения по объекту	2,2 млрд евро	22/78	0%
Афинская кольцевая Автодорог а ВОТ	Греция	платная	Прямой сбор	1,35 млрд евро	12/50	31%

М7 ВООТ	Австралия	платная	Прямой сбор + механизм распределения доходов	2,3 млрд евро	45/55	0%
«Север- Юг» ВООТ	Малайзия	платная	Прямой сбор + Гарантия минимального дохода	3,2 млрд евро	12/49	39%

Из анализа можно увидеть, что доля государственного финансирования в проектах ГЧП (в том числе и через кредиты из банков с государственным участием, а также учреждение проектных компаний компаниями с государственным участием) в Российской Федерации очень высока, в то время как в развитых странах эта доля в сравнении с долей финансовых ресурсов частного партнера намного меньше. Такая ситуация в целом характерна для развивающихся стран и продиктована прежде всего уровнем развития финансового рынка и общим опытом применения механизма ГЧП в стране. Также следует отметить, что в зарубежных проектах (особенно в тех, что реализованы без государственного финансирования) право собственности принадлежит частному партнеру, в то время как в России все объекты передаются в собственность государства, однако такое положение может начать меняться, так как вступил в силу Российский закон о ГЧП, который предусматривает передачу объекта в собственность государству только в том случае, если капитальные инвестиции публичной стороны в его создание превысили 50 % от общей стоимости создания объекта.

2.3 Выводы по второй главе

Во второй главе были выделены главные аспекты финансирования проектов ГЧП.

Так, главными аспектами в реализации проекта ГЧП следует считать:

- Источники финансирования
- Платежные механизмы
- Меры государственной поддержки

Подробное изучение каждого аспекта позволило выделить их составляющие.

Источники финансирования делятся на государственные и частные.

К государственным источникам относятся:

- Банк развития и внешнеэкономической деятельности (далее – Внешэкономбанка);
- Инвестиционного фонда РФ;
- Российского фонда прямых инвестиций;
- Федерального фонда национального благосостояния (сокращ.- ФНБ);
- Федеральный дорожный фонд;
- Средства регионального и муниципальных бюджетов через субсидии;
- Банки с государственным участием;
- Капитальные гранты;
- Целевые программы.

К источникам частных средств можно отнести:

- Собственные средства СПК (акционерный капитал)
 - Акции;
 - Уставной капитал.
- Заемные средства (долговое финансирование):
 - Коммерческие банки
 - Международные финансовые организации
 - Экспортно-кредитные агентства
 - Рынки капитала (выпуск облигаций)

Выбор соотношения государственного/частного капитала не имеет определенного правила и зависит от конкретной страны и проекта. Однако, исходя из цели ГЧП, а именно привлечения ресурсов частного сектора и сокращении нагрузки на государственный бюджет, можно сказать, что значительный объем средств должен привлекаться частным партнером, а государство должно выступать в качестве гаранта финансовой устойчивости частной стороны. Такие государственные гарантии реализуются посредством выбора

платежного механизма, а также дополнительных гарантий со стороны государства, которые были подробно описаны в данной главе.

Вышеперечисленные аспекты были выделены также и в результате анализа конкретных российских и зарубежных проектов ГЧП проектов. Из анализа можно увидеть, что доля государственного финансирования в проектах ГЧП (в том числе и через кредиты из банков с государственным участием, а также учреждение проектных компаний компаниями с государственным участием) в Российской Федерации очень высока, в то время как в развитых странах эта доля в сравнении с долей финансовых ресурсов частного партнера намного меньше. Такая ситуация в целом характерна для развивающихся стран и продиктована прежде всего уровнем развития финансового рынка и общим опытом применения механизма ГЧП в стране. Так как в РФ механизм ГЧП относительно новый (начало активного применения в середине 2000-ых годов, в сравнении с несколькими десятилетиями опыта применения в западных странах), а федеральный закон о ГЧП вступил в действие с начала этого года, можно сказать что задача органов государственной власти заключается в постоянном развитии данного механизма, используя успешный опыт зарубежных стран.

Заключение

Проведенное в рамках настоящей выпускной квалификационной работы исследование актуальных вопросов финансирования проектов государственно-частных партнерств в мировой практике реализации таких проектов, а также российском опыте применения этого механизма, последовательно затронуло рассмотрение понятия государственно-частного партнёрства, историческое развитие взаимодействия частного и государственного сектора, основных источников финансирования проектов ГЧП и применяемых в них платежных механизмов. Это позволило получить следующие выводы.

Непосредственно термин государственно-частное партнёрство стал появляться на рубеже восьмидесятых-девяностых годов прошлого века и связан с развитием в Великобритании так называемой «частной финансовой инициативы», направленной на либерализации экономики и снижение долговой нагрузки на бюджет, путем привлечения частных инвестиций. До сих пор в литературе и практике применения государственно-частного партнёрства нет общепринятой трактовки этого понятия. Понятие варьируется от широкого, когда под ГЧП понимают любые формы взаимодействия государства и частного бизнеса, начиная от традиционного государственного заказа и заканчивая приватизацией. Однако, анализ применяемых в законодательстве других стран и международных организаций определений ГЧП, а также, что наиболее важно, принятого недавно Российского закона о ГЧП, позволяет выделить основные черты государственно-частного партнерства. К ним будут относиться:

1. Партнерство фиксируется специальным договором (соглашением о ГЧП, концессионным соглашением, контрактом) между государственным органом и частным сектором;
2. В качестве объекта соглашения выступает государственная или муниципальная собственность, а также публичные услуги, оказываемые населению;
3. Целью партнерства является создание и эксплуатация общественной инфраструктуры, а также предоставление и повышение качества общественных благ, и их развитие, на основе широкого привлечения инвестиций в экономику Российской Федерации;
4. Объединение финансовых, управленческих, организационных, технологических ресурсов государства и частного партнера;
5. Разделение рисков между сторонами соглашения;

6. Проект ГЧП реализуется в течение фиксированного, закрепленного в договоре длительного срока.

Таким образом, анализ основных черт позволяет отделить те формы взаимодействия государственного и частного сектора, которые не будут определяться в РФ как ГЧП. К таким формам будут относиться следующие механизмы:

1. Приватизация;
2. Создание совместных акционерных обществ;
3. Аренда с инвестиционными обязательствами;
4. Классический государственный контракт;
5. Долгосрочный государственный контракт.

Вышеперечисленные механизмы, согласно нормативному определению в РФ и выделенным основным чертам ГЧП, не могут называться государственно-частным партнерством, они регулируются отдельными нормативно-правовыми актами. В свою очередь, в Российской Федерации и далее в работе под государственно-частными партнерствами будут рассматриваться взаимодействия, реализованные на основе Российского закона о ГЧП и закона о концессиях.

Что касается вопросов финансового взаимодействия, то анализ нормативно-правовых актов РФ, а именно, Российского закона о ГЧП и закона о концессиях, а также зарубежного опыта реализации проектов ГЧП позволил составить представление об имеющихся на данный момент инструментах финансового взаимодействия. Эти инструменты выделяются в три крупных аспекта финансовой стороны ГЧП. А именно:

- Источники финансирования
- Платежные механизмы
- Меры государственной поддержки

Подробное изучение каждого аспекта позволило выделить их составляющие.

Источники финансирования делятся на государственные и частные.

К государственным источникам относятся:

- Банк развития и внешнеэкономической деятельности (далее – Внешэкономбанка);
- Инвестиционного фонда РФ;
- Российского фонда прямых инвестиций;
- Федерального фонда национального благосостояния (сокращ.- ФНБ);
- Федеральный дорожный фонд;
- Средства регионального и муниципальных бюджетов через субсидии;
- Банки с государственным участием;
- Капитальные гранты;
- Целевые программы.

К источникам частных средств можно отнести:

- Собственные средства СПК (акционерный капитал)

- Акции;
- Уставной капитал.
- Заемные средства (долговое финансирование):
 - Коммерческие банки
 - Международные финансовые организации
 - Экспортно-кредитные агентства
 - Рынки капитала (выпуск облигаций)

Выбор соотношения государственного/частного капитала не имеет определенного правила и зависит от конкретной страны и проекта. Однако, исходя из цели ГЧП, а именно привлечения ресурсов частного сектора и сокращении нагрузки на государственный бюджет, можно сказать, что значительный объем средств должен привлекаться частным партнером, а государство должно выступать в качестве гаранта финансовой устойчивости частной стороны. Такие государственные гарантии реализуются посредством выбора платежного механизма, а также дополнительных гарантий со стороны государства, которые были подробно описаны в данной главе.

Вышеперечисленные аспекты были выделены также и в результате анализа конкретных российских и зарубежных проектов ГЧП проектов. Из анализа можно увидеть, что доля государственного финансирования в проектах ГЧП (в том числе и через кредиты из банков с государственным участием, а также учреждение проектных компаний компаниями с государственным участием) в Российской Федерации очень высока, в то время как в развитых странах эта доля в сравнении с долей финансовых ресурсов частного партнера намного меньше. Такая ситуация в целом характерна для развивающихся стран и продиктована прежде всего уровнем развития финансового рынка и общим опытом применения механизма ГЧП в стране. Так как в РФ механизм ГЧП относительно новый (начало активного применения в середине 2000-ых годов, в сравнении с несколькими десятилетиями опыта применения в западных странах), а федеральный закон о ГЧП вступил в действие с начала этого года, можно сказать что задача органов государственной власти заключается в постоянном развитии данного механизма на основе успешного опыта зарубежных стран.

Список использованной литературы

- 1) Постановление правительства РФ от 01.03.2008 № 134 (ред. от 07.12.2015) «Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации»: [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_75354/
- 2) Меморандум о финансовой политике государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» от 27.07.2007 № 1007-р (с изменениями на 13.01.2014 г.). [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.veb.ru/ifi/normpr/mem/>.
- 3) Федеральный закон от 17.05.2007 № 82-ФЗ (ред. От 29.12.2015) «О банке развития» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_68404/18f89b684e1dd59eae88144142ccaedeae6ce3e99/
- 4) Федеральный закон от 13.07.2005 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/
- 5) Федеральный закон от от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 30.12.2015) «О концессионных соглашениях»: [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/
- 6) Амунц Д.М. Государственно-частное партнёрство. Концессионная модель совместного участия государства и частного сектора в реализации финансовоемких проектов//Справочник руководителя учреждения культуры. - №12, 2005.
- 7) Бланк И. А. Основы финансового менеджмента: в 2 т. / И. А. Бланк. – 4-е изд., стер. – М.: Омега-Л, 2012.
- 8) Бондарь Н. Н. Место государственно-частного партнерства в инвестиционном обеспечении развития отраслей экономики // Вестник ГГТУ им. П.О. Сухого . 2012. №4 (51). С.080-086.
- 9) Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский. - М.: Наука, 2005.

- 10) Варнавский, В. Г. Государственно-частное партнерство: теория и практика / В. Г. Варнавский, А. В. Клименко, В. А. Королев и др. // Гос. ун-т — Высшая школа экономики. — М.: Изд. Дом ГУ-ВШЭ, 2010. — С. 18.
- 11) Виленский П. Л., Лившиц В. Н., Смоляк С. А. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика. -М.: Дело, 2001.
- 12) Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти [Электронный ресурс]// Public-private infrastructure advisory facility (PPIAF), 2014. - Доступ: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/Jeff%20Delmon_PPP_russian.pdf. - Заглавие с экрана (22.04.2016)
- 13) Ларин, С. Н. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российские реалии [Текст] / С.Н. Ларин // Государственно-частное партнерство в инновационных системах; Под общ. ред. С. Н. Сильвестрова. - Издательство ЛКИ, 2008.
- 14) Литвяков С.С. Государственно-частное партнёрство в финансировании: дис. канд. экон. наук: 08.00.10 / Литвяков Сергей Сергеевич. — Москва, 2014. — 199 л.
- 15) Михеев О.Л. Финансовые и правовые проблемы частно-государственного партнерства / О.Л. Михеев. — М.: Изд-во «Анкил», 2008.
- 16) Никонова И.А. Проектный анализ и проектное финансирование. [Текст] / И.А. Никонова. - М.: АП, 2012.
- 17) Соловьев М.М. Проблема эффективности государственно-частного партнерства / М.М. Соловьев, К.Г. Жалкубаева, М.М. Македонская // Материалы международной конференции по проблемам управления в ИЛУ РАН. - М.: ИЛУ РАН, 2008.
- 18) Спиридонов А.А. Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования [Электронный ресурс]. URL: <http://pppcenter.ru/29/novosti/smi-o-centre/19032010.html> - Заглавие с экрана (11.04.2016)
- 19) Фрейдин И.В. Механизмы финансирования развития транспортной инфраструктуры: дис. канд. экон. наук: 08.00.10 / Фрейдин Игорь Витальевич. — Москва, 2011. — 182 л.
- 20) Шевёлкина К.Л. Финансирование транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства: дис. канд. экон. наук: 08.00.10 /Шевёлкина Ксения Леонидовна. — Москва, 2014. — 185 л.

- 21) Аржаник, Е. П. Финансовое моделирование проектов государственно-частного партнерства: дис. канд. экон. наук: 08.00.10 / Аржаник Екатерина Петровна. — СПб., 2014. — 176 л. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://disser.spbu.ru/disser2/disser/Arzhanik_diss.pdf
- 22) Бруссер П.А. Финансовые модели и основные финансовые инструменты ГЧП // МГИМО, 2016. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://mgimo.ru/files/238488/presentation.pdf>
- 23) Воротников А.М., Королев В.А. О развитии государственно-частного партнерства в российских регионах // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. № 2(43), 2010. [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://dpr.ru/journal/journal_41_15.htm
- 24) Лебедева А.В. Привлечения внебюджетного финансирования при помощи биржевых инструментов для реализации проектов государственно-частного партнёрства // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2016. № 3 [Электронный ресурс]. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru/2016/03/10992>
- 25) Мрикаев Д.В. Особенности проектного финансирования инфраструктурных объектов ГЧП // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал), №4(36), 2014, [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-proektnogo-finansirovaniya-infrastrukturnyh-obektov-gchp>.
- 26) Возможности использования механизмов государственной поддержки для финансирования проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог в регионах – М.: Газпромбанк, 2015 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://etp-avtodor.ru/upload/seminars.pdf>
- 27) Долговое финансирование. Содействие в привлечении финансирования. Подготовка бизнес-планов и финансовых моделей – М.: КПМГ в России и СНГ, 2016 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.kpmg.com/RU/ru/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/FIN_6_r.pdf
- 28) Закон о государственно-частном партнерстве: руководство к применению – М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2016 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://pppcenter.ru/assets/docs/Zakon-Block_28-09-2015_v01.pdf.

- 29) Оценка развития ГЧП в России. Мнение бизнеса – М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2016 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://pppcenter.ru/assets/files/presentations/Opros.pdf>
- 30) Официальный сайт компании «Делойт» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.deloitte.com/view/ru_RU/ru/7561/140947/index.htm.
- 31) Официальный сайт Государственной компании «Автодор» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.russianhighways.ru/>; http://www.russianhighways.ru/for_investor/konkurs-na-stroitelstvo-uchastkov-dorogi-moskva-sankt-peterburg/about/Memo_543-684_ru_final_18102013.pdf; http://www.russianhighways.ru/upload/ckad/Infomemo_CRR4_rus.pdf.
- 32) Yescombe E.R. Principles of Project Finance / Academic Press, New York – 2013.
- 33) Yescombe E.R. Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance / Butterworth-Heinemann, London. – 2007.
- 34) Brocklebank, Peter. 2014. Private Sector Involvement in Road Financing. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) discussion paper, №102. World Bank, Washington, DC. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/21572>
- 35) Felix Villalba-Romero Champika Liyanage , (2016), «Implications of the use of different payment models», International Journal of Managing Projects in Business, Vol. 9 Iss 1 p p . 11 – 32 [Электронный ресурс] . — Режим доступа: <http://dx.doi.org/10.1108/IJMPB-09-2015-0095>
- 36) About Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, Public-private partnerships in infrastructure resource center, 2016. - Доступ: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/what-are-public-private-partnerships>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)
- 37) Background to Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, Toolkit for Public-Private Partnerships in roads and highways, PPIAF, 2016. - Доступ: <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)
- 38) Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. [Электронный ресурс]//, A Deloitte Research Study, 2006. P. 5 .

- http://www.cnrs.fr/aquitaine/IMG/pdf/closing_the_infrastructure_gap.pdf - Заглавие с экрана (22.04.2016)
- 39)** Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions. Brussels. 30.04.2004. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0327:FIN:EN:PDF>.
- 40)** European Investment Bank, The EIB's role in Public-Private Partnerships, July 2004
- 41)** Report to Congress on Public-Private Partnerships. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, December 2004. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fhwa.dot.gov/reports/pppdec2004/>.
- 42)** Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, Glossary of statistical terms, OECD, 2016 - Доступ: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=7315>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)
- 43)** Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]//, International Monetary Fund, 2016 - Доступ: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm>. - Заглавие с экрана (22.04.2016)
- 44)** Standard & Poor's PPP Credit Survey 2005
- 45)** Public Private Partnerships – the Government's Approach. London. The Stationary Office. 2000, p. 6.
- 46)** Public-private partnership [Электронный ресурс]//, Department of Economic Affairs, Ministry of Finance, Government of India. 2016. - Доступ: <http://www.jurisonline.in/2010/11/public-private-partnership-in-india/> - Заглавие с экрана (22.04.2016)