Санкт-Петербургский государственный университет

**КИСЕЛЕВ ВЛАДИСЛАВ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

**Выпускная квалификационная работа**

**РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ УЧАСТИЕМ В УПРАВЛЕНИИ**

Направление 38.03.00 «Экономика»

Основная образовательная программа бакалавриата «Экономика»

Профиль – «Менеджмент организации»

**Научный руководитель**:

Кандидат экон. наук, доцент СПбГУ

Кайсарова Валентина Петровна/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

**Рецензент:**

Доцент, к.э.н, РАНХиГС, Северо-западный институт управления

Цыпляева Наталья Ивановна/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

Санкт-Петербург

2018 г.

Содержание

[Введение 4](#_Toc514082953)

[Глава 1. Теоретические аспекты инфраструктурных проектов в России 8](#_Toc514082954)

[1.1 Понятие, принципы, формы и объекты государственно-частного партнерства 8](#_Toc514082955)

[1.2 Содержание управления развитием инфраструктурных проектов 14](#_Toc514082956)

[1.3 Практика государственно-частного партнерства в РФ как способ реализации инфраструктурных проектов 23](#_Toc514082957)

[1.4 Развитие инфраструктурных проектов в современной России 27](#_Toc514082958)

[Глава 2. Государственно-частное партнерство и методики оценки эффективности инфраструктурного проекта 38](#_Toc514082959)

[2.1 Понятие тендера в России и за рубежом. 38](#_Toc514082960)

[2.2 Зарубежная практика инфраструктурных проектов 41](#_Toc514082961)

[2.3 Методология анализа оценки инфраструктурных проектов региона 45](#_Toc514082962)

[2.4 Метод полного экономического результата для анализа крупных инфраструктурных проектов 55](#_Toc514082963)

[Глава 3. Совершенствование реализации инфраструктурных проектов в Санкт-Петербурге 62](#_Toc514082964)

[3.1 Анализ тендерной сферы как наиболее эффективного способа выбора поставщика. 62](#_Toc514082965)

[3.2 Характеристика Западного скоростного диаметра. 65](#_Toc514082966)

[3.3 Оценка эффективности инфраструктурного проекта методом общего экономического результата 69](#_Toc514082967)

[Заключение 72](#_Toc514082968)

[Список использованной литературы 76](#_Toc514082969)

[Приложение 1 80](#_Toc514082970)

[Приложение 2 82](#_Toc514082971)

[Приложение 3 83](#_Toc514082972)

[Приложение 4 87](#_Toc514082973)

[Приложение 5 88](#_Toc514082974)

# Введение

На сегодняшний день одним из ключевых направлений развития России является привлечение крупных инвесторов для модернизации существующей инфраструктуры. В условиях развития рыночной экономики все больше стали проявляться проблемы в сферах, не относящиеся к рыночной экономики — данные сферы не являются конкурентными.

Усилия государственного участия направлены на транспортную инфраструктуру, развитие промышленности и на обеспечение доступа к минеральным ресурсам. В современных условиях показатели социально-экономического положения в среднем по стране остаются низкими. Существует значительная дифференциация в уровнях развитости регионов.

Все чаще происходит привлечение частного бизнеса в процессе финансирования бюджетных отраслей и механизм государственно-частного партнерства становится все актуальнее с каждым годом. В Российской Федерации уже накоплен опыт выполнения проектов государственно-частного партнерства и существует некоторая институциональная среда. Также активно отрабатываются механизмы ГЧП на региональных уровнях. Существует потребность, возможность и перспективность привлечения частных инвестиций в социальную сферу, которые можно использовать для получения больших выгод, чем от государственные и муниципальных проектов и используется управленческий опыт частных корпораций при реализации крупных инфраструктурных проектов.

**Актуальность работы** обусловлена необходимостью устойчивого развития инфраструктуры в долгосрочной перспективе в России, а также отсутствием стратегических мер по стабилизации и равномерности развития регионов.

**Цель данной работы** —анализ теоретической базы и зарубежного опыта инфраструктурных проектов с государственным участием на основании современных механизмов их осуществления и предложить наиболее эффективные методы их развития и оценки

**Объект исследования** — инфраструктурные проекты современной России, Западно-Скоростной диаметр, методология оценки и оценка эффективности.

**Предмет исследования —** модели реализации проектов социальной инфраструктуры с участием государства с использованием различных механизмов реализации.

Реализация поставленной цели работы потребовала формулировки и решения следующих **задач:**

* Проанализировать теоретическую базу инфраструктурных проектов;
* Определить уровень развития Российской Федерации в плане решения инфраструктурных задач;
* Выделить основные проблемы, которые стоят перед государством в обеспечении населения достаточной и исчерпывающей инфраструктурной базой;
* Выделить основные способы участия государства в инфраструктурных проектах;
* Изучить зарубежную практику и законодательную базу в исследуемой области;
* Провести анализ методологии выбора проектов и оценки их эффективности;
* Сравнить полученную информацию и предложить наиболее эффективную методологию;
* Выработка рекомендаций по развитию инфраструктурных проектов;
* Продемонстрировать оценку финансовой эффективности проекта на примере Западно-Скоростного диаметра.

Выбор данной темы исследования обусловлен недостаточной теоретической разработанностью вопросов реализации инфраструктурных проектов с привлечением частных инвестиций и таких вопросов, как модели реализации проектов для объектов социальной инфраструктуры, направленность инвестиций, основные инвесторы и качественные параметры инвестиционных инфраструктурных проектов.

В процессе написания данной работы использовались работы авторов, которые занимаются исследованием в области развития, реализации и теоретической подготовкой инфраструктурных проектов - А.Ж. Буликеева , В.С. Антонюк, Э.А. Тихонович, социального инвестирования - А.И. Мордвинцев, О.А. Ломовцева, Ю.Т. Багирова, И.А. Морозова, А.В. Трошин, Н.В. Иванова и др. Помимо этого, использовались ресурсы, охватывающие изучение механизма государственно-частного партнерства и концессионного механизма - В.П. Кузнецов, Ж.А. Налетова, и методов привлечения инвестиций к развитию инфраструктуры - С.О. Ященко. Различные подходы к механизмам оценки эффективности проектов в сфере ГЧП отражены в работах С.Ю. Прокоповича, Э.И. Габдуллиной, О.В. Лактюшиной, О.А. Ястребова и др.

В качестве главного объекта в данной работе автором был выбран проект «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге ,как уникальный как для города, так и для всей России, как пример государственно-частного партнерства в отрасли дорожного строительства.

В настоящий момент процесс привлечения частных капиталовложений основывается на финансовой выгоде, которая обеспечивает бизнес в процессе реализации инфраструктурных проектов. Тем не менее, эксплуатация объектов инфраструктуры в виду специфики деятельности (бесплатное предоставление услуг населению) иногда не позволяет получить прибыль, которая покрыла бы затраты на инвестиции. При различных видах реализации проекта частный сектор получает некоторые преференции (доступ к ресурсам, права на земельный участок, временное пользование собственностью государства и др.) и получает права на использование объектов по своему усмотрению. Основной гипотезой данного исследования является то, что имеется набор конкретных, не финансовых выгод, привлекающие бизнес в инфраструктурные проекты с использованием механизма государственно-частного партнерства и оказывают влияние на объем привлеченного капитала.

Структура данной курсовой работы построена в соответствии с установленной целью и задачами. Работа включает в себя четыре части: введение, две содержательные главы, заключение, 8 рисунков, 11 таблиц, 5 приложений. Во введении обосновывается актуальность данной курсовой работы, определяется цель, задачи, объект и предмет исследования. Описывается уровень разработанности проблематики, научное и практическое значение и формулируется гипотеза. В первой главе анализируется теоретическая база инфраструктуры как таковой и роль инфраструктурных проектов в современной жизни общества, происходит определения уровня развития российских и зарубежных проектов, а также выявление форм участия государства в исследуемых проектах. Во второй главе проведен анализ имеющихся методик выбора проектов для выполнения. После признания механизма частного-государственного партнерства наиболее эффективным методом реализации проектов, проведен анализ применения данного механизма и его основных особенностей. В третьей главе присутствует сравнительный анализ различных методов определения эффективности проектов. В качестве примера был выбран «Западно-Скоростной диаметр», как один из всесторонне значимых проектов для современного Санкт-Петербурга. В заключении представлены основные результаты исследования и рекомендации по развитию инфраструктурных проектов с государственным участием. Список научной литературы и специальных работ содержит 31 источник. В Приложениях 1-5 даны самостоятельные расчеты автора по теме выпускной квалификационной работы.

Научная ценность данного исследования представляет собой сформированный автором теоретический подход к пониманию инфраструктурных проектов, оценке современной ситуации в области развития инфраструктуры и ее тенденциях в России, анализе, выборе и сравнении методов оценки инфраструктурных проектов, способов определения их эффективности в рамках различных моделей. На практике результаты данного исследования могут применяться в качестве рекомендации по совершенствованию механизма государственно-частного партнерства в России или в конкретном субъекте федерации.

# Глава 1. Теоретические аспекты инфраструктурных проектов в России

## Понятие, принципы, формы и объекты государственно-частного партнерства

Для достижения цели, заключающейся в стабильном социально-экономическом развитии территории, как уже было сказано во введении, необходимо предпринять ряд мер, порой даже радикальных. Одной из таких мер можно считать модернизацию экономической системы государства.

На современном этапе одним из наиболее важных факторов, влияющих на социально-экономическое развитие, является сотрудничество власти и бизнеса, другими словами – государственно-частное партнерство (ГЧП). Для того чтобы выявить основные концептуальные особенности данного механизма, необходимо разобраться с термином «государственно-частное партнерство».

Из словосочетания «государственно-частное партнерство» ясно, что в основе данного термина лежат три самостоятельных слова: государство, частное и партнерство. Не сложно догадаться, что суть этого феномена заключается в сотрудничестве государства и частного сектора.

Вообще, если так рассуждать, то можно прийти к выводу, что точное толкование этого термина достаточно просто для понимания. Однако на практике выясняется, что единого определения не существует, и у каждого исследователя свое мнение на этот счет.

Так, согласно докладу общественной организации «Ассоциация Менеджеров», ГЧП – это «институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей – от промышленности и НИОКР до сферы услуг». [[1]](#footnote-1)

Международная финансовая организация Всемирный банк (The World Bank) в свою очередь подразумевает под государственно-частным партнерством «любые контрактные или юридические отношения между государственными и частными структурами с целью улучшения и/или расширения инфраструктурных услуг, исключая контракты по государственному заказу (государственные закупки)».[[2]](#footnote-2)

Если же говорить о закреплении данного термина в нормативно-правовых актах Российской Федерации, то стоит упомянуть о Федеральном законе от 13.07.2015 N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально - частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Данный Федеральный Закон гласит, что «государственно-частное партнерство - юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества».[[3]](#footnote-3)

Анализ научно-исследовательской литературы, как отечественной, так и зарубежной, говорит о существовании целого ряда подходов к формулировке и определению термина «государственно-частное партнерство», а также свидетельствует о некой неопределенности того, что вкладывается в это понятие.

По мнению Матаева Т.М., ГЧП – «это форма взаимоотношений между государством или органами местного самоуправления и частными партнерами, которые оформляются в виде договора, предусматривают реализацию и совместное финансирование общественно значимых проектов на долгосрочной основе и распределение рисков, ответственности и вознаграждений»[[4]](#footnote-4). Кунченко Н.Е. придерживается той точки зрения, что ГЧП – это организованный альянс, применяемый в тех случаях, когда «государство заинтересовано в частных инвестициях при сохранении своей собственности на объект»[[5]](#footnote-5).

Что касается иностранных исследователей, то примером может послужить определение, данное Д. Форрером в своей статье «Public-Private Partnerships and the Public Accountability Question». ГЧП он определяет, как текущие соглашения между правительством и организациями частного сектора, в которых частный партнер участвует в принятии решений и производстве общественных благ и услуг, которые традиционно обеспечиваются государственным сектором, и в которых частный сектор разделяет риски данного производства. Еще несколько точек зрения на определение термина «ГЧП» представлены в таблице (см. таблицу 1).

Таблица 1. Полемика в области определения феномена ГЧП

|  |  |
| --- | --- |
| Автор | Ключевые особенности термина «ГЧП» |
| 1 | 2 |
| Белицкая А. В. | «государственно-частное партнерство - это юридически оформленное на определенный срок, основанное на объединении вкладов и распределении рисков сотрудничество публичного и частного партнеров в целях решения государственных и общественно важных задач, осуществляемое путем реализации инвестиционных проектов в отношении объектов, находящихся в сфере публичного интереса и контроля»[[6]](#footnote-6) |
| Варнавский В.Г. | «государственно-частное партнерство представляет собой юридически оформленную (как правило, на фиксированный срок), предполагающую соинвестирование и разделение рисков систему отношений между государством и муниципальными образованиями, с одной стороны, и гражданами и юридическими лицами - с другой, предметом которой выступают объекты государственной и/или муниципальной собственности, а также услуги, исполняемые и оказываемые государственными и муниципальными органами, организациями, учреждениями и предприятиями»[[7]](#footnote-7) |
| Вилисов М.В.  | «государственно-частное партнерство - это правовой механизм согласования интересов и обеспечения равноправия государства и бизнеса в рамках реализации экономических проектов, направленных на достижение целей государственного управления»[[8]](#footnote-8) |
| Продолжение таблицы 1 |
| 1 | 2 |
| Джагарян Л.С. | «правила игры», рамочные условия, структурирующие взаимодействие между государством и частным сектором»[[9]](#footnote-9) |
| Максимов В.В | «государственно-частное партнерство — это юридически оформленная система взаимоотношений сторон-партнеров, направленная на совместную реализацию инвестиционных проектов, основанная на справедливом распределении необходимых организационных, финансовых, производственных и прочих рисков, и обеспечивающая сторонам приемлемый результат»[[10]](#footnote-10) |
| Проваленова Н.В. | «государственно-частное партнерство представляет собой совокупность общественных отношений, которые находятся на стыке публичного и частного права и регулируются различными отраслями права»[[11]](#footnote-11) |
| Резниченко Н.В. | «ГЧП представляет собой долгосрочный взаимовыгодный контракт между государственным органов власти и частным сектором, представленный специальной управляющей компанией, с целью создания общественной инфраструктуры и/или оказания на ее основе услуг…»[[12]](#footnote-12) |
| Продолжение таблицы 1 |
| 1 | 2 |
| Сайфуллин Р.И. | «партнерство между представителями государственного (публичного) и частного сектора, включая научные и образовательные учреждения, в целях решения задач в сфере общественных интересов»[[13]](#footnote-13) |
| Спиридонов А.А. | «в широком смысле под ГЧП подразумевается любое официальное конструктивное взаимодействие власти и бизнеса не только в экономике, но и в политике, культуре, науке. В узком смысле под государственно-частным партнерством понимается взаимодействие бизнеса и власти в процессе реализации социально значимых проектов, имеющих общегосударственное значение»[[14]](#footnote-14) |

Составлено на основании авторов, приведенных в таблице.

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать вывод, что существуют два подхода к определению термина «государственно-частное партнерство»: широкий и узкий.

Так, согласно Савченко И.И., в широком смысле ГЧП – это феномен, присущий экономике смешанного типа, а в узком – средство достижения целей экономической политики «в условиях новой индустриализации общественного производства», по причине того, что данного рода партнерство является способом обеспечения стабильного экономического роста.[[15]](#footnote-15)

Другими словами, государственно-частное партнерство может пониматься как система, подразумевающая взаимовыгодное сотрудничество власти и бизнеса, которое выступает как инструмент социально-экономического развития разного уровня территории, или же, как отдельно взятые проекты, реализация которых происходит на основе партнерства государственных или муниципальных органов и частных организаций.

В дополнении к вышеизложенному, необходимо добавить, что некоторые исследователи полагают, что данное разнообразие определений одного термина можно классифицировать по трем подходам:

* правовой (отношения, закрепленные договором или контрактом);
* институциональный (государственно-частное партнерство как институт);
* системно-трансформационный («система отношений, предполагающая трансформацию правомочий собственности[[16]](#footnote-16)»).

Также стоит отметить тот факт, что иногда имеет место употребление немного видоизмененного словосочетания, такого как «частно-государственное партнерство». Отталкиваясь от анализа различных источников, можно прийти к следующим выводам. Во-первых, практика употребления данного термина чаще встречается в зарубежных странах. Во-вторых, основной целью его использования является акцентирование внимания на том, что ведущую роль в партнерстве играет частный сектор экономики, что, на мой взгляд, не свойственно Российской Федерации. Причиной может послужить тот факт, что для государства со смешанным типом экономики, коим и является Российская Федерация, не свойственна приоритетная роль частных организаций, так как в большинстве случаев именно государство является инициатором подобного рода экономических отношений.

Исходя из обширного разнообразия дефиниций, можно сформулировать ряд признаков, свойственных государственно-частному партнерству:

* сторонами являются государство и частные организации;
* взаимоотношения сторон должны быть документально зафиксированы, формируя правовые институты;
* стороны партнерства должны быть равноправны без реализации каких-либо властных полномочий;
* стороны должны быть объединены общей единой целью, несущей социально-экономический полезный эффект;
* совместный характер действий сторон, выраженный в едином принятии решений, инвестировании ресурсов и т.д., а также равном распределении рисков и расходов;
* свобода заключения соглашения

Таким образом, государственное частное партнерство на данный момент имеет различное количество толкований как в российской, так и в зарубежной литературе, что позволяет нам говорить о многогранности данного вида деятельности и её перспективах в отношении реализации на территории РФ.

## Содержание управления развитием инфраструктурных проектов

Для того, чтобы наиболее детально и последовательно исследовать инфраструктурные проекты в России с государственным участием, следует разобраться с понятиями в данной области. Понятие «развитие» само по себе идет рука об руку с понятием “инфраструктура” и, соответственно, необходимо разобраться в обоих понятиях.

Согласно словарю С. И. Ожегова, Развитие — процесс закономерного перехода из одного состояния в иное, более совершенное; переход от устаревшего качественного состояния к новейшему, от низшего к высшему, от простого к сложному.[[17]](#footnote-17)

По своей сути, развитие– это направленное, закономерное и необратимое совершенствование материальных и идеальных объектов. Именно одновременное присутствие трёх указанных свойств определяет процессы развития среди иных изменений. В качестве результата развития получается новейшее качественное состояние объекта, выступающее как совершенствование его структуры или состава (т. е. трансформация, изменение или исчезновение его связей и элементов).

С точки зрения экономики, процесс развития — процесс, отражающий улучшение качества жизни всего населения. Данный процесс включает три важнейшие составляющие:

* Повышение качества жизни населения в ходе взаимоувязанных процессов экономического роста – уровней образования, доходов, медицинского обслуживание, потребления продовольствия, уровней и т.п.;
* Создание условий, которые способствуют росту самоуважения и образованности населения в результате создания экономической, социальной, институциональной и политической систем, которые ориентированы на уважение человеческого достоинства;
* Укрепление человеческих свобод путем расширения и улучшения возможностей снабжения населения потребительскими продуктами, товарами и услугами.

**Регион** – это целостная территория, которая выделяется по какому-либо признаку (природным ресурсам, управлению, экономическим связям, географическому положению и т.д.). Причем следует учитывать, что понятие «регион» может быть применено как к небольшому административному региону, так и к совокупности стран, объединенным экономически или географически.

В современных реалиях регионального развития, регион рассматривается как отдельная обособленная территориальная социально-экономическая структура в ранге субъекта права — субъекта Российской Федерации для обозначения национально-территориальных (автономная область, республика, автономный округ) и административно-территориальных (область, край, города федерального значения) единиц. Регион в Российской Федерации – часть территории Российской Федерации (далее РФ), которая обладает общностью национальных, социально-экономических, национально-культурных, природных и иных условий. Границы региона могут совпадать с границами территории субъекта РФ, либо объединять территории нескольких субъектов РФ. Исходя из сформулированных понятий, можно увязать развитие с регионом в контексте выбранной темы.

Региональное развитие – это прогрессивное совершенствование структуры региона. Следовательно, можно говорить о том, что региональное развитие характеризуется как неравномерный, асинхронный, многосистемный и многокритериальный процесс, который включает в себя процессы динамики (такие как процесс стадийности, цикличности) региональный структуры населения и хозяйства, процессы преобразования региональных связей (такие как информационных и материальных) и преобразования конфигурации и структуры пространства как самой территории, так и составляющих ее комплексов, ареалов, систем. Также региональное развитие дополняется такими аспектам, как изменения в общественном сознании, в привычках и традициях.

Региональное развитие происходит на основе экономического потенциала локации для улучшения качества жизни общества и создания благоприятных условий для отдыха, трудовой деятельности и целостной жизни. При этом экономическое развитие обязано быть эффективным и приносить долгосрочные и стабильные социально-экономические результаты.

Региональное развитие определяется совокупностью условий и факторов. В составе факторов можно выделить:

* формы региональной организации хозяйства;
* существующую на территории инфраструктуру;
* трудовые ресурсы и население;
* экономико-географическое положение;
* транспортный фактор;
* производственный комплекс;
* научно-технический потенциал;
* качество управления;
* расположение природных ресурсов (водные, энергетические, биологические, сырьевые, минеральные);
* социальный климат и др.

Помимо всего прочего, эффективное региональное развитие обуславливается созданием необходимых условий размещения и развития производства(табл.2).

Таблица 2. Группы факторов размещения производства по сферам развития региона[[18]](#footnote-18).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Природные | Исторические | Организационные |
| Экономические | Демографические | Научно-технические |
| Транспортные | Социальные | Географические |
| Государственные | Политические | Иные условия |

Источник: составлено автором на основании портала: <http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/faktory-razmeshcheniya-proizvodstva.html>

Если говорить о региональном развитии, необходимо обратить внимание на социальные факторы развития, являющиеся неотъемлемой частью экономических факторов. Данные факторы предполагают увеличение качества жизни населения территории при решении проблем, связанных с размещением объектов производства и сопровождающей его инфраструктуры. Исходя из этого, любые задачи по выбору места строительства определяются и обсуждаются с региональной администрацией. В последующем данные задачи учитываются в прогнозах, программах и планах социально-экономического развития.

Особое внимание необходимо уделить территориально локализованным конкурентным преимуществам региона, которые также находятся в системе факторов регионального развития. Данные факторы имеют устойчивый характер, не зависят от внешних условий. Можно выделить высокую миграционную привлекательность территории , так и развитую инфраструктуру, так как инфраструктура — один из важнейших факторов регионального развития.

Обобщая, понятие «инфраструктура» — совокупность зданий, служб, сооружений и систем, необходимая для нормального и эффективного функционирования материального производства, а также для комфортной жизнедеятельности населения конкретной территории. Впервые, данный термин был употреблен в экономической литературе в 1955 г. американским ученым Паулем Розенштейном-Роданом (Paul Narcyz Rosenstein-Rodan, 1902–1985), который определил понятие инфраструктуры как комплекс целостных условий, поддерживающих благоприятное развитие основополагающих сфер материального производства, а также удовлетворяющих потребности населения. Он определил два основных вида инфраструктуры: социальную и производственную (или хозяйственную).

Среди отечественных источников в научной сфере первыми начали рассматривать данный термин ученые в региональном направлении и географии, и уже позднее специалисты других областей. В конце 60-х – 70-е гг. можно выделить таких ученых как Э. Алаев, И. Майергойз, С. Дебабов, специализировавшихся в данном вопросе. Говоря об инфраструктуре можно сказать, что она в большинстве своем обусловливает темпы экономического роста производительных сил региона. Поэтому, в нашей страны с ее огромными территориями, с неравномерным размещением природных, трудовых, финансовых и материальных ресурсов развитие инфраструктуры регионов имеет важнейшее значение.

Процесс создания инфраструктуры имеет длительный характер. Он неразрывно взаимоувязан с определенными ресурсами, неразрывно привязан к локации и зависит от региональной организации производства и обращения в каждом конкретном случае.

Инфраструктура несет в себе задачу обеспечения населения не только услугами, но и услугами должного качества, а также обеспечения экономического развития в дальнейшем**.**

Региональная инфраструктура — это совокупность сооружений и видов деятельности, которые обеспечивают создание достаточных условий для эффективного и комфортного функционирования материального производства, нормальной жизнедеятельности населения, свободного движения всех видов ресурсов.

Рассматривая региональную инфраструктуру в экономическом аспекте, она отражает вещественные и материальные элементы и производственные отношения, которые направлены на создание совокупности условий для развития экономики и обеспечения комфортной жизнедеятельности населения конкретного региона.

Развитие инфраструктуры необходимо в первую очередь как для подъема экономики отсталых регионов, так и для увеличения обеспечения потребности развитых регионов. Отсталых регионам необходимо концентрировать значительную долю капитальных вложений на инфраструктурные проекты, так как создание подобных проектов будет привлекать капитал (преимущественно частный) в производственные отрасли, что, в свою очередь, поможет в обеспечении долгосрочного экономического развития этих регионов. Но что такое инфраструктурный проект и почему существует потребность в исследовании данного вопроса?

Автор считает что, одно из наиболее полноценных и точных определений дано О. И. Гулаковой: «инфраструктурный проект – это проект, направленный на создание, модернизацию, улучшение и расширение объектов инфраструктуры региона».[[19]](#footnote-19)

Такие проекты отличаются от иных инвестиционных совокупностью особенностей, которые кажутся неблагоприятными со стороны частных инвесторов. Для наиболее полного понимания инфраструктурных проектов, необходимо выделить их характеризующие свойства:

1) крупные масштабы;

2) долгосрочные сроки реализации;

3) возникновение большого количества положительных внешних эффектов;

4) неконкурентные и неисключаемые свойства квазиобщественных услуг;

5) некоторые товары могут иметь характеристики неосязаемых благ;

6) Преобладание свойств естественных монополий (эффекта масштаба, ценовая политики).

Действительно, инфраструктурный проект, по своей сути, это увеличение благосостояния населения. Говоря о проектах, подразумевается также крупных инвестиционных проект, так как любой объект инфраструктуры консолидирует в себе крупный объем инвестиций. К примеру, стадион «Зенит арена» можно считать инфраструктурным проектом, так как выполняются все вышеуказанные свойства. Более того, ссылаясь на официальный сайт проекта[[20]](#footnote-20) и статью «Риа Новости» об общих инвестициях[[21]](#footnote-21), можно считать, что подобные проекты консолидируют в себе огромное количество инвестиций. Следовательно, можно говорить о том, что любой крупных инфраструктурный проект также является и инвестиционным. Более того, совершенно закономерно, что государственное участие в подобных проектах является неотъемлемой частью создания благ для общества и реализации публичного интереса. Публичный интерес — в публичном праве признанный государством и обеспеченный правом интерес социальной общности, удовлетворение которого служит условием и гарантией ее существования и развития.[[22]](#footnote-22)

При организации подобных проектов следует сделать акцент на нескольких важнейших особенностей: использование схем проектного финансирования; сложное структурирование; широкое использование инжиниринга; включение инструментов частного государственного партнерства.

В рамках инфраструктурного проекта имеются различные участники — государство, кредиторы, инвесторы, подрядчики.[[23]](#footnote-23)Цели и мотивы, которые ставят перед собой участники инфраструктурных проектов – построить объекты, предоставить услуги должного качества, рационально и эффективно распределить риски. К общим особенностям инфраструктурных проектов можно отнести:

* длительный срок окупаемости;
* высокая капиталоемкость;
* большое количество участников;
* широкие границы проекта;
* масштабность проекта;
* непосредственное обязательное участие принимающего государства (host government);
* обязательное участие частного сектора в качестве основной силы проекта.

Однако основные характеристики инфраструктурных проектов заключаются в сфере их организации (рисунок 1).



Рис. 1 Особенности организации инфраструктурных проектов.

Источник: Гулакова О. И. Теоретико-методологические основы измерения общественного эффекта инфраструктурных проектов // Вестник НГУ. Серия: Социально-экономические науки. – 2012. – Т. 12. – Вып. 4. – С. 146-157

Из данный таблицы можно сделать вывод о том, что крупномасштабность проектов и длительные периоды окупаемости увеличивают сложность их структурирования. Обеспеченный спрос на потенциальные сервисы, которые создаются в инфраструктурных проектах, дает возможность использовать для них системы проектного финансирования, в которых проект — способ обеспечения долговых обязательств с ограниченными требованиями или вовсе без них о возмещении предоставляемой в кредит денежной суммы. Погашение подобных кредитов происходит за счет денежных потоков, которые образуются в ходе эксплуатации инвестиционного объекта. Такие схемы предоставления кредитов практикуются как кредит без права на регресс (возмещение) или кредит с частичным правом регресса. В экономическом аспекте такие схемы становятся актуальными, когда выполняемый объект проект способен принести такой уровень прибыли, который будет достаточен для погашения обязательств по предоставляемым инвесторами инвестициям и получении повышенной выгоды в виде компенсации пониженного обеспечения.

Наличие государства как главного участника проекта дает возможность создать условия для увеличения доходности и снижения рисков проекта. В данных условиях инвесторы имеют возможность пойти на финансирование проекта, выдавая частично обеспеченный или необеспеченный банковский кредит. Государственные мотивы для участия в инвестиционных проектах могут быть различные. Как было описано ранее, государственное участие для инфраструктурных проектов один из ключевых факторов успеха, особенно в Российской Федерации.[[24]](#footnote-24) Участие происходит непосредственно через правительственные и муниципальные органы власти. Основным мотивом не является коммерческая выгода. Государственный аппарат выступает как гарант, спонсор, кредитор, заинтересованный в существующем или планируемом объекте, которые имеют народнохозяйственное значение.

Например, государство может принимать участие в создании различных объектов инфраструктуры, публичного сектора экономики (детские сады, школы и т.п.). Принимая участие в данных проектах, государство способствует развитию отраслей, оказывающих мультипликативный эффект на стратегическое развитие экономики в целом, либо способствуют формированию отдельных рынков (капитала, труда и др.). Кроме того, основным мотивом государственного участия в проектах может быть получение определённых финансовых эффектов в качестве повышения налоговых платежей или увеличения твердой валюты. Формирование объектов, имеющих огромное значение для национальной репутации и престижа, может также протекать при непосредственном финансировании со стороны органов государственных или муниципальных образований ( таблица 3).

Таблица 3. Виды участия государства в инфраструктурных проектах по Иванову Е.А.

|  |  |
| --- | --- |
| Вид участия | Основные особенности |
| Непосредственный источник капитала. | Государство – спонсора проекта, либо кредитор; специфические требования: право на участие в конкурсе на гос. поддержку имеют проекты, которые связанны с развитием «точек роста» экономики (инвестор вкладывает не менее 20% собственных средств); срок окупаемости проектов менее двух лет; инвестиционные проекты проходят конкурс в Минэкономразвитии и торговли России, должны иметь бизнес-план, заключения государственной экологической экспертизы, государственной ведомственной или независимой экспертизы. |
| Гарант | Государство страхует вклады инициаторов проекта; гарантирует доход от реализации; юридическим лицам государственные гарантии предоставляются на конкурсной основе под высокоэффективные проекты; В качестве заемщиков средств федерального бюджета могут выступать: бюджетные учреждения, государственные и муниципальные унитарные предприятия; другие юридические лица; органы исполнительной власти нижестоящих бюджетов. Субъекты РФ также предоставляют бюджетные кредиты. В качестве заемщиков могут выступать: унитарные предприятия; юридические лица, не являющиеся унитарными предприятиями; бюджеты других уровней бюджетной системы РФ; |
| Налоговые каникулы и льготы | Государство стимулирует развития конкретного проекта; По истечении срока налоговых каникул уплата налогов возобновляется;  обходится дешевле, чем доходы, от которых отказались ранее; если ускоренная амортизация предоставляется на временной основе, то она может стимулировать на краткосрочный период рост капиталовложений. |
| Концессионный договор | Форма государственно-частного партнёрства, процесс вовлечения частного сектора в эффективное управление государственной собственность, либо в оказании услуг, обычно оказываемых государством. Происходит на взаимовыгодных условиях.[[25]](#footnote-25) |

Источник: составлена автором на основе: Иванов Е.А. Проектная деятельность как новый этап развития стратегического планирования в России // Современные научные исследования и инновации. 2017. № 2 [Электронный ресурс]. URL: http://web.snauka.ru/issues/2017/02/78750 (дата обращения: 13.11.2017).

Анализ данной таблицы показывает, что характерной особенностью большинства форм государственного участия являются возможные понесенные риски частным бизнесом, кроме концессионного механизма. Также, концессия — качественно новый механизм реализации подобных проектов[[26]](#footnote-26), активно использующийся в данный момент во многих отраслях, включая дорожное строительство[[27]](#footnote-27) Поэтому, автором предложено рассмотрение концессионного механизма как наиболее актуальной формы реализации инфраструктурных проектов в РФ.

Следовательно, можно сказать, что потенциал развития каждой национальной экономики в своем большинстве определяется текущим состоянием инфраструктуры, под которой понимается совокупность отраслей, обслуживающих и обеспечивающих наиболее эффективное функционирование социально-экономических систем на микро- и макроуровнях. В частности, поддержка государства является наиболее эффективным способом реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, так как оно заинтересованно в увеличении благосостояния населения и в то же время создает благоприятные условия для функционирования частного бизнеса. Также, были выделены общие особенности инфраструктурных проектов такие как: длительный срок окупаемости, высокая капиталоемкость, большое количество участников, широкие границы проекта, масштабность проекта, непосредственное обязательное участие принимающего государства (host government), обязательное участие частного сектора в качестве основной силы проекта и составлена таблица форм взаимодействия государства и частного бизнеса в осуществлении инфраструктурных проектов.

## Практика государственно-частного партнерства в РФ как способ реализации инфраструктурных проектов

Сегодня понятие «инфраструктурный проект» часто сравнивают с понятием «государственное частное партнерство». Существует множество трактовок понятия Государственно-частного партнерства. Наиболее формулируется так: «государственно-частное партнерство - это формы взаимовыгодного взаимодействия государства и частного бизнеса».[[28]](#footnote-28) Говоря о государственном – частном партнерстве, определим ключевые понятия: «частный партнер», «публичный партнер». Точно определить понятие «частный партнер» объекта сложно. Зачастую происходит подмена понятия на: а) «бизнес» — это экономическая деятельность, которая осуществляется за счет собственных или заемных средств, ставящая основными целями получение прибыли и развитие собственного дела; б) частный сектор — та часть экономики, находящаяся в ведении частных лиц или организаций, целью которых является извлечение прибыли. Не находится под контролем государства. (области экономики, контролируемая государством — государственный сектор).[[29]](#footnote-29) Это понятие «публичный партнер» наиболее исчерпывающим образом определено в Федеральном законе N 224-ФЗ. В данном законе «публичный партнер - Российская Федерация, от лица которой выступает Правительство Российской Федерации, либо субъект Российской Федерации, либо уполномоченный им федеральный орган исполнительной власти, от лица которого выступает наивысший исполнительный орган государственной власти субъекта РФ или уполномоченный им орган исполнительной власти субъекта РФ, либо муниципальное образование, от лица которого выступает глава муниципального образования, либо другой уполномоченный орган местного самоуправления, соответствия уставу муниципального образования.[[30]](#footnote-30) Применяются два принципиально противоположных подхода к реализации частно-государственного партнерства: создание целевой проектной компании и контрактная схема (Рис. 2)[[31]](#footnote-31).


Рис. 2 Формы реализации механизма государственно- частного партнерства.

Источник: составлено автором на основе Матаев Т.М. Формы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов // Государственно-частное партнерство. – 2014. – Том 1. – № 1. – С. 9-18. – doi: 10.18334/ppp.1.1.22

С одной стороны, подобные проекты могут реализовываться на базе специализированных подрядных контрактов, (контракт (тендер) на отдельный вид деятельности: эксплуатация, строительство, и др.); с другой стороны, могут создаваться на базе комплексного концессионного договора, которое, в свою очередь, формирует сразу несколько видов сотрудничества. В качестве итога, реализованные крупномасштабные проекты, финансируемые частными инвесторами, зачастую передаются государству.

Концессионные схемы на базе контрактов формируют несколько видов частного государственного партнерства. Чаще всего выделяют четыре схемы:

* ВОО (build, own, operate – построй, владей, управляй);
* ВОТ (build, own, transfer – построй, владей, передай);
* ВООТ (build, own, operate, transfer – построй, владей, управляй, передай);
* обратный ВООТ (при данной схеме государственный сектор финансирует и производит инфраструктуру, а затем отдает права на ее эксплуатацию какой-либо частной организации, которая в последствии покупает объект в собственность).

Автор полагает, что среди этих четырех моделей наиболее актуальными являются первые две – ВООТ и ВОТ. Данное утверждение имеет место, так как данные схемы предполагают, что строящийся на ресурсы частного бизнеса объект в результате будет приватизирован государством. Оставшиеся две модели заключаются в сохранении (в случае ВОО) или передаче (в случае обратного ВООТ) права на собственность частной стороной партнерства. Зачастую государство сохраняет за собой право собственности на объекты, которые обеспечивают социальные потребности населению. Поэтому, данные два варианта организации частно-государственного партнерства на практике остаются менее востребованными. Однако с другой стороны, возможен и вариант, при котором государство и частный сектор создают совместную целевую организацию SPV с долевым участием, в рамках деятельности которой и решаются все основные задачи при реализации проекта. В таком формате организация существует в течение времени реализации совместного инфраструктурного проекта.

Таким образом, государство способно привлекать частный бизнес для решения социальных проблем в виде инфраструктурных проектов с использованием механизмов частного - государственного партнерства или РРР (public private partnership). Использование данного механизма представляет собой взаимодополняющую совокупность государственных и частных компетенций, которая, с одной стороны, позволяет государству решать актуальные проблемы с финансированием инфраструктурных объектов и социальных программ, а с другой – стимулирует частный бизнес инвестировать в инфраструктурные проекты и получать желаемую прибыль. Как уже упоминалось ранее, существует множество форм ГЧП, которые различаются в основном в распределении прав на собственность и рисками между частным сектором и государством при определенных условиях и на определенный период времени. Обычно выделяют следующие формы ГЧП:

* концессия (концессионный договор);
* контракты в качестве административного договора;
* соглашение о разделении продукции;
* совместные предприятия; аренда в традиционной форме;
* лизинговый договор.

Важной особенностью ГЧП является использование такого механизма как формализованной кооперации коммерческих и государственных структур. Участие в таком сотрудничестве направлено на достижение конкретных целей и основывается на соответствующих договоренностях участников. Все проекты ГЧП имеют длительные сроки действия договоров. В основном, они составляют от 10 до 20 лет, при использовании концессий – до 50 лет. Государственные контракты создаются под конкретный объект. Это может быть, к примеру, дорога, порт и т. д. Реализация объекта ограничивается точной датой и осуществляется за счет ресурсов коммерческих организаций, дополненных инвестициями госфондов. Также, возможно совместное вложение капитала несколькими участниками. Обязательное наличие конкуренции. В данных условиях каждый контракт или концессионный договор является объектом серьезной конкуренции. Ответственность между сторонами определяется в конкретных специфических заранее обговорённых способах. Государство ставит перед собой цели с точки зрения общественного интереса, формирует качественные и стоимостные показатели, проводит мониторинг выполнения программы. При этом частный сектор берет на себя ответственность за оперативную работу на различных этапах – разработка, финансирование, управление, строительство, эксплуатация, практическое предоставление услуг потребителям. Риски м разделяются на основании предварительных конкретных договоренностей.

Государственный сектор устанавливает цели и определяет приоритеты развития конкретной сферы деятельности, в то время как частный сектор обладает более компетентными навыками в сфере предоставления услуг и строительства. С позиции интереса частного бизнеса, большую эффективность участия в проектах можно трактовать как возможность использовать эффект масштаба. Таким образом, деятельность местных властей становится территориально ограниченной, а частный сектор может оказывать услуги населению сразу нескольких муниципальных территорий за счет децентрализации, при этом достигая экономии издержек за счет масштаба производства. Использование поощрений и санкций, которые не предусмотрены в государственном секторе, страх банкротства и желание максимизировать финансовую отдачу являются мощными стимулами для частного бизнеса.

Частный сектор может оперативно реагировать на изменчивые рыночные условия и способен приспосабливаться к ним, при том, что чрезмерная бюрократизация и недостаточная мобильности в государственном секторе приводит к длительному процессу принятия управленческих решений. Дополнительное преимущество: превосходство в сфере технологий. Различные прикладные исследования, технологические новшества являются преимуществами частных компаний.

Автор полагает, что данные аргументы в пользу эффективности осуществления инфраструктурных проектов частным сектором отражают выгодность его привлечения. Следовательно, современные тенденции показывают, что доля частного бизнеса в государственно-частных проектах имеет положительный тренд. С точки зрения правительства ГЧП позволяет эффективно выполнять задачи по привлечению частных капиталовложений для выполнения приоритетных проектов, извлечению максимальной выгоды за вложенные средства, распределению рисков с частным бизнесом, увеличению эффективности управления инфраструктурных проектов, стимулированию развития инновационных технологий посредством конкуренции.

Таким образом, очевидно, что в условиях рыночной экономики, наиболее эффективным метод реализации крупных проектов с государственным участием является концепция государственного частного партнерства. Среди возможных форм применения данного механизма, автор делает акцент на концессионном договоре. Рассмотрим более подробно данную форму реализации инфраструктурных проектов, чтобы определить ключевые преимущества и недостатки.

## Развитие инфраструктурных проектов в современной России

За последние годы многие ученые, такие как Машарова А. О., Сбродова Н. В., Безуглая Е. В., специализирующиеся на инфраструктурных проблемах, полагают, что основными критериями отнесения отрасли в ее состав это функциональный приоритет инфраструктуры во время протекания процесса воспроизводства.[[32]](#footnote-32) Такие отрасли играют обслуживающую, вспомогательную роль по отношению к основополагающим отраслям экономики конкретного региона. Их основной функцией является формирование комплекса условий для нормального производственного процесса хозяйствующих субъектов и формирование процесса воспроизводства в целом. Инфраструктурные проекты носят такие социальные и характерные признаки:

* Индивидуальный характер потребления;
* Общественный характер потребления;
* Необходимость и потребность государственного регулирования и управления.

Роль инфраструктуры в развитии регионов в условиях тех рыночных отношений, что существуют на данный момент, — создание и поддержание устойчивых, стабильных связеймежду отдельными субъектами в региональной экономики, что, в свою очередь, обусловлено присутствием большого количества обособленных отдельных частных производителей, которые работают на региональный рынок и формируют благоприятные условия для удовлетворения потребностей всех контрагентов рыночных отношений (население, органы власти, предприниматели). Соглашусь со мнением множества экономистов: степень развития инфраструктуры напрямую зависит от социально-экономической эффективности региона и его конкурентоспособности. Инфраструктура требует значительной части капиталовложений, поэтому главенствующую роль должно занимать размещение на ней таких видов производств, которые способны наиболее эффективно использовать местные условия и созданную инфраструктуру.[[33]](#footnote-33)

Также, российские специалисты утверждают, что основной функцией региональной инфраструктуры является создание условий, необходимых для поддержания нормального процесса производства и воспроизводства. В связи с этим выделяются следующие компоненты разделения инфраструктуры:

* информационно-коммуникационная;
* транспортная;
* сельскохозяйственная;
* водохозяйственная;
* лесохозяйственная;
* средозащитная и средоохранная.

 В реалиях России анализ экономической и социальной инфраструктуры как фактора и условия формирования, размещения и развития — одна из главных целей и задач региональных научных исследований, а её степень развитости формирует возможности всестороннего развития регионов. Одним из сдерживающих факторов развития экономики закономерно считать продолжающийся износ имеющейся инфраструктуры. Большинство объектов эксплуатации (энергетика, транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, здравоохранение и т. д.) были созданы еще в Советском союзе и, в условиях глобализации, очевидно, что достигают предела нормативного срока обслуживания. Недостаточные инвестиции в инфраструктурные проекты в течении последних 20 лет опустили Российскую Федерации на 95-ую строчку всемирного рейтинга стран по уровню развития экономики.[[34]](#footnote-34) Британская аудиторская компания Ernst&Young ежегодно публикует рейтинги и статьи по инфраструктуре различных стран. Если выбрать железнодорожную отрасль, то Россия занимает 33-ее место в данном рейтинге. В остальных сферах: воздушный транспорт (87 место), автомобильные дороги (111 место), порты (82 место), необходимо развитие и соответсвующие инновации.[[35]](#footnote-35) В первом квартале 2014 года увеличение объемов ВВП ожидался примерно на уровне 1,4%. В данных обстоятельствах была очевидна готовность государственного аппарата направить усилия на укрепление внутренних капиталовложений и сдерживании инфляции. Сегодняшние событие продолжают оказывать негативное влияние на экономику страны, вызывая отток внешнего капитала с ослаблением рубля. Все меньше зарубежных инвесторов привлекают инфраструктурные проекты на фоне напряженной политической обстановки. В сложившейся ситуации российское правительство намерено увеличить процесс реализации внутренних инфраструктурных проектов, инвестируя в них. Судя по всему, будут проведены особые реформы, которые необходимы для увеличения частных капиталовложений, так как пришло осознание важности данного процесса. Параллельно с этим буду возникать проекты частного-государственного партнерства, что увеличит количество возможностей для инвестиций.

Современные темпы развития развитых стран и возможности РФ показывают, что актуальный спрос на качественную инфраструктуру в несколько раз выше ее предложения, в то время как дефицит инвестиций в данное направление доходит до 50%. Россия сильно отстает от развитых стран как в отношении объема частных и государственных (%/ВВП) вложений в инфраструктурные проекты.[[36]](#footnote-36)Несмотря на все данные факты, потенциал рынка инфраструктуры в стране огромного масштаба. По большинству оценок международных организаций, целостная потребность в улучшении и развитию инфраструктуры в России (не учитывая естественные монополии) в крайне перспективных отраслях превышает отметку в 500 млрд долларов в период до 2020 года.[[37]](#footnote-37) Цены на нефть и доходы бюджета сокращаются, что приводит к сокращению государственных инвестиций. Эксперты Газпромбанка утверждают, что до 2020 года в энергетическую и транспортную инфраструктуру в России будет инвестировано более 11 трлн. Руб. Данный объем можно сопоставить с объемом инвестиций за последние 5 лет. При учете инфляции они убавятся в реальном выражении, и их объем к ВВП сократится в среднем до 2,5% с 3,5%.[[38]](#footnote-38) Согласно данным международной консалтинговой организации McKinsey[[39]](#footnote-39), комплексная стоимость инфраструктурных активов для поддержки стабильного состояния инфраструктуры должна достигать порядка 70 процентов от ВВП.[[40]](#footnote-40) Для России, это доля ниже. Соответственно, необходимо увеличивать инвестиции в инфраструктурные проекты опережающими темпами роста. На сегодняшний день уменьшение бюджетных инвестиций слегка компенсирует активы Фонда Национального Благосостояния (ФНБ), а также восстановление структуры пенсионных накоплений. Доработки в нормативно-правовых актах, законах о концессиях, ГЧП увеличивают привлекательность сферы для частных капиталовложений. Недофинансированная инфраструктура России имеет значительный потенциал роста на период 20-30 лет.[[41]](#footnote-41) Сегодня реализация данной проблемы становится основным направлением экономической политики государства. Существует не так много стран, которые обладают настолько разносторонней инфраструктурой (железнодорожные сети, автомобильные дороги, морские порты, развитая система трубопроводов, аэропорты). Потребность в инфраструктуре растет не только в социальной, но и в транспортной, энергетической и иных сферах. В этом ключе, происходит смещение инвестиций с нефтегазового сектора на крупные инфраструктурные проекты.

В мировой практике уже давно сформирована успешная практика взаимодействия государственного и частного сектора в инфраструктурных проектах, которое реализуется в качестве концессионных соглашений, договоров об инвестициях, что в более обобщённом варианте — государственно-частное партнерство (ГЧП). В Европейской практике ГЧП применяется на протяжении 45 лет и продолжает применяться и доказывать свою эффективность. В основе этого сотрудничества — продуманное распределение рисков, реальные гарантии, адекватная процедура возврата привлеченного капитала, которая в полной мере удовлетворяет инвесторов (таблица 4).

Таблица 4. Основополагающие мероприятия зарождения ГЧП в России

|  |  |
| --- | --- |
| Период | Событие |
| Июнь 2004 г. | создается Совет по конкурентоспособности. Основная цель — «обеспечения взаимодействия органов исполнительной власти с предпринимательским сообществом». |
| Июль 2005 г. | принимается Федеральный Закон «О концессионных соглашениях». |
| Август 2005 г. | создается бюджетный инвестиционный фонд особого назначения, использованный для финансирования проектов ГЧП. |
| Ноябрь 2005 г. | создается «Инвестиционный фонд Российской Федерации» с целью софинансирования инвестиционных проектов. |
| 2007 г. | создается Банк развития на базе Внешэкономбанка. |
| Март 2012 г. | создается Экспертный совет при заместителе Государственной Думы Федерального собрания РФ по законодательству о ГЧП. |

Источник: составлено автором по: Калашников А.А. Государственно-частное партнерство: формы, методы, потенциал развития // Нац. интересы: приоритеты и безопасность. - 2013. - N 20. - С.26-32.

Взаимодействие власти и коммерческих структур вышло в настоящее время на новый уровень. В настоящее время оно закрепляется на законодательном уровне в 224-ФЗ. Эти отношения можно вполне рассматривать как неотъемлемый признак смешанной экономики(табл.5).

Таблица 5. Характеристика законов о ГЧП и концессии.

|  |  |
| --- | --- |
| Название закона | Краткая характеристика |
| Федеральный закон от 13 июля 2015 г. о государственно-частном партнёрстве N224-ФЗ | 1. Упрощенное сотрудничество частного и публичного сектора, которое позволяет частному сектору самостоятельно разрабатывать и реализовывать социально-значимые проекты на взаимовыгодных условиях.
2. Увеличение конкурентных условий и открытости определения исполнителей инфраструктурных проектов. (Об этом говорит увеличившееся количество участников внутреннего рынка ГЧП).
3. Возможности гарантий по различным концессионным соглашениям, а также проектам ГЧП
4. гарантии минимального платежа после завершения строительства объекта;
5. гарантии защиты частных инвестиций от инфляции;
6. гарантии минимального трафика при инвестициях в транспортную инфраструктуру;
7. гарантии минимального гарантированного дохода на протяжении всего срока эксплуатации объекта и т. д.
 |
| Федеральный закон от 3 июля 2016 г. N275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» (вступает в силу 1 января 2017 г.) | Возможность проведения совместного конкурса на право заключения концессионного соглашения.Отмена обязательства о получении предварительного одобрения антимонопольного органа в случае переноса срока реализации некоторых обязательств концессионера.Уточнены особенности заключения концессионного соглашения без проведения конкурса с арендатором соответствующих объектов. |

Источник: составлено автором на основании: Федеральный закон от 13 июля 2015 г. о государственно-частном партнёрстве N224-ФЗ, Федеральный закон от 3 июля 2016 г. N275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» (вступает в силу 1 января 2017 г.)

Проанализировав продвижения в инвестиционной деятельности правительства России за последние несколько лет, можно сказать, что проделаны серьезные шаги по формированию законодательной базы и практической подготовки ГЧП.[[42]](#footnote-42) По оценкам Минэкономразвития на сегодняшний день в России на разных стадиях исполнения находятся более чем 1300 проектов с участием государства. Суммарный объем частных вложений составляет 640,3 млрд. рублей. Весьма крупный объем инвестиции планируется направить на развитие железнодорожной инфраструктуры. Большая часть инвестиций предусмотрена государственной стратегией: «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».[[43]](#footnote-43)

Вторым по величине инвестиций можно считать строительство мостов и автомобильных дорог. Большинство инфраструктурных проектов прикреплены к Государственной компании «Автодор», либо являются частью предусмотренной «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года».

Наибольшее количество проектов планируется реализовать в энергетике и водоснабжении (включая развитие инфраструктуры электро-, водо- и газоснабжения). На данном этапе развития экономики нашей страны существует осознание правительством необходимости вложений в инфраструктурные проекты. Соответственно, разрабатываются различные стратегии и программы. Ссылаясь на данные международной аудиторской компании «Ernst&Young», нами составлена таблица 6 инфраструктурных проектов.

Таблица 6. Количество инфраструктурных проектов в РФ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Статус проекта | Количество проектов | Планируемый объем инвестиций, млрд долларов США |
| Завершен | 59 | 31,8 |
| Реализуется | 189  | 329,5 |
| Запланирован | 77 | 608,1 |
| Всего  | 325 | 969,4 |

Источник: составлено автором на основании: Компания «Ernst&Young», Российская инфраструктура в глобальном контексте, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], дата публикации: 2017, URL: <http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-russian-infrastructure-in-global-context>, дата обращения: 10.11.17

За последние пять лет появилось более 325 инфраструктурных проектов, находящиеся на разных этапах реализации. Процесс реализации большей части проектов (51%) запланирован на период с 2015-2020 год, несколько проектов планируется завершить к 2030 году.[[44]](#footnote-44) При этом, если рассмотреть соотношение проектов центрального федерального округа по секторам экономики, то можно заметить несбалансированность в распределении проектов по отраслям.[[45]](#footnote-45) Необходимость всеобщего равностороннего и постепенного развития является залогом развития качественной инфраструктуры экономики. Соответственно, существует необходимость упора на социальную инфраструктуру(рис.3).



Рис. 3 Реализуемые проекты ГЧП центрального федерального округа по секторам, %

Источник: составлено автором на основании: Компания «Ernst&Young», Российская инфраструктура в глобальном контексте, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], дата публикации: 2017, URL: <http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-russian-infrastructure-in-global-context>, дата обращения: 10.11.17

По данным Росстата динамика финансирования основного капитала (в % к предыдущему году) составила: в 2013 г. – 100,8%, в 2014 г.- 98,5%, в 2015 г. - 91,6%.[[46]](#footnote-46) Уменьшилась доля инвестиций, нацеленных на модернизацию и реконструкцию, в общей сумме инвестиций в основной капитал в РФ (рис.4).

 

Рис. 4 Динамика финансирования основного капитала в РФ с 2006 по 2015 гг., млрд.руб.

Источник: составлено автором на основании: Компания «Ernst&Young», Российская инфраструктура в глобальном контексте, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], дата публикации: 2017, URL: <http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-russian-infrastructure-in-global-context>, дата обращения: 10.11.17

В качестве итога по данному параграфу, хотелось бы отметить, что для России все аспекты законопроекта о государственном частном партнерстве крайне важны, так как в российской правовой системе отсутствуют корректные разделения на гражданско-правовые и публично-правовые отношения. Это сказывается как на реализации мегапроектов, отдельные инвестиционных проектов так и Федеральных целевых программ. Мировой опыт ГЧП доказал, что особенности участия частного бизнеса и государства и условия их взаимодействия могут сильно различаться, что в свою очередь определяется конкретной формой взаимодействия государства и частного бизнеса непосредственно внутри страны. Поэтому, касательно России рано или поздно необходимо будет интегрировать в правовую систему механизм оценки предварительной социальной эффективности – через данный опыт прошли многие развитые страны. Иного способа обосновать преимущества концессии перед госзаказом нет. Но на данный момент, обязательство, когда предприятия, действующие в соответствии с концессионным договором, обязаны предоставлять предварительную оценку эффективности для всех концессионных проектов преждевременно. Необходимо гибкое и постепенное, встраивание оценки в концессии.

Подводя итог по главе, хотелось бы отметить, что Россия на сегодняшний день обладает высокой инвестиционной потребностью в инфраструктуре. Исходя из анализа существующего положения инфраструктурных проектов в России, можно сделать вывод о существующих проблемах в данной сфере:

1) Разрозненность проектов. Большинство инфраструктурных проектов с участием государства происходят в западных регионах Российской Федерации, где повышенная плотность населения, более высокая экономическая активность в сравнении с регионами востока страны. Существует необходимость всестороннего повсеместного и равнозначного развития регионов.

3) Производственные инфраструктурные объекты страны эксплуатируются ещё с советских времен, при том, что крупных новых объекты за последние двадцать лет не вводилось.

4) Рост темпов выбытия мощностей во многих отраслях достигает критического уровня. Таким образом, в транспортной сфере износ основных фондов достигает 55 – 70%, а уже с отработанным сроком службы 14% газопроводов, уровень износа магистральных нефтепроводов достигает 70%.

5) Более чем 60% федеральных автодорог не соответствуют ряду нормативно-эксплуатационных показателей. На многих федеральных трассах и магистралях отсутствует достаточное освещение и качество дорожного покрытия.

6) В удрученном положении находится инфраструктура в области электроэнергетики и ЖКХ.

В современных реалиях невозможно говорить об изначальном равноправии государственного и частного партнеров. Оно возможно лишь в том случае, когда на основании суверенных прав власти в договоре о взаимодействии двух сторон будут определены специфика и условия реализации гражданских правоотношений. Иначе говоря, государству необходимо стать особым субъектом. Дело в том, что власть сама устанавливает юридические ограничения, в пределах которых должны действовать все участники проекта. Помимо этого, власть сохраняет свои распорядительные и управленческие функции, даже если вступит в партнёрство на принципах равенства. Это обуславливается наличием полномочий выносить административные акты. Они, в свою очередь, игнорируют указанное равенство. Изначальная предпосылка ГЧП в том, что государство входит в гражданский оборот не для удовлетворения своих собственных специфических интересов, а для наиболее результативной и эффективной реализации публичной власти.

7) Очень низкий уровень обеспеченности людей сферами услуг, жильем, объектами социокультурного назначения, аэропортами, автодорогами и т. д. Недостаточная сбалансированность инфраструктурного обеспечения вызывает разрыв между наименее и наиболее экономически развитыми территориями страны:

Автор полагает, что при общем уровне развитости рыночной инфраструктуры страны, существует несбалансированность и неравномерность ее развития в каждом отдельном регионе, которая выражается в различном уровне развитости ее отдельных элементов. Для комплексного развития инфраструктуры такой огромной страны как Российская Федерация, существует необходимость оценки эффективности текущих инфраструктурных объектов по регионам, созданием последовательной стратегии модернизации, восстановлении и строительства новых инфраструктурных объектов. В современной российской практике не все указанные условия могут стать залогом эффективного партнерства частного сектора и государства. На мой взгляд, для успешного использования механизма ЧГП в Российской Федерации необходимо, чтобы помимо всего прочего государственные и местные учреждения понимали необходимость кооперации с частным сектором. В противном случае реализация любого проекта на основании ЧГП невозможна. Говоря о возмещении затрат на реализацию проектов потребителями, то использование данного условия для нашей нынешней экономики сильно дифференцировано в зависимости от конкретной области. Если, к примеру, в регионах-донорах сегодня значительная доля услуг ЖКХ оплачивается потребителями, то в регионах-реципиентах ситуация противоположная. По мере возрастания платежеспособности жителей рассматриваемое условие прозрачного и эффективного партнерства частного бизнеса и государства будет иметь все большую актуальность.

Однако, в ближайшее время, на мой взгляд, все больше будет использоваться формат ЧГП, при которой государство, не потребитель, будет компенсировать бизнесу определённую долю расходов на строительство или модернизацию объекта инфраструктуры. Положительный опыт сотрудничества органов власти и частного сектора в процессе развития всевозможных форм ЧҐП будет иметь все большую значимость, однако на данный момент данное условие применимо к российской практике лишь отчасти.

# Глава 2. Государственно-частное партнерство и методики оценки эффективности инфраструктурного проекта

## 2.1 Понятие тендера в России и за рубежом.

На начало 2018 года понятие «тендер» в Российской Федерации законодательно никогда прежде не обозначалось. Так как это слово имеет зарубежное происхождение (в переводе с английского «tender» -«предложение»), есть предположение о том, что идея проведения тендеров пришла к нам с запада. По своей сути, тендер – это возможность различным организациям, имеющим юридическую и законодательную возможность для торгов, составить объективную конкуренцию за право поставки товара, выполнении работ, либо предоставлении услуги частным или государственным предприятиям. Можно сформировать более детальное определение данного процесса, ссылаясь на данные с портала tender.ru[[47]](#footnote-47) Тендер — форма конкурентного отбора предложений участников на поставку товаров, выполнения работ, оказания услуг в соответствии с описанными в документации условиями, в определенные сроки на основе состязательности и эффективности. Контракт заключается с победителем тендера, с участником, который подал предложение, соответствующее всем необходимым требованиям документации с наилучшими условия исполнения. Тендеры отличаются от аукционов тем, что участники тендера не могут ознакомится с условиями, предложенными конкурентами. Таким образом, достигается эффективность и непредвзятость процесса подачи предложений.

.На основании полученных в процессе обработки тендеров в организации ООО «Черный Феникс» можно сделать вывод о том, что государственные проекты в основном состоят из огромного числа различного рода работ, требующие огромного объема снабжения. Зачастую, проект инфраструктурного городского масштаба, такого как кольцевая автодорога, либо строительство военного судна достается одному крупному, либо единственному, способному осуществить проект, игроку на рынке. В последствии, возникают различные тендера на сопутствующую работу от компании победителя, либо от самого государственного предприятия – инициатора проекта. Такая иерархия в тендерной сфере позволяет расширить круг заинтересованных сторон и диверсифицировать денежные потоки по проекту. Подобная система неизбежно ведет к развитию малого бизнеса и дает возможность любому юридическому лицу, имеющему нормативно-правовую возможность для торгов участвовать в различных тендерах. Конкурентная среда, создаваемая вокруг инфраструктурных проектов:

1. Повышает эффективность затрат на проект
2. Увеличивает оперативность выполнения тендера
3. Развивает малое предпринимательство
4. Увеличивает число заинтересованных сторон проекта
5. Дает возможность к использованию и внедрению новых идей и инновационных решений от поставщиков.

Сегодня все большинство тендеров проходят в качестве электронных торгов на различных сайтах (электронных торговых площадка)[[48]](#footnote-48). Взаимодействие между заказчиком и исполнителем схематично представлено на рисунке 5.



Рис. 5 Взаимодействие заказчика и поставщика в процессе торгов

223 ФЗ детально регулирует отношения поставщика и заказчика, а 44 ФЗ также затрагивает и частных организаций. Тендеры необходимы обеим сторонам: и заказчикам, и участникам. Заказчикам — чтобы получить возможность выбора лучшего — по цене и качеству. Участникам — чтобы показать свой профессиональный уровень, получить заказ и, впоследствии, использовать факт победы в тендере как элемент саморекламы.

Основываясь на полученные данные и полученный опыт в тендерной организации, можно сделать вывод о том, что при подобной системе выбора проектах и формирования его рыночной стоимости максимально минимизируется риск не окупаемости проекта.

Тендер (от английского «tender» - (конкурс, торги) термин, используемый для обозначения торгов, конкурсов. Сегодня, без проведения тендерной процедуры трудно представить себе выбор исполнителей в инфраструктурных проектах, например, в капительном строительстве, а также при осуществлении программ, проводящихся с использованием ресурсов государственного бюджета.

По своей сути, тендер – это наиболее эффективный способ сдерживания роста закупочных цен, проверенный способ снизить себестоимость выпускаемой продукции, а также это инструмент прямого внедрения рыночных отношений. Существует единая цель – создать настоящую конкурентную среду, при этом воздействовать на поставщиков таким образом, чтобы достичь взаимоприемлемых решений в рамках цивилизованных рыночных отношений. Таким образом, достигается определение лучшего предложения для осуществления инфраструктурных проектов. Торги на поставку товаров регулярно используются при закупке промышленной и иной товарной продукции для нужд частного и государственного секторов. Тендеры на выполнение различных строительных работ известны как подрядные торги и используются при необходимости найма подрядчиков для выполнения строительных, строительно-монтажных работ, а также оказания сопутствующих услуг, например, по обучению персонала служб эксплуатации, содержанию объектов в время гарантийного периода и т.д.

В основном, торги по оказанию услуг направлены на привлечение юридических, инженерных, финансово-экономических и прочих услуг, которые необходимы для выполнения конкретных задач инфраструктурных проектов, связанных с различными крупными дорожными проектами, проектами по строительству жилья и облагораживанию территорий, строительством военным и транспортным проектам, развлекательным сооружения и прочими т.д.

В 2001 году компания General Electric сообщила об успехе такого подхода. Корпорация смогла сэкономить более 600 млн. долларов, выставив на онлайн-тендеры контракты на поставку комплектующих общей стоимостью 12 млрд. Также, компания FreeMarkets, лидер в сфере проведения тендеров, в ежегодном отчете 2001 года сообщила, что, начиная с 1995 года, помогла своим клиентам сэкономить расходы приблизительно на 20% при суммарном объеме торгов более 30 млрд. долларов. Начиная с этого момента, тендерная система на Западе получили широкое распространение.

Помимо всего прочего, у тендерной системы есть еще один немаловажный плюс. Он заключаются в психологических аспектах. Ведь именно во время открытых торгов поставщик понимает, что клиент с легкостью сможет обратиться с необходимым заказом к конкуренту, и привлечь интерес можно лишь путем ряда уступок. Таким образом, заказчик получает наиболее выгодные предложения и, соответственно, экономит средства.

Таким образом, тендер давно используется в зарубежной практике как способ определения наиболее перспективного исполнителя проекта. Российская практика тендеров на данный момент невелика, но активно внедряется в том числе в государственном частном партнерстве.

## 2.2 Зарубежная практика инфраструктурных проектов

В настоящее время, один из наиболее актуальных и перспективных направлений сотрудничества частного бизнеса и государства —это концессия. Предоставляется в форме муниципального или федерального имущества в распоряжение частной фирмы. Отличительной особенностью и наиболее актуальной формой концессии является «схема». Согласно «схеме», частная организация получает право финансировать развитие, достроить, эксплуатировать объект государственного имущества в течение определенного периода времени. По завершению установленного срока действующий объект с заданными технико-экономическими параметрами возвращается государству. Концессионная форма отношений имеет исторические предпосылки. Изначально под концессией подразумевалось предоставление полномочий от сюзерена. В Римской Империи имело место передача в пользование и управление частным лицам различных объектов античной инфраструктуры (порты, почтовые станции, баня). Позже, концессия получила распространение концессия в Европе в средние века. В основе развитии концессионных отношений можно определить 3 этапа (см. Таблицу 7)

Таблица 7. Исторические формы концессионного механизма

|  |  |
| --- | --- |
| Этап | Форма концессионных соглашений |
| с раннего Средневековья до колонизации Америки (примерно 476–1500 год) | жалование Королевских земель в пользование и владение. |
| деятельностью компаний типа «The East India company», «The Hudsons Bay company» (примерно 1600–1874 год) | контроль и управление за колониальными территориями;экономическое пользование развивающихся стран, которое определялось неравенством концессионера и концедента в правах. |
| Страны Европы (1800 год – наше время) , Россия (1922-1927 год) | Договорная основа. В основу данного соглашения легло справедливое сочетание обязанностей и прав концессионера и концедента.  |

Источник: составлено автором на основе: РАЗВИТИЕ КОНЦЕССИОННОГО МЕХАНИЗМА В РОССИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И СОВРЕМЕННАЯ ПРАКТИКА // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XVI междунар. студ. науч.-практ. конф. № 1(16). URL: [http://sibac.info/archive/economy/1(16).pdf](http://sibac.info/archive/economy/1%2816%29.pdf) (дата обращения: 15.12.2017)

В настоящее время в Великобритании действуют более чем 450 проектов с использованием механизма частное государственного партнерства, составляющее примерно 20% всех капиталовложений в инфраструктуру, причем значительная часть этих проектов происходит с применением концессионного механизма.

Во Франции одна из первых концессий была выдана Адаму де Крапону в 1554 г. для строительства канала. С тех пор государственные и муниципальные власти активно привлекали капитал частного сектора для того, чтобы развивать отрасли экономики, которые находились в государственном ведении, в частности коммунальное обслуживание. Причем, даже символ Парижа, Эйфелева башня, была построена с применением механизмов ЧГП. В последние годы практика ЧГП активно практикуется при постройке больниц, стадионов, судов, зданий музеев, тюрем.

Для России концессии также далеко не ново. Концессионный механизм привлечения инвестиций стал обширно использоваться с середины XIX столетия, что обеспечило быстрое превращение страны в одну из крупнейших промышленно развитых стран мира. Концессионный механизм применялся для решения коммунальных задач уездных и губернских городов и в строительстве железных дорог.В период 1922-1927 гг., когда Россия утвердила новую экономическую политику (НЭП), концессионных механизм сыграл важнейшую роль в предотвращении последствий хозяйственного развала.

Под термином концессия во время НЭПа имелось ввиду разрешение властей на образование юридического лица в виде торговой, промышленной, либо торгово-промышленной организации (в том числе АО), которому для ведения своей хозяйственной деятельности выделяются особые привилегии, которые оформлены в виде изъятий из законодательства в целях общественной выгоды. Вследствие затруднительных правоотношений в СССР концессионный договор оформлялся в виде двустороннего соглашения, который содержал разрешение на проведение определенной деятельности и определял права и обязанности концессионера. В данный период в стране появилось более чем 2000 концессионных предложений от американских, французских, английских, немецких компаний, из которых реализовались только 10%. Концессии помогли в реализации стратегии ГОЭЛРО по электрификации всей страны, помимо этого появилось несколько тысяч организаций (в области электроснабжения, тяжелой промышленности). Также, концессии обширно применялись в сельском хозяйстве, добывающей промышленности, железнодорожном строительстве.

На сегодняшний день можно сказать, что традиции использования концессий полностью изжили себя, отсутствуют квалифицированные кадры в данной области. Также, условия функционирования концессий времен НЭПа имеют фундаментальные отличия от современной экономической реальности. Именно поэтому, для анализа эффективности использования федерального закона, вступившего в силу 01.01.06 г. «О концессионных соглашениях» особую важность приобретает мировой опыт.

В мировой практике инвестиции в инфраструктуру обширно используются в качестве стимула к экономическому развитию (см. Приложение 1).

Наиболее эффективное финансирование — зарубежное финансирование инфраструктурных проектов. Зарубежные инвесторы в большинстве своем полагают, что данные инвестиции стимулируют экономический рост. Данное утверждение отражает опыт двух стран — Китай и США, страны, которые утвердили ряд крупномасштабных проектов для ликвидации последствий кризиса 2008-2009 года. Учитывая тот факт, что данные проекты были созданы для сохранения или создания тысяч рабочих мест и преодоления экономического спада, то помимо этого также обсуждались и вопросы экономической направленности некоторых проектов.

Китай действует из положения, что инфраструктурное инвестирование необходимым и обязательным условием для стабильного экономического роста. Надежная инфраструктура является основой для развития современной экономики. Поэтому, в Китае основное крупное инвестирование осуществлялось еще и до кризиса 2008-2009 годов, в период с 2001 по 2004 года происходило инвестирование в строительство дорог в сельскохозяйственных регионах.

**Проанализировав теоретическую базу в области инфраструктуры, инфраструктурных проектов и роли государства в этих проектах, а также степень развитости проектов и зарубежную практику, хотелось бы подвести промежуточный вывод по данной главе.**

**Во-первых, увеличение открытости и прозрачности является одним из основополагающих факторов увеличения эффективности инвестиций в российскую инфраструктуру.** Согласно всероссийскому опросу компании Ernst&Young, 69% респондентов полагают, что обеспечение конкурентоспособности и прозрачности тендерных процедур повышает эффективность инвестиционной деятельности в российскую инфраструктуру. 72% респондентов полагают, что недостаточная открытость инструментов принятия решений, касающихся выполнения проектов, представляет собой одну из главных проблем, останавливающую развитие инфраструктуры в России.

**Во-вторых, существенной проблемой можно считать недостаточные гарантии по возврату инвестиций частных российских и зарубежных компаний – одно из главных препятствий к привлечению инвестиций в инфраструктуру.**

В-третьих, 68% респондентов считают, что частный сектор заинтересован в инвестировании в российские инфраструктурные проекты, но рассчитывает на обязательное содействие правительства в реализации необходимого уровня доходности.

В-четвертых, участие государственных структур в реализации проектов должно подкрепляться прежде всего финансовой поддержкой и происходить из государственного бюджета. При этом, данному процессу должно предшествовать выполнение нескольких условий, которые обеспечат успех проекта.

Следует также отметить отсутствие качественной и достаточной регионального стратегического плана развития инфраструктуры.

Помимо прочего, необходимо сформировать одно из важнейших направлений инфраструктурной политики: **строгие критерии выбора проектов для финансирования и балансированное планирование. Говоря о данной теме, можно поставить сложны вопрос: стоить ли выполнять мега-проекты любой ценой? Многие специалисты считают, что для их выполнения необходимо детальное планирование и готовая база региональной инфраструктуры. Однако, если данной базы нет, мега-проекты могут создать необходимую базу, либо нанести крупные убытки без возможных перспектив окупаемости.** Возможно, такие проекты стоить финансировать из Фонда национального благосостояния.

Конкретизация и разъяснение в деятельности государственных органов являются одним из способов увеличения инвестиционной привлекательности инфраструктурных проектов для частных инвесторов. Правительству необходимо объяснять приоритеты развития инфраструктуры и раскрывать информацию о проектах, находящихся на этапе планирования. Также, можно говорить о слабо мотивированном **иностранном бизнесе.** Результаты исследования свидетельствуют о том, что, одобряя иностранное участие, действующие стимулы являются недостаточными для привлечения инвестиций зарубежных компаний в инфраструктурные проекты в России. Заинтересованным иностранным компаниям следует заниматься поиском надежного российского партнера для совместной разработки долгосрочной стратегии инвестиций в инфраструктуру РФ.

В качестве итога по данной главе, автор полагает, что на сегодняшнем этапе развития нашей страны существует множество проблем в развитии инфраструктуры, таких как разрозненность проектов по регионам, повсеместный процессу устаревания объектов производственной и социальной инфраструктуры, бюрократия в финансировании проектов и т. п. Все это говорит о низком уровне развития страны, особенно в сравнении с развитыми странами. Однако, в условиях мирового развития спорта, увеличивающегося спроса на товары, дороги, услуги, имеет место реализация крупных инфраструктурных проектов, консолидирующих большое количество ресурсов, контрагентов и государственной заинтересованности. В условиях глобализации, стратегический подход в реализации крупных проектов и получении долгосрочных выгод, побуждает Россию в практической и законодательной разработке проектов с государственным участием. На мой взгляд, наиболее эффективным методом реализации подобного взаимодействия для Российской Федерации является концессионных механизм, который максимально эффективен для получения прибыли частным бизнесом и демонстрации наличия публичного интереса у государства.

2.3 Методология анализа оценки инфраструктурных проектов региона

Критерии выбора проектов, которые реализуются с государственным участием, указаны в Постановлении Правительства РФ №134 от 01.03.2008 «Об утверждении правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации» (далее «Постановление»). В данном Постановлении утверждается, что оценка перспективности проектов и их соответствие критериям эффективности происходит на основании принятой Министерством регионального развития РФ при согласовании с Минфином РФ методологии расчета индикаторов, показателей и применения критериев эффективности проектов, которые претендуют на получение бюджетных ассигнований Фонда, а также их предельных значений. В настоящий момент действует методология, которая утверждена Приказом Министерства регионального развития РФ от 31 июля 2008 г. N 117. Также, принято постановление Правительства РФ от 30 декабря 2015 г. N 1514 "О порядке проведения уполномоченным органом оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества" (Далее – Методические рекомендации).

Показатели эффективности — общая система показателей, предназначенная для всех видов эффективности, которая включает чистый дисконтированный доход (ЧДЦ, NPV), внутреннюю норму доходности, индекс доходности, срок окупаемости, и др. Показатель бюджетной эффективности проекта — отношение дисконтированных налоговых отчислений в федеральный бюджет и экономии издержек федерального бюджета, которые обусловлены реализацией проекта, к общему суммарному объему планируемого суммы бюджетных ассигнований Фонда, другими словами индекс доходности инвестиций.

Основными индикаторами финансовой эффективности проектов являются внутренняя норма доходности проекта и чистая приведенная стоимость проекта. Индикатор экономической эффективности — объем вклада проекта в рост валового внутренние продукта, либо валового регионального продукта.

Исходя из этого, Методика предусматривает расчет экономической, бюджетной и финансовой эффективности инфраструктурного проекта. «Методические рекомендации» предполагают оценку эффективности проекта в целом. На втором этапе оценку эффективности для членов проекта. В Методику нецелесообразно добавлять новую классификацию любых видов эффективности, которая не включает содержание никакой дополнительной информации в сравнении с «Методическими рекомендациями», а только приводит к терминологической путанице.

Согласно методике, рекомендуется составлять расчеты показателей эффективности в фактических на данный момент ценах: «расчет показателей финансовой и бюджетной эффективности инвестиционного проекта производятся на основании цен и валютных курсов, которые сложились на 1 января года, в котором подается заявка на получение государственной поддержки для реализации крупного инвестиционного проекта».

Под термином «чистая приведенная стоимость» инвестиционного проекта понимают приведенные к моменту времени 0, при использовании средневзвешенной стоимости капитала, прогнозируемые размеры свободных денежных потоков проекта в период (0,Т) и прав собственности на бизнес к моменту времени Т. В таком случае, оценка прав стоимости на бизнес - выражение стоимости активов, которые созданы в ходе осуществления ИП к моменту времени Т. В формуле дисконтированного срока окупаемости, которая приведена в Методике, отсутствует составляющее, которое представляет собой оценку стоимости активов, созданных в процессе осуществления ИП к концу расчетного периода. На мой взгляд, предполагается, что инвестиционный проект должен окупится в течение выбранного диапазона планирования, однако этого может и не произойти.

Автор полагает, что такой подход является неэффективным, так как, к примеру, в случае оценивания инфраструктурных проектов, денежные потоки формируются на длительные сроки и, очевидно, подвергаются инфляционным изменениям. Более того, если денежные потоки номинированы в актуальных ценах, то денежные потоки с учетом ставки дисконтирования, которая определяется на начало расчетного периода и которая включает реальную инфляцию, не соответствуют друг другу. Таким образом, можно говорить о недостоверных результатах. Крайне негативно использование текущих цен отражается на результатах расчетов, когда все элементы денежного потока изначально номинированы в иностранных валютах. Денежный поток находится под воздействием инфляционных изменений нескольких зарубежных валют, причем темпы инфляции, очевидно, различны. В данном случае, для устранения влияния различных скачков инфляции н обменного курса имеет смысл моделировать денежные потоки в дефлированных ценах на показатели эффективности.

При оценке финансовой эффективности проекта принято считать следующие критериальные показатели проекта:

* чистая приведенная стоимость;
* внутренняя норма доходности.

В качестве основного критерия эффективности проекта обычно используют только чистую приведенную стоимость, в то время как внутренняя норма доходности –вспомогательный показатель. Во время расчета финансовой эффективности в Методических рекомендациях прогнозный период принимается равным продолжительности государственного долгосрочного прогнозирования (10 лет).

Важно отметить, что сроки окупаемости почти любого проекта, который реализуется в сфере инфраструктуры, в большинстве случаев многократно превышает сроки, установленные Методикой. К примеру, законодательство о концессиях вообще не содержит никаких барьеров по срокам предоставления концессий. Поэтому, при построении денежных потоков сроком на 10 лет добиться финансовой эффективности крайне затруднительно.

Один из главных вопросов математического расчета общественного эффекта – это определение четкого критерия его оценки. В общем, общественная эффективность любого инфраструктурного проекта заключается в том, что в качестве результата его реализации:

* улучшаются условия и безопасность труда;
* увеличивается качество и количество продукции;
* уменьшаются затраты рабочего времени на единицу продукции (растет производительность труда);
* меняется экологическая среда;
* увеличивается надежность и долговечность техники;
* стабилизируется социальная ситуация и т. д.[[49]](#footnote-49)

Затраты и выгоды проектов должны оцениваться с точки зрения всего общества, и, как следствие, основная цель проекта — максимизация разницы между общественной выгодой и общественным расходом. По мнению Л. Якобсона, ключевым критерием оценки общественных расходов, и, соответственно, общественной эффективности — рациональность. Рациональность характеризуется как связь производительности используемых ресурсов и результативности затрат (под экономичностью понимается минимизация лишних затрат). Следовательно, для инфраструктурных проектов необходимо брать во внимание макроэкономическую составляющую – важный элемент анализа. Сегодня при принятии управленческих проектных решений можно определить 4 ключевых подхода к оценке эффективности инфраструктурных проектов, которые оказывают воздействие на благосостояние общества:

* анализ издержек и выгод (cost-benefit analysis CBA);
* анализ издержек и полезности (cost-utility CUA);
* анализ издержек и результативности (cost-effectiveness analysis CEA)
* анализ издержек и взвешенной результативности (weighted cost effectiveness analysis WCEA).

В тоже время, ссылаясь на механизмы используемые для расчета эффективности в «Методических рекомендациях», можно выделить следующие:

* чистый дисконтированный доход;
* срок окупаемости;
* индексы доходности затрат и инвестиций;
* внутренняя норма доходности.

 В постановлении Правительства РФ от 30 декабря 2015 г. N 1514 "О порядке проведения уполномоченным органом оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества" и мировой практике в общепринятой системе показателей чаще всего применяют индикатор, который используется для оценки социально-экономической эффективности проектов инфраструктуры в подходе CBA —Экономический чистый дисконтированный доход — ENPV (Economic Net Present Value), отражающий результат реализации проекта для общества (рис. 6). В том случае, когда указанный критерий становится положительным, то это значит, что польза для общества от данного проекта превышает издержки общественно-полезных ресурсов для его реализации. Общепринятая формула для расчета эффективности выглядит следующим образом



Рис. 6 Расчет экономического чистого дисконтированного дохода.

St — суммированные экономические потоки проекта в период времени t (сумма свободного денежного потока по инвестиционному проекту и социально-экономических эффектов); i — социальная ставка дисконтирования.

Чистая приведенная стоимость - это критериальный показатель при принятии решении о целесообразности финансирования, в то время как остальные перечисленные показатели используются для получения дополняющей информации по проекту. Приведенная система данных показателей может применяться для оценки любого инвестиционного инфраструктурного проекта независимо от сферы его реализации. Однако данная методика не учитывает влияние особенностей схем финансирования, отраслевых факторов и длительности реализации проекта на эффективность проекта. Отдельного внимания заслуживает вопрос применения социальной ставки дисконтирования с целью расчета чистой текущей пользы. Следует сказать, что социальная ставка дисконтирования используется как в методе CBA, так и в других расчетах оценки бюджетной и социально-экономической эффективности. Сегодня применяются два основных подхода к расчету ставки. Первый подход — (Social rate of time preferences SRTP), социальная ставка меж временных предпочтений — основан на определении предпочтений общества в объекте потребления и показывает уровень готовности общества отказаться в данный период времени от потребления ради реализации определенного проекта и получения конкретных выгод в будущем. Второй подход — (Social opportunity cost of capital, SOC), альтернативный вариант социальной ставки дисконтирования — учитывает альтернативную возможность использования требуемых ресурсов под проект в частном секторе. Данная ставка выступает как альтернативная доходность для инвесторов.[[50]](#footnote-50)

Следует сказать, что социальная ставка дисконтирования в зависимости от конкретного региона или страны, а также метода расчета могут значительно отличаться:

Таблица 8. Ставки дисконтирования в различных странах

|  |  |
| --- | --- |
| Страна | Социальная ставка дисконтирования (SRTP) |
| Словакия | 7,7 % |
| Венгрия | 8,1 % |
| Италия | 3,3 % |
| Чехия | 5,7 % |
| Германия | 3,1 % |

Источник:. составлена автором на основании: Емельянов А. М. Оценка значения социальной ставки дисконтирования для России и проведение межстрановых сравнений // Журнал «Финансы и кредит» 46 (286) – 2007

На величину ставки оказывает влияние темп прироста потребления ресурсов и уровень риска для жизни населения. Следовательно, в развитых странах темпы прироста потребления и уровень риска для жизни значительно ниже, чем в развивающихся. В среднем в большинстве стран Европы значение SRTP может колебаться от 4 до 7 %, в то время как ставка SOC находится в диапазоне между 2 до 4 %. В идеале, вне зависимости от методов расчета, результаты в обеих ставках должны совпадать. На практике подобная ситуация встречается довольно редко.

Если разница между ставками большая и нет выбранного метода расчета, то используется механизм согласования оценок — SDR, который принимает во внимание оценку теневой цены капитала (SPC). Это позволяет решить проблему неравенства ставок SRTP и SOC. Тем не менее, на практике в основном применятся положительная ставка SRTP или SOC с отсутствием корректировки на SPC.

Таблица 9. Методы оценки экономической эффективности инфраструктурных проектов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название метода | Содержание расчета | Для чего используется |
| Метод CEA | совокупность аналитических приемов, которые позволяют определять расход ресурсов на выполнение той или иной задачи. Издержки могут оцениваться в стоимостной и в натуральной форме, а результативность — только в натуральной или в индикативной форме..  | в нескольких вариантах лицами, принимающими решения при выполнении задач по оптимизации ресурсов: 1) нацеленность на извлечение максимальных выгод в условиях ограниченного бюджета и наличия нескольких альтернативных проектов; 2) нацеленность на уменьшение затрат в условиях необходимости достижения конкретного уровня эффективности.  |
| Метод CUA | основывается на анализе затрат и выгод, который заключается в сопоставлении затрат (в денежном выражении) и пользы (измеряется в «единицах полезности») для жителей. Метод позволяет оценить затраты в стоимостном выражении, однако больше подходит для оценивания результатов деятельности по проекту в виде полезности. | распространен в сфере здравоохранения. В данной сфере используется специальный показатель: QALY (сохраненные года качественной жизни). |
| метод WCEA, (модификация метода CEA) | получаемые эффекты не могут оцениваться в стоимостном выражении, однако они могут оказать существенное виляние на результат. В данном случае всем оцениваемым эффектам присваивается конкретный коэффициент (значимость). В практике, выявление коэффициентов связано с привлечением экспертов/ | когда возникает необходимость объединить различные возможные социальные эффекты от реализации конкретного инфраструктурного проекта. |

Источник: составлено автором на основании Cпицына Т. А., Оценка эффективности инфраструктурных инвестиционных проектов : диссертация кандидата экономических наук, Москва, 2009.- 156 с.

Несмотря на положительные и отрицательные стороны, которые свойственны указанным методам оценки социально-экономической эффективности (таблица 9), они позволяют решать множество специфических задач. Дополняя и подкрепляя друг друга, они дают возможность создать более точную и полную оценку социально-экономической эффективности, которая необходима для принятия решения о перспективности и актуальности реализации инфраструктурного проекта (таблица 10).

Таблица 10. Сравнительный анализ методов оценки эффективности инфраструктурных проектов.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование  | Особенности применения | Преимущества | Недостатки |
| Анализ выгод от произведенных затрат (CBA) | Позволяет оценить проект с позиции чистой текущей выгоды | Позволяет получить оценку выгод в стоимостном выражении, что повышает объективность и практическую возможность ее использование в финансовых моделях | Не позволяет учесть нестоимостные эффекты. Необходимость использования ставки дисконтирования, по методу которой не существует единого мнения в научном и экспертном сообществе  |
| Анализ результативности затрат (CEA) | Затраты оцениваются как в стоимостной, так и в натуральной форме, а результативность — только в натурально форме индикаторов | Не ограничен только результативностью как таковой, включает в себя учет производительности и экономичности. Позволяет измерить результаты в форме конкретных физических величин | Не предполагает сравнение между собой результатов, разнородных по своему характеру |
| Анализ полезности затрат (CUA)  | Выражается в сопоставлении издержек, выраженных в денежном отношении, и пользы для населения, измеряемой в так называемых единицах полезности | Использование условных коэффициентов позволяет оценить специфику реализации проектов, а также полезность проектов для населения | Использование условных коэффициентов снижает объективность оценки. Практическая сложность определения и расчет коэффициентов |
| Анализ взвешенной результативности затрат (WCEA) |  Применяется, когда получаемые эффекты не могут быть оценены в стоимостном выражении и могут привести к различным результатам | Позволяет соизмерять множество различных социальных эффектов от реализации инфраструктурного проекта | Субъективность определения коэффициентов значимости между различными эффектами  |

Источник: составлено автором на основании: Садыкова К. Подходы к оценке эффективности инфраструктурных проектов ЕБРР и АБР в Кыргызской Республике // Молодой ученый. — 2016. — №27. — С. 495-501. — URL https://moluch.ru/archive/131/36660/ (дата обращения: 18.12.2017).

В «Методических рекомендациях» не указываются конкретные механизмы оценки эффективности во всех случаях, которые могут быть на практике. В данном документе описаны общие методы оценки, которые могут конкретизироваться в отраслевых документах и использоваться как основные подходы для решения конкретных проблем.

В постановлении Правительства РФ № 991 «О порядке проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния или пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе» от 5 ноября 2013 г. необходимость принятия методики обусловлена особой важностью средств Фонда национального благосостояния и пенсионных накоплений, которые обладают опытом в области оценивания проектов и принятия специальной процедуры рассмотрения заявок на инвестирование в проекты. Как результат, оценка инвестиционного проекта включает в себя:

1) оценка коммерческой эффективности инвестиционного проекта (включая расчет показателей NPV, IRR, DPBP, PI);

2) оценка кредитной устойчивости инициатора инвестиционного проекта (соотношение заемного и собственного капитала, DSCR, LLCR);

3) социально-экономическую оценка инвестиционного проекта (ENPV, EIRR, EDPBP, EPI, EBCR);

4) оценка эффективности использования средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений при реализации инвестиционного проекта (BNPV, BIRR, BDPBP, BPI, BBCR);

5) оценка рисков реализации проекта, финансово-экономических и бюджетных последствий реализации проекта. Оценка эффективности проекта осуществляется членами специально сформированной комиссии на основании балльной системы. К положительным чертам методологического подхода, применяемого в данном документе, можно отнести следующее: — большое внимание уделено оценке социально-экономической эффективности, где при расчете социальной ставки дисконта используется ставка межвременных предпочтений населения; — отдельно оцениваются риски реализации инвестиционного проекта, где также приводится шкала балльной оценки рисков и матрица рисков; — методика оценки достаточно четко и прозрачно регламентирована.

В числе недостатков рассмотренной методики необходимо отметить наличие предельных баллов по каждому виду оценки, что не позволяет в полной мере оценить преимущества и недостатки проектов, обладающих отраслевыми особенностями.

В качестве итога хотелось бы сказать, что каждый из подходов к оценке эффективности инфраструктурных проектов имеет свои уникальные преимущества. Сегодня на практике широко используется метод анализа выгод от произведенных затрат (CBA). Однако, данный метод не позволяет учесть нестоимостные эффекты (социальный, экологический и т.д.). Также, необходимо использовать ставку дисконтирования, но не существует единого мнения в научном и экспертном сообществе по ее определению. На мой взгляд, необходимо дополнять предварительные расчеты по оценке эффективности инфраструктурных проектов анализом полезности затрат (CUA), использующий так называемые «единицы полезности» для оценки пользы для населения. В таком случае, подготовка проектов будет принимать более прозрачную и удовлетворительную форму.

Таким образом, методики, рекомендованные методическими рекомендациями для оценки инфраструктурных проектов, являются всесторонне охватывающими, однако, не обладают недостатками. На наш взгляд, в условиях развития российской экономики использование только западного подхода в оценке экономической эффективности нецелесообразно и может привезти к искаженным результатам.

## 2.4 Метод полного экономического результата для анализа крупных инфраструктурных проектов

Несмотря на наличие огромного количества методик оценки инфраструктурных проектов, их перечень нельзя назвать исчерпывающим. На данный момент существует эффективная оценка крупных инфраструктурных проектов, позволяющая всецело оценить проектов, соединив в себе все вышеперечисленные положительные стороны других методик. Данная методика разработана Маленковым Ю.А. и носит название Полного Экономического результата (ПЭР). Автор поддерживает мнение Маленкова Ю.А. о том, что полный экономический результат можно воспринимать как один из наиболее исчерпывающих методов оценки инвестиционных проектов. Полный экономический результат (ПЭР) - это основной экономический критерий, отражающий экономическую целесообразность стратегии или стратегического проекта на основании учета всех главных составляющих экономического эффекта и стратегической синергии. Данный критерий измеряется в денежных единицах и отражает реальный экономический вклад стратегии в развитие компаний или других организаций, и соответственно в инфраструктуру. ПЭР позволяет принять во внимание все составляющие эффекта, используя все прибыли от проекта с учетом прибылей по проекту, направленных на инвестиции в предыдущие года, всевозможные затраты и реальную рыночную оценку проекта. Таким образом, все показатели, входящие в ПЭР, а также сам полный экономический результат, полностью соответствуют финансово-экономической и бухгалтерской отчетности организации. Для расчета ПЭР проекта необходимо учитывать все виды экономической отдачи проектов. Полный экономический результат включает характеристику прибыли с учетом налоговых отчислений от различных видов деятельности, которые создаются в результате реализации проекта, включая реинвестирование средств по проекту, учет инвестиции части прибыли по различным направлениям, рыночную стоимости бизнеса, инвестиции. Важный момент заключается в том, что происходит учет реинвестирования части основной прибыли, а также оценка влияния стратегии на изменение в рыночной стоимости бизнеса на периодах осуществления проекта. Забегая вперед, отметим, что в своем анализе эффективности инфраструктурного проекта будем использовать проект Западной Скоростной Дороги. Частично информация по ней будет представлена в этом параграфе.

Полный экономический результат вытекает и структурированной модели инвестиционного проекта. По своей сути, модель инвестиционного проекта основана на системной оценке эффективности инвестиций. В своей работе Маленков Ю.А утверждает, что инвестиционный проект становится возможным в том случае, если выполняется следующие положения:

1. Проект является конкурентоспособным и расчеты отражают его эффективность и результативность;
2. Собственники инвестиционного проекта, представители государственных структур и местного самоуправления, инвесторы, каждая из сторон, которая влияет на принятие решений и реализацию проекта, получают желаемые результаты;
3. Между участниками проекта достигнуты компромиссы в результате возможных конфликтов;
4. Сформирована команда менеджеров и специалистов по разработке, реализации и управлению проекта;
5. Подготовлено ресурсное обеспечение, ресурсы времени, инвестиции, кадры специалистов, финансовый бюджет;
6. Сформированы планы-графики осуществления проекта с учетом различных отклонений в процессе реализации проекта.

В данном ключе, необходимо отметить, что приоритеты важности фактора времени, различной ценности доходов инвесторов, получаемые ими в разные годы, значительно меняются при переходе от одного инвестора к другому. Данные процессы зависят от различных факторов и являются глубоко индивидуальными.

После того, как все критерии были соблюдены, необходимо объединить их все в единую модель многокритериального менеджмента инвестиций.

$$F=F(f\_{1},f\_{2}…, f\_{5},…f\_{n})$$

Где F – модель многоцелевого менеджмента инвестиций; $f\_{i}$ – i-тый критерий инвестора; N – количество критериев.

Затем происходит распределение критериев по группам:

* приоритетные критерии, которые необходимо максимизировать или минимизировать;
* критерии c ограничениями их изменения (риск менее 10%)
* Безразличные критерии, не влияющие на решение об инвестировании.

Таким образом, решение инвесторов будет максимально эффективным, когда оно основывается на оптимизации многоцелевой модели:

$F\_{опт}=MaxF\left(f\_{1},f\_{2}…,f\_{5},…f\_{n}\right)при ограничениях f\_{j}\leq f\_{j0}$*;*

Где j- индекс второй группы критериев.

Применение подобного рода многоцелевого подхода позволяет получить большие результаты, так как выбор рационален и оптимален.

Каждый инвестиционный проект, а в особенности, инфраструктурный нацелен прежде всего для изменений социально-экономической среды, в которой его реализуют. Ошибочным считать, что все решения должны быть основаны **только на доходности инвестиций и риски.** В действительности существует необходимость учета негативных экологических и социальных последствий от реализации проекта, несмотря на финансовую выгоду.

Комплексная модель результатов и эффективности проекта, учитывающая влияние проекта на важнейшие элементы социально-экономической среды, содержит ряд компонентов:

* Генеральная (главная цель) проекта по периодам его развития
	1. Развить автодорожные подходы к Большому порту Санкт-Петербурга;
	2. Сконцентрировать на скоростной автомагистрали основные транспортные потоки и обеспечить связь между основными портовыми, железнодорожными, воздушными и автомобильными терминалами и выходами на направления региональных дорог;
	3. Обеспечить связь нового паромно-пассажирского комплекса (который в настоящее время строится на Васильевском острове) с основными пунктами назначения в городе;
	4. Создать связь между северо-западными, центральными и южными районами, минуя исторический центр, что позволит снизить нагрузку на мосты и улицы в центральной части города, сократить задержки транспорта, повысить безопасность движения, сохранить памятники архитектуры мирового значения и значительно улучшить экологическую ситуацию города;
	5. Сформировать новый выход на федеральную автодорогу «Скандинавия», что позволит начать строительство новых жилых кварталов, промышленных объектов и логистических комплексов на северо-западе Санкт-Петербурга; Решить проблему оторванности Васильевского острова от остальной части города в период разводки мостов.
* Полные экономические результаты и эффективность проекта
* Экологические результаты
* Снижение опасности чрезвычайных ситуаций (ЧС)
* Социальные результаты и эффективность проекта
* Риски проекта
* Расчеты результатов и эффективности проектов включают количественное определение следующих критериев (показателей, отражающих эффективность проекта):
* Чистой прибыли проекта по годам и периодам его развития;
* Полного экономического результата проекта;
* Сроков окупаемости проекта по периодам;
* Рентабельности проекта;
* Других экономических критериев

Общая чистая прибыли проекта по годам и периодам его развития производится путем определения по каждому году и каждому периоду разницы между всеми доходами и расходами по проекту с учетом выплат всех налогов, без учета инвестиционных затрат.

$$P\_{j}=\sum\_{t\_{j}=i}^{T\_{j}}\left[\left(D\_{t\_{j}}-Z\_{t\_{j}}\right)-Nl\_{t\_{j}}\right],$$

Где $P\_{j}-$ прибыль от проекта в рассматриваемом j-ом периоде (краткосрочном, среднесрочном, долгосрочном или жизненном цикле проекта в целом, j-1, 2, 3), начало j-ого периода;

 $T\_{j}$ – окончание j-ого периода;

 $D\_{t\_{j}}-$ доходы от проекта в году $t\_{j}$;

 $Z\_{t\_{j}}$- расходы по проекту в году $t\_{j}$;

 $Nl\_{t\_{j}}$ – налоги на прибыль от проекта в году $t\_{j}$ с учетом налоговых льгот.

Калькуляция полного экономического результата (ПЭР) по каждому периоду развития инвестиционного проекта проводится следующим образом:

$$PR\_{j}=\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{j}}\sum\_{i=1}^{I}\left[\left(D\_{i\_{t}}-Z\_{i\_{t}}\right)-NI\_{i\_{t}}\right)\left(I-ρ\_{i\_{t}}\right)+\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{t}}DP\_{kt}+S\_{t}-\sum\_{t=1}^{T\_{j}}I\_{t}],$$

где $PR\_{j}$- полный экономический результат j-го периода (j = 1,2,3),

$D\_{i\_{t}}$- доходы от i-го вида деятельности (продукта) в году t,

$NI\_{i\_{t}}$- налоговые выплаты по i-му виду деятельности (продукту) стратегии в году t,

$ρ\_{i\_{t}} $-доля прибыли компании, направляемая на k-й вид инвестиционной деятельности в году t,

$Z\_{i\_{t}} $- расходы по i-му виду деятельности продукту в году t,

$DP\_{kt} $-доходы от инвестиции прибыли компании в прошлые годы, полученные ею в году t,

$K\_{t}$ - общее число видов инвестиционной деятельности осуществляемых ею до года t,

$S\_{t} $- рыночная оценка компании в году t,

$I\_{t} $- инвестиции по проекту в году t.

В труде Маленкова Ю.А. утверждается, что все показатели, которые входят в полный экономический результат, а также сам ПЭР полностью соответствует финансово-экономической и бухгалтерской отчетности компании, свободны от искажающего эффекта коэффициентов дисконтирования. В отличии от метода дисконтирования, который обесценивает поступления будущих периодов, расчет ПЭР учитывает влияние на целостные результаты прибыли проекта от предшествующих периодов, нацеленной на инвестирование в предыдущие года, а также действительную рыночную стоимость проекта на всех этапах реализации проекта.[[51]](#footnote-51).

Многие специалисты полагают, что стоимостные подходы к оценке проектов являются наиболее надежными при принятиях решений об инвестировании средств в проект и для управления портфелем инвестиций в будущем. Стоимостные подходы используют знакомую всем временную стоимость денег.

Помимо всего прочего, существуют различные комбинации зарубежных методов оценивания проектов. Один из таких методов разработали Грэйвс С. и Рингест Дж.[[52]](#footnote-52), опубликовавшие большое количество обзоров, которые посвящены исследованию различных методов оценки и отбора инвестиционный проектов: существует два основных течения, которые включают в себя эти методы:

* традиционное управленческое течение
* финансовое моделирование.

Результаты данных исследований показали, что:

1. организации нацелены использовать всевозможные комбинации инструментов, методов, моделей и техник вместо какого-либо одного для лучшего отбора и управления проектами (комбинирование управленческого и финансового подхода);
2. не смотря на распространенность финансовых методов, на их основе создаются одни из худших инвестиционных портфелей; и, наконец, компании с наиболее сбалансированными группами проектов опираются в большинстве своем на стратегический подход к оценке и планированию и проектов, чем на финансовый.

Проведенный автором анализ позволяет сделать вывод о том, что существующие количественные методы оценки неспособны достаточно формально описать и учесть все разнообразие видов неопределенностей инвестиционного проекта. Большинство методов трактует неопределенность лишь в качестве распределений вероятностей, которые построены на основе субъективных оценках экспертов, что в большинстве случаев является явно идеализированным. Сегодня использование методов, базирующихся на вероятностном подходе, в инвестиционном анализе имеет ряд проблем:

* отсутствие статистической информации;
* малый (недостаточный) размер выборки по некоторым параметрам проекта. Это обусловлено уникальностью каждого инвестиционного проекта.

Помимо всего прочего, точность оценки вероятностей (субъективных и объективных) зависят от большого количества факторов, начиная от качества статистической информации и заканчивая качеством экспертных оценок, поэтому и качество результирующей оценки проекта сильно зависит от них, что провоцирует рост недоверия к получаемым на их основе прогнозным оценкам и решениям. Таким образом, среди финансистов, топ-менеджеров, банкиров сложилось мнение, что большая часть прогнозных расчетов слишком далеко от практики (идеализировано). Многие предпочитают работать на основе опыта и интуиции. Это обусловлено следующими основными причинами:

* спецификой предметной области исследования, так как она находиться на стыке современной прикладной математике, экономике и психологии;
* относительной новизной и недостаточной проработанностью математических методов анализа инвестиционного проекта в условиях неопределенности;
* низкой осведомленностью топ-менеджеров предприятий и специалистов в области финансов о новых математических подходах формализации и одновременной обработки разнородной информации (детерминированной, интервальной, лингвистической, статистической) и о возможностях построения на базе этих подходов специализированных методик.

Автор полагает, что подход Маленкова Ю.А. в силу охвата большего числа факторов при проведении оценки, а также в силу большей социальной ориентированности проекта, является более оптимальным методом анализа инфраструктурных проектов. Данный метод показывает, что несмотря на возможную финансовую эффективность методом чистой приведённой стоимости, инфраструктурный проект всё же может приносить прибыль, которую необходимо отслеживать через решение социально- экономических задач региона, через комплексный подход.

На сегодняшний момент существует огромное количество способов оценки эффективности реализации инфраструктурных проектов. Анализ множества методик показал, что методические рекомендации, использующиеся на уровне государства для реализации проектов, являются не полностью охватывающими все сферы влияния про строительстве проектов. В то же время в настоящий момент существует методика, не включенная в Методические рекомендации, которая позволяет оценить не только финансово- экономическую составляющую влияния проекта, но и социальную сферу, при этом не прибегая к использованию временной стоимости денег, что в условиях развития экономики России может быть неэффективно и не иметь реальных исторических прогнозов, то есть не будет значимой. В качестве рекомендаций по оценке экономической эффективности инфраструктурных проектов автор предлагает использовать методику Полного Экономического результата, автором которой является Маленков Ю.А., поскольку она является всеобъемлющей и позволяет оценить результаты более полно.

Глава 3. Совершенствование реализации инфраструктурных проектов в Санкт-Петербурге

## 3.1 Анализ тендерной сферы как наиболее эффективного способа выбора поставщика.

С каждым годом современный бизнес становится все более гибким и изменчивым. То, что было эффективно и оптимально год назад, уже сегодня может быть далеким от идеала. В связи с этим, существует необходимость работать не только тактически, но и стратегически. Сегодня наибольшую эффективность возможно достигнуть не столько с использованием наработанных контактов, сколько с использованием различных рыночных механизмов.

Автор выбрал в качестве места прохождения производственной практики тендерную организацию ООО «Черный Феникс», так как сегодня широко применяется конкурентный метод выбора поставщика в процессе осуществления инфраструктурных проектов. Это было нами подробно отражено в главе 2. Задействовать всевозможные ресурсы и силы необходимо не только для достижения успеха при конкурентной борьбе, но также и для выживания организации, участвующей в крупном механизме, нацеленном на осуществление инфраструктурного проекта.

Как показал анализ тендерной сфера, современная тендерная система позволяет компании-заказчику достигнуть значительной экономии - в среднем 10-15% от предполагаемой стоимости контракта. На основании анализа тендерной организации, можно выделить 10 показателей результатов деятельности и финансового положения организации, которые имеют исключительно положительные значения:

* чистые активы превышают уставный капитал, при этом за анализируемый период наблюдалось увеличение чистых активов;
* показатели, характеризующие платежеспособность (коэффициенты текущей ликвидности и обеспеченности собственными средствами), укладываются в норму;
* абсолютная финансовая устойчивость по величине излишка собственных оборотных средств;
* сбалансированное соотношение обязательств по сроку погашения и активов по степени ликвидности;
* коэффициент общей ликвидности полностью соответствует нормативному значению;
* коэффициент промежуточной ликвидности вполне соответствует общепринятому значению;
* коэффициент абсолютной ликвидности вполне соответствует общепринятому значению;
* положительные результаты финансовой деятельности можно проследить в таблице о финансовом результате.

Также, с позитивной стороны финансовое положение и результаты деятельности характеризуют следующие показатели:

* любой выигранный тендер с заранее заложенной прибылью покрывает риск безубыточности;
* при негативном исходе и проигранном тендере затраты на подготовку заявки и согласования работ минимальна;
* за отчетный период получена прибыль от продаж стабильно увеличивается на 1,27 % в год;
* качественный и ответственный подход к выполнению проектов создает положительный авторитет и влияет на победу в следующих торгах у того же заказчика.

Тендерная система при правильном ее использовании остается одним из самых эффективных инструментов выбора оптимального поставщика. Благодаря ей не только достигается значительная экономия ресурсов, но и увеличивается контроль над проведением закупок. Это подтверждает, как зарубежная практика, так и опыт передовых отечественных компаний и ряда государственных заказчиков.

Таким образом, тендерная система является наиболее оптимальной и эффективно при реализации различной степени сложности инфраструктурных проектов с государственным участием в управлении. В качестве результата по пройденной практике, мною были выработаны некоторые рекомендации по деятельности предприятий, заинтересованных в торгах, касающихся крупных инфраструктурных проектов по государственному заказу:

1. Ресурсы, которые выделяются на решение проблем по обеспечению качества выполнения заказа, должны быть распределены так, чтобы система управления регулировала текущие операции и не допускала возникновения проблем.
2. Негативным аспектом является обращение в специализированные фирм при заполнении тендерных предложений, так как повышается вероятность утечки информации о содержании тендерных заявок.

Возможно специалисты окажутся недостаточно компетентными и опытными.

1. Возможна проблема с уровнем подготовки кадров, квалификация которых осталась на прежнем уровне после смены основных средств, что привело к неэффективному использованию дорогостоящей высокопроизводительной техники.

В свою очередь, это не позволило добиться увеличения качества оказываемых услуг.

1. Стоит предусмотреть сезонную нестабильность заказов и деятельности различных предприятий.

Это проявляется в сокращении объемов выполняемых работ в зимний период времени.

1. Необходимо ввести в штат сотрудников должность менеджера по подготовке тендерных предложений, либо старшего менеджера. Данное нововведение позволит предприятию точнее, своевременно, правильно заполнять необходимую тендерную документацию и увеличить процент допуска к участию в закупках.
2. Необходимо повышение технической квалификации работников. Это обусловлено необходимостью работы со сложными процессами в процессе выполнения заказов с целью повышения конкурентоспособности предприятия.
3. Важно применять систему электронного мониторинга. Создание подобной системы обусловлено необходимостью улучшения механизма выполнения работ, развития конкурсных способов выполнения заказа, использования возможностей современных информационных технологий.

Следовательно, тендерная система является неотъемлемым элементом создания, поддержания и функционирования инфраструктурных проектов, как с государственным участием, так и без него.

Таким образом, тендерная сфера обладает огромным количеством преимуществ и позволяет грамотно выбрать заказчика для исполнителя крупных инфраструктурных проектов. На уровне государства эта система активно развита в Европе и США, в Россию данная схема пришла недавно, но уже успела завоевать свои позиции и использоваться при строительстве крупных проектов.

## 3.2 Характеристика Западного скоростного диаметра.

Для практического анализа, приблизимся к конкретному региону, а именно, к Санкт-Петербургу. Список крупнейших инфраструктурных проектов, которые реализуются на данный момент в Санкт-Петербурге и масштаб инвестиций превышает 10 млрд. Рублей представлен в приложении № 1.В приложении № 2 нами дана таблица с подробным описанием крупных проектов Санкт-Петербурга. Это позволило сделать вывод о наиболее успешных проектах. Данная таблица объединяет проекты, представленные на сайте Комитета по инвестициям и стратегическим проектам http://gov.spb.ru/gov/otrasl/invest/ - «Взаимодействие со стратегическими инвесторами и сопровождение стратегических инвестиционных стратегических проектов»

Автор полагает, наиболее важные инфраструктурные проекты для Санкт-Петербурга являются: Аэроэкспресс, Восточный скоростной диаметр, «открытое метро», развитие аэропорта Пулково. Данные проекты являются приоритетными на данный момент. Некоторые из них на данном этапе находятся на стадии планирования. Рассмотрим один из них, который уже реализовался. Следовательно, будет возможность выявить недостатки в подготовке проекта и оценки его эффективности.

Нами был выбран проект Северно-скоростного диаметра в качестве объекта анализа, реализующийся на базе концепции государственно-частного партнерства. Это строительство является проектом федерального значения. И это отвечает приоритетам экономического и социального развития транспортной инфраструктуры города и России в целом. На рисунке 7 отображен основная общая схема строительства Западно-Скоростного диаметра.



Рис. 7 Схема Западного Скоростного диаметра.

Источник: Официальный сайт «Западный Скоростной диаметр» URL: http://www.whsd.ru/map.html [Электронный ресурс] Дата обращения: 10.03.18.

Общество с ограниченной ответственностью «Магистраль северной столицы» (МСС) создано 14 марта 2011 года. Компания представляет консорциум, реализующий Соглашение о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр», заключенное с Санкт-Петербургом и АО «ЗСД». Участниками Консорциума являются ВТБ Капитал, Газпромбанк, компании Astaldi (Италия), Içtaş Inşaat (Турция) в качестве подрядчиков строительства и Mega Yapi Inşsaat ve Ticaret (Турция) – технический консультант подрядчиков.

МСС осуществляет финансирование и организацию строительства Центрального участка «Западного скоростного диаметра», а также принимает в эксплуатацию всю магистраль в рамках 30-летней концессии.

Ключевая цель строительства – это разгрузка дорог Санкт-Петербурга от плотного скопления автомобилей. Реализация проекта нацелена на перераспределение потоков машин и снижение нагрузки улично-дорожной сети в центре города, повышение качества существующих дорог. Магистраль также решает задачи: обеспечение транспортной связи между северной и южной частей Санкт-Петербурга, помогает обеспечить доступности Васильевского острова для других районов города. С экономической точки зрения, строительство данного проекта обеспечивает развитие Санкт-Петербурга как одного из основных торгово-транспортных международных центров.

Основные технические характеристики проекта указаны ниже в таблице 11.

Таблица 11 - Общие характеристики автомагистрали «Западный Скоростной Диаметр».

|  |  |
| --- | --- |
| Характеристика | Данные |
| Общая протяженность трассы: | 46,6 км |
| * Центральный участок
* Южный участок
* Северный участок
 | 11,7 км8,7 км26,2 км |
| Количество полос движения | 4-8 |
| Число транспортных развязок | 14 |
| Предельная интенсивность движения | Более 100 тыс. автомобилей/сутки |
| Инвестиции: | 212,7 млрд. Рублей и продолжают расти |
| * Средства бюджета города
* Средства инвесторов
* Средства инвестиционного фонда
 | 36 млрд.руб 128 млрд. руб (из них 51 млрд –капитальный грант, не предполагающий возврат средств)71,2 млрд. руб |
| Средняя скорость движения транспорта | 120 км/ч |

Источник: составлено автором на основании: Официальный сайт «Западный Скоростной диаметр» URL: http://www.whsd.ru/map.html [Электронный ресурс] Дата обращения: 10.03.18

Согласно опубликованным в конце 2016 года данным таблицы 10, на строительство южного участка выделено 47 млрд рублей из бюджета[[23]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-kommersant-23)[[24]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-dp160809-24), строительство центрального участка оценивается в 128 млрд рублей: из которых 1 млрд рублей был выделен из бюджета в качестве капитального гранта, не предполагающего возврат средств[[24]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-dp160809-24)[[25]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-fontanka20161005-25), ООО «Магистраль северной столицы» (МСС) привлекло более 72 млрд рублей собственных и кредитных средств[[26]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-26).

Структура привлеченного МСС финансирования:

* •Внешэкономбанк — 25 млрд руб.
* •Евразийский банк развития — 10 млрд руб[[27]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-27).
* •ВТБ и Газпромбанк — 17 млрд руб.
* •Европейский Банк Реконструкции и Развития — 200 млн евро.
* •Акционерный капитал МСС — 9 млрд руб[[28]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-28).

До 2042 года эксплуатацию трассы и сбор оплаты будет осуществлять компания «[Магистраль Северной столицы](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9C%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C_%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%86%D1%8B&action=edit&redlink=1)». Если годовая выручка от эксплуатации будет меньше 9,6 млрд рублей, из бюджета Санкт-Петербурга инвестору будет выделяться субсидия на недостающую сумму в рамках механизма «максимально компенсируемых затрат» (затраты на обслуживание и возврат привлеченного в проект кредитного финансирования и эксплуатацию дороги)[[25]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-fontanka20161005-25). Если годовой доход будет больше 9,6 млрд рублей, 90 % суммы превышения будет направляться в бюджет, а 10 % оставаться в качестве дохода инвестора[[29]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-29). Ожидается, что в 2016 году «Магистраль Северной столицы» может получить из бюджета 4,1 млрд рублей, в 2017 — 4,6 млрд рублей[[25]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-fontanka20161005-25). Предполагается, что до 2019 года из бюджета будет выделено субсидий на 17 млрд рублей[[24]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-dp160809-24).

Уровень субсидии максимально компенсируемых затрат был одним из основных критериев открытого конкурса по выбору партнера Санкт-Петербурга по Соглашению о государственно-частном партнерстве, состоявшегося в 2011 году. Альтернативное предложение БКК «Магистраль» (сформированное Сбербанком, VINCI, Terra Nova и др.) составило 16,15 млрд субсидии в год[[30]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-30). В начале 2017 года от вице-губернатора Санкт-Петербурга [Игоря Албина](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%B3%D0%BE%D1%80%D1%8C_%D0%90%D0%BB%D0%B1%D0%B8%D0%BD) поступил отрицательный ответ на депутатский запрос с просьбой опубликовать копию соглашения о ГЧП с «Магистралью Северной столицы»[[31]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%B4%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80#cite_note-31)

* Проект строительства автомобильной дороги ЗСД осуществляется с использованием механизма государственно-частного партнерства в соответствии с Законом Санкт-Петербурга № 627-100 от 25 декабря 2006 года «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах».
* Общество является победителем открытого конкурса на право заключения Соглашения о создании и эксплуатации на основании государственно-частного партнерства автомобильной дороги ЗСД.
* 20 декабря 2012 года Обществом подписано Соглашение о ГЧП с Санкт-Петербургом и ОАО «Западный скоростной диаметр» (ОАО «ЗСД») со сроком действия 30 лет (рис. 8).



Рис. 8 Схема взаимодействия государственно-частного партнерства при строительстве Западного Скоростного диаметра.

Источник: портал Западного Скоростного диаметра , <http://www.whsd.ru/map.html> (дата обращения: 2.05.2018 г.)

Проект реализовывался на основе концессионного договора. Как было указано в главе 2 , отличительной особенностью и наиболее актуальной формой концессии является «схема». Согласно «схеме», частная организация получает право финансировать развитие, достроить, эксплуатировать объект государственного имущества в течение определенного периода времени. По завершению установленного срока действующий объект с заданными технико-экономическими параметрами возвращается государству

Концедент- правительство города федерального значения Санкт-Петербурга и ОАО «Западный скоростной диаметр». Консорциум — ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС), создан в 2011. Данное общество создано с целью строительства и эксплуатации на основе ГЧП платной автомагистрали ЗСД. Участники консорциума: ВТБ Капитал, Газпромбанк. Строительные подрядчики: Içtaş Inşaat (Турция), Astaldi (Италия). Технический консультант — Mega Yapi Inşsaat ve Ticaret (Турция). Земельный участок, на котором расположен объект, является собственностью города Санкт-Петербурга, который должен предоставить их Концессионеру в аренду по ходу выполнения сроков реализации конкретных очередей. Помимо этого, Правительство дает концессионеру ООО «Магистраль Северной столицы» минимальную **гарантированную прибыль от эксплуатации в размере 9,6 млрд. рублей.**

Условия Соглашения содержат минимальный гарантированный Правительством Санкт-Петербурга доход от эксплуатации ЗСД в размере 9,6 млрд руб. в год. Если годовая выручка проекта будет превышать эту сумму, то МСС выплатит Правительству Санкт-Петербурга 90% разницы.

В настоящий момент известно, что при пропускной способности в 140000 автомобилей в сутки, ЗСД принимает уже около 300000 автомобилей в сутки, из которых значительное число происходит при повышенной скорости, а если говорить о грузовом транспорте- то при повышенной нагрузке. Всё это создает опасения, что автодорога может прослужить меньшее количество лет и не отвечать тем социальным запросам, которые изначально ставились целью её строительства.

## 3.3 Оценка эффективности инфраструктурного проекта методом общего экономического результата

Как утверждалось нами ранее, методика Полного экономического результата дает более полное представление о результатах внедрения проекта и его финансовой и социальной эффективности.

Общая чистая прибыли проекта по годам и периодам его развития производится путем определения по каждому году и каждому периоду разницы между всеми доходами и расходами по проекту с учетом выплат всех налогов, без учета инвестиционных затрат.

$$P\_{j}=\sum\_{t\_{j}=i}^{T\_{j}}\left[\left(D\_{t\_{j}}-Z\_{t\_{j}}\right)-Nl\_{t\_{j}}\right],$$

Где $P\_{j}-$ прибыль от проекта в рассматриваемом j-ом периоде (краткосрочном, среднесрочном, долгосрочном или жизненном цикле проекта в целом, j-1, 2, 3), начало j-ого периода;

 $T\_{j}$ – окончание j-ого периода;

 $D\_{t\_{j}}-$ доходы от проекта в году $t\_{j}$;

 $Z\_{t\_{j}}$- расходы по проекту в году $t\_{j}$;

 $Nl\_{t\_{j}}$ – налоги на прибыль от проекта в году $t\_{j}$ с учетом налоговых льгот.

Расчет полного экономического результата (ПЭР) по каждому периоду развития проекта проводится следующим образом:

$$PR\_{j}=\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{j}}\sum\_{i=1}^{I}\left[\left(D\_{i\_{t}}-Z\_{i\_{t}}\right)-NI\_{i\_{t}}\right)\left(I-ρ\_{i\_{t}}\right)+\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{t}}DP\_{kt}+S\_{t}-\sum\_{t=1}^{T\_{j}}I\_{t}],$$

где $PR\_{j}$- полный экономический результат j-го периода (j = 1,2,3),

$D\_{i\_{t}}$- доходы от i-го вида деятельности (продукта) в году t,

$Z\_{i\_{t}} $- расходы по i-му виду деятельности продукту в году t,

$NI\_{i\_{t}}$- налоговые выплаты по i-му виду деятельности (продукту) стратегии в году t,

$DP\_{kt} $-доходы от инвестиции прибыли компании в прошлые годы, полученные ею в году t,

$ρ\_{i\_{t}} $-доля прибыли компании, направляемая на k-й вид инвестиционной деятельности в году t,

$K\_{t}$ - общее число видов инвестиционной деятельности осуществляемых ею до года t,

$S\_{t} $- рыночная оценка компании в году t,

$I\_{t} $- инвестиции по проекту в году t.

Расчет полного экономического результата для краткосрочного периода за 2013 год:

$$PR\_{j}=\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{j}}\sum\_{i=1}^{I}\left[\left(577929-608009\right)-0\right)+\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{t}}1489538+0-5890000]=-4430542,$$

Расчет полного экономического результата для среднесрочного периода за 2017 год:

$$PR\_{j}=\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{j}}\sum\_{i=1}^{I}\left[\left(121840-480471\right)-0\right)+\sum\_{t=1}^{T\_{j}}\sum\_{k=1}^{K\_{t}}603606+0-10434269]= -10189294 $$

Оценив методом полного экономического результата, можно отметить, что западный скоростной диаметр в настоящий момент является убыточным предприятием, однако, если учитывать, что в настоящее время происходит активное инвестирование в строительство, а схема движения транспорта и ценовые тарифы распределены неоднозначно, данные показатели являются скорее обнадеживающими. Поскольку срок службы данной дороги минимум 30 лет и договор о получении прибыли с ЗСД установлен до 2042 года, компания ещё успеет вывести данный проект на необходимый уровень прибыли. Поскольку в скором будущем активное инвестирование в дорогу прекратится, а поступление прибыли и рыночная стоимость будут только расти, ожидается положительный экономический результат в будущем.

Таким образом, оценка полного экономического результата по Ю.А. Маленкову и по методу НПВ совпадают, однако первый метод мы считаем более предпочтительным, так как он всесторонне оценивает перспективы проекта.

Согласно схеме, разработанной при губернаторе Валентине Матвиенко, еще до сдачи центрального участка ЗСД «Магистраль Северной столицы» получила право собирать плату за проезд по северному и южному участку. Хотя оба были возведены за счет бюджета и обошлись в 46 и 37 млрд рублей соответственно. Велика доля казны и в строительстве центрального участка: из 120 млрд рублей государство дает 51 млрд. При этом в той части, которую принято называть «инвестиционной», велика доля госбанков: Внешэкономбанк направляет 25 млрд, ВТБ и частично государственный Газпромбанк – 8,5 млрд. Таким образом, Средства Инвестиционного фонда достигают 213 млрд руб.

В 2014 году чистая прибыль ООО "Магистраль Северной столицы" составила 321 млн рублей, в 2015-м – 446 млн.

# Заключение

Потенциал развития каждой национальной экономики в своем большинстве определяется текущим состоянием инфраструктуры, под которой понимается совокупность отраслей, обслуживающих и обеспечивающих наиболее эффективное функционирование социально-экономических систем на микро- и макроуровнях. В частности, поддержка государства является наиболее эффективным способом реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, так как оно заинтересованно в увеличении благосостояния населения и в то же время создает благоприятные условия для функционирования частного бизнеса.

При общем уровне развитости рыночной инфраструктуры страны, существует несбалансированность и неравномерность ее развития в каждом отдельном регионе, которая выражается в различном уровне развитости ее отдельных элементов. Для комплексного развития инфраструктуры такой огромной страны как Российская Федерация, существует необходимость оценки эффективности текущих инфраструктурных объектов по регионам, созданием последовательной стратегии модернизации, восстановлении и строительства новых инфраструктурных объектов.

На сегодняшнем этапе развития нашей страны существует множество проблем в развитии инфраструктуры, таких как разрозненность проектов по регионам, повсеместный процессу устаревания объектов производственной и социальной инфраструктуры, бюрократия в финансировании проектов и т. п. Все это говорит о низком уровне развития страны, особенно в сравнении с развитыми странами. Однако, в условиях мирового развития спорта, увеличивающегося спроса на товары, дороги, услуги, имеет место реализация крупных инфраструктурных проектов, консолидирующих большое количество ресурсов, контрагентов и государственной заинтересованности. В условиях глобализации, стратегический подход в реализации крупных проектов и получении долгосрочных выгод, побуждает Россию в практической и законодательной разработке проектов с государственным участием. На мой взгляд, наиболее эффективным методом реализации подобного взаимодействия для Российской Федерации является концессионных механизм, который максимально эффективен для получения прибыли частным бизнесом и демонстрации наличия публичного интереса у государства.

Доказано, что концессионный механизм — доминирующая форма частно-государственного партнерства при реализации долгосрочных проектов. Для России все аспекты законопроекта о государственном частном партнерстве крайне важны, так как в российской правовой системе отсутствуют корректные разделения на гражданско-правовые и публично-правовые отношения. Это сказывается как на реализации мегапроектов, отдельные инвестиционных проектов так и Федеральных целевых программ. Мировой опыт ГЧП доказал, что особенности участия частного бизнеса и государства и условия их взаимодействия могут сильно различаться, что в свою очередь определяется конкретной формой взаимодействия государства и частного бизнеса непосредственно внутри страны. Поэтому, касательно России рано или поздно необходимо будет интегрировать в правовую систему механизм оценки предварительной социальной эффективности – через данный опыт прошли многие развитые страны. Иного способа обосновать преимущества концессии перед госзаказом нет. Но на данный момент, обязательство, когда предприятия, действующие в соответствии с концессионным договором, обязаны предоставлять предварительную оценку эффективности для всех концессионных проектов преждевременно. Необходимо гибкое и постепенное, встраивание оценки в концессии.

Методики, рекомендованные методическими рекомендациями для оценки инфраструктурных проектов, являются всесторонне охватывающими, однако, не обладают недостатками. На наш взгляд, в условиях развития российской экономики использование только западного подхода в оценке экономической эффективности нецелесообразно и может привезти к искаженным результатам.

В рамках данной работы также выявлены характеристики инфраструктурных проектов, которые реализуются на основе концессий в сфере строительства масштабных платных автомобильных дорог: длительный период возврата инвестиций, необходимость значительных стартовых капиталовложений, высокий риск неполучения запланированных доходов, поэтапность строительства, наличие мультипликативных эффектов от реализации данного проекта (создание дополнительных рабочих мест, модернизация транспортного сообщения, активизация экономической жизни населения вследствие строительства новых крупных объектов инфраструктуры).

Обоснованы рекомендации по дополнению оценке эффективности инфраструктурных проектов в сфере строительства платных автомобильных дорог на основе концессионного механизма при учете их специфики. При расчете методом дисконтированных денежных потоков была разработана и апробирована модель учитывания мультипликативных эффектов, которые могут возникнуть при реализации инфраструктурных проектов. Предложенная модель повысит качество принимаемых инвестиционных решений в условиях снижения рисков отказа от выполнения эффективных инфраструктурных проектов.

В качестве итога, хотелось бы сказать, что каждый из подходов к оценке эффективности инфраструктурных проектов имеет свои уникальные преимущества. Сегодня на практике широко используется метод анализа выгод от произведенных затрат (CBA). Однако, данный метод не позволяет учесть не стоимостные эффекты (социальный, экологический и т.д.). Также, необходимо использовать ставку дисконтирования, но не существует единого мнения в научном и экспертном сообществе по ее определению. На мой взгляд, необходимо дополнять предварительные расчеты по оценке эффективности инфраструктурных проектов анализом полезности затрат (CUA), использующий так называемые «единицы полезности» для оценки пользы для населения. В таком случае, подготовка проектов будет принимать более прозрачную и удовлетворительную форму.

На сегодняшний момент существует огромное количество способов оценки эффективности реализации инфраструктурных проектов. Анализ множества методик показал, что методические рекомендации, использующиеся на уровне государства для реализации проектов, являются не полностью охватывающими все сферы влияния про строительстве проектов. В то же время в настоящий момент существует методика, не включенная в Методические рекомендации, которая позволяет оценить не только финансово- экономическую составляющую влияния проекта, но и социальную сферу, при этом не прибегая к использованию временной стоимости денег, что в условиях развития экономики России может быть неэффективно и не иметь реальных исторических прогнозов, то есть не будет значимой. В качестве рекомендаций по оценке экономической эффективности инфраструктурных проектов автор предлагает использовать методику Полного Экономического результата, автором которой является Маленков Ю.А., поскольку она является всеобъемлющей и позволяет оценить результаты более полно.

Оценив методом полного экономического результата, можно отметить, что западный скоростной диаметр в настоящий момент является убыточным предприятием, однако, если учитывать, что в настоящее время происходит активное инвестирование в строительство, а схема движения транспорта и ценовые тарифы распределены неоднозначно, данные показатели являются скорее обнадеживающими. Поскольку срок службы данной дороги минимум 30 лет и договор о получении прибыли с ЗСД установлен до 2042 года, компания ещё успеет вывести данный проект на необходимый уровень прибыли. Поскольку в скором будущем активное инвестирование в дорогу прекратится, а поступление прибыли и рыночная стоимость будут только расти, ожидается положительный экономический результат в будущем.

Таким образом, оценка полного экономического результата по Ю.А. Маленкову и по методу НПВ совпадают, однако первый метод мы считаем более предпочтительным, так как он всесторонне оценивает перспективы проекта.

Реализация данного проекта оказывает значительное влияние на улучшение транспортной обстановки Санкт-Петербурга, на развитие города как важного транспортного узла северной части страны, а также на такие косвенные показатели как количество рабочих мест, объем налоговых поступлений в бюджет города, экологическая обстановка, разгрузка исторической части от автотранспорта. Кроме того, эффективность проекта закладывает основу для дальнейшего развития государственно-частного партнерства в России, что в целом приводит к повышению качества предоставляемых услуг, внедрению и развитию инноваций, росту эффективности использования бюджетных средств, а также к переходу к современным формам взаимодействия государства и бизнеса.

# Список использованной литературы

1. ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, РАСПОРЯЖЕНИЕ от 17 июня 2008 года N 877-р Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и плана мероприятий на 2008-2015 годы по ее реализации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902111037>, дата обращения: 15.12.17
2. Федеральный закон от 13 июля 2015 г. о государственно-частном партнёрстве N224-ФЗ
3. Федеральный закон от 3 июля 2016 г. N275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» (вступает в силу 1 января 2017 г.)
4. Федеральный закон от 25 февраля 1999г. №39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений».
5. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017)
6. Анимица, Е.Г., Силин, Я.П., Сбродова, Н.В. Теории регионального и местного развития [Текст] / Е. Г. Анимица, Я. П. Силин, Н. В. Сбродова. – М.: М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. гос. экон. ун-т. – Екатеринбург: [Изд-во Урал. гос.экон. ун-та]
7. Виленский П.Л., Лившиц В. Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов. Теория и практика. М.: Дело, 2004. 888 с.
8. Гацалов, М. М. Современный экономический словарь-справочник [Текст] / М. М. Гацалов — Ухта: УГТУ, 2002
9. Инвестиции: Учебник для бакалавров / А. Ю. Андрианов, С. В. Валдайцев, П. В. Воробьев [и др.]; отв. Ред. В. В. Ковалев, В. В. Иванов, В. А. Лялин. - 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Проспект, 2014. 592 с.
10. Ильичёв, Л. Ф., Федосеев, П. Н., Ковалёв, С. М., Панов, В. Г. Философский энциклопедический словарь [Текст] / Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов — М.: Советская энциклопедия, 1983
11. Маленков Ю.А. Стратегический менеджмент: учебник. Москва: Проспект, 2011. 256 с.
12. Митрофанова, И. В., Батманова, В. В. Региональная экономика и политика [Текст]: учеб. пособие / И. В. Митрофанова, В. В. Батманова – ООН РАН, ЮССРЭ, Волгогр. гос. ун-т, Каф. мировой и регион. экономики. – Волгоград: [Изд-во Волгогр. гос. ун-та], 2012
13. Ожегов, Сергей Иванович. Толковый словарь русского языка : около 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов ; под ред. Л. И. Скворцова. - 26-е изд., испр. и доп. - М. : Оникс [и др.], 2009. - 1359 c.
14. Рагулина Ю.В., Петрова Ю.И., Плахотников А.А., Елесина М.В. Государственно-частное партнерство: региональный опыт развития.// Московская академия предпринимательства при Правительстве Москвы. Москва 2014
15. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. М.: ИНФРА-М, 2009. С. 339.
16. Хачатуров Т. С. Эффективность капиталовложений. М.: Экономика, 1979. С. 45.
17. Экономическая энциклопедия. Политическая экономия / гл. ред. А. М. Румянцев. М., 1972. Т. 1. С. 548.
18. Гулакова О. И. Теоретико-методологические основы измерения общественного эффекта инфраструктурных проектов // Вестник НГУ. Серия: Социально-экономические науки. – 2012. – Т. 12. – Вып. 4. – С. 146-157. – ISSN 1818-7862.
19. Жук А. А., Колесникова И. В. Международный опыт в создании крупных инфраструктурных проектов // Журнал «Экономический анализ: теория и практика» 10.09.17 C. 1859–1877
20. Калашников А.А. Государственно-частное партнерство: формы, методы, потенциал развития // Нац. интересы: приоритеты и безопасность. - 2013. - N 20. - С.26-32.

Коровин М.Ю (2015) Анализ международного опыта финансирования инфраструктурных проектов // Транспортной дело России № 2 2015

1. Матвеев В.В. Роль инфраструктурных инвестиций в национальном процессе воспроизводства // Экономические науки. 2011. - №10. – с.68-75.
2. Поздеева, О.Г., Иванова, О.Ю. Региональная экономика [Текст] / О. Г. Поздеева, О. Ю. Иванова. – М.: М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. гос. экон. ун-т. – Екатеринбург: [Изд-во Урал. гос.экон. ун-та]
3. «Предварительный информационный меморандум о концессионном конкурсе в отношении автомобильной дороги Западный скоростной диаметр», г. Санкт-Петербург. Россия, Октябрь. - 2006. - С.12., URL: [www.wzsd.ru](http://www.wzsd.ru)

Мохамад Ариф Салим. Тенденции развития инфраструктурных отраслей в условиях глобализации, диссертация кандидата Экономических наук: 08.00.14 / Мохамад Ариф Салим; «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 2016

1. «Прогноз долгосрочного социально – экономического развития российской федерации на период до 2030 года», разработан Министерством экономического развитием, дата публикации: 2013 [Электронный ресурс], URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf> дата обращения: 10.11.17
2. Маленков Ю.А. Бег с барьерами или почему инвестиционные дела идут вкривь и вкось? Журнал «Банки и деловой мир». №6 июнь, №7 июль, №8 август. 2007.
3. Маленков Ю.А. Новые методы инвестиционного менеджмента. СПб.:Бизнесс-Пресс, 2002. 205 с.
4. Матаев Т.М. Формы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов // Государственно-частное партнерство. – 2014. – Том 1. – № 1. – С. 9-18. – doi: 10.18334/ppp.1.1.22
5. Экономика предприятия радиоэлектронной промышленности: Электронный учебно-методический комплекс для специальностей I -26 02 03 Маркетинг / сост. А.В. Грицай. Мн.: БГУИР, 2006. С. 32.
6. Характеристика инвестиционного проекта: Статья в журнале «Актуальные направления научных исследований XXI века: Теория и практика / Ю. Е.Саражинская, Б. А. Безруков, Л. А. Попова, А. О. Киселёв. Том: 4, Номер: 3(23), 2016г. 103-106 с.

Аришков А. А., **факторы успеха реализации проектов государственно-частного партнерства в субъектах российской федерации** url: <http://uecs.ru/uecs-82-822015/item/3734-2015-10-07-05-57-25?Pop=1&tmpl=component&> (дата обращения: 26.11.2017).

1. Базовые тарифы на проезд по платным участкам автомобильной дороги «Западный Скоростной диаметр» с 21.10.17 Дата обращения: 10.11.17, URL: <http://www.whsd.ru/tarifnaja-setka>
2. Всемирный экономический форум, Отчет о глобальной конкурентоспособности за 2013–2014 годы, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], URL: <http://gtmarket.ru/news/2013/09/05/6219>, дата обращения: 10.11.17

Доклад АО «Газпромбанк»: Инфраструктура России, дата публикации: 25.06.15 [Электронный ресурс], URL: <http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/482/GPB_Infrastructure_update_250615.pdf>, дата обращения:10.11.17

Доклад «McKinsey&Company»: Решение общемировых проблем в сфере развития инфраструктуры, дата публикации: 2016 [Электронный ресурс], URL: <https://www.mckinsey.com/russia/our-insights/bridging-global-infrastructure-gaps/ru-ru> дата обращения:15.11.17

Ежегодное собрание Совета управляющих ЕБРР, [Электронный ресурс], URL: <http://www.ebrd.com/work-with-us/capital-markets/investor-information.html>, дата обращения:10.11.17

1. Иванов Е.А. Проектная деятельность как новый этап развития стратегического планирования в России // Современные научные исследования и инновации. 2017. № 2 [Электронный ресурс]. URL: http://web.snauka.ru/issues/2017/02/78750 (дата обращения: 13.11.2017).
2. Инвестиции в основной капитал: Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/investment/nonfinancial/# (Дата обращения 1.11.2014)
3. Компания «Ernst&Young», Российская инфраструктура в глобальном контексте, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], дата публикации: 2017, URL: <http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-russian-infrastructure-in-global-context>, дата обращения: 10.11.17
4. Кутлукаева А. Н. Сравнительный анализ текущего состояния проектного финансирования на развитых и развивающихся рынках (в России и за рубежом) // Молодой ученый. — 2017. — №12. — С. 315-319. — URL https://moluch.ru/archive/146/41028/ (дата обращения: 01.11.2017).
5. Машарова А.О., Сбродова Н.В. Роль инфраструктуры в региональном развитии // Гуманитарные научные исследования. 2017. № 2 [Электронный ресурс]. URL: http://human.snauka.ru/2017/02/19887 (дата обращения: 28.11.2017).
6. Савчук В.П. Оценка эффективности инвестиционных проектов. <http://www.cfin.ru/finanalysis/savchuk/index.shtml>

# Приложение 1

Таблица. Крупные зарубежные инфраструктурные проекты

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название проекта | Особенности | Значимость |
| Индия. Проект «Золотой четырёхугольник» (The Golden Quadrilateral). | Инфраструктурный проект, кольцевая автодорога, которая соединила четыре основных крупнейших города Индии: Мумбай, Дели, Калькутту, Ченнай. Общая протяжённость — 5846 километров. Занимает 5 место в мире по протяженности шоссе. | Облегчило и упростило перемещение людей между городами, упростило торговлю и транспортировку благ, обеспечило доступность для новых территорий как для жилья, так и для производства, уменьшило потери в аграрной сфере. После завершения проекта были получены данные от сталелитейных заводов о сокращении транспортных расходов на 50% и в целом транспортных издержек на 15%. |
| Канада. Проект инфраструктурных инвестиций в регионе Онтарио. | Инвестиции на приобретение оборудования и техники — 55% инвестиций, а также на постройку новых объектов и улучшение, усовершенствование старых объектов — 45% инвестиций. Привело к увеличению объёмов производств экономики данного региона на 2,1% в сравнении с базовыми сценариями (в которых не предусмотрена реализация программы), а доходы жителей возросли более чем на 1000 долларов (в среднем на год). | Вызвал сильный резонанс в глазах общественности, оказав большой положительный эффект на уровень благосостояния населения и экономическому положению округа Онтарио. Отражение прямого и косвенного эффекта от инвестиций проявилось в ежегодном стабильном увеличении регионального ВВП: прив. темпы роста до инвестирования — 11,3 млрд. долларов в год. В процессе выполнения проекта было образовано более 167 000 рабочих мест, обусловив возрастание населения в процессе миграции жителей из соседних провинций. Эффект также проявился в укреплении общей среднегодовой прибыли физических лиц в среднем до 7,4 млрд. долларов в год, корпоративного дохода – до 2,2 млрд. долларов.Пользу от инвестиционного проекта получили также федеральные и региональные органы государственного аппарата: ежегодные налоговые поступления по доходам физических лиц повысились на 1,6 млрд. долларов, по косвенным налогам возросли на 1,6 млрд долларов в год, по налогу на прибыль компаний – повысились на 583 млн.  |
| Китай. Высокоскоростной железнодорожный транспорт.  | Китай планировал свои инвестиции в высокоскоростные железнодорожные еще в конце прошлого столетия. В последние 20 лет поднебесная создает эту сеть общей протяженностью 15 000 километров с предельной скоростью движения на ней 350 километров в час. Используя технологическое сотрудничество с европейскими инженерами, китайские специалисты спроектировали свои собственные высокоскоростные железные дороги и поезда. Перевозка на китайских поездах происходит по маршруту Пекин-Шанхай (общая протяженность 1463 км). Затрачиваемое время на этот маршрут около 6 часов, что в 2 раза быстрее обычных перевозок. | Позволил повысить интенсивность движения и увеличить пропускную способность транспортной системы в целом. |

Источник: таблица составлена автором на основе: Жук А. А., Колесникова И. В. Международный опыт в создании крупных инфраструктурных проектов // Журнал «Экономический анализ: теория и практика» 10.09.17 C. 1859–1877.

# Приложение 2

Список крупных реализуемых проектов Санкт-Петербурга, стоимость которых превышает 10 млн. рублей

* Скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург (М11)
* Коренная реконструкция автодороги Санкт-Петербург — Пряжа (А-121 «Сортавала»)
* Коренная реконструкция федеральной трассы А-181 «Скандинавия»
* Завод «Новартис Нева» в Санкт-Петербурге
* Конгрессно-выставочный центр «ЭкспоФорум», г. Санкт-Петербург
* Северо-Западный региональный центр концерна ПВО «Алмаз-Антей», Санкт-Петербург
* Атомные двухосадочные ледоколы проекта 22220 (ЛК-60Я)
* Исследовательская атомная подводная лодка проекта 09852 «Белгород»
* Фрегаты проекта 22350, Корвет «Дерзкий» проекта 20386, Корветы проекта 20385, Корветы проекта 20380
* Подводные лодки проекта 636.1 и 636.3 «Варшавянка», Подводные лодки проекта 677 «Лада»
* Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка»
* Строительство Петербургского метрополитена
* Плавучая атомная теплоэлектростанция «Академик Ломоносов»
* Лахта-центр, Связь, телекоммуникации и обработка данных
* Сеть АСЦ Почты России, Технопарк «Ингрия»
* Кампус Высшей школы менеджмента СПбГУ в усадьбе Михайловка
* Чемпионат мира по футболу, 2018, Стадион «Зенит» в Санкт-Петербурге

# Приложение 3

Таблица. Список крупных инфраструктурных проектов в Санкт-Петербурге с 2000 года.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Название проекта | Размер локации | Место расположения | Сроки реализации | Бюджет, млн руб | Инвестор |
| Расширение аэропорта «Пулково» | 920 га | Южная границагорода, территория аэропорта «Пулково». | 2009-2039 годы (развитие и эксплуатация аэропорта Пулково)2010-2014 годы(строительство нового здания пассажирского терминала) | 47 000 | Консорциум ООО «Воздушные ворота Северной столицы»в составе: ВТБ КапиталFraport AGCapelouzos |
| Строительство Западного скоростного диаметра | 46,6 км | От транспортной развязки с КАД в южной части города, через территориюМорского пассажирского порта, до выезда на федеральную автодорогу Е-18 «Скандинавия» на севере города. | 2004-2015 годы | 212 700 | Бюджет Российской Федерации, Бюджет Санкт-Петербурга, средства инвесторов |
| Строительство морского пассажирского терминала, Васильевский остров | 33,03 га | Западная часть Васильевского острова, на берегу Финского залива. | 2006-2011 годы | 10 200 | ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад». |
| Преобразование территорий станции Московская - Товарная | 24 га | Центр Санкт-Петербурга, территория, ограниченная Лиговским проспектом, Транспортным переулком и территорией Октябрьской железной дороги. | 2006-2013 годы | 42 000 | ООО "Росрегионпроект Девелопмент" |
| Строительство линии легкорельсового транспорта, центр города - аэропорт «Пулково» | территория аэропорта «Пулково». | 2011-2014 | 16 500 | Государственно-частное партнерство |  |
| Строительство территории запада Васильевского острова | 476 га | Продолжение западной части Васильевского острова | 2005-2025 годы | 28 800 | ООО «УК «Морской фасад». |
| Строительство объектов общественно-делового и жилого назначения («Балтийская жемчужина») | 205 га | территория между Петергофским шоссе и Финским заливом | 2005-2013 годы | 33 800 | ООО «Шанхайская заграничная объединенная инвестиционная компания». |
| Развитие территории Апраксина двора | 11,4 га | территория, ограниченная улицей Ломоносова, Садовой улицей, набережной Фонтанки и Апраксиным переулком | 2008-2013 годы | 28 150 | ООО «Главстрой-СПб». |
| Развитие территории острова Новая Голландия | 18 га | Территория в центре города, остров Новая Голландия. | 2010 - 2017 | 12 104 | ООО «Новая Голландия Девелопмент» |
| Строительство общественного делового и административного комплекса «Невская ратуша» | 6,1 га | квартал, ограниченный улицей Моисеенко, Дегтярным переулком, и Новгородской улицей. | 2007 - 2014 годы | 29 700 | ОАО «Банк ВТБ» |
| Строительство Ново-Адмиралтейского острова | 17 га | Ново-Адмиралтейский остров. | С 2011 года | 6 000 | Нет данных |
| Создание Северо-Западного регионального центра (СЗРЦ) Концерна ПВО «Алмаз-Антей» | 37 га | Невский район Санкт-Петербурга. | 2010 - 2015 годы | 14 952 |  |
| Строительство сооружения для второй сцены Государственного академического Мариинского театра | 1,3 га | ул. Декабристов. | 2005-2011 | 14600 |  |
| Строительство автомобильного завода компании «Тойота Мотор Корпорейшен» | 224 га | Производственная зона «Шушары-2» | 2005-2007 годы | ООО «Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия» |  |
| Строительство завода компании «Ниссан Мотор Ко., ЛТД» | 165 га | Производственная зона «Каменка» | 2006-2009 годы | 6400 | ООО «Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус» |
| Строительство и эксплуатация завода компании «Хендэ Мотор Компани» | 200 га | Производственная зона «Каменка» | 2007-2010 годы | 16000 | OOO «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» |
| Строительство промышленного парка по производству автомобильных комплектующих и оборудования | 24 га | Промышленная зона "Каменка" | 2008-2010 годы | 5872 | УК ООО "Сангву Хайтек Рус" за счет средств семи соинвесторов |

# Приложение 4

Результаты анализа чувствительности для факторов, наиболее влияющих на изменение показателей эффективности проекта

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| NPV (Зависимость) | 85% | 90% | 95% | 100% | 105% | 110% | 115% |
| Стоимость строительства | 11316023451 | 10276313050 | 9229161572 | 8176131634 | 7118901359 | 6052146096 | 4977569279 |
| Уровень цен | 3500051672 | 5072239278 | 6630572172 | 8176131633 | 9716738928 | 11251144866 | 12778639828 |
| Объемы продаж | 6712553710 | 7200413023 | 7688272344 | 8176131633 | 8663991220 | 9151850566 | 9639709803 |
| Ставка дисконтирования | 11756623131 | 10420295128 | 9232497945 | 8176131633 | 7236154918 | 6399326378 | 5653979493 |
|   |   |   |   |   |   |   |   |
| IRR (Зависимость) | 85% | 90% | 95% | 100% | 105% | 110% | 115% |
| Стоимость строительства | 30,7% | 27,6% | 24,9% | 22,5% | 20,3% | 18,4% | 16,6% |
| Уровень цен | 15,3% | 17,7% | 20,1% | 22,5% | 25,0% | 27,6% | 30,2% |
| Объемы продаж | 21,9% | 22,1% | 22,3% | 22,5% | 22,7% | 22,8% | 23,0% |
| Ставка дисконтирования |   |   |   |   |   |   |   |
|  |   |   |   |   |   |   |   |
| DPBR (Зависимость)  | 0,85 | 0,9 | 0,95 | 1 | 1,05 | 1,1 | 1,15 |
| Стоимость строительства | 13,96 | 15,09 | 16,30 | 17,62 | 19,02 | 20,48 | 22,02 |
| Уровень цен | 23,25 | 21,07 | 19,21 | 17,62 | 16,26 | 15,13 | 14,16 |
| Объемы продаж | 18,01 | 17,87 | 17,74 | 17,62 | 17,54 | 17,43 | 17,37 |
| Ставка дисконтирования | 17,18 | 17,32 | 17,47 | 17,62 | 17,78 | 17,96 | 18,13 |

# Приложение 5

Таблица. Основные предварительные данные по проекту

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Величина |
| Стоимость строительства | Примерно 2 млрд. долл. США |
| Стоимость эксплуатации | Примерно 1 млн. долл. США/год |
| Акционерный капитал | 10% |
| Процентная ставка | 8% |
| Льготный период | 4 года |
| Ставка дисконтирования | 10% |
| Начальная интенсивность движения | 208 000 автомобилей/сутки |
| Рост интенсивности движения | 1% |
| Прогнозируемая инфляция | 5% |
| Налог | 18% |
| Срок концессии | 30 лет |

1. Риски бизнеса в частно-государственном партнерстве. - М.: Ассоциация Менеджеров, 2007. – С. 17. [↑](#footnote-ref-1)
2. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: Практическое руководство для органов государственной власти. – Астана, 2010. – С. 2. [↑](#footnote-ref-2)
3. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон РФ от 13.07.2015 №224-ФЗ. URL: http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_182660/ (дата обращения: 02.11.2016). [↑](#footnote-ref-3)
4. Матаев Т.М. Определение и классификация форм государственно-частного партнерства. — М., 2014. С. 52.  [↑](#footnote-ref-4)
5. Кунченко Н.Е., Точеная Т.И. Государственно- частное партнерство как современный фактор регионального развития. – Д., 2013. С. 60.  [↑](#footnote-ref-5)
6. Белицкая А. В. Государственно-частное партнерство как вид инвестиционной деятельности: правовые аспекты. — М., 2011. С. 27. [↑](#footnote-ref-6)
7. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики. – М., 2011. C. 46. [↑](#footnote-ref-7)
8. Вилисов М. В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект. — М., 2006. С. 20.  [↑](#footnote-ref-8)
9. Джагарян Л.С. Совершенствование механизмов государственно-частного партнерства как фактор повышения энергоэффективности экономики России: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – М, 2010. С. 8. [↑](#footnote-ref-9)
10. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. — М., 2010. С. 22. [↑](#footnote-ref-10)
11. Проваленова Н.В. Систематизация подходов к определению государственно-частного партнерства. - М., 2014. С. 4. [↑](#footnote-ref-11)
12. Резниченко Н.В. Модели государственно-частного партнерства. - С., 2010. С. 64. [↑](#footnote-ref-12)
13. Сайфуллин Р.И. Концепция государственно-частного партнерства в современной экономической системе (методологический подход). - Т., 2012. С. 313. [↑](#footnote-ref-13)
14. Спиридонов А. А. Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования. - М., 2010. С. 40. [↑](#footnote-ref-14)
15. #  Савченко И.И., Сидорова Н.Г., Кочева Е.В., Матаев Н.А. Государственно-частное партнерство в России: современное состояние и проблемы развития. - В., 2015. С. 100.

 [↑](#footnote-ref-15)
16. Кузьмин Д.И. Подходы к определению сущности государственно-частного партнерства. – М., 2014. С.82. [↑](#footnote-ref-16)
17. Ожегов, Сергей Иванович. Толковый словарь русского языка : около 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов ; под ред. Л. И. Скворцова. - 26-е изд., испр. и доп. - М. : Оникс [и др.], 2009. - 1359 c. [↑](#footnote-ref-17)
18. [↑](#footnote-ref-18)
19. Гулакова О. И. Теоретико-методологические основы измерения общественного эффекта инфраструктурных проектов // Вестник НГУ. Серия: Социально-экономические науки. – 2012. – Т. 12. – Вып. 4. – С. 146-157. – ISSN 1818-7862. [↑](#footnote-ref-19)
20. Сайт футбольного комплекса Санкт-Петербурга: стадион «Санкт-Петербург» [Электронный ресурс]. URL: http://arena.fc-zenit.ru/ (дата обращения: 13.11.2017). [↑](#footnote-ref-20)
21. РИА НОВОСТИ, Строительство стадиона «Зенит арена» в Санкт-Петербурге [Электронный ресурс]. URL: https://ria.ru/sport/20170211/1487744675.html (дата обращения: 13.11.2017). [↑](#footnote-ref-21)
22. Ожегов, Сергей Иванович. Толковый словарь русского языка : около 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов ; под ред. Л. И. Скворцова. - 26-е изд., испр. и доп. - М. : Оникс [и др.], 2009. - 1359 c. [↑](#footnote-ref-22)
23. Рагулина Ю.В., Петрова Ю.И., Плахотников А.А., Елесина М.В. Государственно-частное партнерство: региональный опыт развития.// Московская академия предпринимательства при Правительстве Москвы. Москва 2014 [↑](#footnote-ref-23)
24. Аришков А. А., Факторы успеха реализации проектов государственного частного партнерства в субъектах РФ URL: <http://uecs.ru/uecs-82-822015/item/3734-2015-10-07-05-57-25?Pop=1&tmpl=component&> (дата обращения: 26.11.2017). [↑](#footnote-ref-24)
25. Костяев А.Е. Концессионный механизм как основная стратегия привлечения долгосрочных инвестиций в РФ // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XV междунар. студ. науч.-практ. конф. № 15. URL: http://sibac.info/archive/economy/9(12).pdf (дата обращения: 19.12.2017) [↑](#footnote-ref-25)
26. О концессионных соглашениях (с изменениями на 29 июля 2017 года) (редакция, действующая с 1 ноября 2017 года) [↑](#footnote-ref-26)
27. http://dorinfo.ru/99\_detail.php?ELEMENT\_ID=23097 [↑](#footnote-ref-27)
28. FB.ru, информамционный портал, ГЧП партнерство [Электронный ресурс]. URL: <http://fb.ru/article/272034/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo---eto-formyi-vzaimovyigodnogo-vzaimodeystviya-gosudarstva-i-chastnogo-biznesa-primeryi> (дата обращения: 13.11.2017). [↑](#footnote-ref-28)
29. Алеев Б. Р. Сущностная характеристика государственно-частного партнерства // Молодой ученый. — 2016. — №27. — С. 329-332. — URL https://moluch.ru/archive/131/36691/ (дата обращения: 20.12.2017). [↑](#footnote-ref-29)
30. [Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/#dst100021)(ред. от 03.07.2016) "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017) [↑](#footnote-ref-30)
31. Матаев Т.М. Формы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов // Государственно-частное партнерство. – 2014. – Том 1. – № 1. – С. 9-18. – doi: 10.18334/ppp.1.1.22 [↑](#footnote-ref-31)
32. Машарова А.О., Сбродова Н.В. Роль инфраструктуры в региональном развитии // Гуманитарные научные исследования. 2017. № 2 [Электронный ресурс]. URL: http://human.snauka.ru/2017/02/19887 (дата обращения: 15.11.2017). [↑](#footnote-ref-32)
33. Матвеев В.В. Роль инфраструктурных инвестиций в национальном процессе воспроизводства // Экономические науки. 2011. - №10. – с.68-75. [↑](#footnote-ref-33)
34. Всемирный экономический форму, Отчет о глобальной конкурентоспособности за 2013–2014 годы, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], URL: <http://gtmarket.ru/news/2013/09/05/6219>, дата обращения: 10.11.17 [↑](#footnote-ref-34)
35. # Компания «Ernst&Young», Российская инфраструктура в глобальном контексте, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], дата публикации: 2017, URL: <http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-russian-infrastructure-in-global-context>, дата обращения: 10.11.17

 [↑](#footnote-ref-35)
36. Ежегодное собрание Совета управляющих ЕБРР, [Электронный ресурс], URL: <http://www.ebrd.com/work-with-us/capital-markets/investor-information.html>, дата обращения:10.11.17 [↑](#footnote-ref-36)
37. Доклад АО «Газпромбанк»: Инфраструктура России, дата публикации: 25.06.15 [Электронный ресурс], URL: <http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/482/GPB_Infrastructure_update_250615.pdf>, дата обращения:10.11.17 [↑](#footnote-ref-37)
38. Коровин М.Ю (2015) Анализ международного опыта финансирования инфраструктурных проектов // Транспортной дело России № 2 2015 [↑](#footnote-ref-38)
39. Доклад «McKinsey&Company»: Решение общемировых проблем в сфере развития инфраструктуры, дата публикации: 2016 [Электронный ресурс], URL: <https://www.mckinsey.com/russia/our-insights/bridging-global-infrastructure-gaps/ru-ru> дата обращения:15.11.17 [↑](#footnote-ref-39)
40. Мохамад Ариф Салим. Тенденции развития инфраструктурных отраслей в условиях глобализации, диссертация кандидата Экономических наук: 08.00.14 / Мохамад Ариф Салим; «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 2016 [↑](#footnote-ref-40)
41. Прогноз долгосрочного социально – экономического развития РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ на период до 2030 год, разработан Министерством экономического развитием, дата публикации: 2013 [Электронный ресурс], URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf> дата обращения: 10.11.17 [↑](#footnote-ref-41)
42. #  Правовой интернет портал — Консультант Плюс, Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017) [Электронный ресурс] Дата обращения: 01.11.2017

 [↑](#footnote-ref-42)
43. ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, РАСПОРЯЖЕНИЕ от 17 июня 2008 года N 877-р Об утверждении Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и плана мероприятий на 2008-2015 годы по ее реализации. URL: http://docs.cntd.ru/document/902111037, дата обращения: 15.12.17 [↑](#footnote-ref-43)
44. Компания «Ernst&Young», Российская инфраструктура в глобальном контексте, дата публикации: 05.09.13 [Электронный ресурс], дата публикации: 2017, URL: <http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-russian-infrastructure-in-global-context>, дата обращения: 10.11.17 [↑](#footnote-ref-44)
45. Кутлукаева А. Н. Сравнительный анализ текущего состояния проектного финансирования на развитых и развивающихся рынках (в России и за рубежом) // Молодой ученый. — 2017. — №12. — С. 315-319. — URL https://moluch.ru/archive/146/41028/ (дата обращения: 01.11.2017). [↑](#footnote-ref-45)
46. Инвестиции в основной капитал: Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/investment/nonfinancial/# (Дата обращения 1.11.2014) [↑](#footnote-ref-46)
47. Интернет портал - все о тендере, Как проводятся тендерные (конкурсные) закупки, URL:http://otendere.com/pro-tendery/tendery/tendernye-zakupki.html [Электронный ресурс] Дата обращения: 10.03.18 [↑](#footnote-ref-47)
48. Абдарахимов Д., Петров К.. Проведение конкурсов и тендеров: процедура, документация и управление. // Sales. – 2005. – №7. – с.24-26. [↑](#footnote-ref-48)
49. Cпицына Т. А., Оценка эффективности инфраструктурных инвестиционных проектов : диссертация кандидата экономических наук, Москва, 2009.- 156 с. [↑](#footnote-ref-49)
50. Финансовый журнал / Financial journal №4 2015 [↑](#footnote-ref-50)
51. Маленков Ю.А. Новые методы инвестиционного менеджмента. СПб.: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2002. 208 с.Экономическая библиотека - <http://economy-lib.com/metodika-otsenki-effektivnosti-investitsionnyh-proektov-novyh-proizvodstv#ixzz5BemdJI7M> [↑](#footnote-ref-51)
52. М. А. Федосеева, Сравнительный анализ популярности использования и краткая характеристика подходов и методов оценки инвестиционных проектов, TRANSPORT BUSINESS IN RUSSIA, №1, 2015 - с. 7. [↑](#footnote-ref-52)