

УДК 332.1

АЛКЛЫЧЕВ АЛКЛЫЧ МАГОМЕДОВИЧ

д.э.н., профессор, Институт экономики и финансов
ФГБОУ ВО «Чеченский государственный университет»,
e-mail: alklych@mail.ru

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНЦЕССИЙ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В СФЕРЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА

Аннотация. *Предметом* работы является изучение зарубежного опыта стратегий, необходимых для осуществления успешных операций в сфере государственно-частного партнёрства в сложных рыночных условиях. **Цель работы** — определение пути преобразования модели развития российской экономики и всего народного хозяйства, координации инновационной стратегии и политики государства и компаний, направленных к соблюдению требований инновационного устойчивого развития инфраструктуры на принципах государственно-частного партнёрства и социальной ответственности бизнеса в широком смысле этого понятия. **Методология проведения работы** основывается на общенаучных принципах конкретности и объективности. *Использованы* такие общенаучные методы как анализ, систематизация, сравнительный анализ, описательный и логический методы. **Результаты работы и область их применения.** *Изучен* зарубежный опыт эффективного взаимодействия государства и частного бизнеса в реалиях современной рыночной экономики, исследованы принципы и формы их взаимодействия, осуществлен анализ мировой практики государственно-частного партнёрства, выявлены проблемные аспекты этого взаимодействия. *Исследования* механизма государственно-частного партнёрства позволяют повысить эффективность партнёрства властей и бизнеса в деле формирования развитой инфраструктуры экономики, перейти к новой концепции отношений бизнеса и государства. **Выводы.** Государственно-частные партнёрства реализуют незадействованный потенциал частного сектора в целях расширения доступа, повышения качества и эффективности государственных услуг, «не обременяя» в дальнейшем государственные финансы, способствуют совершенствованию управления государственным имуществом и увеличению финансовой отдачи от государственных экономических и иных активов. Мировой рынок государственно-частного партнёрства имеет большие перспективы и значительный потенциал. Самыми привлекательными и широко распространенными сферами приложения ГЧП являются инфраструктурные концессии и инвестиции в транспортное строительство и дороги. В этих сферах проще и легче заключать соглашения о концессии, и эти отрасли заинтересованы в притоке значительных частных инвестиций. Однако при внедрении мегапроектов есть также значительные риски, связанные с неправильной оценкой расходов и условиями ввода в действие проекта, конкуренции со стороны альтернативных объектов, неоднозначности финансовой стабильности проекта и возможных рисков для концессионеров.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, концессии, инфраструктурные инвестиции

ALKLYCH MAGOMEDOVICH ALKLYCHEV

Doctor of Sciences (Economics)
Professor, Institute of Economics and Finance
Chechen State University FSBEI HE
E-mail: alklych@mail.ru

INTERNATIONAL PRACTICE ON EFFECTIVE CONCESSIONS AND INFRASTRUCTURE INVESTMENTS IN THE AREA OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Abstract. *The subject of the study is the study on international best practices for strategies required to carry out successful operations in the area of public-private partnership in difficult market conditions. General scientific methods such as analysis, systematization, and comparative analysis, descriptive and logical methods are used. The international best practices on effective interaction between the state and private business in the reality of the modern market economy, and the principles and forms of interactions of thereof are studied; the analysis of the international best practices practice on public-private partnership is carried out, the difficult aspects of the interactions of thereof are identified. Public-private partnerships utilize the untapped potential of the private sector to improve the access to, quality and efficiency of public services, "without burdening" the public funding in the future, and contributing to the improvement of public property management process and increasing the financial return on the state economic and other assets.*

Keywords: *Public-private partnership, concessions, infrastructure investments*

Предмет и цель. Стоимость и доступ к финансам являются основными катализаторами процесса подготовки и разработки проектов государственно-частных партнёрств. Поддержка государственно-частных партнёрств в настоящий период должна включать, прежде всего, продление контрактов, производственные субсидии, увеличение доходов и совершенствование правовой базы [7]. С целью ограничения подверженности государства к риску при сохранении эффективности деятельности частного сектора, меры по осуществлению вмешательства должны быть согласованы с более развитыми положениями финансово-бюджетной политики, зависеть от конкретных обстоятельств, адекватно финансироваться и предусматриваться в бюджете. Фактически государство должно получать компенсацию за дополнительный риск [1].

Методология проведения работы. Граница между государственным и частным секторами может быть определена на основании собственности институциональных единиц. Нерыночные государственные предприятия и корпорации, которые находятся в собственности или под контролем государственных единиц, относятся к государственному сектору. «Экономическая собственность» представляется более важной, чем большинство видов собственности [9]. Совместные предприятия, государственно-частные партнёрства, а также фонды социального страхования (в том числе для государственных служащих) однозначно могут относиться к государственному или частному сектору согласно системе международных учётных стандартов государственного сектора. Пограничные проблемы, существующие в рамках государственного сектора, также остры как проблемы взаимодействия государственного и частного секторов, преимущественно из-за неясности в вопросе разграничения «рыночной» и «нерыночной» деятельности [2].

Существует веское экономическое обоснование тесного сотрудничества между государственным и частным секторами. Данное обстоятельство привело к значительному увеличению спроса на предоставление государственных услуг с помощью инструментов, объединяющих государственные и частные средства, таких как государственно-частные партнёрства [8].

Результаты работы и область их применения. Рассмотрим примеры эффективности концессий и инфраструктурных инвестиций за рубежом в сфере государственно-частного партнёрства.

В феврале 2016 года канадские пенсионные фонды показали устойчивый рост, в Австралии на основе аудита инфраструктуры подготовлен национальный план приоритетных проектов, а в Великобритании приняты решения о развитии железных дорог на основе концессий.

Австралия

В Австралии на основе аудита национальной инфраструктуры подготовлен план приоритетных проектов на ближайшие 15 лет. Независимый консультативный орган Инфраструктура Австралии впервые подготовил и опубликовал перечень приоритетных инфраструктурных проектов страны на ближайшие пятнадцать лет.

Правительство Австралии собирается разрешить государственно-частное партнерство в сфере здравоохранения. Либералы, пришедшие к власти в результате выборов 30 ноября 2015,

собираются задействовать механизм государственно-частного партнерства в этой области, хотя их предвыборными обещаниями было не допустить этого.

В австралийском штате Виктория заложили одну из 13 школ, которые будут построены через государственно-частное партнерство. По контракту частные инвесторы вложат в строительство школ 291 миллион долларов, после чего будут заниматься поддержанием школьной инфраструктуры в течение 25 лет. По истечении контракта все школы перейдут в муниципальное управление.

Великобритания

В Великобритании создан новый правительственный орган по развитию национальной инфраструктуры.

1 января 2016 года в структуре Кабинета Министров Соединенного Королевства приступил к работе новый регулирующий орган, который будет заниматься вопросами развития национальной инфраструктуры и реализации крупных экономических проектов и программ.

2 крупнейших аэропорта Лондона – Хитроу и Гэтвик – ведут ожесточенную борьбу за получение разрешения британских властей на строительство новой взлетно-посадочной полосы. 8 февраля 2016 года крупнейшие английские строительные компании (в числе которых и управляющие деньгами пенсионных фондов) призвали Канцлера казначейства позволить расширение

Хитроу. В ответ Аэропорт Гэтвик, который является вторым по размеру и загруженности аэропортом в Лондоне, 11 февраля 2016 года во второй раз анонсировал прием заявок на строительство новой взлетно-посадочной полосы, рассчитывая привлечь инвестиций на £1,2 миллиарда. Как ожидается, правительство Великобритании должно определиться с выбором аэропорта в начале лета. Дополнительным фактором в выборе аэропорта станут выборы нового мэра Лондона. Выборы состоятся в мае, и оба главных кандидата – Садик Хан и Зак Голдсмит – выступают решительно против расширения Хитроу.

Согласно исследованию Confederation of British Industry, в случае нерасширения Хитроу к 2030 году Британия потеряет до 5,3 миллиардов фунтов в год.

Британская государственная компания Network rail, владеющая и управляющая железными дорогами в Великобритании, собирается сдать железную дорогу в концессию. В 2014 году запустила план масштабной модернизации железнодорожной инфраструктуры на 38 миллиардов фунтов. В 2015 году обнаружилось серьезное занижение суммы требуемых инвестиций и перенос долгов госкомпании на баланс государства, что повлекло заморозку строительства нескольких линий и отставку главы компании. Теперь организация, испытывающая серьезные трудности с кредитованием, собирается получить дополнительные средства за счет сдачи ряда объектов в концессию по модели высокоскоростной железной дороги High Speed 1 (HS1). HS1 связывает Лондон с евротоннелем под Ла-Маншем; 2 участка дороги были открыты в 2003 и 2007 годах, а в 2010 году была отдана по концессионному соглашению с консорциумом канадских пенсионных фондов. Концессионное соглашение рассчитано на 30 лет и стоило 2,1 миллиард фунтов стерлингов [11].

Единственная в Великобритании платная автодорога выставлена на продажу. Пул из 27 институциональных инвесторов, включающий Commerzbank и Credit Agricole, выставил на продажу платную автодорогу M6Toll, чтобы покрыть образовавшийся в ходе покупки и эксплуатации автодороги долг в 1,9 миллиардов фунтов стерлингов.

Канада

Канадские пенсионные фонды инвестируют в развитие агробизнеса в Австралии. Крупнейшие пенсионные фонды Канады - Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments) и Ontario Teachers' Pension Plan Board (OTPP) <http://docplayer.net/4315386-Canada-s-top-ten-pension-funds-help-drive-national-prosperity-landmark-study-finds.html> вложили в 2015 году средства на зеленом континенте в развитие производства говядины и миндаля. В середине января наблюдательный совет по иностранным инвестициям Австралии одобрил в этой сфере очередную крупную сделку [10].

26 февраля 2016 года консорциум институциональных инвесторов, возглавляемый канадским негосударственным пенсионным фондом Ontario Teachers' Pension Plan, приобрел у Global Infrastructure Partners (активов в управлении на \$15.4 млрд) аэропорт «Лондон-Сити».

Стоимость сделки оценивается в более чем \$2,8 млн. Также в консорциум вошли канадский негосударственный пенсионный фонд OMERS (\$77 млрд), институциональный инвестор AIMCo (\$84 млрд) и «дочка» кувейтского фонда национального благосостояния Wren House Infrastructure Management. Сделка должна быть заключена 10 марта 2016 года. Помимо «Лондон-Сити» члены консорциума уже владеют аэропортами в Риме, Сиднее, Брюсселе, Копенгагене, а также в британских Белфасте, Бирмингеме и Бристоле. Инвестиции в крупные инфраструктурные проекты являются для канадских пенсионных фондов естественной инвестиционной стратегией. На «Лондон-Сити» претендовал еще один консорциум, возглавляемый канадским пенсионным фондом PSP Investments.

Канадские пенсионные фонды продолжают уверенный рост. В период с 2003 по 2014 год десять крупнейших пенсионных фондов Канады утроили свои активы, говорится в исследовании Boston Consulting Group (BCG). За это время чистая доходность по инвестициям составила \$CA600 миллиардов.

Чтобы стимулировать экономику страны, правительство Канады ведет переговоры с крупнейшими канадскими негосударственными пенсионными фондами с предложением увеличить объем инвестирования в инфраструктуру страны. Это особенно актуально в свете того, что 4 из 10 крупнейших в мире инвесторов в инфраструктуру являются канадскими пенсионными фондами: CPPIB, Caisse de dépôt et placement du Québec (Caisse), Ontario Teachers' Pension Plan и OMERS [3].

Сами канадцы восприняли такой ход правительства позитивно: 67% жителей Канады поддерживает привлечение институциональных инвесторов в развитие инфраструктуры.

Международный рынок

Американская корпорация State Street провела исследование систем управления рисками в зарубежных пенсионных фондах. Как показали результаты исследования по системам управления рисками в зарубежных пенсионных фондах «Pensions with Purpose: Meeting the Retirement Challenge», проведенных американской финансовой компанией State Street Corp, в течение следующих трех лет в большинстве фондов, участвующих в опросе, пройдет модернизация управленческой структуры. Основной упор будет сделан на повышение эффективности риск-менеджмента и развитие компетенций среди высшего управленческого состава. Всего в рамках исследования было опрошено более 400 специалистов из 20 стран. Около половины респондентов заявили о намерениях увеличить вложения пенсионных накоплений в хедж-фонды и объекты недвижимости. Чуть менее половины опрошенных представителей пенсионных фондов планируют нарастить инвестиции в частный акционерный капитал и инфраструктурные проекты. При этом, по их мнению, необходимо повышать прозрачность инструментов инвестирования пенсионных средств и связанных с ними рисков [6].

Новой тенденцией на рынке пенсионного страхования становится система ответственного инвестирования на принципах ESG (Environmental, Social and corporate Governance), что означает учет при принятии решений об инвестировании экологических и социальных факторов, а также факторов корпоративного управления. Активным проводником системы ответственного инвестирования является ассоциация PRI, которая разработает и пропагандирует в инвестиционной среде 6 принципов ESG. Согласно отчету «Pensions with Purpose: Meeting the Retirement Challenge», более половины фондов отдадут предпочтение финансовым менеджерам с ESG-компетенцией.

Лидеры зарубежных пенсионных фондов уверены, что для достижения успехов в инвестировании необходимо придерживаться четкой стратегии – обеспечение приемлемого уровня пенсионного дохода для своих клиентов в долгосрочной перспективе. Такая стратегия является приоритетной и для российской пенсионной отрасли, которая в последние годы стала активно формировать инструменты и механизмы долгосрочного инвестирования в инфраструктуру [4].

Новая повестка дня для инфраструктурных инвесторов в меняющемся экономическом климате

Долгосрочные институциональные инвесторы наращивают свое присутствие в различных отраслях инфраструктуры и активно осваивают новые ниши для диверсификации своих портфелей [12]. Такие тенденции были названы основными на прошедшем 3 февраля 2016 года в

Лондоне десятом ежегодном международном форуме инвесторов в инфраструктуру FII «Еurore 2016». Это мероприятие обозначило новую повестку дня для инфраструктурных инвесторов в меняющемся экономическом климате.

Международное консалтинговое агентство Willis Towers Watson опубликовало обзор рынка активов международных пенсионных фондов за 2015 год. Проведя оценку 19 стран с крупнейшими пенсионными рынками (Россия в список не вошла), аналитики агентства зафиксировали небольшой спад: совокупный объем пенсионных активов на рынке за прошлый год уменьшился на 0,5% и составил \$35,6 триллионов.

Правительство Колумбии позволит своим пенсионным фондам диверсифицировать риски через изменение структуры инвестиционного портфеля. Теперь фонды получают возможность вкладываться в недвижимость, хедж-фонды и другие виды альтернативных инвестиций. Годом ранее колумбийские власти разрешили НПФ инвестировать в инфраструктуру, чтобы подстегнуть интерес институциональных инвесторов к масштабной программе по реновации дорожной инфраструктуры. Ожидаемый объем пенсионных инвестиций составит \$3,3 млрд.

Казахский государственный пенсионный фонд в 2016 году вложит 1,4 миллиарда долларов в зарубежные облигации и 1,7 миллиардов долларов в местный рынок. Как заявил президент страны Нурсултан Назарбаев, инвестиции призваны простимулировать экономику Казахстана в условиях низких цен на энергоносители.

До возникновения беспорядков на финансовом рынке и определённого замедления темпов экономического роста в развивающихся странах частные инвестиции в инфраструктуру в развивающемся мире медленно приближались к пиковым уровням середины 1990-ых годов [13].

Финансирование инновационного развития.

Консультационный механизм государственного и частного секторов по вопросам инфраструктуры оказывал и будет и впредь оказывать помощь с учётом новых потребностей клиентов. Как и раньше, механизмы государственно-частного партнёрства продолжают опираться на множество вариантов моделей, в том числе на большой спектр разноплановых решений [16]. Кроме гринфилд-проектов государственно-частного партнёрства таких как «строительство, оперативное управление, передача государству» и «строительство, владение, оперативное управление», браунфилд-контракты также использовались в несколько большей степени по сравнению с предыдущим, более чем десятилетним, спадом. Контракты на управление всё чаще использовались как средство привлечения частных партнёров без инвестиционных рисков, с которыми они обычно сталкиваются в долгосрочных отношениях в рамках государственно-частных партнёрств. Контракты на управление также использовались в качестве механизма для оказания технической поддержки, помогающей поставщикам, относящимся к государственному сектору, определить, каким образом совершенствовать услуги посредством коммерческих и управленческих инноваций.

Надёжная система электрификации, хорошая транспортная сеть, соответствующие службы водоснабжения и обеспечения санитарных условий являются факторами, составляющими параметры экономического роста любой страны. Качество медицинского обслуживания и крепкая система образования создают ещё лучшие условия для достижения устойчивого экономического развития. Последний глобальный экономический кризис оказал огромное негативное воздействие на государства, пытающиеся найти достаточный объём ресурсов для развития важнейших инфраструктурных проектов. Всё большее число правительств обращаются за помощью к частному сектору [17]. И они находят поддержку у Международной финансовой корпорации, содействующей оптимизации государственно-частных партнёрств. Международная финансовая корпорация является единственной многофункциональной организацией, предлагающей прямые консультативные услуги в вопросах участия частного сектора в инфраструктуре и других государственных службах. Выступая в качестве добропорядочного брокера, Международная финансовая корпорация даёт рекомендации правительствам-клиентам в области структуры и осуществления операций частного сектора, что отвечает требованиям правительства, потребителей и инвесторов. Рекомендации Международной финансовой корпорации опираются на установившуюся передовую практику, уравнивают потребности инвесторов и положения государственной политики, а также потребности общества.

Государственно-частные партнёрства реализуют незадействованный потенциал частного

сектора в целях расширения доступа, повышения качества и эффективности государственных услуг, «не обременяя» в дальнейшем государственные финансы [16]. В условиях оживлённого состояния рынков привлечь частных инвесторов относительно легко. Но в сегодняшних неопределённых финансовых условиях частный капитал проявляет меньший интерес к инфраструктурным проектам и рыночному риску [5].

Ключевым фактором является уверенность.

Структурированные Международной финансовой корпорацией государственно-частные партнёрства представляют собой не только контракты, хотя включают долгосрочные соглашения между правительствами и инвесторами с целью предоставления конкретных услуг в соответствии с жёсткими критериями, существующими в их сфере, но и позволяют процессу развиваться и в дальнейшем помогают заложить основу для будущих сделок [14].

Стратегический подход Международной финансовой корпорации включает в себя консультирование клиентов по вопросам технических, правовых и нормативных требований; содействие в разработке новых законов и институтов регулирования; обеспечение компетенции и подготовку государственных служащих; контроль проектов для получения обратной связи с инвесторами; решение социальных вопросов и вопросов, связанных с устойчивостью, а также разработка стратегий, необходимых для осуществления успешных операций в сфере государственно-частного партнёрства в сложных рыночных условиях.

В настоящее время в Южной Европе и Центральной Азии активно функционирует шесть государственно-частных партнёрств в сфере инфраструктуры.

Южная Европа и Центральная Азия в своё время сильно пострадали от глобального экономического кризиса. Стратегия Международной финансовой корпорации выражается в улучшении деловой среды за счёт модернизации инфраструктуры региона и оказания помощи правительствам в укреплении нормативно-правовой базы.

Выводы. Исследование зарубежного опыта государственно-частного партнёрства в финансировании инфраструктурных проектов показывает, что ГЧП является эффективным инструментом в деле модернизации национальных экономик. Государственно-частное партнёрство позволяет объединять общие ресурсы государства и частного бизнеса. Вклад от государства (средства инфраструктуры, новые сегменты клиентов, финансовых гарантий) и от бизнеса (инвестиции, навыки управления, снижения затрат, инновационных решений и т.д.) позволяют государству решать важные проблемы при одновременном сокращении расходов [15]. В то же время высвобождаются значительные бюджетные средства для развертывания государственной инвестиционной политики в инновационное развитие экономики [19].

Модели и структура государственно-частного партнёрства различны, но в то же время есть некоторые характерные особенности, позволяющие рассматривать партнёрство как независимую экономическую категорию. В данном контексте ГЧП выступает как формализованное сотрудничество государственных учреждений и частных организаций, созданных для достижения тех или иных целей, и управляется соответственно взаимными интересами сторон. Выбор модели партнёрства зависит от того, какие сферы соглашения намечены к осуществлению. Если рассмотреть международный опыт внедрения инвестиционных проектов, видно, что в определенных отраслях экономики определенные модели наиболее эффективно задействованы.

Мировой рынок государственно-частного партнёрства имеет большие перспективы и значительный потенциал. Самыми привлекательными и широко распространенными сферами приложения ГЧП являются инфраструктурные концессии и инвестиции в транспортное строительство и дороги. В этих сферах проще и легче заключать соглашения о концессии, и эти отрасли заинтересованы в притоке значительных частных инвестиций [20].

Однако при внедрении мегапроектов есть также значительные риски, связанные с неправильной оценкой расходов и условиями ввода в действие проекта, конкуренции со стороны альтернативных объектов, неоднозначности финансовой стабильности проекта и возможных рисков для концессионеров [18].

Литература

1. Деркач А.К. Совершенствование использования различных форм государственно-частного партнёрства в странах - участницах ЕАЭС // Выход постсоветского пространства из системной кризисной

- цикличности: формирование эволюционной модели экономического развития и расширения ЕАЭС / *Материалы международной научно-практической конференции*. – М.: ИПР РАН, 2015. С. 145-148.
2. *Towards a Principal-Agent Based Typology of Risks in Public-Private Partnerships*. Andre de Palma, Luc Leruthand Guillaume Prunier. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09177.pdf>
3. *The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships*. Philippe Burger, Justin Tyson, Izabela Karpowicz, and Maria Delgado Coelho. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09122.pdf>
4. <http://docplayer.net/4315386-Canada-s-top-ten-pension-funds-help-drive-national-prosperity-landmark-study-finds.html>
5. Alklychev A.M., Zoidov K.Kh. *Fiscal police and global experience of public-private partnerships in the field of concessions and infrastructure investment in innovation. Russia in XXI century: global challenges and prospects of development. Plenary lectures / Materials of the seventh International Forum. Moscow, 20-21 December 2018.* – М.: MEI RAS, 2018. – 280-286 p.
6. Алклычев А.М. *Мировой опыт государственно-частного партнерства и возможности его использования в деле модернизации экономики РФ // Модернизация экономических систем: опыт и перспективы / Материалы международной научно-практической конференции*. – Махачкала, 2011. С.47-51.
7. Алклычев А.М. *Налоговое регулирование процессов ценообразования и его влияние на инвестиционные процессы в реальном секторе региональной экономики // Сегодня и завтра российской экономики. Специальный выпуск, 2009 г.* С.76-84.
8. Магомедова М.М., Дохолян А. С. *О перспективах развития частно-государственного партнерства в социальной сфере // Региональные проблемы преобразования экономики. 2012, № 1.* С.366-370.
9. Петросяны В.З., Дохолян С.В., Петросяны Д.В. *Концептуальные основы формирования организационно-экономического механизма регулирования регионального развития // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. № 4.* С. 51-58.
10. Богданова, М. В. «Стимулирование развития регионов России с использованием механизмов государственно-частного партнерства» / М. В. Богданова, О. И. Большакова // *Актуальные проблемы управления-2017. Материалы 22-й Международной научно-практической конференции, Государственный университет управления*. - М.: Издательский дом ГУУ. - 2017. - С. 168-171.
11. Лихачев, Н. А. *Зарубежный опыт частно-государственного партнерства и проблемы его адаптации в РФ // Социально-экономические явления и процессы*. — 2014. —№ 5-6. — С. 138—145.
12. *Материалы российской недели ГЧП 2018, Специальное издание для обсуждения и доработки в рамках V Инфраструктурного конгресса «Российская неделя ГЧП»*. - М., 2018. - С. 39-40.
13. Рыжова, А. С. «Использование различных форм государственно-частного партнерства для реализации проектов в отраслях ТЭК» / А. С. Рыжова, О. И. Большакова // *Актуальные проблемы управления-2016. Материалы 21-й Международной научно-практической конференции, Государственный университет управления*. - М.: Издательский дом ГУУ, 2016. - С. 116-120.
14. Конищева Т. И. *Государственно-частное партнерство как инновационный инструмент в условиях неопределенности // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2016 г.)*. — СПб.: Свое издательство, 2016. — С. 135-137.
15. Бутенко Д.Е. *Современное состояние законодательства российской федерации в сфере государственно — частного партнерства // Актуальные проблемы экономической теории и практики*. — Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2015. — С. 83-92.
16. Жангирова Р.Н. *Развитие государственно — частного партнерства в республике Казахстан // Вестник КазНПУ*. — 2014. — № 2. — С. 2.
17. Масюк Н.Н., Балдина Ю.В. *Частно-государственное предпринимательство как инновационная форма взаимодействия бизнеса и власти // Креативная экономика*. — 2013. — № 2. — С. 9-14.
18. Самсонов Д.Ю. *Частно-государственное предпринимательство как инструмент модернизации экономики // Социально-экономические явления и процессы*. — 2013. — № 4. — С. 156-159.
19. Чуманская О. А. *Государственно-частное партнерство в России в условиях экономического спада // Молодой ученый*. — 2016. — № 10. — С. 934-937.
20. *ГЧП — антикризисная мера для российского бизнес // Компания ФОК*. URL: <http://www.foconsult.ru/mainnews/i141-gchp-antikrizisnaya-mera-dlya-rossijskogo-biznesa.html>
21. Anosova L.A., Shagalov G.L. *Problems of regional integration // Экономика и управление*. 2011. № 12 (74). С. 7-14.
22. Аносова Л.А., Кабир Л.С. *Стимулирование инновационной деятельности и поддержка инвестиций: анализ особенностей налоговой системы и характера налогообложения // Экономика и управление*. 2013. № 7 (93). С. 3-15

References:

1. Derkach A. K. *Improving the use of various forms of public-private partnership in the EAEU member States // the Exit of the post-Soviet space from the systemic crisis cycle: the formation of the evolutionary model of economic development and expansion of the EAEU / Proceedings of the international scientific and practical conference*. – М.: Ypres RAS, 2015. P. 145-148.
2. *Towards a Principal-Agent Based Typology of Risks in Public-Private Partnerships*. Andre de Palma, Luc Leruthand Guillaume Prunier. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09177.pdf>
3. *The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships*. Philippe Burger, Justin Tyson, Izabela Karpowicz, and Maria Delgado Coelho. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2009/wp09122.pdf>
4. <http://docplayer.net/4315386-Canada-s-top-ten-pension-funds-help-drive-national-prosperity-landmark-study-finds.html>

5. Alklychev M. A., Zoidov K. Kh. *Fiscal police and global experience of public-private partnerships in the field of concessions and infrastructure investment in innovation. Russia in XXI century: global challenges and prospects of development. Plenary lectures / Materials of the seventh International Forum. Moscow, 20-21 December 2018.* – M.: MEI RAS, 2018. – P 280-286.
6. Allyce A. M. *World experience of state-private partnership and the possibility of its use in modernization of Russian economy // Modernization of economic systems: experience and prospects // Materials of international scientific-practical conference.* – Makhachkala, 2011. P. 47-51.
7. Allyce A. M. *Tax regulation of the pricing processes and its impact on investment processes in real sector of regional economy//Today and tomorrow of the Russian economy. Special issue, 2009, Pp. 76-84.*
8. Magomedova M. M., Dokholyan A. S. *On the prospects of development of public-private partnership in the social sphere//Regional problems of economic transformation. 2012, № 1. P. 366-370.*
9. Petrosyants V. Z., Dokholyan S. V., Petrosyants D. V. *Conceptual bases of formation of the organizational and economic mechanism of regulation of regional development // Regional problems of transformation of economy. 2016. No. 4. P. 51-58.*
10. Bogdanova, M. V. *Stimulation of development of regions of Russia with use of mechanisms of public-private partnership// M. V. Bogdanova, O. I. Bolshakova // Actual problems of management-2017. Proceedings of the 22nd International scientific-practical conference, State University of management. - M.: Publishing house of goo. - 2017. - P. 168-171.*
11. Likhachev, N. A. *Foreign experience of public-private partnership and problems of its adaptation in the Russian Federation // Socio-economic phenomena and processes. — 2014. —№ 5-6. — P. 138-145.*
12. *Materials of the Russian PPP week 2018, a Special publication for discussion and revision within the framework of the V Infrastructure Congress Russian PPP week"- M., 2018. - P. 39-40.*
13. Ryzhova, A. S. *The Use of various forms of public-private partnership for the implementation of projects in the fuel and energy sectors// A. S. Ryzhova, O. I. Bolshakova // Actual problems of management-2016. Proceedings of the 21st International scientific and practical conference, State University of management. - Moscow: Publishing house GUU, 2016. - Pp. 116-120.*
14. Konishcheva T. I. *Public-private partnership as an innovative tool in conditions of uncertainty // Problems and prospects of economy and management: materials V international. science. Conf. (St. Petersburg, December 2016). — SPb.: His publishing house, 2016. — P. 135-137.*
15. Butenko D. E. *the Current state of the legislation of the Russian Federation in the field of public — private partnership // Actual problems of economic theory and practice. — Krasnodar: Kuban state University, 2015. — P. 83-92.*
16. Jangirova R. N. *The development of public — private partnership in the Republic of Kazakhstan // Viestika-tu. — 2014. — № 2. — P. 2.*
17. Masyuk N. N., Baldina Yu. V. *Private-state entrepreneurship as an innovative form of interaction between business and government // Creative economy. — 2013. — № 2. — P. 9-14.*
18. Samsonov D. Yu. *Private-state entrepreneurship as a tool of economic modernization // Socio-economic phenomena and processes . — 2013. — № 4. — P. 156-159.*
19. Chumanskaya O. A. *Public-private partnership in Russia in the conditions of economic recession // Young scientist. — 2016. — № 10. — P. 934-937.*
20. *PPP — anti-crisis measure for Russian business // Company FOC. URL: <http://www.foconsult.ru/mainnews/i141-gchp-antikrizisnaya-mera-dlya-rossijskogo-biznesa.html>*
21. Anosova L. A., Shagalov G. L. *Problems of regional integration // Economics and management. 2011. № 12 (74). C. 7-14.*
22. Anosova L. A., Kabir L. S. *Stimulation of innovative activity and investment support: analysis of the features of the tax system and the nature of taxation // Economics and management. 2013. № 7 (93). P. 3-15*