УДК 336.225

ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ОТЛОЖЕННЫХ НАЛОГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ КАК ИНСТРУМЕНТА ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

П.А. ЖДАНЧИКОВ,
кандидат экономических наук,
заведующий отделом Института социальной политики и социально-экономических программ
E-mail: peters8@yandex.ru
Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»

В статье отмечается, что инфраструктурные проекты составляют основу развития экономического потенциала общества. Финансирование инфраструктурных проектов является одной из наиболее актуальных проблем современной российской экономики вследствие расширения масштабов развития социально-экономической инфраструктуры в различных регионах страны. В этих условиях особый интерес представляют поиски новых источников и механизмов проектного финансирования, в том числе в рамках государственно-частного партнерства. Одним из таких механизмов является применение отложенных налоговых платежей (Tax Increment Financing, TIF), получившее широкое распространение за рубежом и почти не представленное в России.

Рассмотрены возможности использования механизма TIF в современных российских условиях, уточнен понятийный аппарат механизма отложенных налоговых платежей, изучен зарубежный опыт использования механизма TIF, проведен анализ условий применения данного механизма в российских условиях.

С помощью методов сравнительного анализа и организационно-правового моделирования исследованы различные аспекты применения механизма TIF в рамках государственно-частного партнерства, определены наиболее характерные отрасли экономики, где применение механизмов отложенных налоговых платежей наиболее эффективно.

Представлено описание концептуальных основ и экономико-организационных принципов анализа и использования технологии Tax Increment Financing для финансирования инфраструктурных проектов. Обобщен зарубежный и отечественный опыт в данной предметной области. Выявлены достоинства и недостатки метода.

Сделан вывод о необходимости применения механизма отложенных налоговых платежей в российской практике финансирования масштабных инфраструктурных проектов. Отмечены недостаточное правовое обеспечение механизма отложенных платежей и неясность перспектив его использования в российской практике в современных условиях.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, инфраструктурный проект, концессия, жизненный цикл проекта, операторское соглашение, отложенные налоговые платежи*

Устойчивые темпы роста инвестиций в основной капитал наблюдаются в течение последнего десятилетия в экономике большинства развивающихся стран, включая Россию. Инфраструктурные проекты входят в круг наиболее значимых направлений развития экономического потенциала общества и одновременно являются наиболее проблемными с точки зрения проектного финансирования. Это связано, главным образом, с их масштабностью, высокой стоимостью, сложностью реализации и длительностью сроков окупаемости затрат.

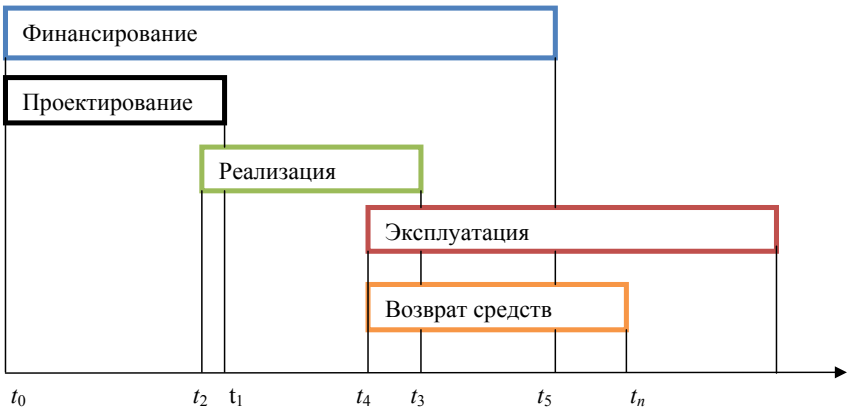

Рис. 1. Диаграмма Ганта жизненного цикла инфраструктурного проекта

Наиболее масштабно отечественные инфраструктурные проекты представлены в следующих областях деятельности:

— автомагистральное и железнодорожное строительство;

— силовая энергетика;

— формирование и реконструкция крупных отраслевых производственных комплексов;

— портовая инфраструктура;

— создание и развитие объектов социальной инфраструктуры;

— реализация крупных культурно-зрелищных мероприятий с международным участием, к числу которых можно отнести Олимпиаду в Сочи в 2014 г., Чемпионат мира по хоккею в 2016 г., Чемпионат мира по футболу в 2018 г., Универсиаду в Казани.

В рейтинге глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума Россия по показателю качества инфраструктуры занимает 94-е место среди стран мира.

В обзорах Business Monitor International[1] отмечается, что потребность в развитии объектов инфраструктуры в РФ только в 2013 г. составляла 120 млрд долл. Оценки Минэкономразвития России свидетельствуют о том, что в 2014–2015 гг. в Российской Федерации должны быть реализованы 48 крупномасштабных инфраструктурных проектов, общая стоимость которых составляет 9,6 трлн руб. Потребность в заемном финансировании для реализации данной группы проектов составляет 2,2 трлн руб. [15].

По данным консалтинговой группы Emerging Advisors, совокупные инвестиции в российскую инфраструктуру характеризуются 21–22% ВВП, что близко к среднему значению в мировом масштабе, но в складывающихся условиях для обеспечения роста ВВП эти объемы финансирования являются недостаточными.

Жизненный цикл инфраструктурного проекта включает следующие основные стадии (рис. 1):

— проектирование;

— реализацию;

— эксплуатацию.

Все стадии жизненного цикла проекта (t_0 — t_5) финансируются инвестором в целях последующего возврата вложенных средств в период срока окупаемости затрат t_n и за его пределами согласно операторскому соглашению.

Сложившаяся практика финансирования инфраструктурных проектов в России предусматривает главным образом бюджетное покрытие основных расходов.

Проблемы обеспечения финансовыми ресурсами инфраструктурных проектов связаны с поиском «длинных денег» на основе внедрения в хозяйственную практику новых инструментов финансирования.

Необходимость обеспечения устойчивого финансирования инфраструктурных проектов в современных условиях развития российской экономики предопределяет в числе прочих мер использование возможностей модели государственно-частного партнерства (ГЧП) [3, 4, 6, 11, 14, 16].

Одной из перспективных форм финансирования инфраструктурных проектов в рамках ГЧП является использование механизма отложенных налоговых платежей (Tax Increment Financing — TIF). Суть TIF заключается в обеспечении возмещения расходов инвестора через специальные фонды, пополняемые за счет налоговых поступлений от доходов созданных и введенных в эксплуатацию инфраструктурных объектов [10].

Организационно-правовая модель TIF представлена на рис. 2. Она включает размещение на рынке инфраструктурных проектов ряда основных игроков, которые представлены:

— региональной администрацией, являющейся представителем государства и инициатором инфраструктурного проекта;

[1] Одна из крупнейших мировых компаний — финансовых аналитиков, издает бизнес-информацию по мировым рынкам для руководителей банков, фондов и компаний более чем в 125 странах мира.

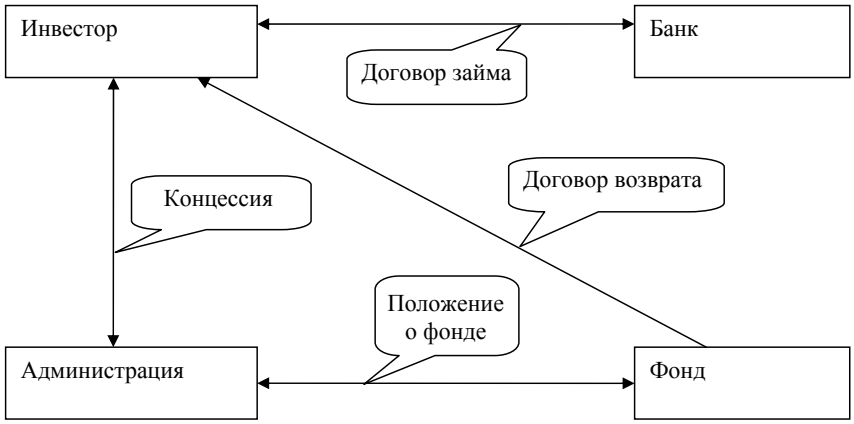

Рис. 2. Схема организационно-правовой модели TIF

— инвестором, осуществляющим проектирование, реализацию и эксплуатацию проекта;

— кредитной организацией (банком), средства которой привлекаются инвестором для финансирования реализации проекта;

— финансовым фондом, при участии которого производится возврат средств в целях возмещения инвестиционных затрат.

За рубежом данная схема финансирования проектов используется достаточно широко как в развитых странах, к числу которых в первую очередь следует отнести США, Великобританию и Францию, так и в развивающихся странах — Мексике, Турции, Вьетнаме [1, 2, 5, 7, 12, 13].

Спецификой применения TIF в США является характерная привязка к ограниченной территории. Отмечается, что в Чикаго в 2002 г. насчитывалась 121 зона TIF на территории 39 га. Это обеспечивало поступление в городской бюджет 16% налога на недвижимое имущество [20].

Из наиболее широко известных западноевропейских инфраструктурных проектов, реализованных с применением элементов ГЧП, можно упомянуть строительство транспортного туннеля под Ла-Маншем, который был запущен 15.12.1987 и торжественно открыт 06.05.1994.

Проект был структурирован в неконцессионном формате ГЧП типа BOOT (build, own, operate, transfer). В рамках данной схемы предполагалось, что частный инвестор будет создавать и затем эксплуатировать туннель в течение 55 лет (в дальнейшем этот срок расширили до 65 лет). В конце этого периода инвестор должен передать объект в собственность Великобритании и Франции. При этом британское и французское правительства не предоставляли бюджетного финансирования и гарантий по кредитам, но и не определяли стоимости проезда. Финансирование строительства производилось за счет капитала проектной компании и заемных средств, в привлечении которых приняли участие более 200 финансовых организаций. Общий объем заимствований составил свыше 8 млрд фунтов стерлингов.

Первоначально общая стоимость проекта оценивалась в 5,5 млрд долл., фактически же составила 14,9 млрд. Непосредственно стоимость строительства выросла на 34% — с 4,3 до 7,1 млрд долл. Вместо трех с половиной лет, запланированных на строительство, для его завершения понадобилось шесть с половиной. Компания — оператор проекта в 2006 г. была признана банкротом. В связи с наличием значительной кредиторской задолженности и вынужденным увеличением стоимости работ первая прибыль была получена компанией Eurotunnel только в 2007 г. — после урегулирования задолженности. Банки, финансировавшие стройку, потерпели серьезные убытки [2, 8].

Таким образом, реализация проекта строительства и эксплуатации тоннеля свидетельствует скорее о недостатках, чем о преимуществах выбранного формата ГЧП, который не обеспечил автоматической гарантии его четкого исполнения (как, впрочем, и любая другая форма организации крупных инфраструктурных проектов за исключением TIF, основанной на концессии).

В современной мировой практике существуют две базовые модели концессии, составляющей основу механизма TIF: французская и англо-американская. Французская модель отличается от англо-американской комплексным характером концессии, предусматривающим поручение концессионеру одновременно и разработки концессии, и реализации мероприятий по строительству или модернизации инфраструктурных объектов и их последующей эксплуатации, а также отсутствием возможности приватизации передаваемого инвестору на условиях концессии государственного или муниципального имущества. Англо-американская модель предусматривает для выбора частного партнера проведение отдельных тендеров на проектирование, строительство, содержание, включая управление созданным объектом [9, 18].

В рамках правового поля Европейского экономического сообщества французская модель государственно-частного партнерства существует в двух основных формах: контрактной и институциональной. Контрактной формой является концессионное соглашение с частным инвестором. Институциональная форма ГЧП предусматривает создание совместного предприятия при участии государственного представителя, с одной стороны, и частного инвестора, с другой.

В европейской правоприменительной практике закреплены следующие виды контрактных форм ГЧП, которые регулируются отдельными законодательными нормами:

— affermages — передача государственной собственности в аренду;

— regie interessee — осуществление частным предпринимателем управления государственной собственностью на условиях вознаграждения по конечному результату управления собственностью;

— bail emphyteotique administratif (BAE) — передача государственной собственности в долгосрочную аренду;

— autorisation d'occupation temporaire (AOT) — эксклюзивное соглашение о занятости.

За последние десятилетия концессионные соглашения в рамках французской модели претерпели серьезные изменения в области повышения финансовых обязательств государства. Этому способствовало использование концессионных механизмов, в том числе и на основе схемы TIF, в масштабных инфраструктурных проектах, особенно в области электроэнергетики и в транспортном секторе [17].

Данные Всемирного банка свидетельствуют о преобладании во французской экономике механизмов ГЧП в электроэнергетике, автодорожном строительстве, морской инфраструктуре, железнодорожном сообщении. Причем наиболее распространенной формой партнерских отношений в энергетической сфере является концессия.

Схемы государственно-частного партнерства в электроэнергетике оказались особенно востребованными в области строительства новых генерирующих мощностей. Мировая практика свидетельствует, что предприятия, вырабатывающие электроэнергию, являются масштабными и дорогостоящими. Проектное финансирование их как за счет государства, так и за счет инвестора весьма обременительно. По своей природе такие проекты обычно связаны с использованием вновь создаваемых активов, которые представлены отдельными, изолированными объектами. Эти объекты, с одной стороны, генерируют независимый поток доходов, а, с другой, — могут использоваться в качестве обеспечения по договорам с кредитными организациями.

С точки зрения управления рисками TIF имеет существенные преимущества по сравнению с другими формами финансирования инфраструктурных проектов. Оно способствует разделению рисков между участниками проекта из государственного и частного секторов. При этом кредиторы часть рисков берут на себя.

Помимо этого можно выделить также такие виды преимущества финансирования проектов на основе TIF, как защита от дефолта прочих активов и повышения уровня финансово-кредитных обязательств собственников проекта. При этом также следует отметить увеличение коэффициента финансового левериджа, т.е. отношения заемного капитала предприятия к собственным средствам, что приводит к увеличению доходности акционерного

Организационные формы государственно-частного партнерства в сфере энергетической и транспортной инфраструктуры Франции в 2010 г.*

Сфера деятельности	Количество объектов ГЧП, ед.				Проектная стоимость, млрд долл.			
	Совместные предприятия	Контракты	Концессия	Итого	Совместные предприятия	Контракты	Концессия	Итого
Электро-энергетика	313	14	460	787	81,6	0,1	115,5	197,2
Аэропорты	15	5	48	68	1,8	0,1	9,5	11,4
Морские порты	13	23	133	169	0,6	0,1	16	16,7
Железные дороги	1	8	55	64	3,3	–	68	71,3
Автомобильные дороги	17	6	297	320	0,7	–	25,4	26,1
Всего…	***359***	***56***	***993***	***1408***	***88***	***0,3***	***234,4***	***322,7***

*URL: http://www.worldbank.org.

капитала и уменьшению его стоимости в составе совокупного капитала.

В целом нужно отметить, что модель ГЧП в формате TIF играет важную роль в развитии отрасли энергетики и сферы коммунальных услуг, так как в условиях бюджетных ограничений за счет привлечения финансирования из внебюджетных источников используются дополнительные возможности для роста инвестиций в производственную и социальную инфраструктуры. Опыт европейских энергетических транснациональных корпораций, активно использующих модель ГЧП, свидетельствует, что на основе использования механизма TIF частные предприниматели могут без превышения сметных расходов и в рамках применения передовых технологических достижений с высокой степенью эффективности осуществлять эксплуатацию и поддерживать на протяжении жизненного цикла необходимый уровень технического состояния активов. При этом гарантируется соблюдение сроков строительства инфраструктурных объектов [19].

Таким образом, благодаря TIF схемы ГЧП могут использоваться в качестве дополнительного рычага для крупномасштабных проектов, направленных на достижение стратегических целей в сферах государственной активности, которые связаны с энергетической и технологической безопасностью.

В процессе развития российской экономики на фоне роста общественных потребностей недостаток источников государственного финансирования ощущается прежде всего в топливно-энергетической сфере, а также в строительстве объектов транспортной инфраструктуры и жилищно-коммунального хозяйства. Реализация крупных инвестиционных проектов в указанных отраслях по причине их масштабности и социальной значимости не может осуществляться за счет исключительно рыночных механизмов. В связи с этим использование опыта стран ЕС в области реализации крупномасштабных проектов в отраслях электроэнергетики и ЖКХ позволит повысить эффективность мероприятий по оптимизации бюджетных расходов.

Единственным в настоящее время успешным примером реализации концепции TIF в отечественной экономике является развитие автомобильного кластера в Калужской области. В этом субъекте Российской Федерации было заключено соглашение между областной администрацией, Министерством экономического развития РФ и концерном Volkswagen, о размещении на территории Калужской области автомобильного производства. При этом обеспечение данного индустриального парка инфраструктурой взяла на себя калужская администрация. В этих целях ею была создана специальная корпорация развития и привлечены деньги Внешэкономбанка. Компенсация расходов корпорации развития производилась из областного бюджета. Возврат заемных средств был синхронизирован с ростом налоговых поступлений от начавшегося сборочного производства компаний сформированного автокластера. Таким образом, при отсутствии бюджетных средств на строительство инфраструктуры калужским властям удалось запустить и развить сборочное производство за счет дополнительно уплачиваемых корпоративных налогов. Калужский пример часто называют ручным, поскольку достаточной правовой базы в части использования механизма TIF для его реализации не имелось.

По аналогии с калужским экспериментом планируется запустить Калининградский автокластер. Он может стать первым в стране проектом, при реализации которого будет использован классический механизм отложенных платежей. Основными участниками проекта на основе подписанного соглашения стали Калининградский автомобильный холдинг, Внешэкономбанк и Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ). При этом Федеральный центр проектного финансирования должен подготовить документацию и финансовую модель проекта.

Развитое применение механизма TIF в области финансирования инфраструктурных проектов за рубежом и ощутимое его отсутствие в российских условиях, особенно при наличии международных санкций, порождает необходимость экономического обоснования и оценки перспектив использования данной финансовой технологии в отечественной практике.

Экономическое обоснование использования механизма TIF и его практическое применение в условиях ограничений российской бюджетно-налоговой системы помогут открыть новые точки роста национальной экономики, к числу которых можно будет отнести инвестирование инфраструктурных проектов.

Использование механизма TIF в отечественной экономике имеет не только приверженцев, но и противников в лице Министерства финансов РФ, ряда представителей экспертного сообщества.

Основные возражения сводятся к следующему.

1. При поступлении налоговых платежей нет детального учета налогов, поступающих от каждого инвестиционного проекта. Поэтому могут возникнуть сложности с планированием налоговых поступлений и их распределением. Налоги от всех проектов поступают как бы в единый центр, и нет возможности вычленения суммы налогов, поступивших от конкретного инфраструктурного проекта, а значит, и его финансирования из этого источника.

2. Институциональная структура компенсационной схемы также вызывает вопросы. Изначально предполагалось, что схема использования TIF включает получение кредита от ВЭБ, который впоследствии погашается за счет дополнительных налоговых поступлений от проекта бюджетными средствами через Инвестиционный фонд РФ. Таким образом, Инвестиционный фонд РФ является центральным звеном механизма погашения. Однако согласно уставным документам в его функции не входит оперативное администрирование будущих фискальных поступлений, без чего не работает механизм компенсаций. Инвестиционный фонд РФ не является инструментом программно-целевого управления публичными финансами, поскольку не отнесен ни к одной из государственных программ.

3. В международной практике существует механизм компенсаций посредством выпуска местными и региональными властями долгосрочных облигационных займов, но, по мнению Министерства финансов РФ, на данный момент в России для этого нет условий.

4. В Минфине России считают, что эффективность использования для реализации инфраструктурных проектов с применением механизма TIF средств из внебюджетных источников также должна оцениваться, а запрос на предоставление бюджетных ассигнований четко обосновываться. Обязанность доказывания необходимости использования бюджетных средств на инфраструктурные проекты заложена Минфином России в подготовленном законопроекте «Об инвестпроектах с государственным или муниципальным участием».

5. Расчет экономической эффективности проекта и точной суммы, которая должна вернуться инвестору, затрудняется недостаточностью разработки системы налогообложения недвижимости, включая вопросы оценки налоговой базы по рыночной стоимости и стабилизации ставок налога на землю, которые достаточно часто меняются.

Серьезным препятствием для внедрения механизма TIF в отечественной экономике является применение международных санкций. Прямыми последствиями от введения санкций является потеря российскими корпорациями возможности дешевого кредитования и перекредитования за рубежом. В условиях применения к российскому банковскому сектору международных санкций возможности заимствований финансовых организаций за рубежом также резко снижены. В сложившейся ситуации финансирование отечественных инфраструктурных проектов планируется производить за счет средств Фонда национального благосостояния России или пенсионных накоплений[2]. Поэтому при всей привлекательности схем государственно-частного партнерства с применением механизма TIF дальнейшие перспективы использования налоговых кредитов в отношении реализации инфраструктурных проектов зависят от нормализации обстановки в отечественном финансовом секторе.

Список литературы

1. *Айрапетян М.С.* Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства // Государственная власть и местное самоуправление. 2009. № 2. С. 35–42.

2. *Белицкая А.В.* Зарубежный опыт государственного регулирования государственно-частного партнерства // Предпринимательское право. 2010. № 4. С. 110–114.

3. *Варнавский В.Г.* Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики // Мировая экономика и международные отношения . 2011. № 9. С. 41–50.

4. *Голубцов В.Г.* Совершенствование правового регулирования отношений в сфере государственно-частного партнерства на современном этапе. URL: http://publications.hse.ru/articles/137012620.

5. *Завьялова Е.Б.* Особенности развития государственно-частного партнерства во внешнеэкономической деятельности зарубежных стран // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 4. С. 54–63.

[2]Постановление Правительства РФ от 05.11.2013 № 991 «О порядке проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе».

6. *Захаров А.Н.* Роль механизмов государственно-частного партнерства в решении экономических и социальных проблем России // Мировое и национальное хозяйство. 2011. № 1. С. 1–2.

7. *Захаров А.Н., Овакимян М.С.* Использование зарубежного опыта государственно-частного партнерства в решении экономических задач России (на примере Франции) // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 6. С. 12–24.

8. *Ивантер А.Н.* Таблица умножения инфраструктуры // Эксперт. 2012. № 45. С. 38–44.

9. *Лабыкин А.С.* Концессионные соглашения — это удел отважных людей // Expert Online. 2014. 21 февраля.

10. *Ларионова И.В.* Финансирование инфраструктурных проектов с использованием механизма отложенных налоговых платежей // Экономика. Налоги. Право. 2013. № 5. С 51–56.

11. *Макаров И.Н.* Государственно-частное партнерство в системе взаимодействия бизнеса и государства: институциональный подход // Российское предпринимательство. 2013. № 24. С. 18–29.

12. *Сазонов В.Е.* Особенности правового обеспечения и реализации государственно-частного партнерства в Дании // Административное право и процесс. 2013. № 2. С. 70–72.

13. *Сазонов В.Е.* Особенности правового обеспечения и реализации государственно-частного партнерства в Австралии // Административное право и процесс. 2013. № 1. С. 65–68.

14. *Халимовский Ю.А.* Государственно-частное партнерство в субъектах РФ: блуждание в темноте // Налоги. 2011. № 14. С. 4.

15. *Шабашевич М.* Эффективность реализации инфраструктурных проектов ГЧП в России. URL: http://www.veb.ru/common/upload/files/veb/ppp/actions/20110126/c1101_shabashevich.pdf.

16. *Шохин С.О.* Правовое обеспечение государственно-частного партнерства с участием малого и среднего бизнеса // Юридический мир. 2013. № 12. С. 40–44.

17. *Bogetic Z., Fedderke J.* Forecasting Investment Needs in South Africa's Electricity and Telecom Sectors // South African Journal of Economics. 2006. Vol. 74. № 3. P. 530–556.

18. *Guasch J.* Granting and Renegotiating Infrastructure Concession. Doing It Right. Wash., DC: World Bank Institute. 2004.

19. *Petersen O.H.* Public-Private Partnerships: Policy and Regulation. (With Comparative and Multi-level Case Studies from Denmark and Ireland): PhD-dissertation. Department of Business and Politics. Copenhagen Business School. Copenhagen. 2011. 226 p.

20. Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation and Competition. Washington, D. C. World Bank: Policy Research Report. 2004.

Finance and credit *Taxes and taxation*
ISSN 2311-8709 (Online)
ISSN 2071-4688 (Print)

THE SPECIFICS OF USING TAX INCREMENT FINANCING TECHNOLOGY FOR INFRASTRUCTURE PROJECT FINANCING

Petr A. ZHDANCHIKOV

Abstract

Importance Infrastructure projects make a basis of economic capacity building of the society. Infrastructure project financing is one of the most urgent problems of the modern Russian economy due to intensive growth of social and economic infrastructure in various regions of the country. In these conditions, searches for new sources and mechanisms of project financing, including under public-private partnership, are of special interest. One of such mechanisms is the Tax Increment Financing (TIF) mechanism, which is widely used abroad, but very uncommon in Russia.

Objectives The main objective is to consider the possibility of using Tax Increment Financing techniques in the modern Russian economic environment. The tasks include the study of foreign experience and analysis of applying the mechanism in Russia.

Methods Using the methods of comparative analysis and organizational and legal modeling, I examined various aspects of TIF mechanism application within

a public-private partnership. I identified the sectors of economy, where TIF mechanism application would be more efficient.

Results The results include the analysis of foreign experience in using Tax Increment Financing techniques, classification of concession agreements, the structure model of public-private partnership for using the TIF mechanism, the analysis of legal framework for applying the new financial mechanism.

Conclusions and Relevance I conclude on the need to apply the Tax Increment Financing mechanism in the Russian practice of large-scale infrastructure project financing. I emphasize insufficient enforceability and ambiguous prospects for using the new financial techniques in the modern Russian environment.

Keywords: public-private partnership, infrastructure project, concession, life cycle, project, operator agreement, deferred tax, payments, Tax Increment Financing

References

1. Airapetyan M.S. Zarubezhnyi opyt ispol'zovaniya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Foreign experience in using public-private partnerships]. *Gosudarstvennaya vlast' i mestnoe samoupravlenie = State Power and Local Self-government*, 2009, no. 2, pp. 35–42.

2. Belitskaya A.V. Zarubezhnyi opyt gosudarstvennogo regulirovaniya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Foreign experience in State regulation of public-private partnerships]. *Predprinimatel'skoe pravo = Entrepreneurial Law,* 2010, no. 4, pp. 110–114.

3. Varnavskii V.G. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: nekotorye voprosy teorii i praktiki [Public-private partnership: some theoretical and practical issues]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*, 2011, no. 9, pp. 41–50.

4. Golubtsov V.G. *Sovershenstvovanie pravovogo regulirovaniya otnoshenii v sfere gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na sovremennom etape* [Improving legal regulation of relations in the sphere of public-private partnership at the present stage]. Available at: http://publications.hse.ru/articles/137012620. (In Russ.)

5. Zav'yalova E.B. Osobennosti razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva vo vneshneekonomicheskoi deyatel'nosti zarubezhnykh stran [Features of development of public-private partnership in foreign economic activity of foreign countries]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian foreign economic journal,* 2013, no. 4, pp. 54–63.

6. Zakharov A.N. Rol' mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v reshenii ekonomicheskikh i sotsial'nykh problem Rossii [The role of mechanisms of public-private partnership in solving economic and social problems of Russia]. *Mirovoe i natsional'noe khozyaistvo = World and national economy*, 2011, no. 1, pp. 1–2.

7. Zakharov A.N., Ovakimyan M.S. Ispol'zovanie zarubezhnogo opyta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v reshenii ekonomicheskikh zadach Rossii (na primere Frantsii) [Using foreign experience of public-private partnership in the solution of economic problems of Russia (the case of France)]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian foreign economic journal,* 2012, no. 6, pp. 12–24.

8. Ivanter A.N. Tablitsa umnozheniya infrastruktury [Infrastructure multiplication table]. *Ekspert = Expert*, 2012, no. 45, pp. 38–44.

9. Labykin A.S. Kontsessionnye soglasheniya — eto udel otvazhnykh lyudei [Concession agreements are a destiny of brave people]. *Expert Online*, 2014, February 21.

10. Larionova I.V. Finansirovanie infrastrukturnykh proektov s ispol'zovaniem mekhanizma otlozhennykh nalogovykh platezhei [Financing infrastructure projects using the Tax Increment Financing mechanism]. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economy. Taxes. Law*, 2013, no. 5, pp. 51–56.

11. Makarov I.N. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v sisteme vzaimodeistviya biznesa i gosudarstva: institutsional'nyi podkhod [Public-private partnership in the system of business and State interaction: an institutional approach]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship*, 2013, no. 24, pp. 18–29.

12. Sazonov V.E. Osobennosti pravovogo obespecheniya i realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Danii [Features of legal support and realization of public-private partnership in Denmark]. *Administrativnoe pravo i protsess = Administrative Law and procedure,* 2013, no. 2, pp. 70–72.

13. Sazonov V.E. Osobennosti pravovogo obespecheniya i realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Avstralii [Features of legal support and realization of public-private partnership in Australia]. *Administrativnoe pravo i protsess = Administrative Law and Procedure,* 2013, no. 1, pp. 65–68.

14. Khalimovskii Yu.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v sub"ektakh RF: bluzhdanie v temnote [Public-private partnership in territorial subjects of the Russian Federation: wandering in the dark]. *Nalogi = Taxes*, 2011, no. 14, pp. 4.

15. Shabashevich M. *Effektivnost' realizatsii infrastrukturnykh proektov GChP v Rossii* [Efficiency of implementing PPP infrastructure projects in Russia]. Available at: http://www.veb.ru/common/upload/files/veb/ppp/actions/20110126/c1101_shabashevich.pdf. (In Russ.)

16. Shokhin S.O. Pravovoe obespechenie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva s uchastiem malogo i srednego biznesa [Legal support to public-private partnership with participation of small and medium business]. *Yuridicheskii mir = Juridical World*, 2013, no. 12, pp. 40–44.

17. Bogetic Z., Fedderke J. Forecasting Investment Needs in South Africa's Electricity and Telecom Sectors. *South African Journal of Economics,* 2006, vol. 74, no. 3, pp. 530–556.

18. Guasch J. Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions: Doing It Right. Wash., DC, World Bank Institute, 2004.

19. Petersen O.H. Public-Private Partnerships: Policy and Regulation (With Comparative and Multi-level Case Studies from Denmark and Ireland): PhD-dissertation. Department of Business and Politics, Copenhagen Business School, Copenhagen, 2011, 226 p.

20. Reforming Infrastructure: Privatization, Regulation and Competition. Washington, D. C. World Bank, Policy Research Report, 2004.

Petr A. ZHDANCHIKOV
National Research University —
Higher School of Economics,
Moscow, Russian Federation
peters8@yandex.ru