Санкт-Петербургский государственный университет

Факультет политологии

Кафедра российской политики

**Выпускная квалификационная работа**

**(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

НА ТЕМУ: **«Частно-государственное партнерство как инструмент инвестиционной политики государства»**

По основной образовательной программе высшего образования бакалавриата «Политология» по направлению 030200 «Политология»

Студента

Алесенко Никиты Витальевича

Рецензент Научный руководитель

Горбатюк Екатерина Сергеевна Курочкин Александр Вячеславович

к.п.н., ст. преп. кафедры мировых д.п.н., доцент кафедры российской

политических процессов политики

наличие неправомерных заимствований (%)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Санкт-Петербург

2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 3

ГЛАВА 1. АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА 6

1.1 Место инвестиционной политики в системе отраслевых политик государства (система инструментов, методов) 6

1.2 Инвестиционная политика РФ на современном этапе развития 15

ГЛАВА 2. ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМЕ ИНСТРУМЕНТОВ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА 23

2.1 Частно-государственное партнерство в современных экономических условиях 23

2.2 Роль частно-государственного партнерства в обеспечении эффективной инвестиционной политики государства 29

ГЛАВА 3. ОЦЕНКА ПРОЕКТОВ ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ 42

3.1 Проект постройки Западного скоростного диаметра (ЗСД) 42

3.2 Проект создания системы «Платон» 52

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 59

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 62

# ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы

Катализатором развития современных мировых экономических систем является совокупность использования частных и государственных ресурсов. История показала, что модель Адама Смита с его «невидимой рукой рынка» не может обеспечить стабильного развития общества так же, как и модель тоталитарного государства с абсолютным контролем всех сфер общественной жизни. В связи с этим комбинация государственного и частного участия в политике и экономике представляется наиболее перспективным вариантом развития общества. Одной из ключевых задач государства в этих условиях является обеспечение привлекательного инвестиционного климата внутри страны, регуляция административных барьеров, снижение бюрократизации общества. Благоприятный инвестиционный климат, стимулируя создание новых рабочих мест и облегчая условия ведения малого и среднего бизнеса в конечном счете способствует повышению уровня жизни населения. Поэтому интерес власти к формированию благоприятного инвестиционного климата очевиден, ведь при этом власть обеспечивает себе политическое доверие со стороны общества.[[1]](#footnote-1) Масштабы, структура и эффективность использования инвестиций во многом определяют результаты хозяйствования на различных уровнях экономической системы, состояние, перспективы развития и конкурентоспособность национального хозяйства.[[2]](#footnote-2)

Российская экономика на современном этапе представляет собой экспортно-сырьевую модель экономики. Финансово-экономические кризисы последних лет показали всю несостоятельность данной модели, что привело к пересмотру стратегии экономического развития России на ближайшие годы. Согласно «Стратегии 2020» новая модель российской экономики («постиндустриальная экономика») должна основываться на сервисных отраслях, ориентированных на развитие человеческого капитала. Для реализации данной стратегии необходимы активные действия со стороны государства по привлечению новых инвесторов как внутренних, так и внешних. Наличие санкций и «контрсанкций» всерьез осложнило данную задачу. После Олимпийских Игр в Сочи в 2014 году российская экономика должна была стать более привлекательной для инвесторов, однако события на международной не позволили этому произойти. Сейчас государство выработало новую методику взаимодействия с бизнесом, базирующуюся не просто на привлечении средств частных предпринимателей, а на совместной реализации крупных стратегических проектов по принципу частно-государственного партнерства (ЧГП). Такое сотрудничество нацелено на обеспечение баланса интересов всех задействованных сторон, на решение проблем в области социально-экономического развития страны, на достижение высокого уровня активности российских экономических и политических игроков.

Таким образом, актуальность данной темы исследования обусловлена направленностью на решение чрезвычайно сложного комплекса проблем, от успешности реализации которых во многом будет зависеть будущее российского государства, бизнеса и общества в целом.

Степень разработанности темы

Многие ученые со всего мира всегда уделяли большое внимание исследованию аспектов сотрудничества государства и частного бизнеса. Такие современные ученые, как Э. Аткинсон, Е. Балацкий, В. Бирюков, Дж. Бьюкеннен, Дж. Валлис, Ю. Винслав, Н. Газизуллин, Р. Гринберг, Д. Осборн., Н. Петраков, Д. Стиглиц, К. Яновский раскрывают различные стороны данного партнества.

Вопросами становления ЧГП в России занимаются О.С. Белокрылова, Е.И. Бухвальд, В.Г. Варнавский, А.Г. Зельднер, М.А. Дерябина, В.А. Кабашкин, В.Н. Мочальников, Л.И. Цедилин.

Политико-правовые аспекты сотрудничество государства и субъектов хозяйствования нашли отражение в работах М.В. Вилисова, Е.А. Хрусталевой, В.И. Якунина, А.М. Ковалева, Л.Ю. Титова, Е.Б. Ленчук, В.Н. Лисачкина, В.М. Савельева.

Несмотря на большое количество работ в сфере частно-государственного партнерства, остается ряд областей, изучение которых началось недавно и сейчас происходит становление теоретико-методологической базы.

Объект исследования

Объектом исследования являются механизмы взаимодействия государства и бизнеса в рамках инвестиционной политики России.

Предмет исследования

Предметом данного исследования являются сущностные особенности реализации инвестиционной политики Российского государств, а также способы применения государственно-частного партнерства, как одного из главных инструментов данной политики.

Цель исследования

Цель исследования – изучить ключевые особенности инвестиционной политики РФ и рассмотреть ее реализацию на базе крупных ЧГП-проектов.

Задачи исследования

* изучение концептуальных основ инвестиционной политики;
* определение места инвестиционной политики в системе отраслевых политик России;
* выявление особенностей государственно-частного партнерства в РФ, как одного из ключевых стимулов инвестирования;
* рассмотрение применения методов партнерства государства и бизнеса в сфере реализации крупных инвестиционных проектов.

# ГЛАВА 1. АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА

## 1.1 Место инвестиционной политики в системе отраслевых политик государства (система инструментов, методов)

Роль инвестиций на современном этапе развития общества трудно переоценить: именно благодаря им реализуются крупные строительные проекты, получают применение инновационные разработки, обеспечивается эффективность финансовой политики государства. Существуют различные трактовки понятия «инвестиции», акцентирующие внимание на различных аспектах. В наиболее общем виде «инвестиции» понимаются как «вложения капитала с целью его увеличения в будущем»[[3]](#footnote-3). Данный подход является господствующим в экономических школах стран Западной Европы и Северной Америки. Однако в последнее время особую популярность получил подход, согласно которому «инвестиции» определяются как «вложения в ценные бумаги». Во многом, это обусловлено возросшим значением рынка ценных бумаг, как механизма опосредующего перемещение реального капитала в странах развитой рыночной экономики.

На современном этапе развития общества принято разделять три типа инвестиций: реальные, финансовые и интеллектуальные. Реальные инвестиции предполагают вложения средств в материальный капитал (здания, оборудования, товарно-материальные запасы и пр.) и нематериальные активы (патенты, лицензии, «ноу-хау» и пр.). Финансовые инвестиции представляют собой вложения в ценные бумаги (акции, векселя, облигации и пр.), целевые банковские вклады, депозиты и т.д. Интеллектуальные инвестиции – это вложения средств в творческий потенциал, объекты интеллектуальной собственности, вытекающие из авторского, изобретательского и патентного права.[[4]](#footnote-4)

Экономики современного мира заинтересованы в том, чтобы инвестиции имели более регулярный характер. В связи с этим особую актуальность приобрело прогнозирование инвестиций. Оно необходимо для качественного и количественного развития инвестиционной сферы. На основе данных прогнозов строятся федеральные целевые программы, структурируется модель экономического развития страны. Прогнозирование инвестиций – сложной, многоступенчатый, неоднозначный процесс изучения вероятностных сторон вложения капитала. Прогнозирование инвестиций состоит из нескольких этапов:

1. осуществление качественного и количественного анализа тенденций развития инвестиционных процессов;
2. прогнозирование и планирование будущего развития отраслей экономики как возможных объектов инвестирования;
3. оценка возможностей и рисков инвестирования в той или иной отрасли народного хозяйства.

Таким образом вырабатываются прогнозы разного уровня: краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные. Первые необходимы для выработки тактики вложения средств в финансовые инструменты быстрой доходности. Для этого учитываются краткосрочные колебания на рынке инвестиций. Среднесрочные прогнозы предназначены для создания и корректировки стратегии инвестирования в относительно небольшие по капиталоемкости объекты реального сектора инвестиций и долгосрочные финансовые инструменты. Долгосрочные прогнозы необходимы при вложении средств в крупны капиталоемкие объекты реального инвестирования.

Реализация пункта о регулярности инвестиций возможна только при том условии, что инвестиции будут эффективными. Разработанные в мировой практике методы определения эффективности инвестиций используются для оценки эффективности как реальных инвестиционных проектов, так и финансовых инвестиций, а также для выбора инвестиционных объектов. Под «инвестиционным проектом» принято понимать комплекс взаимосвязанных мероприятий, направленных на достижение определенных целей (главная из которых – получение прибыли) в течение ограниченного периода времени. Современные инвестиционные проекты принято разделять в соответствии со следующими классификациями:

Рисунок 1.1 Классификация инвестиционных проектов

Источник: составлено автором

В современных реалиях государство, в первую очередь, заинтересовано в участии в крупных (свыше 50 млн. долларов) и мегапроектах (свыше 300 млн. долларов). В России данные проекты реализуются, в основном, в стратегически-важных сферах, таких как топливно-сырьевой сектор, транспортная инфраструктура, оборонная промышленность, спортивная сфера (ввиду частого проведения в России событий мирового масштаба). Так, за последние годы наиболее капиталоемкими проектами в России стали строительство Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Санкт-Петербурге, подводных лодок «Кронштадт» и «Новороссийск», спортивных объектов при подготовке к Олимпийским играм в Сочи и к Чемпионату Мира по футболу, начало серийного производства российских истребителей «МИГ-35», строительство скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург. В реализации проектов данных направлений и состоит инвестиционная политика.

Инвестиционная политика представляет собой комплекс мероприятий по организации и управлению инвестиционной деятельностью, направленных на обеспечение оптимальных объемов и структуры инвестиционных активов, рост их прибыльности при допустимом уровне риска[[5]](#footnote-5). В любом государстве инвестиционная политика проводится для реализации следующих целей:

* обеспечение благоприятного инвестиционного климата для предпринимательства;
* стимулирование создания негосударственных структур для консолидации денежных ресурсов населения и направления их на развитие социальных программ;
* создание необходимых условий для развития кредитования;
* стимулирование роста лизинговой активности в инвестиционной сфере;
* поддержка малого и среднего предпринимательства;
* развитие венчурного инвестирования.

Одним из ключевых вопросов инвестиционной политики долгое время является вопрос государственного участия в экономике и инвестиционном процессе в целом. По мнению многих современных экспертов, роль государства в инвестиционной сфере должна быть более весомой, чем она есть на данный момент. Однако, степень расширения государственного участия имеет объективные пределы, обусловленные финансовыми возможностями государства и обеспечением притока частных инвестиций, а не их вытеснения. Усиление участия государства в инвестиционных процессах предполагает не огосударствление экономики, а повышение эффективности государственной политики по привлечению частных средств, обеспечивающих планомерное развитие страны. В связи с этим важно отметить, что государственное регулирование инвестиций и инвестиционная политика – термины с разным значением. Последнее может быть направлено на невмешательство в экономику, а первое, в свою очередь, содержит инструменты, которые не относятся к непосредственно инвестиционной политике.[[6]](#footnote-6)

Государство обладает набором методов для регулирования инвестиционной деятельности: создание нормативно-правовых актов, государственное планирование и программирование, субсидии и льготы, кредитование, осуществление социальных и экономических программ. Государственное регулирование инвестиционной деятельности представляет совокупность политических методов и решений, закрепленных законодательством для установления рамок деятельности инвесторов.

Инвестиционная политика более многоуровневый процесс. Если раньше им занимался, в основном, федеральный центр, то сейчас в условиях инвестиционного кризиса к субъектам инвестиционной политики относятся также региональные власти и органы местного самоуправления. Цели региональной и муниципальной инвестиционных политик являются более точечными. К ним относятся:

* устойчивое развитие экономики субъекта, основанное на увеличении доли инновационной составляющей в структуре экономики, и повышение конкурентоспособности ее отдельных отраслей и предприятий;
* последовательное развитие социальной сфере субъекта, основанной на стабильном развитии экономики;
* повышение интеграции субъекта в экономическое пространство вышестоящего уровня.[[7]](#footnote-7)

Для формирования эффективной региональной инвестиционной политики необходимо точно знать, от каких факторов зависит динамика инвестиционных ресурсов в регионе, какие региональные условия оказывают влияние на принятие решения об инвестировании в конкретный регион. Основными факторами, влияющими на привлечение инвестиционных ресурсов в регион являются наличие выработанного инвестиционного законодательства, инвестиционный потенциал субъекта, уровень социально-экономического развития региона.

Инвестиционная политика как страны, так и региона напрямую зависит от результатов хозяйственной деятельности субъекта. Так, можно наблюдать прямую корреляцию между объемами ВВП и ВРП и развитием инвестиционных процессов. Однако, стоит отметить, что инвестиционная активность является гораздо более эластичным показателем, нежели значения ВВП и ВРП. Последние могут быть удержаны государством на определенном уровне благодаря резервным средствам, тогда как не существует прямого регулятора, способного поддержать инвестиционную активность. Все существующие регуляторы носят более косвенный характер.

Государство, как субъект инвестиционной деятельности, играет несколько важных ролей:

* организатора инвестиционно-финансового рынка;
* участника инвестиционно-финансового рынка;
* менеджера инвестиционных процессов.[[8]](#footnote-8)

В связи с этим, можно утверждать, что государство является наиболее универсальным участником инвестиционного процесса и самым важным. За ним остаются основные функции по обеспечению страны инвестициями и по их регуляции.

В случае, когда государство выступает не просто куратором инвестиционной деятельности, но и её активным участником, оно может осуществлять бюджетное финансирование проектов. Государство является гарантом политической и экономической стабильности в обществе, поэтому зачастую именно ему приходится делать важные капиталовложения. В данном случае проблема заключается не в том, чтобы найти средства инвестирования, а в том, чтобы заставить эти средства работать и приносить определенную прибыль. Одним из способов эффективного инвестирования является эффективное использование государственной собственности. В большинстве случаев данные объекты пользуются большим спросом со стороны представителей бизнеса, однако без определенной нужды органы государственной власти не склонны обеспечивать доступ к ним. Однако же совсем другая ситуация происходит, когда государства реализуют инвестиционную политику путем привлечения дополнительной прибыли. Еще одним элементом бюджетного финансирования можно считать дотации. Мнение о том, что дотирование – это всегда вычет из бюджета не совсем верно. Все зависит от того, каков дотационный механизм, где, когда и с какой целью он включается. Расчеты подтверждают, что только при определенном сочетании налогов с дотациями могут быть преодолены монополистическая инфляция и спад производства. Система прямого дотирования продукции производителей является наиболее эффективной при необходимости борьбы с инфляцией и спадом производства. Цена продукции для производителей соответственно возрастает, а для покупателей может остаться неизменной или даже более низкой.

Мировой опыт показывает, что государственные инструменты инвестиционной политики могут быть совсем разными. Так, в США система инвестирования строится на том, что центр делегирует большие полномочия властям штатов для создания привлекательного инвестиционного климата. В том числе, штаты имеют широкую компетенцию по самостоятельному привлечению иностранных инвесторов. Также для Соединенных Штатов Америки характерен феномен «нетто-импортера», подразумевающий стремление государства к балансу экспорта и импорта капитала. В целом для данной страны характерна политика большой экономической свободы субъектов хозяйствования, политика экономического либерализма.[[9]](#footnote-9) В Великобритании, Франции и Германии общий объем капиталовложений регулируется государством через политику ссудного процента, денежную, налоговую и амортизационную политику. Осуществляется централизованное выборочное стимулирование капиталовложений в определенные предприятия, отрасли и сферы через кредитные и налоговые льготы. Государственные органы власти вправе напрямую вмешиваться в процесс инвестирования для ввода или вывода определенных производственных мощностей путем согласования планов действий крупнейших корпораций.[[10]](#footnote-10)

## 1.2 Инвестиционная политика РФ на современном этапе развития

За то время, когда российская экономика перешла к рыночной модели, в ней сложился ряд негативных тенденций: опережающий спад производства в обрабатывающих отраслях, утяжеление структуры экономики за счет увеличения доли энергосырьевых отраслей, увеличение доли промежуточной продукции в общем объеме ВВП, сокращение объемов капитальных вложений, значительное сокращение уровня использования производственных мощностей по всем видам продукции. Результатом развития данных негативных тенденций стали сырьевая ориентация российской экономики и утрата существенной части научно-технического потенциала. В связи с этим Правительство РФ разработало программу по переключению ресурсов государства с поддержки старых, бесперспективных производств на стимулирование роста более эффективного частного сектора, в том числе приватизированных предприятий. Составной частью данной программы является сохранение налоговых льгот для малого бизнеса и введение упрощенной системы налогообложения предпринимателей в процессе становления их производства, помощь региональных и муниципальных властей в создании приемлемых условий для экономического развития, а также формирование системы объектов инфраструктуры поддержки малого бизнеса и подготовки кадров.[[11]](#footnote-11) Таким образом, четко декларируется наличие общих целей у государства и бизнеса. Однако, несмотря на это, современная система отношений «власть-бизнес» имеет большое количество изъянов, проявляющихся в отсутствии взаимовыгодных прозрачных моделей отношений. Осложняющими факторами являются принадлежность в государственно-политическом развитии скорее к восточной, нежели к западной традиции, коррумпированность госаппарата, трудность отделения крупного бизнеса от государства, специфика российской приватизации, незавершенность политического транзита, сырьевой характер экономики.

Устройство современной политико-экономической системы Российской Федерации представляется проблемным, ввиду отсутствия четкого эффективного распределения полномочий федерального центра и региональных органов власти. Принято считать, что федеральные органы власти определяют общие принципы, приоритетные направления и методы государственной поддержки частного предпринимательства. Региональные власти при этом имеют право самостоятельно решать все вопросы, связанные с поддержкой малого бизнеса на своей территории с учетом местных особенностей и условий, в том числе принимать дополнительные меры за счет собственных средств и ресурсов. Однако, существуют проблемы ориентации субъектов федерации, в связи с чем дифференциированность государственной экономической политики не всегда может быть так же эффективна, как меры, принимаемые самими властями регионов. Ожидается, что в перспективе, наряду с трендом небольшой политической децентрализации (в частности введение выборности глав регионов), наступит тренд экономической децентрализации, способствующий более эффективному определению экономической политики регионов. Эффективность децентрализованных методов в данной сфере подтверждает опыт развитых стран, в частности США, Германия, Япония.

Одной из мер по увеличению эффективности специализации регионов является создание в России особых экономических зон (ОЭЗ) согласно Федеральному закону № ФЗ-116 от 22 июля 2005г. ОЭЗ – это особые территории, которые государство наделяет особым юридическим статусом и экономическими льготами для привлечения российских и зарубежных инвесторов в приоритетные для России отрасли.[[12]](#footnote-12) Особые экономические зоны в России можно разделить на 4 типа:

* промышленно-производственные (ОЭЗ «Елабуга», Республика Татарстан; ОЭЗ «Липецк», Липецкая область; ОЭЗ «Тольятти», Самарская область; ОЭЗ «Титановая долина», Свердловская область; ОЭЗ «Ступино», Московская область);
* технико-внедрические (ОЭЗ «Дубна», Московская область; ОЭЗ «Санкт-Петербург», Санкт-Петербург; ОЭЗ «Томск», Томск; ОЭЗ «Зеленоград», Москва);
* портовые;
* туристко-реакционные (ОЭЗ «Байкальская гавань», Республика Бурятия; ОЭЗ «Алтайская долина», Республика Алтай; ОЭЗ «Бирюзовая Катунь», Алтайский край; ОЭЗ «Ворота-Байкала», Иркутская область; ОЭЗ «Гранд Спа Юца», Ставропольский край).

По мнению экспертов, современные российские регионы можно классифицировать по трем основным группам относительно уровня инвестиционной привлекательности:

1. регионы с относительно благоприятным инвестиционным климатом, с максимальной деловой активностью, высокими темпами экономической модернизации: Москва и Санкт-Петербург, Калужская, Московская, Ленинградская, Тульская, Ярославская, Ростовская, Свердловская, Новосибирская, Нижегородская, Тюменская области, Республика Татарстан, Краснодарский и Красноярский края;
2. регионы промежуточного типа, с менее благоприятным инвестиционным климатом, со средним уровнем деловой активности, невысокими темпами экономической модернизации: Белгородская, Оренбургская, Камчатская, Вологодская, Мурманская, Тверская, Липецкая, Омская, Томская, Амурская, Магаданская области, Приморский и Ставропольский края, Республика Коми, Удмуртская Республика, Республика Дагестан;
3. регионы с неблагоприятным инвестиционным климатом, низкой деловой активностью, почти нулевыми темпами экономической модернизации: Республика Калмыкия, Республика Адыгея, Республика Алтай, Еврейская автономная область и др.

Основным нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность государства в области привлечения инвестиций, остается ФЗ №39 «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» от 25.02.1999 г. Согласно данному документу инвестиционная политика в России делится на две части: косвенное участие и прямое. К первой относится создание благоприятных условий для осуществления инвестиционной деятельности в рамках российского экономического и политического пространства (совершенствование налоговой системы, защита интересов инвесторов, предоставление льготных условий пользования землей, расширение использования внебюджетных источников финансирования, создание сети информационно-аналитических центров, принятие антимонопольных мер, развитие финансового лизинга). Вторая часть, в основном, представляет собой разработку, утверждение и прямое государственное финансирование инвестиционных проектов, а также проведение экспертизы инвестиционных проектов, выпуск облигационных займов, вовлечение в инвестиционный процесс временно приостановленных строек и объектов, находящихся в государственной собственности, предоставление концессий российским и иностранным инвесторам по итогам конкурсного выбора.[[13]](#footnote-13)

Российская инвестиционная политика на современном этапе развития требует умного частного инвестирования: применение новых технологий в хозяйстве, создание высокотехнологичных рабочих мест с достойной оплатой труда. Для привлечения подобных инвестиций делается ставка на большую долю иностранного капитала. Во многом, это обусловлено кризисными явлениями современной экономики России, отсутствием свободных средств у предприятий, недостаточным государственным финансированием сфер, ориентированных на создание инновационных технологий. Для преодоления подобных кризисных явлений необходима реализация следующих мер:

* создание одинаковых конкурентных условий для всех инвесторов, которые не будут зависеть от форм собственности;
* устранение законодательных противоречий по вопросам инвестирования;
* упрощение процедуры согласования документов, необходимой во время разработки инвестиционных программ;
* создание информативно-аналитических центров («фабрик мысли»), занимающихся рейтинговой оценкой потенциальных инвесторов;
* модернизация инфраструктуры инвестиционного рынка для сбережения инвестированных средств во время межотраслевых переливов капиталов.

Одним из действий, которые уже были предприняты, является упрощение системы входа иностранных инвесторов на российский национальный рынок. Данная мера была принята в 2010 году. Предполагалось, что, благодаря ей, у владельцев иностранного капитала появлялась возможность связаться с российским омбудсменом и обсудить все свои предложения, идеи и условия. Такая схема должна была значительно увеличить процент присутствия иностранных инвестиций в российской экономике. Однако, по статистике на 2015 год объемы прямых иностранных инвестиций в экономику сократились на 92%[[14]](#footnote-14), тогда как в целом по миру они увеличились на 36%. Главными причинами такой низкой инвестиционной привлекательности в последнее время являются сложная экономическая и политическая ситуация, внешнеполитические обострения, нестабильность национальной валюты, непредсказуемость изменений системы налогообложения. Подобная динамика развития инвестиционной деятельности в России можно быть интерпретировать, как серьезный провал той модели инвестиционной политики, которая была выбрана. Особенно учитывая тот факт, что в 2015 году мировые инвестиции достигли максимума после глобального финансового кризиса 2008-2009 годов.

С учетом необходимости преодоления дальнейшего спада инвестиционной активности Правительством РФ выработана система мер, способствующих выведению страны из инвестиционного кризиса. Во многом, данные меры соответствуют мировым тенденциям развития инвестиционной деятельности. Предполагается последовательная децентрализация инвестиционного процесса с целью привлечения региональных и местных властей для активизации более точечного инвестирования. Наряду с этим разрабатываются многие федеральные целевые программы (ФЦП) по развития стратегически важных отраслей экономики таких, как космонавтика, ядерные энерготехнологии, коммунальная сфера, транспортная и социальная инфраструктуры. Происходит совершенствование нормативной базы инвестиционной деятельности, особенно в отношении иностранных инвестиций.

Потенциально российский рынок является довольно перспективным как для внутренних, так и для внешних инвесторов. Существует много факторов, обосновывающих данный тезис. Во-первых, потенциальный размер российской экономики может существенно увеличиться. Во-вторых, наличие на рынке достаточно квалифицированной и дешевой рабочей силы. В-третьих, наличие крупной ресурсной базы. В-четвертых, развитие инфраструктуры, пусть и не самое быстрое.

Исследования показывают, что за последние годы в России значительно увеличилась доля инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Вложения в данную отрасль достигли пика в 2012 году, когда превысили 3 трлн. рублей. Поскольку Россия всегда была богата на природные ресурсы, инвестиции в данную сферу неуклонно росли в последние годы. Если в 2006 году они составляли чуть более 1 трлн. рублей, то в 2014 уже более 2 трлн. рублей, став при этом второй по инвестиционной привлекательности сферой. Более, чем в 2 раза за последнее десятилетие увеличились вложения в производство и распределение электроэнергии, газа и воды. Развитие сферы обрабатывающего производства также шло весьма быстрыми темпами, однако эти темпы оказались ниже, чем темпы привлечений инвестиций в сферу добычу полезных ископаемых, что окончательно закрепило за Россией роль «сырьевого придатка».

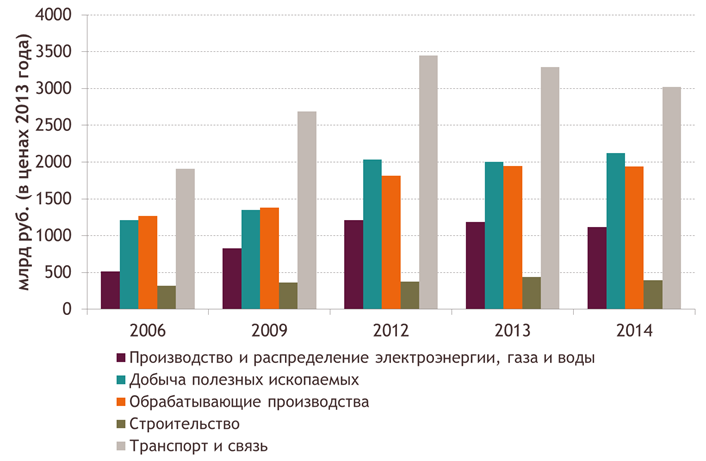


Рисунок 1.2 Динамика объема инвестиций в основной капитал по видам деятельности в сопоставимых ценах 2014 года

Источник: Росстат, расчеты Аналитического центра

Современная инвестиционная политика России проводится в соответствии с «Проектом бюджетной стратегии РФ на период до 2023 года». В нем указывается, что уровень государственных инвестиций даже в нынешних кризисных условиях должен оставаться на прежнем уровне (около 4% ВВП), однако эффективность данных инвестиций должна быть существенно усилена благодаря расширению области использования федерально-целевых программ (ФЦП) и переходу к формам софинансирования капиталоемких проектов совместно с бизнес-структурами, то есть применение механизмов частно-государственного партнерства. Именно данные механизмы начали активно применяться в развитии транспортной сферы в последние годы и способствовали значительному увеличению объема инвестированных средств.

# ГЛАВА 2. ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМЕ ИНСТРУМЕНТОВ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА

## 2.1 Частно-государственное партнерство в современных экономических условиях

В любой модели экономики всегда присутствуют два ключевых актора – государство и бизнес. В большинстве стран современного мира установлена рыночная система экономических отношений. Однако, стоит заметить, что ни в одной стране эта система полностью не исключает из себя государство. Это обусловлено рядом причин. Во-первых, рынок не способен противодействовать монополиям. Во-вторых, только государство может заниматься производством общественных благ, тогда как рынок в этом абсолютно не заинтересован, так как из этого нельзя извлечь прибыль. В-третьих, в большинстве сделок рыночной экономике появляются экстерналии, которые не всегда можно устранить способом, разработанным Рональдом Коузом. Поэтому для их устранения необходимо активное вмешательство государства. В-четвертых, современный рынок не может обеспечить социальные гарантии населения, решить вопросы безработицы, нейтрализовать чрезмерную дифференциацию в распределении доходов. Также, стоит отметить, что в условиях полного отсутствия государства в экономике, появляется кризис информации – ситуация, при которой не все рыночные игроки обладают полной и достоверной информацией о ценах и перспективах развития производства. Таким образом, становится ясно, что эффективное развитие экономики возможно только в случае активного взаимодействия двух ключевых акторов экономического процесса. В связи с этим мировой политической экономии зародилась отдельная модель партнерства государства и бизнеса – Private Public Partnership (PPP), частно-государственное партнерство (ЧГП).

Частно-государственное партнерство (ЧГП) – взаимодействие государства и бизнеса, позволяющее максимально полно использовать уникальные возможности каждого из участников проекта при совокупном сокращении рисков.[[15]](#footnote-15)Данная концепция зародилась в рамках теории государственного корпоративизма. Изначально эта теория воспринималась достаточно критически, поскольку её понимание связывалось с моделью государственного устройства, при которой отношения между трудом и капиталом регулируются государством, таким образом устанавливая приоритет государства в общественных отношений. Однако данная теория эволюционировала и её понимание тоже. Сейчас корпоративизм понимается как форма демократии, выделяющая ведущую роль объединенным профессиональным организациям работодателей и наемных работников, общественным ассоциациям и государству при нахождении компромисса интересов различных социальных групп.[[16]](#footnote-16) Современный вариант корпоративизма проявляется не только во влиянии на бизнес со стороны государства, но и ответного влияния частного капитала на государственные институты. Таким образом, корпоративизм сегодня подразумевает решение различных вопросов как в интересах властных структур, так и в интересах частных бизнес-структур. Взаимный учет интересов основных акторов государственных отношений и привел к созданию концепции частно-государственного партнерства. Во многих современных стран мира в национальные экономические процессы внедряются элементы ЧГП. Эксперты склонны выделять три группы стран по степени этого внедрения:

1. продвинутые страны – ЧГП применяется во многих отраслях экономики на протяжении длительного времени (Франция, Германия, Ирландия, Италия, США, Канада, Япония, Сингапур);
2. промежуточные страны – механизмы ЧГП используются при реализации крупных инвестиционных проектов, однако расширение использования ЧГП на другие сферы затрудняется в связи с неоднозначностью законодательства (Испания, Португалия);
3. опоздавшие страны – экономические отрасли либо развиваются без использования механизмов ЧГП, либо их внедрение находится только на стадии планирования (Люксембург, Швеция, Норвегия);

Использование ЧГП имеет ряд преимуществ для развития производства. Во-первых, крупные инвестиционные проекты достаточно сложно развить одному лишь государству, бизнесу эти проекты не всегда бывают выгодны и интересны. В связи с этим власть может аккумулировать свои усилия и усилия частных компаний для реализации проектов. Во-вторых, многие государственные услуги в наши дни повышаются по уровню качества, когда к их реализации привлекают бизнес. Во многом это обусловлено тем, что бизнес получает за это оплату и, следовательно, прибыль, на которую он нацелен. Поэтому он заинтересован в качественном выполнении работы. Тогда как государство делает это лишь для блага населения, не особо заботясь о качестве. В-третьих, не все товары и услуги, производимые государством, всегда нужны всему населению. Поэтому бывает нелогично, когда налоги всех жителей распределяются на данные товары и услуги. В случае ЧГП налоги либо могут распределяться более эффективно, либо взиматься в меньшем размере, тогда как товары и услуги для определенных групп могут производится бизнесом и реализовываться на рынке. В-четвертых, частные компании стремятся к максимальной рационализации производства, что приводит к активному внедрению инноваций. Это, в свою очередь, способствует росту инновационного потенциала государства. В-пятых, ЧГП приводит к консолидации общества. Если бизнес-структуры активно взаимодействуют с государственной властью, то можно констатировать, что страна развивается в соответствии с единой концепцией.[[17]](#footnote-17)

Однако, стоит отметить, что среди экспертов нет единого мнения относительно того, в каких отраслях применение ЧГП должно осуществляться в большей мере, в какой – в меньшей, а в какой – вообще не применяться. В некоторых государствах, в частности в России, нет единого законодательства, которое могло бы полностью регламентировать формат такого взаимодействия. Существуют ряд нормативно-правовых актов, которые устанавливают, как могут решаться отдельные вопросы, но данная система не является унифицированной, в связи с чем возникают юридические неурядицы.

Активное использование частно-государственного партнерства возможно при соблюдении нескольких условий:

А) наличие стратегии развития определенной отрасли на основе ЧГП;

Б) юридическая база, регламентирующая отношения государства и бизнеса;

В) наличие системы мониторинга действующих проектов для определения необходимости внедрения системы ЧГП;

Г) наличие механизма предложения проектов потенциальным инвесторам и отбора кандидатов;

Д) организация контроля над реализацией проектов.

В мире разработаны несколько форм взаимодействия государства и бизнес-структур. Одной из таких форм являются государственные контракты, которые представляют определенные соглашения между государственными органами и частными компаниями на осуществление общественно-необходимых видов деятельности. Наиболее распространенными в практике ЧГП считаются контракты на выполнение работ, на оказание общественных услуг, на управление, на поставку продукции для государственных нужд. В таких контрактах права собственности не передаются частной компании, государство несет основные риски и расходы. Выгода бизнеса состоит в получении фиксированной прибыли и развитии контактов с органами власти.

Еще одним видом ЧГП является аренда и лизинг. В рамках арендного соглашения частная компания получает во временное пользование часть государственной собственности за определенную плату. Условием таких отношений является обязательная возвратность предметов аренды, к тому же право распоряжения собственностью остается за государством. В случае лизинга компания имеет право на последующий выкуп имущества. Такая модель больше всего подходит для сооружений общественных зданий. В мире накоплен значительный опыт лизинговых форм партнерства государства и бизнеса.

Одной из наиболее перспективных форм взаимодействия является концессия. Ее особенность заключается в том, что государственные органы власти в рамках партнерских отношений, оставаясь полноправными собственниками имущества, составляющего предмет концессионного соглашения, уполномочивают частного партнера выполнять в течение определенного срока оговариваемые в соглашении функции и наделяют его с этой целью соответствующими правомочиями, необходимыми для обеспечения нормального функционирования объекта концессии. За пользование государственной или муниципальной собственностью концессионер вносит плату на условиях, оговоренных в концессионном соглашении. Уникальный характер получаемых прав заключается в получении монополии либо на осуществление определенного вида деятельности в целом либо на осуществление определенного вида деятельности на определенной территории. Согласно экспертным оценкам наибольшее распространение концессии получили в отраслях, в которых в самой большой степени требуются инвестиции и квалифицированный менеджмент. Достоинством концессии для бизнеса является страховка от рисков, долгосрочный характер сотрудничества, способность самостоятельно решать многие, ранее недоступные, вопросы. Для государства плюсом является возможность прямого влияния на бизнес для защиты собственных интересов и интересов граждан страны. Концессии принято классифицировать по трем типам: 1) концессия на уже существующие объекты инфраструктуры; 2) концессия на строительство или модернизацию инфраструктурных объектов; 3) передача объектов государственной собственности в управление частной управляющей компании.

Похожей на концессию, но слегка от нее отличной является форма партнерства на основе соглашений о разделе продукции. Данные соглашения отличаются от концессии тем, что не предоставляют бизнес-партнеру всю совокупность выпущенной продукции, оставляя часть государству. Данная форма сотрудничества активно используется в нефтяной отрасли.

Также существуют совместные предприятия, управление которыми на постоянной основе осуществляют как бизнес-игроки, так и представители государства. Такая форма партнерства может иметь форму полного товарищества, общества с ограниченной ответственностью, акционерного общества. Участники партнерства объединяются с целью наиболее эффективного использования ресурсов. Возможность участия в принятии управленческих решений определяется долей в капитале предприятия.

Государство может создавать инвестиционные фонды для поддержания приоритетных для государства инвестиционных проектов путем создания определенной инфраструктуры (транспортной, инженерной, энергетической), без который реализация была бы невозможна. Для отбора кандидатов предусмотрено создание Инвестиционной комиссии, как первой инстанции выбора, и Правительственной комиссии, как последующей инстанции.

## 2.2 Роль частно-государственного партнерства в обеспечении эффективной инвестиционной политики государства

На сегодняшний день в РФ механизм государственного-частного партнерства является достаточно актуальным при реализации многих инвестиционных проектов. Во многом это связано с теми кризисными явлениями, которые сейчас затронули экономическую и политическую сферы. Государственные органы власти выработали особую стратегию выведения страны из данного состояния. Эта стратегия, главным образом, основывается на минимальном использовании средств золото-валютных резервов и переходе на товары отечественного производителя («импортозамещение»). В связи с этим схема ЧГП является довольно уникальным механизмом стимулирования экономического роста в стратегических секторах экономики за счет привлечения частного капитала и обеспечения приемлемого для него уровня инвестиционного риска.

Сотрудничество предпринимателей и государственной власти в России уже принесло свои плоды. Так, можно выделить несколько успешных проектов, созданных на этой базе за последние годы. Наиболее крупный проект – строительство олимпийских и инфраструктурных объектов в Сочи, «стройка века». Инвесторами данного проекта, за исключением государства, были все крупные российские бизнесмены, состоящие в топ-20 российского списка Forbes. По разным оценкам, инвестиции частного капитала составили от 35% до 45% от всей стоимости олимпийской стройки.[[18]](#footnote-18) Причиной такого высокого показателя негосударственного капиталовложения стало создание системы стимулов и мотиваций для частного бизнеса. Мерами данной системы являлись налоговые льготы для участников стройки, предельно низкие риски неокупаемости проекта, возможность получить высокую прибыль.

Механизм партнерства бизнеса и государства, как инструмент обеспечения инвестиционной привлекательности, получил большое распространение в таких сферах, как жилищно-коммунальное хозяйство, дорожно-транспортная инфраструктура, инновационная сфера.

Регулирование финансовых потоков в сфере ЖКХ долгое время было проблемным пунктом в процессе становления российской государственности. Эта сфера наиболее близка к народу, но и наиболее трудна для контроля. В 2002 году была разработана федеральная целевая программа «Жилище», предполагавшая активное разгосударствление управления коммунальной инфраструктурой и привлечение внебюджетный инвестиций в эту отрасль.[[19]](#footnote-19) Однако, подъема инвестиционной активности не происходило вплоть до принятия ФЗ №115 «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 года, задавшего определение концессионной деятельности в гражданском законодательстве РФ и определившего принципиальную возможность приложения концессионных принципов к вопросам развития коммунальной инфраструктуры.[[20]](#footnote-20) На данный момент в России разработан ряд моделей по привлечению частных средств в коммунальные предприятия:

* приватизация муниципального предприятия на базе всего имущества;
* приватизация муниципального предприятия с последующим допуском частного бизнеса в управление данным предприятием;
* приватизация муниципального предприятия на базе имущества, за исключением инфраструктуры, которая остается в муниципальной собственности и передается в долгосрочную аренду, с последующим допуском частного бизнеса в капитал акционерного предприятия;
* ликвидация муниципального предприятия с возвратом имущества в муниципальную казну и последующая передача имущества вновь образованной проектной компании с участием частного капитала.

Для решения коммунальных проблем данные варианты могут выступать в комплексе с инвестиционным договором, одним из пунктов которого является обязательство частного партнера вложить финансовые средства в развитие сферы на взаимовыгодных условиях по вопросу окупаемости инвестиций. Так, активность частных предпринимателей в развитии жилищно-коммунального хозяйства с каждым годом растет. Проанализировав деятельность крупнейших частных операторов коммунального хозяйства, получается, что арендными моделями в электроснабжении охвачено свыше 5 млн. человек, в водоснабжении – свыше 9 млн. человек, в теплоснабжении – свыше 10 млн. человек.[[21]](#footnote-21)

Второй сферой, сильно интегрировавшей в себя механизм частно-государственного партнерства, является дорожно-транспортная отрасль. В ведущих странах Европы и США она является ведущей по числу проектов, реализованных на базе ЧГП. Именно в этой сфере родились первые частно-государственные проекты. Первые дороги, связавшие между собой города США, строились на средства частных компаний и были платными. В 1792 году штат Пенсильвания зарегистрировал первую частную компанию для строительства дороги Филадельфия – Ланкастер. Вплоть до 1845 года только в 13 восточных штатах было зарегистрировано более 1500 дорожных компаний. В период строительства трансконтинентальных железных дорог в США федеральные земли, примыкавшие к полотну, часто передавались железнодорожным компаниям с целью увеличения их дальнейшей стоимости.[[22]](#footnote-22)

По мнению многих экспертов, до последнего времени инвестиции в дорожное строительство в России приравнивались к вливанию средств в бездонную бочку. Территория РФ превышает 17 млн. километров, поэтому очевидно, что окутать ее полностью транспортной инфраструктурой только лишь за государственный счет невозможно. В связи с этим последнее время актуализировалась идея привлечения финансовых средств частного бизнеса. Инвестиционные потребности сектора составляют не менее 20-25 млрд. долларов США ежегодно. Нынешние инвестиции в транспортный сектор составляют 1,5-2% ВВП страны. Мировой опыт показывает, что страны-лидеры экономического развития инвестируют в данную сферу не менее 5% ВВП. Так, в США данный показатель составляет порядка 7%, в Китае – 10%.[[23]](#footnote-23)

Привлечение частных инвесторов к развитию транспортной инфраструктуры должно серьезно улучшить качество дорожного строительства благодаря техническим и управленческим знаниям и опыту, накопленным в частном секторе. Как показывает отечественная и зарубежная практика, особой привлекательностью для инвесторов обладают проекты, где возможно взимание прямой платы с пользователя. Именно поэтому современные ЧГП проекты в дорожно-транспортной сфере реализуются, в основном, при строительстве новых и модернизации существующих платных дорог. По данному принципу в РФ на данный момент реализуется 75 проектов, в том числе некоторые известные проекты: «Западный скоростной диаметр», «Платон», скоростная автомобильная дорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург».

Что же касается партнерства в инновационной сферы, то в России наблюдается ряд особенностей такого сотрудничества. Долгое время в нашей стране существовала государственная технологическая политика, в ведении которой находился научно-технический прогресс государства. Ученые не были свободны в своих раздумьях и наработках. У них была четкая программа относительно того, когда нужно разработать новый продукт и что он должен делать. Также нужно помнить, что во времена СССР основное внимание было приковано к развитию ВПК, исследованию космоса, тяжелой промышленности, что во многом повлияло на то, что другие отрасли серьезно отстали в развитии по сравнению со странами Европы и США. Сейчас же представители науки гораздо более свободны в выборе направлений своей деятельности. В связи с тем, что вложения в развитие новшеств не всегда могут принести прибыль, современные инновационные проекты проходят процедуру снижения рисков потери финансовых средств. После её прохождения такие проекты становятся более привлекательными для бизнеса.

По мнению экспертов, ключевой задачей в развитии инновационной системы России является становление её инфраструктуры. Во многом из-за того, что такой инфраструктуры до сих пор не существует, российские изобретения являются непоследовательными, а иногда и повторяют друг друга, что, в свою очередь, вызывает отставание российской экономики по уровню использования инновационного потенциала от ведущих экономик мира.

Формирование системы взаимодействие государства и бизнеса в области инновационного развития должно основываться на определенных положениях:

1. ЧГП должно соответствовать стратегическим целям развития региона, страны или отрасли, в которой оно будет осуществляться;
2. независимо от статусного положения участников партнерства все должны иметь равные права и ответственности в определении вариантов эффективного достижения целей и решения задач;
3. в рамках партнерства должен осуществляться компромиссный учет интересов каждого из участников в целях сохранения выгоды от реализации проекта для каждого;
4. необходимо использование ресурсов всех участников партнерства для получения наибольшего эффекта от проекта в максимально короткое время. При этом критерием отбора ресурсов и их источников должна быть возможность получения максимального синергетического эффекта (социального, экономического, инвестиционного)[[24]](#footnote-24);

Для реализации данных положений необходимо создать определенные институциональные условия, способствующие активному взаимодействию государства и бизнеса в инновационной сфере. В связи с этим одно из главных задач государства – устранение системных недостатков, административных барьеров, осложняющих инновационное развитие, и стимулирование субъектов экономической деятельности к использованию достижений науки и их совершенствованию. В России имеется достаточно большой потенциал в развитии инновационной сферы, особенно при условии использования ЧГП. На одном из мероприятий, посвященному развитию инновационного процесса в РФ, глава правительства Д.А. Медведев обозначил задачи, которые должна российская власть для обеспечения эффективного партнерства:

* создание льготных условий для российских и зарубежных инвесторов, участвующих в проектах осуществления инновационной деятельности;
* организация закупок наукоемкой продукции и новейших технологий;
* проведение большего количество тендеров по выполнению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
* создание условий для регулярного повышения квалификации специалистов во всех сферах связанных с разработкой новшеств;
* создание действующей инфраструктуры инновационной деятельности[[25]](#footnote-25);

Огромную роль в развитии партнерства государства и бизнеса играет венчурное финансирование, которое представляет собой разновидность денежного капитала, предоставляемого предприятиям, находящимся на ранних стадиях своего развития, для их расширения и модернизации. Частой формой такого финансирование является предоставление конкретному бизнесу определенного количества средств в обмен на долю в уставном капитале компании. После запуска и реализации инновационного проекта прежние владельцы имеют приоритетное право выкупа данной доли либо же она продается на открытом рынке. Таким образом, венчурный фонд остается в прибыли за счет разницы в ценах покупки и продажи, а компания разделяет риски свои риски на случай неудачного запуска проекта.

Однако данная система финансирования имеет определенные ограничения. Российское законодательство разрешает формирование венчурных фондов лишь в форме закрытых паевых инвестиционных фондов (ЗПИФ). Данная форма предполагает существенно ограничивает бюджет фонда, утверждая, что деньги должны быть вложены сразу в полном размере, а не по мере появления новых проектов. Таким образом, перед тем, как формировать подобный фонд, должны быть изначально отобраны беспроигрышные проекты, поскольку инвесторы фонда не могут вкладывать в него средства по мере развития проекта. В связи с этим одной из особенностей венчурного капитала является то, что он рассчитан на получение высокой прибыли.

В современных условиях повышение эффективности партнерства и взаимодействия государства и бизнеса способствует улучшению инвестиционного климата за счет повышения конкуренции в политике и экономике. К данному выводу пришли исследователи НИУ ВШЭ В.В. Иванов, Н.П. Распопов, А.С. Царьков. Действительно, развитие конкуренции в экономике неразрывно связано с законодательными механизмами антимонопольного ограничения, с помощью которых представительные органы власти могут пресекать или, наоборот, явно или не явно поддерживать недобросовестную конкуренцию. При этом важно, что плюрализм политической арены повышает конкуренцию в сфере экономики между различными хозяйствующими субъектами за счет борьбы экономических программ политических партий и не позволяет устанавливать «правила игры», выгодные отдельно взятой стороне.[[26]](#footnote-26) Таким образом, имеет место быть следующая схема, предполагающая взаимодействие четырех базовых элементов:



Рисунок 2.1 Исходная гипотеза модели : четыре базовых элемента

Источник : Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / Науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин

На базе контент-анализа докладов Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) о состоянии предпринимательского климата в РФ был выделен ряд факторов, объясняющих взаимодействие власти и бизнеса. Данный ряд сопоставлялся с факторами, определяющими основные индексы (Индекс глобальной конкурентоспособности (Global Competitiveness Index, GCI), Индекс конкурентоспособности бизнеса (Business Competitiveness Index, BCI)), с факторами конкурентоспособности по М.Портеру, оценками экспертов Всемирного банка, специальными финансовыми или кредитными рейтингами. Результатом подобного сопоставления стало выделение наиболее универсальных, взаимосвязанных факторов, определяющих взаимодействие власти и бизнеса. Факторы были разделены на три базовые группы:

1. Целевые факторы

* Конкуренция в политике (f1)
* Конкуренция в экономике (f2)

1. Управляемые факторы

* Коррупция (f3)
* Политическая транспарентность (f4)
* Защищенность прав собственности (f5)
* Эффективность судебной системы (f6)
* Либерализация экономики и поддержка субъектов МСП (f7)
* Налоги и тарифы (f8)
* Эффективность ГМУ (f9)
* Административные барьеры (f10)
* Экспертиза нормативно-правовых актов (НПА) бизнес-субъектами (f11)

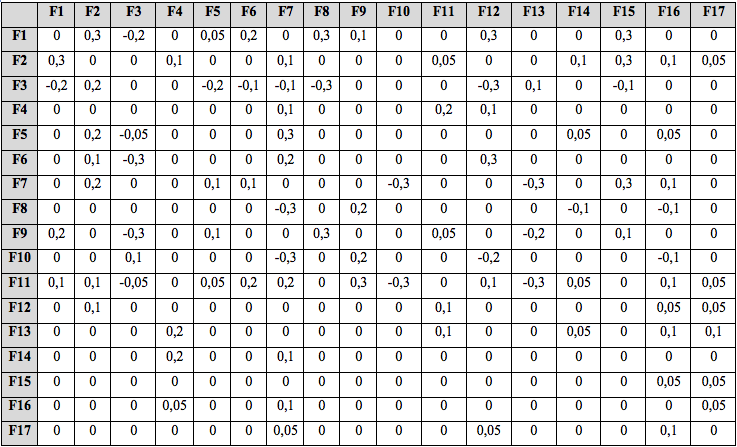
1. Наблюдаемые факторы

* Внешнеэкономическая деятельность (f12)
* Инвестиционный климат (f13)
* Макроэкономическая стабильность (f14)
* Социальная ответственность бизнеса (f15)
* Технологическое развитие (f16)
* Обеспеченность трудовыми ресурсами (f17)

На основе определения прямых и обратны связей между факторами была построена когнитивная карта моделирования процессов взаимодействия бизнеса и власти. С помощью данной карты экспертным путем определялась сила влияния факторов друг на друга. В качестве респондентов выступили более 10 экспертов, специализирующихся по данным вопросам.

Таблица 2.1 Матрица весовых оценок взаимодействия между факторами

Источник: Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / Науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин



0,3 – очень сильное влияние

0,2 – умеренное влияние

0,1 – слабое влияние

0,05 – очень слабое влияние

Рисунок 2.2 Когнитивная карта процесса имитации

Источник : Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / Науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин

Данная когнитивная модель показывает взаимосвязь экономических и политических показателей, определяющих инвестиционную привлекательность России. На основе этого разработаны три ключевые сценария развития взаимоотношений власти и бизнеса:

* радикальный – рост власти олигархии, снижение влияния государства, зависимость власти от бизнес-элиты (ситуации 1990-х годов);
* инерционный – согласие бизнеса с текущим состоянием дел, полный уход из реальной политики, поддержка бизнесом тех направлений, которые утверждены властью (Путинская Россия);
* оптимистичный – цивилизованный формат участия бизнеса в политике, характерного для развитых стран.

# ГЛАВА 3. ОЦЕНКА ПРОЕКТОВ ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

## Проект постройки Западного скоростного диаметра (ЗСД)

Проект «Западного скоростного диаметра» (ЗСД) – проект постройки скоростной, платной автомагистрали в Санкт-Петербурге, связывающий север и юг города. Первое упоминание о строительстве подобного сооружения можно найти в документации времен Собчака А.А.: в постановлении Совета министров СССР №341 от 7 апреля 1990 года, в перечне объектов строительства дорожно-транспортной системы на 1991 – 2005 года упоминается о сооружении транспортной связи северо-западной части Ленинграда с центром города.[[27]](#footnote-27) Впервые название «Западный скоростной диаметр» встречается в распоряжении мэра от 6 февраля 1996 года №97-р «О создании Западного скоростного диаметра».[[28]](#footnote-28) Предполагалось, что данная автодорога станет ключевой магистралью во время проведения Олимпийских Игр 2004 года. Реализация проекта началась многим позже, в 2004-2005 годах. Будущая автомагистраль была разделена на 3 основных участка: южный, центральный и северный. В 2006 году стартовал конкурсный отбор инвестора-застройщика магистрали. К конкурсу были допущены все 4 подавшие заявки компании: австрийская MLA Liferachfalt (учрежденная FCC Construction, Alpine и Deutsche Bank), ООО «ЗСД «Невский меридиан»» (созданная французской Bouygues, немецкой Hochtief, петербургским «Мостоотрядом-19» и компанией Egis), консорциум «Санкт-Петербургская скоростная магистраль B.V.» (сформированный голландской Bektel, турецкой Enka и южно-африканской Intertol), испанская Vencida (принадлежащая OHL Group). В итоге 10 июня 2008 года было заключено концессионное соглашение с ООО «ЗСД «Невский меридиан»».[[29]](#footnote-29)

По оценкам специалистов, предполагаемая стоимость проекта составляет 212,7 млрд. рублей: 108 млрд. – инвесторы; 71,2 млрд. – инвестиционный фонд РФ; 33,5 млрд. – средства бюджета города. Однако, позднее были внесены коррективы: Правительство РФ приняло решение об уменьшении доли участия государственного инвестиционного фонда более, чем на 20 млрд. рублей. Так, финансирование данного проекта на современном этапе выглядит следующим образом:

Рисунок 3.1 Финансирование проекта ЗСД

Источник: составлено автором

Бывший губернатор Санкт-Петербурга, Валентина Матвиенко, относительно данного проекта говорила: «Это первая концессия после революции, мы пионеры, мы прошли длинный путь согласований. Это был очень нелегкий и непростой путь». Действительно, реализация проекта «Западного скоростного диаметра» стала первым феноменом частно-государственного партнерства в Санкт-Петербурге. Большим успехом можно назвать привлечение более 50% средств частных инвесторов.

Лишь в 2006 году в рамках городской политики Санкт-Петербурга был принят закон «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». Также именно в 2006 году в Российской Федерации был впервые образован Инвестиционный фонд объемом 69,7 млрд. рублей. Строительство ЗСД в Санкт-Петербурге стало первым проектом, получившим средства Инвестиционного фонда. Первоначально, на реализацию проекта из государственного бюджета было выделено 28 млрд. рублей, что составляло треть общего объема Инвестиционного фонда того периода. Петербург стал первым регионом, сумевшим приспособить два таких инструмента, как ЧГП и Инвестиционный фонд, для реализации социально-значимых проектов.

В 2011 году была основана новая компания ООО «Магистраль северной столицы» (МСС), основными акционерами которой стали ВТБ Капитал, Газпромбанк, Astaldi (Италия), Ictas Insaat (Турция). 23 декабря 2011 года было заключено соглашение о ЧГП между ООО «МСС», ОАО «Западный скоростной диаметр» и Санкт-Петербургом со сроком действия 30 лет. 20 декабря 2012 года в Москве подписаны Акт о достижении финансового закрытия и обновленная редакция Соглашения о создании и эксплуатации на основе ЧГП автомобильной дороги ЗСД. Также был подписан договор подряда с компанией ICA Astaldi-IC Ictas WHSD Insaat Anonim Sirketi (совместным объединением компаний Astaldi, Ictas Insaat и Mega Yapi) и ряд документов, необходимых для получения доступа к финансированию, в том числе, обновленная редакция Кредитного соглашения, прямой договор города с Подрядчиком между Обществом, Санкт-Петербургом, ОАО «ЗСД» и Подрядчиком, иная финансовая документация.[[30]](#footnote-30)

В соответствии с Соглашением о ЧГП ООО «Магистраль северной столицы» привлекает финансирование на строительство участков ЗСД и получает право на эксплуатацию всей магистрали на 30 лет. Условия Соглашения содержат минимальный гарантированный Правительством Санкт-Петербурга доход от эксплуатации ЗСД в размере 9,6 млрд. рублей в год. Если годовая выручка проекта будет превышать эту сумму, то МСС выплатит Правительству Санкт-Петербурга 90% разницы. Если же годовая выручка будет ниже данного показателя, то компенсация будет происходить в обратную сторону.[[31]](#footnote-31)

На современном этапе строительством «Западного скоростного диаметра» занимаются следующие компании:

- южный участок – «Мостостроительный отряд № 19», «Пилон», «Генеральная строительная корпорация»;

- центральный участок – «Магистраль Северной Столицы»;

- северный участок – «Мостоотряд-19», «Пилон».

Схема осуществления партнерства выглядит следующим образом:

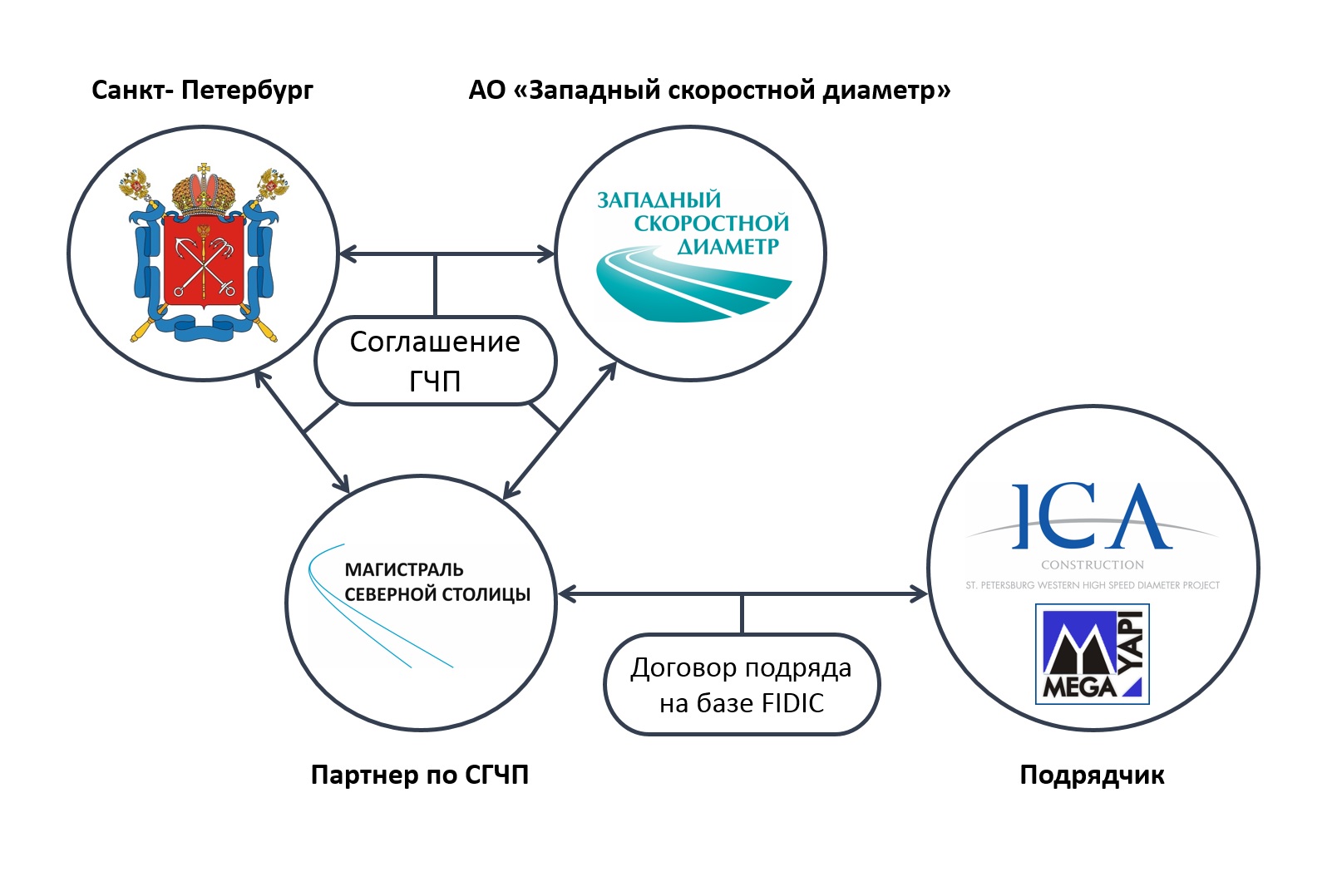


Рисунок 3.2 Соглашение о ГЧП

Источник: Официальный сайт ООО «Магистраль северной столицы»

Эффективность использования механизма ЧГП в реализации данного проекта необходимо оценивать с экономической точки зрения и социальной. Если рассматривать экономическую составляющую данного проекта, то можно с уверенностью утверждать, что властям Санкт-Петербурга удалось создать благоприятные экономические условия в регионе для привлечения инвестора. Привлечение более чем 50% частных средств при реализации проекта такого масштаба безусловно является успехом. Ключевым пунктом экономической привлекательности проекта стали правительственные гарантии обеспечения определенного уровня прибыли для застройщика. Однако данный пункт, казавшийся в момент заключения контракта выгодным обоим сторонам, сейчас уже гораздо менее выгоден городским властям. Экономические условия современности изменились коренным образом.

Городские экономисты в середине 2000-х с трудом могли предсказать, что проект придется реализовывать в кризисный период, тогда как они совсем не могли предсказать то, что таких периодов будет несколько. Согласно контракту в 2016 году ООО «Магистраль северной столицы» должна начать получать прибыль (в размере 9,6 млрд. рублей в год) от введения в эксплуатацию центрального участка автомагистрали. Однако реалии таковы, что данный участок еще далек от того, чтобы быть введенным в эксплуатацию, в связи с чем городу придется покрывать недоимки прибыли застройщика. Первая запланированная субсидия со стороны городских властей составляет 4,7 млрд. рублей. По нынешним меркам это равняется 1% бюджета субъекта. Данная история стала довольно резонансной: 30 марта 2016 года депутат ЗАКСа Санкт-Петербурга от партии «Справедливая Россия» Алексей Ковалев выступил с открытой критикой концессионного соглашения и призывом к прокуратуре расследовать данное дело и разорвать заключенное соглашение.[[32]](#footnote-32) Позднее депутата поддержали и сотрудники городской администрации, заявившее о том, что дело будет изучено юристами и подготовлена юридическая оценка возможности пересмотра соглашения, в частности с таким заявлением в начале мая выступил вице-губернатор Санкт-Петербурга М.П. Мокрецов.[[33]](#footnote-33)

На данный момент застройщиками прогнозируется завершить строительство автомагистрали к концу 2016 года. Однако, многие эксперты прогнозирует, что срок окончания работ все же будет сдвинут на 2017 год. С экономической точки зрения, даже учитывая кризисные издержки, реализация данного проекта может считаться вполне успешной. Использование механизма ЧГП сумело привлечь дополнительные финансовые и интеллектуальные ресурсы, снизить бюрократизация процесса стройки, ускорить темпы постройки отдельных участков. В случае, если бы финансирование данного проекта было бы полностью федеральным и региональным, то вполне возможно, что в нынешних условиях низких цен на основные товары российского экспорта (нефть и газ), формирующие основу ВВП, стройка могла бы быть заморожена и продлена лишь по истечению определенного времени, после преодоления кризисных явлений в экономике. Инструментом для расчета фискальных затрат государства при условии реализации проекта с использованием только бюджетного финансирования является «публичный компаратор» (PSC). При условии, что средства, выделенные Инвестиционным фондом РФ, не превышали бы 51 млрд. рублей, расходная часть бюджета Санкт-Петербурга изменилась бы следующим образом:

Таблица 3.1 Соотношения состояний бюджета С-Пб. при реализации проекта ЗСД по механизму ГЧП и только за счет собственных средств

Источник: составлено автором

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Доходы бюджета (млрд. рублей)** | **Расходы бюджета (млрд. рублей)** | **Дефицит (млрд. рублей)** | **Расходы бюджета с учетом PSC (млрд. рублей)** | **Дефицит с учетом PSC (млрд. рублей)** | **Размер увеличения расходов с учетом PSC (%)** |
| **2006** | 180 | 186 | 6 | 196 | 16 | 5,4% |
| **2007** | 234 | 266 | 32 | 276 | 42 | 3,8% |
| **2008** | 313 | 367 | 54 | 377 | 64 | 2,7% |
| **2009** | 294 | 336 | 42 | 336 | 52 | 3% |
| **2010** | 329 | 379 | 50 | 389 | 60 | 2,6% |
| **2011** | 381 | 432 | 51 | 442 | 61 | 2,3% |
| **2012** | 368 | 420 | 52 | 430 | 62 | 2,4% |
| **2013** | 391 | 427 | 36 | 437 | 46 | 2,3% |
| **2014** | 409 | 472 | 63 | 482 | 73 | 2,1% |
| **2015** | 408 | 458 | 50 | 468 | 60 | 2,2% |
| **2016** | 433 | 491 | 58 | 501 | 68 | 2% |

Рисунок 3.3 Сопоставление дефицитов бюджета при реализации проекта ЗСД по механизму ГЧП и только за счет собственных средств

Источник: составлено автором

Рисунок 3.4 Размер увеличения расходов городского бюджета с учетом PSC

Источник: составлено автором

Бюджет Санкт-Петербурга за выбранный период всегда оставался дефицитным. В таблице сделан расчет по среднему показателю ежегодного увеличения расходов и дефицита бюджета. При условии, что реализация данного проекта могла бы происходить практически полностью за счет собственных средств города, дефицит бюджета только бы увеличивался, достигая в определенные моменты критических показателей: за выбранный период расходы городских властей увеличились бы ежегодно более чем на 2% (в 2005 году они бы превысили 5%). Подобное увеличение расходной части бюджета оказалось бы весьма резонансным для городских властей. Если В.И. Матвиенко имела бы возможность выстоять в подобных условиях и остаться на своем посту ввиду всей эффективности своей работы и федерального признания (А.Л. Кудрин назвал её самым продуктивным губернатором Санкт-Петербурга, начиная с 1991 года)[[34]](#footnote-34), то у Г.С. Полтавченко определенно возникли бы проблемы. Многие эксперты уже не раз говорили о том, что губернатор может покинуть должность раньше окончания своих полномочий. Безусловно, поддержка президента способствует его стабильному пребыванию на посту губернатора, однако резкое ухудшение экономической ситуации способно привести к повышению шаткости его положения.

Согласно ожиданиям аналитиков завершение строительства автомагистрали повысит спрос на её услуги на 30-100%[[35]](#footnote-35), что, в свою очередь, приведет к тому, что прибыль инвестора достигнет запланированного показателя и даже превысит его. В этом случае инвестор будет вынужден выплачивать 90% разницы прибыли правительству города, что означает дополнительный источник доходов городского бюджета. Таким образом, с точки зрения экономической составляющей инвестиционной политики, использование механизма ЧГП можно признать вполне эффективным.

Социальная эффективность строительства Западного скоростного диаметра достаточно многогранна. Во-первых, предполагается, что ЗСД сможет решить одну из вечных проблем Санкт-Петербурга – бесперебойное дорожное сообщение во все времена года. Васильевский остров больше не будет местом, куда нельзя добраться, когда разведены мосты. Во-вторых, запуск ЗСД в полном объему сильно облегчит жизнь тем, кому необходимо добраться с севера города на юг и обратно. Сейчас самый быстрый для этого способ – Кольцевая автодорога, однако по Западному скоростному диаметру это будет в 2 раза быстрее. Уже сейчас открытыми участками ЗСД ежемесячно пользуются более 4 млн. автомобилистов. После завершения строительства предполагается, что эта цифра возрастет в 2-3 раза. В-третьих, ожидается, что по завершению строительства автомагистрали она сможет разгрузить городское движение. Некоторые участки оцениваются способными перехватить 40% ежедневного общегородского транспортного потока. Также прочувствовать меньшую загруженность смогут и автомобилисты, использующие бесплатную улично-дорожную сеть, для передвижения с одного конца города на другой через центр.

Таким образом, проект строительства Западного скоростного диаметра посредством ЧГП можно считать эффективным и весьма результативным. Механизм сотрудничества частного капитала и государственного оказался наиболее подходящим при реализации столь масштабного проекта. Благодаря этому механизму удалось продолжать стройку в кризисные моменты, поочередно вводя объекты транспортной инфраструктуры в пользование, обеспечивая удобство передвижения граждан.

## 3.2 Проект создания системы «Платон»

«Платон» - система сбора платежей с большегрузных автомобилей, разрешенной максимальной массы свыше 12 тонн. Название системы является сокращением от словосочетания «плата за тонны». Предполагается, что именно такие автомобили наносят наибольшей вред дорожному покрытию, в связи с чем им необходимо компенсировать причиняемый ущерб как раз с помощью данной системы. Существует несколько способов оплаты: первый – с помощью маршрутной карты, второй – с помощью бортового устройства. Расчет производится в зависимости от фактического пробега транспортного средства по тарифу 3,73 руб/км.[[36]](#footnote-36) Согласно документам, регламентирующим цели введения данной системы, полученные с её помощью финансовые средства поступят в Федеральный бюджет РФ и будут направлены на обеспечение поддержания автомобильных дорог, финансирование строительно-ремонтных работ и улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры.[[37]](#footnote-37) Также предполагается, что такая система будет способствовать снижению нагрузки на государственный бюджет и улучшению качества содержания федеральных дорог. Работа системы «Платон» осуществляется в соответствии с 5 принципами:

Таблица 3.2 Принципы работы системы «Платон»

Источник: Официальный сайт системы взимания платы «Платон»

|  |  |
| --- | --- |
| **Принцип** | **Описание** |
| Авансовая схема платежа | Внесение платы осуществляется владельцем транспортного средства до начала движения по федеральным трассам, исходя из утвержденного Правительством РФ размера оплаты. |
| Оплата за фактически пройденное расстояние | Владелец транспортного средства вносит плату в счет возмещения вреда за каждый километр маршрута по федеральной трассе, используя на выбор один из вариантов расчета оплаты. |
| Использование спутниковых навигационных систем | Позиционирование транспортных средств массой более 12 тонн осуществляется с использованием Бортовых устройств, обеспечивающих прием сигналов глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и GPS. |
| Мониторинг и идентификация автомобилей массой свыше 12 тонн | Контроль внесения платы осуществляется системами стационарного и мобильного контроля:   1. рамные конструкции с навесным оборудованием, размещенные над полотном федеральной автодороги; 2. мобильный контроль – автомобили со специальным оборудованием. |
| Вынесение ГИБДД постановлений об административных правонарушениях | Оператор системы фиксирует факт нарушения владельцем транспортного средства правил оплаты и передает необходимые данные в правоохранительные органы для принятия решения о вынесении постановления об административном правонарушении.[[38]](#footnote-38) |

Оператором данной системы является инвестиционная компания «РТ-Инвест транспортные системы», основными акционерами которой являются государственная корпорация «Ростех» и Игорь Ротенберг, сын российского миллиардера Аркадия Ротенберга; от имени Российской Федерации выступает «Росавтодор». В сентябре 2014 года между «РТ-Инвест транспортные системы» (концессионер) и «Росавтодор» (концедент) был заключено концессионное соглашение. Срок действия данного соглашения составляет 13 лет. Согласно документу концессионер должен выполнить обязательства, связанные с созданием и вводом в эксплуатацию объектов системы взимания платы и их дальнейшей эксплуатацией, а также с соблюдением сроков и осуществлением деятельности, определенной концессионным соглашением. В свою очередь, обязательства концедента гораздо более структурированные:

* исполнение финансовых обязательств, определенных концессионным соглашением;
* заключение с концессионером договоров аренды (субаренды) земельных участков или их предоставление на другой законной основе;
* предоставление концессионеру во владение и пользование им созданные объекты взимания платы со дня их ввода в эксплуатацию и до прекращения действия концессионного соглашения;
* принятие в установленном законом порядке от концессионера объектов системы взимания платы после прекращения действия концессионного соглашения;
* контроль за выполнением концессионером обязательств по концессионному соглашению в установленном порядке.[[39]](#footnote-39)

Общий объем инвестиций в проект «Платон» превышает 29 млрд. рублей. В данном случае все средства будут привлечены со стороны частного инвестора: 2 млрд. рублей – собственные средства акционера; 27 млрд. рублей – кредитные ресурсы, предоставленные «Газпромбанком». Концессионное соглашение также фиксирует базовый размер выплат из федерального бюджета за услуги оператора. Он составляет 10,6 млрд. рублей в год с момента запуска системы до момента завершения действия концессионного соглашения. По различным оценкам, доход государственного бюджета от полного введения в использование данной системы составит более 40 млрд. рублей в год.

Таким образом, с точки зрения инвестиционной политики государство смогло разработать достаточно уникальный проект с точки зрения привлечения дополнительных доходов в гос. бюджет. Безусловно, данная система не является мировым новшеством, аналогичные механизмы уже действуют в таких странах, как Австрия, Германия, Словакия, Венгрия Белоруссия. Однако, можно с уверенностью утверждать, что введение такой системы еще несколько лет назад в российских реалиях не представлялось возможным, поскольку изначальное качество дорожного покрытия было критически низким – сейчас решение данной проблемы происходит весьма быстрыми темпами. Уникальность данного проекта также заключается в том, что государственные органы власти сумели привлечь дополнительные доходы в бюджет, не вкладывая напрямую собственные средства, а лишь обеспечивая определенные финансовые гарантии и сниженные административные барьеры для инвестора. Окончательную экономическую эффективность и результативность системы можно будет оценить в конце 2016 года, когда уже будет проработан определенный период времени (система была впервые запущена 15 ноября 2015 года). Однако, это только одна сторона вопроса – экономическая, совсем по-другому дела обстоят с социально-политической стороной вопроса.

Можно утверждать, что федеральные власти оказались вовсе не готовы к тому, что реализация данного проекта вызовет такой общественный резонанс. За несколько дней до запуска системы в действие (11 ноября 2015 года) начались крупномасштабные забастовки владельцев и водителей большегрузов. Одной из основных причин забастовок является тяжелое (в связи с кризисом) положение грузоперевозок в России. По мнению бастующих, введение системы «Платон» только еще больше усложнит данное положение и приведет к банкротству многих предприятий малого и среднего размера. Главным требованием протестующих является отсрочка на 3 года введения данной платежной системы и необходимость безштрафной апробации системы в течение года.[[40]](#footnote-40) Участниками забастовки были подготовлены многочисленные плакаты для регламентации своих требований. 11 ноября 2015 года забастовки стартовали сразу в 40 регионах. Бастующие основным методом борьбы выбрали «итальянскую забастовку», которая заключалась в блокировании автомобильных дорог длинными колоннами тягачей и прицепов или передвижение по ним со скоростью 10 км/ч.[[41]](#footnote-41) 14 декабря 2015 года дальнобойщики устроили пикетирование у здания администрации президента РФ в Москве.[[42]](#footnote-42)

Подобные забастовки водителей большегрузов получили отклик в среде российской политической оппозиции: партия КПРФ (в составе всех 92 депутатов ГД) поддержала их инициативу, организовав обращение к Президенту РФ от заместителя лидера партии В.Ф. Рашкина с просьбой «защитить конституционные права транспортников и всех граждан России, которые пострадают от введения «платы» с транспортных средств».[[43]](#footnote-43) Позднее членами партии был направлен запрос с предложением отменить данный вид сбора и признать его неконституционным. Также в поддержку бастующих выступили члены бизнес-элиты. В частности, глава Сбербанка Герман Греф выразил мнение, что введения подобных платежей только лишь в очередной раз повысит уровень инфляции на 1,5-2%.[[44]](#footnote-44)

Стоит отметить, что данные забастовки привели к определенным положительным результатам для их инициаторов: министерство транспорта заморозило штрафы за неуплату сбора, пока не будут внесены поправки в Административный кодекс, сокращающие штрафы с 450 тыс. рублей до 50 тыс. рублей, за повторное нарушение – с 1 млн. рублей до 100 тыс. рублей. Как отмечает «Русская служба ВВС», тем самым протестующим впервые со времен монетизации льгот 2005 года удалось принудить власти к быстрой реакции в свою пользу.[[45]](#footnote-45) Также в феврале 2016 года с заявлением относительно размера платежей выступил вице-премьер РФ Аркадий Дворкович. Согласно его заявлению размер платежей повышаться до октября 2016 года не будет и останется на уровне 1,53 руб/км.

Еще одним фактом, вызвавшим недовольство большого числа граждан, стала непрозрачная схема конкурсного отбора оператора-подрядчика проекта. Сначала думали объявить конкурсный отбор, но из-за отсутствия опыта создания таких систем у национальных разработчиков конкурс отменили, сославшись на «вопросы национальной безопасности».[[46]](#footnote-46) В итоге подрядчиком была выбрана структура, акционерами которой являются близкие друзья В.В. Путина (сын Аркадия Ротенберга – Игорь Ротенберг). По мнению политолога Марины Снеговой, «Платон» способствует созданию дополнительных источников ренты для потенциально ненадежных элит и тем самым укрепить их лояльность.[[47]](#footnote-47) Согласно исследованию политтехнолога Е.Н. Минченко «Политбюро 2.0» в этом нет ничего удивительного, так как именно структуры Ротенберга по сравнению с другими имеют наибольшее неформальное влияние на главу государства, подкрепленное весомым финансовым бэкграундом.[[48]](#footnote-48)

Все вышеуказанные недоработки вызвали недовольство многих граждан России, подняли уровень социального возмущения. Однако российское общество на данный момент находится в достаточно аморфном состоянии, что обеспечивает спокойствие федеральных властей в отношении возможных всплесков протестных настроений. Об этом свидетельствуют данные социологических исследований, проведенный на базе ВЦИОМ: 60% россиян сочувствуют дальнобойщикам, однако только 4% готовы их поддержать и выйти протестовать. Таким образом, пример реализации данного проекта иллюстрирует тот факт, что использование механизма частно-государственного партнерства с экономической точки зрения является одним из наиболее эффективных механизмов реализации крупных инвестиционных проектов. Однако, при оценке успешности проекта необходимо учитывать не только его финансовую успешность, но и социально-политическую эффективность. В случае с введением системы «Платон» последнее не было учтено или было учтено в недостаточной степени, что вызвало забастовки владельцев большегрузов.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках данной работы изучены концептуальные основы инвестиционной политики. Определено, что инвестиционная политика является одной из основных отраслевых политик в системе государственного управления. Во многом именно благодаря успешной реализации данной формы политики происходит успешное как экономическое, так и политическое развитие государства. В работе рассмотрены основные методы реализации инвестиционной политики. К их числу относятся создание нормативно-правовых актов, государственное планирование, программирование, партнёрство, субсидии и льготы, кредитование, осуществление социальных и экономических программ. Государственное регулирование инвестиционной деятельности представляет совокупность политических подходов и решений, закрепленных законодательством для установления рамок деятельности инвесторов. Рассмотрев, опыт реализации инвестиционной политики в различных странах мира, можно сделать вывод о том, что нет универсальных методов реализации, для каждой экономико-политической системы подходят свои уникальные методы. Одной из основных современных тенденций развития инвестиционной политики является её регионализация: все больше мер по улучшению инвестиционного климата федеральный центр старается передать органам власти субъектов федерации. Предполагается, что они должны быть более компетентны во многих вопросах, касающихся инвестиционного климата региона, тогда как федеральные органы власти будут заниматься реализацией проектов более крупного, общероссийского масштаба.

В работе доказана гипотеза о том, что частно-государственное партнерство является одним из наиболее эффективных методов инвестиционной политики в целом и наиболее подходящим для привлечения инвестиций в российскую экономику на современном этапе её развития. В современном мире механизм партнерства государства и бизнеса позволяет привлечь в экономику страны дополнительные ресурсы, перераспределить риски, направить деятельность частных бизнес-структур на обеспечение социально-экономического благополучия общества. Так как прогрессивное развитие страны напрямую связано с инновациями, то необходимо отметить, что формирование национальной и региональных инновационных систем основывается именно на принципе ЧГП, которое включает в себя взаимодействие государства, бизнеса и научно-образовательных организаций. Установление партнёрских отношений с бизнесом способствует более эффективному и качественному выполнению основных функций государства. Формы и методы реализации ЧГП могут существенно отличаться в зависимости от сферы применения, национальных и территориальных особенностей.

Проанализировав мировой опыт применения элементов ЧГП, можно сделать вывод, что с каждым годом количество и разнообразие программ, реализуемых с помощью механизмов ЧГП, растет ввиду того, что они доказывают свою эффективность. Экономические модели развитых стран мира направлены на поощрение частной инициативы, на перекладывании части социальной ответственности с государства на частные предприятия.

Особую эффективность механизмы партнерства приобретают в кризисные и посткризисные для государства периоды. Ослабленные политические институты не всегда могут справиться с удовлетворением всех имеющихся запросов общества, экономические субъекты также могут испытывать определенные трудности ввиду спада производства и понижения покупательной способности потребителей. В данном случае кооперация - это то, что поможет решить проблемы обоих субъектов.

Реализация проекта ЗСД посредством частно-государственного партнерства оказалась наиболее эффективным способом как с точки зрения финансовых потоков, так и с точки зрения социально-политической эффективности. Сотрудничество частного капитала и государственного оказалось наиболее подходящим в сложных экономических условиях, в которые попала стройка проекта. Именно благодаря этому механизму удалось спасти компании-застройщики от банкротства и обеспечить город поочередным введением объектов транспортной инфраструктуры в пользование.

Проект создания платежной системы «Платон» оказался более проблематичным. Финансово-экономическая сторона вопроса была хорошо проработана и запущена в использование. Однако, социально-политическая сторона явно было недооценена. Власти не были готовы к такому количеству забастовок дальнобойщиков. Стоит отметить, что для введения такой системы необходимо создание определенных конструктивных предпосылок, чтобы она не стала губительной для представителей бизнеса. Необходим апробационный запуск данной системы для выявления проблем и недостатков.

На данный момент инвестиционная политика России переживает тяжелые времена. Ввиду сложной экономической и политической ситуации, внешнеполитических обострений, низких цен на энергоресурсы, нестабильностью национальной валюты инвестиционные потоки в экономику страны сократились на 92%. Основными проблемами инвестиционной политики остаются падение доверия международных кредитных организаций к российским акциям, дефицит ликвидности внутри России, снижение динамики производства в важнейших отраслях российской экономики, падение уровня ВВП, бюрократизированность экономико-политической системы, отсутствие прозрачности при проведении конкурсных отборов, высокие ставки налогообложения во многих отраслях.

На данный момент перед Россией стоит ряд целей и задач, которые необходимо выполнить уже в самом ближайшем будущем для того, чтобы страна смогла приблизиться к развитым державам по показателю благоприятности внутреннего инвестиционного климата.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты:

1. Федеральный закон №39 «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации», Москва, 25.02.1999
2. Федеральный закон №116 «Об особых экономических зонах в РФ», Москва, 22.07.2005
3. Федеральный закон №224 «О государственном-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Москва, 13.07.2015
4. Постановление Правительства РФ №675 «О федерально целевой программе «Жилище» на 2002-2010 годы», Москва, 17.09.2001
5. Постановление Правительства РФ №316 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Экономическое развитие и инновационная экономика»», Москва, 15.04.2014

Распоряжение Правительства РФ №1662-р от 29.08.2014 г. Москва / Российская газета [Москва], 2014. URL: <http://rg.ru/2014/09/03/usloviya-site-dok.html> (дата обращения: 06.05.2016)

1. Постановление Совета министров СССР № 341 «О комплексном развитии и сохранении исторически сложившегося центра города Ленинграда», Ленинград, 07.04.1990
2. Закон Санкт-Петербурга №684-159 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах», Санкт-Петербург, 20.12.2006

Распоряжение мэра Санкт-Петербурга №97-р «О создании Западного скоростного диаметра», Санкт-Петербург, 06.02.1996

Книги и печатные издания:

1. Белов В.Г. Перспективы третьего этапа становления государственно-частного в России как технологии социально-экономического развития – Москва: Журнал «Экономическая теория и практика», 2014
2. Василенок В.Л. Развитие форм государственно-частного партнерства в Российской экономике – Санкт-Петербург: Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент», 2014
3. Жукова Н.С. Регулирование предпринимательской деятельности на основе развития государственно-частного партнерства – Санкт-Петербург: диссертация канд. экон. наук, 2012

Зимина И.В. Роль государственно-частного партнерства в становлении региональной инновационной системы – Сыктывкар: Издательство «Сыктывкарский государственный университет», 2012.

1. Игонина Л. Л. Инвестиции : пособие для студентов высших учебных заведений по финансово-экономическим специальностям - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва : Магистр Инфра-М, 2013.
2. Кабашкин В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации – Москва: Издательский дом «Дело», 2015.
3. Мальков Э.Д. Особенности регулирования иностранных инвестиций в отдельных зарубежных странах – 1-е изд. - Перспектива, 2000.
4. Новикова М.Ю. Основные формы экономического взаимодействия частного бизнеса и государства – Москва: Мир перемен, 2011
5. Якунин В.И. Партнерство в механизме государственного управления – 2 изд. - Москва: Сборник «Социологические исследования», 2007
6. Yescombe E.R. Public-Private Partnerships: principles of policy and finance – Бостон: Издательство «Elsevier», 2007
7. Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / А. Н. Шохин, д.э.н., проф., С. Р. Борисов, к.э.н., проф., М. Н. Глухова, к.э.н., заслуж. экономист Рос. Федерации и др.; науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин – 2-е изд. - Москва : Издательский дом Высшей школы экономики, 2015.
8. Государственно-частное партнерство в зарубежных странах или как реализовать ГЧП в России – Москва: Издательство журнала «Финансы, экономика, безопасность», 2009.
9. Public-Private Partnerships in Pursuit in Risk Sharing and Value for Money – Чикаго: Издательство «OECD Publishing», 2008

Электронные ресурсы:

1. Богачев Ю.С. Государственно-частное партнерство в инновационных системах / Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики» [Москва], 2012. URL: <http://www.vipstd.ru/nauteh/index.php/---ep12-02/396-a> (дата обращения: 14.04.16)
2. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления / Отечественные записки. [Москва] 2004. № 6 URL: [http://magazines.russ.ru/oz/2004 /6/2004\_6\_19.html](http://magazines.russ.ru/oz/2004%20/6/2004_6_19.html) (демата обращения 05.04.2016).
3. Гайдаев В. Международные инвесторы активно уходят с российского рынка / Коммерсант.ру [Москва], 2015. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2728016> (дата обращения: 02.04.2016)
4. Иваницкая И.И. Инвестиции и инвестиционная политика / Вестник научного центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. [Сыктывкар] URL: <http://koet.syktsu.ru/vestnik/2006/2006-2/4.htm> (дата обращения: 05.05.16)
5. Петров А.В. Инвестиционная политика региона: ориентация на инновации / Журнал «Креативная экономика». [Москва], 2012 URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/24113/> (дата обращения: 10.04.16)
6. Сборов. А.  Грузовики выехали на обочину / Газета „Коммерсантъ“ № 214 от 20.11.2015 [Москва], 2015. URL: <http://kommersant.ru/doc/2857900> (дата обращения: 29.04.2016)
7. Шабров О.Ф. Корпоративизм в отношениях государства и бизнеса / Материалы международной научно-практической конференции «Государство, НКО и бизнес: процесс взаимодействия». [Москва], 2007. URL: <http://shabrov.info/Statji/Korpor2.htm> (дата обращения: 10.04.16)
8. Шамхалов Ф.И. О государственной поддержке предпринимательства в России / Журнал «Экономика». [Москва], 2011 URL: <http://vasilievaa.narod.ru/18_2_98.htm> (дата обращения: 24.02.16)
9. Валентину Матвиенко назвали самым успешным губернатором Петербурга / Деловой Петербург [СПб.], 2011. URL: <http://www.dp.ru/a/2011/08/09/Valentinu_Matvienko_nazva/> (дата обращения: 02.05.2016)
10. Внешэкономбанк и проекты государственно-частного партнерства в России. Новые задачи и возможности в условиях экономического спада. Концептуальные положения ЗАО «Делойт Туш СНГ» / [Москва], 2009. URL: <http://www.anspa.ru/files/sem2009/bazhenov/bazhenov.pdf/> (дата обращения: 04.05.2016).
11. Депутат ЗакСа Санкт-Петербурга требует разорвать сделку со строителями ЗСД / Электронное издание «Аргументы и факты» [СПб.] 2016. URL: <http://www.spb.aif.ru/money/finances/deputat_zaksa_peterburga_trebuet_razorvat_sdelku_so_stroitelyami_zsd> (дата обращения: 30.04.2016)
12. Западный скоростной диаметр. Почему Смольный собирается выплачивать 4,7 млрд. инвестору ЗСД / Агентство Бизнес Новостей [СПб.], 2016. URL: <http://abnews.ru/2016/03/31/zapadnyj-dorogoj-diametr-pochemu-smolnyj-sobiraetsya-vyplachivat-47-mlrd-investoru-zsd/> (дата обращения: 05.05.2016)
13. Запуск «Платона». В России начала работать новая система по взиманию денег с дальнобойщиков / Новостной портал «Meduza», 2015. URL: <https://meduza.io/feature/2015/11/16/platon-ne-drug> (дата обращения: 01.05.2016)
14. Нет «Платону»! Письмо Валерия Рашкина президенту накануне масштабных акций протеста дальнобойщиков / Официальный сайт КПРФ [Москва], 2015. URL: <https://kprf.ru/dep/gosduma/activities/149091.html> (дата обращения: 04.05.2016)
15. О системе взимания платы / Официальный сайт системы взимания платы «Платон» [Москва], 2016. URL: <http://platon.ru/ru/about/> (дата обращения: 05.05.2016)
16. Олимпийцы Forbes: кто и сколько потратил на Сочи-2014 / Журнал Forbes [Москва], 2014. URL: <http://www.forbes.ru/reitingi-photogallery/250265-olimpiitsy-forbes-kto-i-skolko-potratil-na-sochi-2014/photo/1> (дата обращения: 27.02.16)
17. Основные инвестиционные политики компаний / MANALAND: территория менеджмента. [Москва] URL: <http://www.manaland.ru/lamas-31-1.html> (дата обращения: 30.04.16)
18. Питерские чиновники пытаются избежать компенсации 4 млрд. рублей концессионеру ЗСД / Интернет-портал «Право.ру» [СПб.], 2016. URL: <http://pravo.ru/news/view/128964/> (дата обращения: 14.05.2016)
19. «Платоническая» революция водителей-дальнобойщиков / «Русская служба BBC», 2015. URL: <http://www.bbc.com/russian/russia/2015/11/151123_russia_truck_protests> (дата обращения: 03.05.2016)
20. «Политбюро 2.0» и сирийский гамбит / Доклад «Минченко консалтинг» [Москва], 2015. URL: <http://minchenko.ru/analitika/analitika_57.html> (дата обращения: 02.05.2016)
21. Почему Россия не Сирия / Издание «Ведомости» [Москва], 2016. URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2016/02/10/628311-rossiya-ne-siriya> (дата обращения: 03.05.2016)
22. Прямые иностранные инвестиции в Россию в 2015 году рухнули на 92% / Международная информационная группа «Интерфакс». [Москва], 2016 URL: <http://www.interfax.ru/business/490758> (дата обращения: 13.03.16)
23. Соглашение о ГЧП / Официальный сайт ООО «Магистраль северной столицы» [СПб.] 2006-2016. URL: <http://nch-spb.com/about/gchp/> (дата обращения: 28.04.16)
24. Строительство Западного скоростного диаметра / Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. [СПб.] URL: <http://gov.spb.ru/gov/terr/reg_kirovsk/stroitelstvo-v-rajone/stroitelstvo-zapadnogo-skorostnogo-diametra/> (дата обращения: 27.04.16)
25. У администрации президента начался пикет дальнобойщиков / Газета.ру [Москва], 2015. URL: <http://www.gazeta.ru/auto/news/2015/12/14/n_8008931.shtml> (дата обращения: 03.05.2016)
26. Zuleeg F. Can Public Private Partnerships (PPPs) lever investment to get Europr out of economic crisis? / European Policy Centre [Bruxelles], 2012. URL: <http://www.epc.eu/documents/uploads/pub_3066_can_public_private_partnerships_lever_investment_to_get_europe_out_of_economic_crisis.pdf> (дата обращения: 04.05.2016)
27. House Committee Wants Pentagon To Identify P3 Options To Mitigate Climate Change Impacts / «The National Council For Public-Private Partnerships» [Washington], 2015. URL: <http://www.ncppp.org/house-committee-wants-pentagon-to-identify-p3-options-to-mitigate-climate-change-impacts/> (дата обращения : 07.05.2016)
28. Infrastructure in a Market Economy: Public-Private Partnerships in a Changing World / Издание «Harvard Kennedy School» [Harvard], 2015 – URL: <https://exed.hks.harvard.edu/Programs/ime/overview.aspx> (дата обращения: 07.05.2016)
29. Public Private Partnership In Germany – An Overview / Новостной портал «Mondaq», 2009. URL: <http://www.mondaq.com/default.asp?ncountry_id=0&child_id=0&topic_id=0&product_id=0> (дата обращения: 08.05.2016)
30. Public-Private Partnership Units: Are they needed and what should they do? / Материалы дискуссии на интернет-сайте «The World Bank», 2006. URL: <http://www.un.org/esa/coordination/Alliance/WB-online%20discussion%20on%20PPP%20units.htm> (дата обращения: 09.05.2016)

1. Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / А. Н. Шохин, д.э.н., проф., С. Р. Борисов, к.э.н., проф., М. Н. Глухова, к.э.н., заслуж. экономист Рос. Федерации и др.; науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин – 2-е изд. - Москва : Издательский дом Высшей школы экономики, 2015. – с. 108-109 [↑](#footnote-ref-1)
2. Игонина Л. Л. Инвестиции : пособие для студентов высших учебных заведений по финансово-экономическим специальностям - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва : Магистр Инфра-М, 2013. - с. 19-20  [↑](#footnote-ref-2)
3. Игонина Л. Л. Инвестиции : пособие для студентов высших учебных заведений по финансово-экономическим специальностям - 2-е изд., перераб. и доп. - Москва : Магистр Инфра-М, 2013. - с. 19-20  [↑](#footnote-ref-3)
4. Иваницкая И.И. Инвестиции и инвестиционная политика / Вестник научного центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. [Сыктывкар] URL: <http://koet.syktsu.ru/vestnik/2006/2006-2/4.htm> (дата обращения: 05.05.16) [↑](#footnote-ref-4)
5. Основные инвестиционные политики компаний / MANALAND: территория менеджмента. [Москва] URL: <http://www.manaland.ru/lamas-31-1.html> (дата обращения: 30.04.16) [↑](#footnote-ref-5)
6. Иваницкая И.И. Инвестиции и инвестиционная политика / Вестник научного центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. [Сыктывкар] URL: <http://koet.syktsu.ru/vestnik/2006/2006-2/4.htm> (дата обращения: 05.05.16) [↑](#footnote-ref-6)
7. Петров А.В. Инвестиционная политика региона: ориентация на инновации / Журнал «Креативная экономика». [Москва], 2012 URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/24113/> (дата обращения: 10.04.16) [↑](#footnote-ref-7)
8. Иваницкая И.И. Инвестиции и инвестиционная политика / Вестник научного центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. [Сыктывкар] URL: <http://koet.syktsu.ru/vestnik/2006/2006-2/4.htm> (дата обращения: 05.05.16) [↑](#footnote-ref-8)
9. Мальков Э.Д. Особенности регулирования иностранных инвестиций в отдельных зарубежных странах – 1-е изд. - Перспектива, 2000. – С.29. [↑](#footnote-ref-9)
10. Мальков Э.Д. Особенности регулирования иностранных инвестиций в отдельных зарубежных странах – 1-е изд. - Перспектива, 2000. – С.29. [↑](#footnote-ref-10)
11. Шамхалов Ф.И. О государственной поддержке предпринимательства в России / Журнал «Экономика». [Москва], 2011 URL: <http://vasilievaa.narod.ru/18_2_98.htm> (дата обращения: 24.02.16) [↑](#footnote-ref-11)
12. Федеральный закон №116 «Об особых экономических зонах в РФ», Москва, 22.07.2005 [↑](#footnote-ref-12)
13. Федеральный закон №39 «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации», Москва, 25.02.1999 [↑](#footnote-ref-13)
14. Прямые иностранные инвестиции в Россию в 2015 году рухнули на 92% / Международная информационная группа «Интерфакс». [Москва], 2016 URL: <http://www.interfax.ru/business/490758> (дата обращения: 13.03.16) [↑](#footnote-ref-14)
15. Новикова М.Ю. Основные формы экономического взаимодействия частного бизнеса и государства – Москва: Мир перемен, 2011 [↑](#footnote-ref-15)
16. Шабров О.Ф. Корпоративизм в отношениях государства и бизнеса / Материалы международной научно-практической конференции «Государство, НКО и бизнес: процесс взаимодействия». [Москва], 2007. URL: <http://shabrov.info/Statji/Korpor2.htm> (дата обращения: 10.04.16) [↑](#footnote-ref-16)
17. Зимина И.В. Роль государственно-частного партнерства в становлении региональной инновационной системы – Сыктывкар: Издательство «Сыктывкарский государственный университет», 2012. – с. 12-14 [↑](#footnote-ref-17)
18. Олимпийцы Forbes: кто и сколько потратил на Сочи-2014 / Журнал Forbes [Москва], 2014. URL: <http://www.forbes.ru/reitingi-photogallery/250265-olimpiitsy-forbes-kto-i-skolko-potratil-na-sochi-2014/photo/1> (дата обращения: 27.02.16) [↑](#footnote-ref-18)
19. Постановление Правительства РФ №675 «О федерально целевой программе «Жилище» на 2002-2010 годы», Москва, 17.09.2001 [↑](#footnote-ref-19)
20. Кабашкин В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации – Москва: Издательский дом «Дело», 2015. – с. 43-44 [↑](#footnote-ref-20)
21. Кабашкин В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации – Москва: Издательский дом «Дело», 2015. – с. 45-46 [↑](#footnote-ref-21)
22. Государственно-частное партнерство в зарубежных странах или как реализовать ГЧП в России – Москва: Издательство журнала «Финансы, экономика, безопасность», 2009. – с. 11-14 [↑](#footnote-ref-22)
23. Государственно-частное партнерство в зарубежных странах или как реализовать ГЧП в России – Москва: Издательство журнала «Финансы, экономика, безопасность», 2009. – с. 14-15 [↑](#footnote-ref-23)
24. Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / А. Н. Шохин, д.э.н., проф., С. Р. Борисов, к.э.н., проф., М. Н. Глухова, к.э.н., заслуж. экономист Рос. Федерации и др.; науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин – 2-е изд. - Москва : Издательский дом Высшей школы экономики, 2015. – с. 32-34 [↑](#footnote-ref-24)
25. Богачев Ю.С. Государственно-частное партнерство в инновационных системах / Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики» [Москва], 2012. URL: <http://www.vipstd.ru/nauteh/index.php/---ep12-02/396-a> (дата обращения: 14.04.16) [↑](#footnote-ref-25)
26. Бизнес и власть в России : формирование благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата / А. Н. Шохин, д.э.н., проф., С. Р. Борисов, к.э.н., проф., М. Н. Глухова, к.э.н., заслуж. экономист Рос. Федерации и др.; науч. ред. и рук.: А. Н. Шохин – 2-е изд. - Москва : Издательский дом Высшей школы экономики, 2015. – с. 143-144 [↑](#footnote-ref-26)
27. Постановление Совета министров СССР № 341 «О комплексном развитии и сохранении исторически сложившегося центра города Ленинграда», Ленинград, 07.04.1990 [↑](#footnote-ref-27)
28. Распоряжение мэра Санкт-Петербурга №97-р «О создании Западного скоростного диаметра», Санкт-Петербург, 06.02.1996 [↑](#footnote-ref-28)
29. Строительство Западного скоростного диаметра / Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. [СПб.] URL: <http://gov.spb.ru/gov/terr/reg_kirovsk/stroitelstvo-v-rajone/stroitelstvo-zapadnogo-skorostnogo-diametra/> (дата обращения: 27.04.16) [↑](#footnote-ref-29)
30. Соглашение о ГЧП / Официальный сайт ООО «Магистраль северной столицы» [СПб.] 2006-2016. URL: <http://nch-spb.com/about/gchp/> (дата обращения: 28.04.16) [↑](#footnote-ref-30)
31. Соглашение о ГЧП / Официальный сайт ООО «Магистраль северной столицы» [СПб.] 2006-2016. URL: <http://nch-spb.com/about/gchp/> (дата обращения: 28.04.16) [↑](#footnote-ref-31)
32. Депутат ЗакСа Санкт-Петербурга требует разорвать сделку со строителями ЗСД / Электронное издание «Аргументы и факты» [СПб.] 2016. URL: <http://www.spb.aif.ru/money/finances/deputat_zaksa_peterburga_trebuet_razorvat_sdelku_so_stroitelyami_zsd> (дата обращения: 30.04.2016) [↑](#footnote-ref-32)
33. Питерские чиновники пытаются избежать компенсации 4 млрд. рублей концессионеру ЗСД / Интернет-портал «Право.ру» [СПб.], 2016. URL: <http://pravo.ru/news/view/128964/> (дата обращения: 14.05.2016) [↑](#footnote-ref-33)
34. Валентину Матвиенко назвали самым успешным губернатором Петербурга / Деловой Петербург [СПб.], 2011. URL: <http://www.dp.ru/a/2011/08/09/Valentinu_Matvienko_nazva/> (дата обращения: 02.05.2016) [↑](#footnote-ref-34)
35. Западный скоростной диаметр. Почему Смольный собирается выплачивать 4,7 млрд. инвестору ЗСД / Агентство Бизнес Новостей [СПб.], 2016. URL: <http://abnews.ru/2016/03/31/zapadnyj-dorogoj-diametr-pochemu-smolnyj-sobiraetsya-vyplachivat-47-mlrd-investoru-zsd/> (дата обращения: 05.05.2016) [↑](#footnote-ref-35)
36. О системе взимания платы / Официальный сайт системы взимания платы «Платон» [Москва], 2016. URL: <http://platon.ru/ru/about/> (дата обращения: 05.05.2016) [↑](#footnote-ref-36)
37. О системе взимания платы / Официальный сайт системы взимания платы «Платон» [Москва], 2016. URL: <http://platon.ru/ru/about/> (дата обращения: 05.05.2016) [↑](#footnote-ref-37)
38. О системе взимания платы / Официальный сайт системы взимания платы «Платон» [Москва], 2016. URL: <http://platon.ru/ru/about/> (дата обращения: 05.05.2016) [↑](#footnote-ref-38)
39. Распоряжение Правительства РФ №1662-р от 29.08.2014 г. Москва / Российская газета [Москва], 2014. URL: <http://rg.ru/2014/09/03/usloviya-site-dok.html> (дата обращения: 06.05.2016) [↑](#footnote-ref-39)
40. А. Сборов. Грузовики выехали на обочину / Газета „Коммерсантъ“ № 214 от 20.11.2015 [Москва], 2015. URL: <http://kommersant.ru/doc/2857900> (дата обращения: 29.04.2016) [↑](#footnote-ref-40)
41. «Платоническая» революция водителей-дальнобойщиков / «Русская служба BBC», 2015. URL: <http://www.bbc.com/russian/russia/2015/11/151123_russia_truck_protests> (дата обращения: 03.05.2016) [↑](#footnote-ref-41)
42. У администрации президента начался пикет дальнобойщиков / Газета.ру [Москва], 2015. URL: <http://www.gazeta.ru/auto/news/2015/12/14/n_8008931.shtml> (дата обращения: 03.05.2016) [↑](#footnote-ref-42)
43. Нет «Платону»! Письмо Валерия Рашкина президенту накануне масштабных акций протеста дальнобойщиков / Официальный сайт КПРФ [Москва], 2015. URL: <https://kprf.ru/dep/gosduma/activities/149091.html> (дата обращения: 04.05.2016) [↑](#footnote-ref-43)
44. «Платоническая» революция водителей-дальнобойщиков / «Русская служба BBC», 2015. URL: <http://www.bbc.com/russian/russia/2015/11/151123_russia_truck_protests> (дата обращения: 03.05.2016) [↑](#footnote-ref-44)
45. «Платоническая» революция водителей-дальнобойщиков / «Русская служба BBC», 2015. URL: <http://www.bbc.com/russian/russia/2015/11/151123_russia_truck_protests> (дата обращения: 03.05.2016) [↑](#footnote-ref-45)
46. Запуск «Платона». В России начала работать новая система по взиманию денег с дальнобойщиков / Новостной портал «Meduza», 2015. URL: <https://meduza.io/feature/2015/11/16/platon-ne-drug> (дата обращения: 01.05.2016) [↑](#footnote-ref-46)
47. Почему Россия не Сирия / Издание «Ведомости» [Москва], 2016. URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2016/02/10/628311-rossiya-ne-siriya> (дата обращения: 03.05.2016) [↑](#footnote-ref-47)
48. «Политбюро 2.0» и сирийский гамбит / Доклад «Минченко консалтинг» [Москва], 2015. URL: <http://minchenko.ru/analitika/analitika_57.html> (дата обращения: 02.05.2016) [↑](#footnote-ref-48)