

УДК 338.1
JEL R42

ПЕРСПЕКТИВЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

КУЗНЕЦОВ АНТОН ОЛЕГОВИЧ,

магистрант кафедры управления проектами государственно-частного партнерства факультета менеджмента, Финансовый университет, Москва, Россия
smithantony@bk.ru

АННОТАЦИЯ

Устойчивое развитие государства приобретает особую значимость в условиях нестабильности конъюнктуры международных рынков, нарастания бюджетных расходов и падения экономического роста. Обеспечение финансовыми ресурсами выполнения важнейших социально-экономических задач и реализации инфраструктурных проектов играет ключевую роль для экономического подъема Российской Федерации.

Актуальными являются вопросы финансового обеспечения инфраструктурных проектов и взаимодействия государства и бизнеса, заключающиеся в наличии эффективных механизмов финансирования и сотрудничества для решения государственных задач. В их основе рассматривается дорожное хозяйство, а именно — необходимость развития сети автодорог как ключевого фактора, влияющего на экономические показатели субъектов и государства в целом. Проблема существующего дефицита средств рассматривается как сдерживающий фактор устойчивого экономического развития государства и реализации проектов дорожно-транспортной инфраструктуры.

В статье отражены: авторский взгляд на проблемы развития дорожного хозяйства Российской Федерации; представление о государственно-частном партнерстве как перспективном направлении развития взаимодействия государства и бизнеса в решении вопросов реализации инфраструктурных проектов; рекомендации по внедрению альтернативных источников финансирования инфраструктурных проектов дорожного хозяйства и формирования благоприятной инвестиционной среды на территории Российской Федерации.

Ключевые слова: экономический рост; сеть автодорог; дорожно-транспортная инфраструктура; национальный инфраструктурный фонд; амнистия капитала; финансовый институт; комплексное развитие территорий; региональная политика; государственно-частное партнерство.

PROSPECTS FOR FINANCING ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS

ANTON O. KUZNETSOV,

MS student of the Public-Private Partnership Project Management Chair, Faculty of Management, Financial University, Moscow, Russia
smithantony@bk.ru

ABSTRACT

Sustainable development of the state takes on special significance in conditions of instable global market, increased budget spending and sluggish economic growth. Providing financial resources in order to reach the most important social and economic goals and to implement road transport infrastructure projects is of highest priority for economic recovery of the Russian Federation. The issues of financial support of infrastructure projects as well as interaction between government and business in creating effective financial mechanisms and ways

of cooperation are highly relevant while fulfilling the government tasks. The paper considers the road transport facilities, namely, the need to develop a network of highways as a key factor affecting the economic performance of entities and the state as a whole.

The existing shortage of funds is considered as a problem that deters the sustainable economic development of the state and implementation of road transport infrastructure projects. The article reflects the author's view on such issues as development of the road facilities in the Russian Federation; public-private partnership as a promising form in developing interaction between the state and business in implementation of infrastructure projects. The article suggests recommendations on how to attract alternative sources of financing for road transport infrastructure projects and create favorable investment environment in the Russian Federation.

Keywords: economic growth; road network; road transport infrastructure; national infrastructure fund; capital amnesty; financial institute; complex development of territories; regional policy; public-private partnership.

Обеспечение роста национальной экономики является важной государственной задачей на пути к динамичному и конкурентному развитию. Устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации во многом зависит от вектора внутренней экономической политики, который должен быть направлен на повышение конкурентоспособности отечественной промышленности и уровня жизни населения. Долгосрочный рост экономики, как правило, определяет развитие инфраструктурных проектов в таких отраслях, как: машиностроительный комплекс, обрабатывающая промышленность, сельское хозяйство. В настоящее время вектор экономического развития направлен на импортозамещение, переориентирование на увеличение производственных мощностей и структурирование внутреннего спроса.

Для реализации отраслевых проектов необходимо обеспечить условия взаимовыгодного сотрудничества государства и бизнеса. Подобное сотрудничество возможно осуществить с помощью такого инструмента, как государственно-частное партнерство (ГЧП), позволяющего эффективно распределять обязательства и риски, а также системным образом влиять на устойчивое и комплексное развитие территорий. В частности, механизм ГЧП рассматривают в первую очередь как экономический фактор (предпринимательская активность, инвестиционный потенциал, развитость инфраструктурных отраслей, состояние бюджета разных уровней) и институциональный фактор (полнота нормативно-правовой базы, организация и эффективность системы органов управления) устойчивого развития региона или государства [1, с. 23].

Однако существует сдерживающий фактор, заключающийся в следующем: без развития феде-

ральной и региональной дорожной сети автодорог, которые являются объектом дорожно-транспортной инфраструктуры (ДТИ) [Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=212436&fld=134&dst=100000001,0&rnd=0.9951799543041835#0> (дата обращения: 07.10.2016)], решение задачи по масштабной реализации проектов в ряде секторов экономики может быть затруднено, в особенности, если речь идет о комплексном развитии территории (КРТ). Международная практика свидетельствует, что дорожное строительство занимает ключевое место в комплексном развитии территорий и по опыту применения механизма ГЧП [2, с. 84]. В качестве примера, проводимая Советом Европейского союза (ЕС) работа по соединению существующих транспортных сетей между собой и модернизации технологий строительства позволила достичь не только либерализации трансграничных перевозок на территории ЕС, но и создания единой транспортной политики, оказавшей влияние на комплексное развитие регионов [3, с. 184]. Показателен подход Китая, характеризующийся высокой скоростью строительства (за последние 15 лет было введено в эксплуатацию более 80 тыс. км дорог общей протяженностью более 100 тыс. км против 5 тыс. автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в России) и концепцией развития дорожной сети. Так, в ближайшие 5 лет, планируется связать все городские агломерации с численностью более 200 тыс. человек скоростными дорогами, что позволит диверсифицировать локации производственных мощностей, привлечь кадровый состав на местах, снизить транспортные издержки и раскрыть потенциал регионов.

В России развитие как федеральной, так и региональной дорожно-транспортной инфраструктуры сталкивается с рядом вопросов, касающихся спроса на данные объекты, выделения земельных участков (землеотвод) под строительство объектов ДТИ, следствием чего является высокая итоговая стоимость проекта. Эксперты выделяют ключевые факторы, влияющие на спрос инфраструктуры и землеотвод: наличие конкурирующих видов транспорта, социально-экономические условия, демографические изменения, отсутствие быстрого доступа к необходимым участкам земли [4, с. 112].

В контексте пространственного развития, одним из экономически перспективных направлений с устойчивым спросом на развитие ДТИ является реализация проектов по улучшению транспортной доступности объектов промышленной инфраструктуры и системообразующих предприятий посредством снижения нагрузки пассажиропотока и логистических (транспортных) издержек. Согласно теории Вильгельма Лаундхарта, поиск оптимального расположения для будущего предприятия является приоритетным для снижения производственных затрат, в которые заложены транспортные издержки, ввиду острой необходимости быть ближе к источникам сырья и к рынку сбыта продукции [5, с. 38].

Состояние дорожной отрасли характеризуется следующими особенностями:

- недостаток средств в бюджетах разных уровней на обновление дорожно-транспортной инфраструктуры;
- отсутствие системного подхода к региональной политике развития дорожно-транспортной инфраструктуры;
- высокий износ дорожного фонда;
- дефицит частного капитала в проектах ДТИ, реализуемых на основе ГЧП (15% частного капитала в России / 50% частного капитала в общемировой практике);
- забюрократизированный процесс согласования этапов проектного финансирования;
- отсутствие приоритетного статуса объектов ДТИ;
- недостаточный объем преференций для юридических лиц, вовлеченных в сферу автотранспортного хозяйства, в том числе по Программе поддержки инвестиционных проектов до 2018 г. Министерства экономического развития Российской Федерации [данные Министерства экономического развития Российской Федерации. URL: <http://economy.gov.ru/>

mines/press/news/2015032403 (дата обращения: 17.10.2016);

- невысокая эффективность механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) в субъектах Российской Федерации при реализации инвестиционных проектов в дорожной отрасли по причине возможности участия в них преимущественно крупного бизнеса;
- отсутствие профессиональных кадров (команд) в регионах для структурирования проектов государственно-частного партнерства.

Президентом Российской Федерации В. В. Путиным в рамках заседания Государственного совета Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам Российской Федерации в октябре 2016 г. был обозначен ряд проблем в сфере дорожного хозяйства, в том числе отсутствие должного количества федеральных и региональных магистралей и неудовлетворительное состояние дорог в целом [данные Администрации Президента Российской Федерации. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52929> (дата обращения: 21.10.2016)].

Согласно данным (индексу глобальной конкурентоспособности) Всемирного банка Россия занимает 123-е место по качеству дорог в общемировом рейтинге. К 2025 г. поставлена задача по обеспечению высокого качества дорожного покрытия 50% магистралей в крупных агломерациях и реконструкции до 85% региональной дорожной сети.

Как известно, источниками формирования федерального дорожного фонда являются: ассигнования из федерального бюджета и доходы от акцизов на автомобильное топливо. Источниками наполнения региональных дорожных фондов являются: доходы от акцизов на автомобильное топливо, транспортный налог и неналоговые источники, определенные Бюджетным кодексом Российской Федерации [данные Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <http://www.mintrans.ru/upload/iblock/b80/rdf.doc> (дата обращения: 17.10.2016)].

Выполнение поставленных задач посредством бюджетного финансирования представляется весьма трудным, особенно в регионах, в связи с дефицитом средств бюджетов субъектов Российской Федерации и их дорожных фондов на обновление транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства.

В России стабильно расходуется около 1,5% от валового внутреннего продукта (ВВП) в год на весь транспортный комплекс, включая содер-

жание, реконструкцию и строительство дорожных объектов [данные Министерства финансов Российской Федерации. URL: http://minfin.ru/ru/document/?id_4=116918 (дата обращения: 27.10.2016)].

Если учитывать мировой опыт распределения бюджетных средств, то расходы на развитие дорожной сети в России должны достичь как минимум 3% в год от ВВП ввиду обширной территории России и составить примерно 2,5 трлн руб. исходя из данных ВВП за 2016 г. [данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/vvp/vvp-god/tab33.htm (дата обращения: 30.12.2016)].

Необходимость развития федеральной и региональной дорожной сетей стимулирует на поиск новых источников финансирования, которые позволили бы насытить дорожные фонды средствами. Эксперты сходятся во мнении, что проблема недостаточного финансирования становится более ощутимой и имеет устойчивый характер из-за системной потребности в расширении дорожной сети, что требует дополнительного финансирования, в том числе привлечения внебюджетных средств [6; 7, с. 352]. Снижение государственных затрат, привлечение новых источников финансирования, консолидация финансовых ресурсов, комплексное развитие территорий и развитие сети автодорог требуют создания опорных финансовых механизмов внутри страны. С целью выполнения данных задач актуальным представляется создание Национального инфраструктурного фонда как финансового института и института развития, объединяющего в себе диверсифицированный ряд возможностей и полномочий.

Национальный инфраструктурный фонд мог бы обеспечить выполнение следующих функций и полномочий:

- выступать в качестве национального финансового института (в том числе привлекать средства зарубежных инвесторов, заинтересованных в развитии бизнеса на территории России);
- стать консультационным органом при реализации важных инфраструктурных проектов с использованием механизма ГЧП и при определении региональной политики развития ДТИ в субъектах РФ;
- создать единую биржу проектов ГЧП — т.е. платформу, которая консолидировала бы информацию о проектах ГЧП/МЧП и выполняла функцию полноценной конкурсно-торговой площадки для участия бизнеса (что является

одним из факторов, влияющих на информационную прозрачность взаимоотношений государства и бизнеса, а также на улучшение инвестиционного климата);

- аккумулировать средства для бюджетов под проекты ДТИ;
- использовать средства от государственной инициативы по амнистии капитала как одного из потенциальных источников финансирования проектов объектов ДТИ;
- сформировать экспертную группу из числа представителей профильных ведомств для отбора проектов с целью распределения и направления средств на реализацию инфраструктурных проектов ДТИ;
- регулятором снижения бюджетной нагрузки посредством аккумулированных средств;
- быть финансовым центром реализации долгосрочных взаимовыгодных отношений государства и бизнеса (в том числе иностранного), помимо резервных фондов исполнительных органов государственной власти.

Для эффективного функционирования подобной структуры необходимо иметь финансовую альтернативу государственным средствам. Дополнительным финансовым механизмом, с помощью которого фонд может функционировать, является программа амнистии капитала. В связи с поручением Президента Российской Федерации В.В. Путина о запуске программы амнистии капитала в 2015 г. был одобрен соответствующий Федеральный закон о декларировании гражданами России наличия активов, счетов в зарубежных банках [данные Администрации Президента Российской Федерации URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39765/page/1> (дата обращения: 21.12.2016)].

В рамках программы предполагалось повысить бюджетные доходы за счет налоговых отчислений по амнистированному капиталу. По состоянию на июль 2016 г., в рамках программы поступило почти 100 тыс. заявлений от граждан [данные ежедневной деловой газеты России «Ведомости». URL: <http://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/06/08/644525-vladeltsi-zarubezhnih-schetov-zainteresovalis-amnistiei-kapitalov> (дата обращения: 17.10.2016)].

Данные по объему возвращенного капитала отсутствуют, но, по самым оптимистичным прогнозам правительства, он мог бы достигнуть 250 млрд долл. США. Необходимо отметить факт, отражающий финансовый потенциал при возможном возобновлении программы: за последние 15 лет отток капитала составил более

700 млрд долл. США [данные Центрального банка Российской Федерации. URL: http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/bop/outflow.xlsx (дата обращения: 17.10.2016)], однако по неофициальным данным вывоз капитала составил более 2 трлн долл. США, что сопоставимо с объемом ВВП Российской Федерации за 2014 и 2015 гг. [данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/vvp/vvp-god/tab33.htm (дата обращения: 30.12.2016)].

Прежде уже предпринимались попытки по возврату капитала в Россию. Одна из амнистий, которая наиболее была приближена к так называемой целевой программе, должна была пройти в 1995 г. по инициативе Министерства науки с целью привлечения средств в развитие российских инноваций, однако так и не была реализована. Налоговая амнистия капитала была проведена впервые в 2007 г. (по налоговой ставке в 13%), охватив около 3,5 млрд долл. США при ожидавшихся объемах 8 млрд долл. США. Следует отметить, что существует ряд принципиальных факторов, препятствующих репатриации капитала:

- наличие выгодных налоговых гаваней;
- недоверие бизнеса к государству по причине нестабильной экономической конъюнктуры;
- отсутствие выгодных условий по доходности на вложенный капитал.

Несмотря на заверченный статус программы амнистии в 2016 г., программа несет значительный долгосрочный финансовый потенциал для развития инфраструктуры при условии ее реформатирования. Главной сутью обновленного формата данной программы, в контексте развития Национального инфраструктурного фонда, является изменение процесса амнистии капитала, при котором бюджет получает налоговые отчисления от возвращаемого капитала, что является недостаточным для существенного развития инфраструктуры. Помимо налоговых преференций, предоставляемых декларантам, амнистию необходимо рассматривать как процесс привлечения всего капитала для участия в инфраструктурных проектах, приоритетными из которых могут стать проекты дорожного хозяйства. Это позволит эффективно использовать возвращаемый капитал для комплексного развития территорий и ДТИ, в частности.

Предполагается, что средства могут направляться как прямые инвестиции в фонд, будучи, имея статус финансового института, под уже

сформированные и одобренные внутренним комитетом проекты, или же размещаться на депозитных счетах и при этом получать налоговые послабления. А гарантийным инструментом будут выступать инфраструктурные депозиты (целевые инвестиции в проекты ГЧП под гарантии государства), на основе которых будут предоставляться государственные гарантии в виде ценных бумаг (в обмен на вложенные средства, в свою очередь направленные на финансирование проектов дорожного хозяйства).

Главным результатом создания подобного института и целевой программы по амнистии капитала должно быть создание эффективного механизма для привлечения инвестиций. В итоге цели внедрения модернизированной программы амнистии капитала как одного из финансовых механизмов функционирования фонда определены и реальны:

- минимизировать нагрузку на бюджет;
- возобновить приоритетные проекты, находящиеся на предварительной инвестиционной стадии;
- приступить к проработке новых проектов, включенных в утвержденные на федеральном и региональном уровне программы и планы;
- улучшить инвестиционный климат (институциональная, предпринимательская и проектная среда) российской экономики;
- Также одним из опорных финансовых механизмов фонда может использоваться механизм ГЧП. Выгоды для публичной и частной стороны от применения механизма государственно-частного партнерства очевидны:
 - осуществляется перенос части временных и производственных расходов на период реализации инфраструктурного проекта на бизнес;
 - возможность прогнозирования расходной части бюджета на реализацию проекта;
 - создание благоприятной экономической среды и инвестиционных условий для участия бизнеса в проекте ввиду долгосрочности проекта и диверсификации обязанностей.

Государственно-частное партнерство, несмотря на сложность структурирования схемы проекта в связи с особенностями отношений и условиями взаимодействия участников проекта, согласования сроков этапов реализации проекта, имеет шансы для широкого использования при реализации проектного финансирования на территории страны. Это подтверждается наличием успешных проектов, реализованных на основе ГЧП. Так, в 2010 г. а рамках двух первых концес-

сионных соглашений по автодорожным проектам (строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автодороги М1 «Беларусь» и скоростной автомобильной дороги М10 «Москва — Санкт-Петербург», реализуемых государственной компанией «Российские автомобильные дороги», далее — ГК «Автодор») привлечены рыночные инвесторы с российского рынка долгового капитала посредством выпуска новых инструментов — инфраструктурных облигаций [8]. По состоянию на 2017 г., ГК «Автодор» размещены выпуски облигаций в объеме 31 млрд 727 млн руб. [данные информационного агентства Cbonds. URL: <http://cbonds.ru/organisations/emitent/14259> (дата обращения: 17.01.2017)]. Последний выпуск позволил привлечь 10 млрд руб., которые будут направлены на завершение строительства трассы М11 «Москва — Санкт-Петербург». Развитие подобных инструментов стало возможным в связи с потенциалом развития проектов на основе ГЧП в российской экономике. При этом реализация партнерства государства и частного сектора в проектах ДТИ во многом зависит от институциональных особенностей, выраженных в совершенстве нормативно-законодательной базы, инвестиционной привлекательности проектов и субъектов РФ [9, с. 63]. В. А. Кабашкин, подчеркивает, что в целях масштабного вовлечения частного сектора в проекты автодорожного хозяйства и создания единой дорожной системы механизм ГЧП должен стать общенациональным приоритетом и быть неотъемлемой частью стратегии экономического развития многих регионов [10, с. 61].

В контексте регионального экономического развития и развития дорожно-транспортной инфраструктуры представляется необходимым создание консорциума из профильных ведомств, отвечающих за развитие автодорожного хозяйства (Министерство транспорта РФ, Федеральное дорожное агентство «Росавтодор», ГК «Автодор»), промышленности (Министерство промышленности и торговли РФ) и финансовой структуры (Национального инфраструктурного фонда). Результатами такого взаимодействия могут стать: оказание положительного экономического эффекта на комплексное развитие территорий, развитие системного подхода к региональным проектам дорожно-транспортной инфраструк-

туры. Для обеспечения указанных результатов необходимо создание единой концепции КРТ, которая, в свою очередь, позволит получить эффект синергии от одновременной реализации проектов дорожно-транспортной инфраструктуры и объектов промышленности.

Основная государственная задача — это возрождение отраслевого и промышленного потенциала России, на который в течение последних 30 лет оказывали негативное влияние разного рода политические и экономические факторы. Подводя итог, к числу стратегически важных целей экономического развития России стоит отнести: создание новых производственных мощностей, создание и комплексное развитие территорий, повышение экспортного потенциала страны за счет комплексного подхода к развитию транспортного комплекса и дорожно-транспортной инфраструктуры.

Механизмами реализации решения затронутых в статье проблем и поставленных целей выступают:

- консолидация целевого притока «зарубежного» (резидентов/не резидентов РФ) капитала путем создания единой финансовой структуры (Национальный инфраструктурный фонд) и внедрения в работу фонда обновленной программы амнистии капитала как перспективного механизма финансирования;
- продвижение механизма ГЧП и адаптация в регионах для использования при реализации в проектах ДТИ как эффективного метода взаимодействия государства и бизнеса;
- создание единого подхода к комплексному развитию субъектов РФ, основой которого станут проекты дорожно-транспортной инфраструктуры как фактора устойчивого экономического роста.

В перспективе указанные меры позволят улучшить экономические показатели регионов и увеличить валовой внутренний продукт, поднять уровень жизни населения, увеличить долю присутствия России на зарубежных рынках. Решение задач развития дорожно-транспортной инфраструктуры и привлечение масштабных объемов инвестиций в реализацию проектов транспортного комплекса Российской Федерации выступают основой для вывода экономики страны на принципиально новый качественный уровень.

ЛИТЕРАТУРА

1. Чуб А. А. Регионы России: факторы устойчивости и институциональные предпосылки развития в условиях глобализации: монография. М.: РИОР: ИНФРА-М, 2015. 232 с.

2. Механизм концессии и другие инструменты государственно-частного партнерства при создании и развитии инфраструктуры особых экономических зон: монография / колл. авт.; под ред. Н. А. Гостевой. М.: Финансовый университет, 2012. 148 с.
3. Шемятенков В. Г. Европейская интеграция: учеб. пособие. М.: Междунар. Отношения, 2003. 400 с.
4. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: практическое руководство для органов государственной власти. М.: ГЕО-ТЭК, 2010. 158 с.
5. Шедько Ю. Н., Погребняк Р. Г., Пожидаева Е. С. и др. Региональное управление и территориальное планирование: учебник и практикум для академического бакалавриата / под ред. Ю. Н. Шедько. М.: Юрайт, 2015. 503 с.
6. Астахов И. Г. Важное связующее звено // Транспортная стратегия — XXI век. 2015. № 29 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans29-30.html>.
7. Еганян А. Инвестиции в инфраструктуру: Деньги, проекты, интересы. ГЧП, концессии, проектное финансирование. М.: Альпина Паблшер, 2015. 715 с.
8. Молочных С. Нужен ли российскому рынку закон об инфраструктурных облигациях // Cbonds Review. 2013. Август. С. 55 [Электронный ресурс]. URL: <http://review.cbonds.info/article/magazines/3311/> (дата обращения: 17.01.2017).
9. Йескомб Э. Р. Государственно-частное партнерство. Основные принципы финансирования: пер. с англ. М.: Альпина Паблшер, 2015. 457 с.
10. Кабашкин В. А., Левченко А. А., Сидоров В. А. Развитие государственно-частного партнерства в регионах Российской Федерации: монография. М.: ИПЦ «ПОЛИТЕРРА», 2008. 466 с.

REFERENCES

1. Chub A. A. Regiony Rossii: faktory ustojchivosti i institucional'nye predposylki razvitija v uslovijah globalizacii [Regions of Russia: factors of stability and institutional prerequisites of development in the conditions of globalization]. Moscow, INFRA-M, RIOR, 2015, 232 p. (in Russian).
2. Mehanizm koncessii i drugie instrumenty gosudarstvenno-chastnogo partnjorstva pri sozdanii i razvitii infrastruktury osobyh jekonomicheskikh zon [The mechanism of concession and other tools of public-private partnership aimed at creation and development of special economic zones infrastructure]. Moscow, Finansovyj universitet — Financial University, 2012, 148 p. (in Russian).
3. Shemjatenkov V. G. Evropejskaja integracija [European integration]. Mezhdunar. Otnoshenija — International relations, 2003, 400 p. (in Russian).
4. Delmon D. Gosudarstvenno-chastnoe partnjorstvo v infrastrukture: prakticheskoe rukovodstvo dlja organov gosudarstvennoj vlasti [Public-private partnership in building infrastructure: practical guide for public authorities]. Moscow, GEO-TJEK- GEO-TEK, 2010, 158 p. (in Russian).
5. Shed'ko Ju. N. , Pogrebnyak R. G., Pozhidaeva E. S. Regional'noe upravlenie i territorial'noe planirovanie: uchebnik i praktikum dlja akademicheskogo bakalavriata / pod red. Ju. N. Shed'ko [Regional government and territorial planning: the manual for BS studies]. Moscow, Izdatel'tstvo Jurajt — Publishing house Yurayt, 2015, 503 p. (in Russian).
6. Astahov I. G. Vazhnoe svjazujushhee zveno [Important link]. *Transportnaja strategija XXI vek — Transport strategy in the 21st century*, 2015, no. 29 (in Russian).
7. Eganjan A. Investicii v infrastrukturu: Den'gi, proekty, interesy, PPP, koncessii, proektnoe finansirovanie [Investments into infrastructure: Money, projects, interest rates, PPP, concessions, project financing]. Moscow, Al'pina Pablisher — Alpina Publisher, 2015, 715 p. (in Russian).
8. Molochnyh S. Nuzhen li rossijskomu rynku zakon ob infrastrukturnyh obligacijah [Whether the Russian market needs the law on infrastructure bonds]. *Cbonds Review*. 2013, avgust, p. 55 (in Russian). URL: <http://review.cbonds.info/article/magazines/3311>.
9. Jeskomb Je. R. Gosudarstvenno-chastnoe partnjorstvo. Osnovnye principy finansirovanija [Public-private partnership. Basic principles of financing]. Moscow, Al'pina Pablisher — Alpina Publisher, 2015, 457 p. (in Russian).
10. Kabashkin V. A., Levchenko A. A., Sidorov V. A. Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnjorstva v regionah Rossijskoj Federacii [Development of public-private partnership in regions of the Russian Federation]. Moscow, Ipc Politerra — Epc Politerra, 2008, 466 p. (in Russian).