

DOI: 10.17805/zpu.2016.2.15

Практика взаимодействия государства и предпринимательских структур в транспортной отрасли РФ посредством использования контрактов жизненного цикла

С. А. Сазыкина, Ю. Л. Растопчина, В. И. Болтенков, Ю. В. Болтенкова
(Белгородский государственный национальный исследовательский университет,
г. Белгород)

В статье рассматривается практика взаимодействия государства и предпринимательских структур в процессе реализации транспортных проектов РФ на основе контрактов жизненного цикла. Контракт жизненного цикла (КЖЦ) определяется как наиболее эффективная долгосрочная форма государственно-частного партнерства (ГЧП).

Целью данной статьи является исследование особенностей взаимодействия государства и предпринимательских структур посредством КЖЦ (при реализации проектов транспортной отрасли РФ), а также обзор зарубежной практики данного вида партнерства. КЖЦ-проекты получили популярность в Европе. Внедрение механизма КЖЦ в процессы взаимодействия государства и бизнеса позволило европейским странам снизить бюджетную нагрузку и уменьшить сроки строительства объектов вдвое.

В России опыт использования КЖЦ был перенят частично. Сфера применения КЖЦ в РФ ограничена: в нее не включены объекты здравоохранения, культуры, спорта, образования, обслуживание военной техники, объекты использования атомной энергии, тюремные объекты и т. п. Механизм КЖЦ здесь активно реализуется пока только в транспортной отрасли при содействии Государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»). Однако по сравнению с зарубежными проектами в модели КЖЦ в РФ

существует ряд особенностей: вклад бизнес-партнера заказчика составляет только 20–30%, происходит двойная система контроля за исполнителем, проекты реализуются только в отношении федеральных трасс, доступ к информации о реализации проектов закрыт. Однако в условиях нехватки финансирования именно КЖЦ способствует реализации государственных услуг по предоставлению бесплатного качественного уровня сервиса на дорогах населению страны.

Авторы полагают, что решение уже этих узконаправленных проблем подтолкнет инвесторов к активному участию в КЖЦ-проектах, а государство — не только к выполнению своих публичных функций, но и к широкомасштабному процессу обновления транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: взаимодействие государства и предпринимательских структур; государственно-частное партнерство; контракты жизненного цикла; транспортная инфраструктура; SPV-компания

ВВЕДЕНИЕ

В ситуации финансовой и политической изоляции, нарастания дефицита бюджетов российских регионов уже никому не нужно говорить об актуальности использования новых инвестиционных решений по привлечению инвестиций бизнес-структур в проекты социальной значимости с высокой зоной ответственности, к которым главным образом относятся проекты транспортной инфраструктуры.

Целью данной статьи является рассмотрение использования новой формы государственно-частного партнерства (ГЧП) — контракта жизненного цикла (КЖЦ) в транспортной отрасли РФ, а также обзор зарубежного опыта взаимодействия сторон партнерства по КЖЦ-проектам.

СУЩНОСТЬ КОНТРАКТА ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Эффективность привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру реализуется посредством использования КЖЦ благодаря реализации следующих принципов:

- долгосрочность отношений государства и предпринимательских структур;
- объективность проекта: проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация на протяжении всего жизненного цикла объекта;
- сохранение за государством зоны своей ответственности в рамках предоставления качественных услуг населению и уменьшения долговой нагрузки на бюджет региона;
- оплата проекта только после ввода его в эксплуатацию;
- гарантия платежей при поддержании объекта заданным функциональным требованиям на весь период контракта; а в случае нарушений — отказ от оплаты и наложение штрафов;
- бесплатное пользование инфраструктурным объектом потребителями.

Таким образом, КЖЦ — это самостоятельная юридически закреплённая долгосрочная форма ГЧП, которая предполагает осуществление проектирования, строительства (реконструкции) и эксплуатации инфраструктурного объекта на протяжении его жизненного цикла. Оплату выполненных по контракту работ и (или) услуг осуществляет государство равными согласованными контрактом долями сразу после ввода объекта в эксплуатацию при условии выполнения требований контракта в отношении сроков и качества выполненных работ (услуг).

В Европе КЖЦ являются наиболее известными и часто используемыми контрактами при реализации инфраструктурных проектов. Их популярность обусловлена сни-

жением финансовых расходов для государства в среднем на 15–20% по сравнению с традиционной формой бюджетного финансирования; скорейшим вводом объекта в эксплуатацию (сокращение сроков вдвое), качественным сервисом объекта и бесплатностью объекта для его потребителей (что также способствует выполнению государственных функций перед населением).

ЭВОЛЮЦИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ГОСУДАРСТВА И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР

Эволюция отношений государства и бизнеса в своем развитии прошла ряд этапов (см. рис. 1).

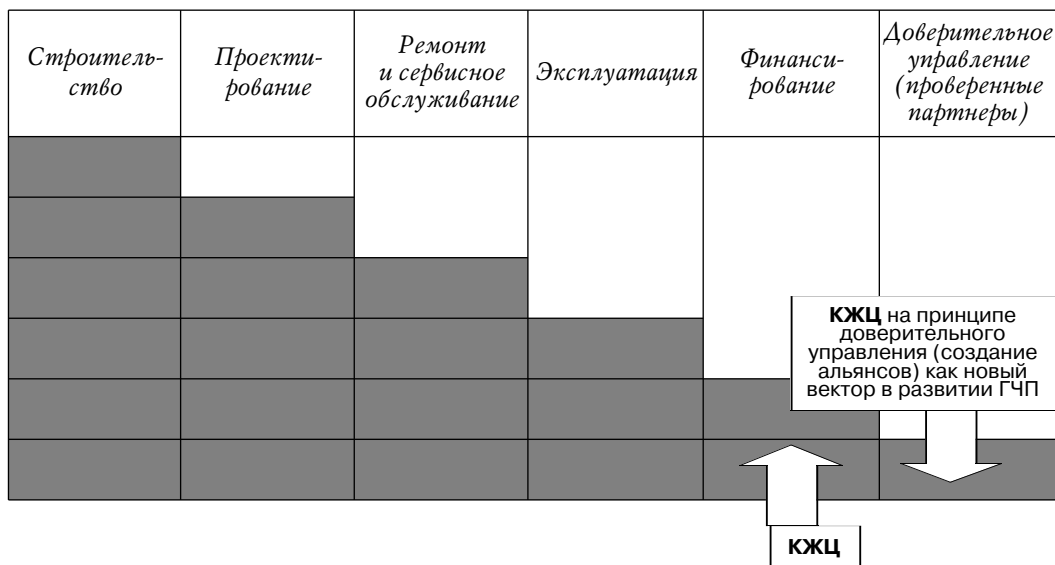


Рис. 1. Эволюция взаимоотношений государства и бизнеса
Fig. 1. Evolution of government-business relations

В соответствии с предложенной схемой на рис. 1 следует отметить, что механизм ГЧП получил свое развитие благодаря эволюции взаимодействия государства и предпринимательских структур, перешедших от заключения сервисных контрактов и договоров подряда в финансовую сферу, что привело к экономической взаимозависимости сторон партнерства.

Последним этапом в развитии взаимоотношений партнеров стала реализация этапа доверительного управления. КЖЦ на принципе доверительного управления пока активно реализуются только в Великобритании и США. Их основное отличие от «классического» КЖЦ в том, что государство на заключение контракта не проводит ни тендер, ни конкурс. Государство самостоятельно выбирает частного партнера из списков добросовестных и опытных компаний. В России данный вид контрактов еще не используется в связи с отсутствием данного рода списков.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА

Впервые КЖЦ были заключены в транспортной инфраструктуре в Великобритании в 1992 г. Затем практически одновременно идею КЖЦ подхватили Франция, Ни-

дерланды и Бельгия. На сегодняшний день КЖЦ активно реализуются в Европе в нескольких отраслях, за которые государство традиционно несет ответственность.

Подробнее практика применения КЖЦ в Европе представлена в табл. 1, составленной нами.

Наиболее распространенной сферой применения КЖЦ согласно табл. 1 является транспортная отрасль. Признанные лидеры здесь — Великобритания, Нидерланды и Финляндия.

Таблица 1

РЕАЛИЗАЦИЯ КЖЦ-ПРОЕКТОВ В СТРАНАХ ЕВРОПЫ ПО ОТРАСЛЯМ

Table 1

IMPLEMENTATIONS OF LCC PROJECTS IN COUNTRIES OF EUROPE, BY SECTOR OF ECONOMY

Страна \ Отрасль	Транспортная инфраструктура	Социальная инфраструктура	Объекты государственного сектора и безопасности
Великобритания	■	■	■
Ирландия	■	■	□
Германия	■	▣	■
Франция	■	▣	□
Бельгия	■		
Нидерланды	■	▣	■
Швейцария	■		■
Испания	■	□	
Финляндия	■	■	□
Португалия	■	□	

Примечания.

■ проект КЖЦ был реализован;

▣ проект КЖЦ на стадии реализации;

□ проект КЖЦ на стадии обсуждения.

— Транспортная инфраструктура: автомобильные дороги, трубопровод, железные дороги, морские и речные порты и суда, трубопроводный транспорт, метрополитен и другой транспорт общественного обслуживания, аэропорты и иная транспортная инфраструктура.

— Социальная инфраструктура: здравоохранение, образование, развлечения и спорт, туризм, социальное обслуживание, ЖКХ.

— Объекты государственного сектора и безопасности: объекты военной сферы, тюрьмы, административные здания, здания суда, иные объекты безопасности и правопорядка.

Следующей по значимости сферой применения КЖЦ является социальная инфраструктура. В особенности успешны проекты в области образования и здравоохранения (лидеры — Великобритания и Ирландия). Однако в настоящее время еще две страны — Германия и Нидерланды — активно реализуют проекты строительства госпиталей и домов престарелых.

Наиболее часто встречаемыми объектами КЖЦ, которые можно было бы отнести к объектам государственного сектора и безопасности, являются учреждения для исполнения уголовных наказаний или для предварительного заключения (тюрьмы). Данные проекты активно реализуются в Великобритании, Германии, Нидерландах и Швейцарии. Возможности реализации КЖЦ в этой сфере (а именно в отношении

обязательств по эксплуатации объектов) часто обсуждаются в Ирландии, Финляндии и Франции.

Наиболее яркими примерами КЖЦ в транспортной инфраструктуре за рубежом являются:

— в Великобритании — проект создания высокоскоростного соединения между Лондоном и Брюсселем под проливом Ла-Манш (Зусман, Аракелян, 2010: Электронный ресурс);

— Нидерландах — проект строительства железнодорожной магистрали HSL-Zuid между городами Амстердам, Брюссель и Париж (Сергеева, 2014); проект строительства дороги A59 Motorway; проект N31 Dual Carriageway и N33 Road (Experience: Электронный ресурс);

— Финляндии — проект строительства и эксплуатации участка Муурла-Лохья протяженностью 51,3 км на трассе E18 Турку — Хельсинки (Public-Private Partnerships: Электронный ресурс);

— Португалии — проекты высокоскоростных железнодорожных магистралей Лиссабон — Мадрид, Лиссабон — Порто, Порто — Виго (Точка зрения инвесторов ... : Электронный ресурс);

— Испании — проект на поставку и последующее обслуживание 302 вагонов для метрополитена Мадрида и 115 вагонов для метро Сантьяго (CAF is awarded ... : Электронный ресурс);

— Ирландии — проект N11 Arklow Rathnew (Experience : Электронный ресурс);

— Бельгии — железнодорожная магистраль протяженностью 16,2 км, предназначенная для перевозки грузов между западной и восточной погрузочными платформами Антверп (там же).

Несмотря на дороговизну КЖЦ-проектов (в среднем стоимость проектов не менее 60 млн евро), все они проходят этап строительства в относительно короткие сроки (от одного года до пяти лет) и обеспечивают снижение расходов бюджета на 8–15% (там же).

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ПРАКТИКА

Отраслевая специфика КЖЦ в России закреплена в Постановлении Правительства РФ от 28 ноября 2013 г. № 1087 «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла». Следует заметить, что такие отрасли, как здравоохранение, образование, военная промышленность, судебная и тюремная инфраструктура, в данном постановлении не указаны. В связи с этим основное развитие в России получила именно транспортная инфраструктура (80% всех КЖЦ-проектов).

Российская модель взаимоотношений между участниками КЖЦ-проекта в транспортной отрасли выглядит следующим образом (рис. 2).

Как показано на рис. 2, главными участниками проекта являются SPV-компания (special purpose vehicle — проектная компания, созданная сторонами партнерства в форме акционерного общества или консорциума с целью управления проектом для достижения заданных целей), Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») и пользователь объекта. Участниками проекта со стороны бизнес-партнера, напрямую работающими с SPV-компанией, являются инфраструктурные провайдеры, поставщики сырья, материалов и оборудования, инвесторы и кредиторы.

Со стороны государства заказчиком выступает ГК «Автодор» — компания, которая, по сути, является аффилированным лицом с государством и уполномочена осу-

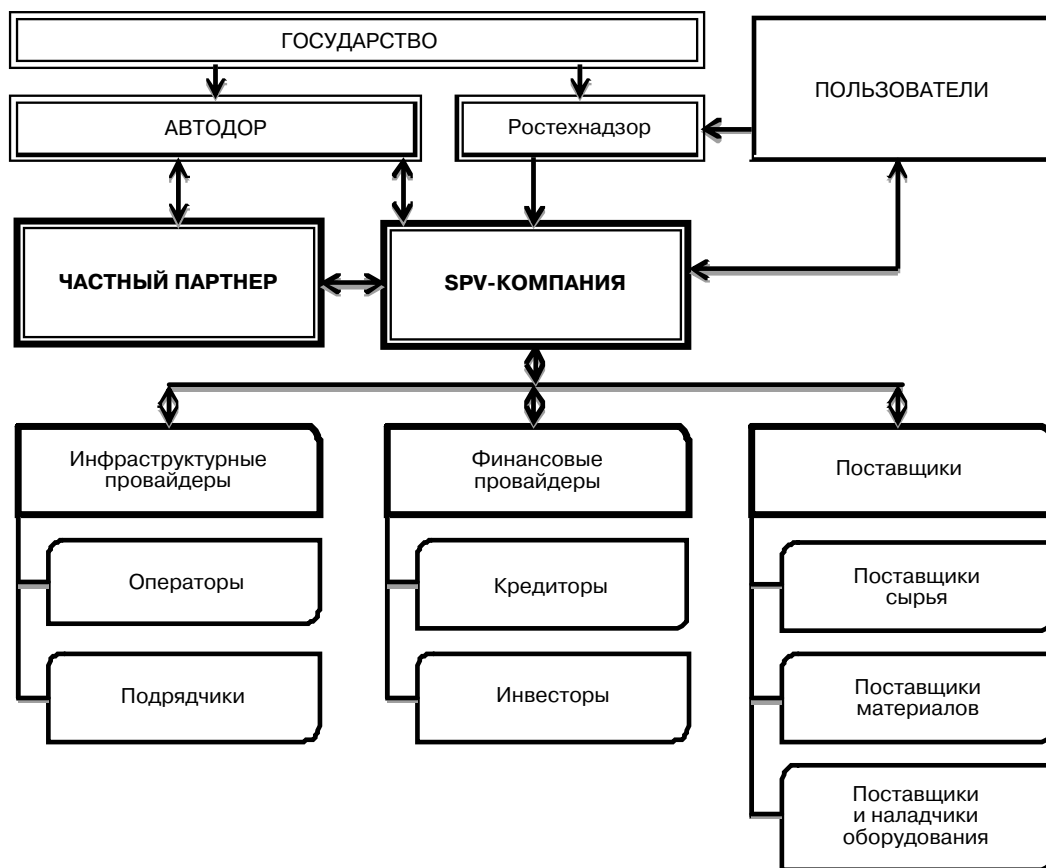


Рис. 2. Модель взаимоотношений участников КЖЦ в транспортной инфраструктуре России
 Fig. 2. Cooperation between partners in LCC: the case of transport infrastructure in Russia

ществлять контроль за деятельностью SPV-компании и качеством предоставляемых транспортных услуг (в том числе технический аудит) (Государственная компания ... : Электронный ресурс). Причем ГК «Автодор» является не единственным контролером от государства. За технической составляющей дорог также наблюдает Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор), которая и выдает разрешение на ввод объекта в эксплуатацию.

С момента ввода объекта в эксплуатацию государство регулярно производит платежи за доступность бизнес-партнеру на основе показателей эффективности, прописанных в контракте. К ключевым показателям можно отнести среднюю скорость потока на участке, пропускную способность, количество ДТП, требования по удалению снега (льда), показатели качества дорожного полотна: ровность, состояние дренажной системы и т. д. Бизнес-партнер обеспечивает ежедневный мониторинг пропускной способности объекта и передает данные ГК «Автодор», которая контролирует целевые показатели в постоянном режиме.

Помимо платежей за доступность, структура государственных платежей также включает:

— средства, необходимые для обслуживания и погашения долгосрочных кредитных ресурсов, предоставленных предпринимателю в рамках долгосрочного контракта;

— расходы на содержание и обслуживание участка транспортного объекта в соответствии со стандартами качества, описанными в контракте;

— необходимую норму прибыли на инвестированные бизнес-партнером собственные средства.

При условии недоступности услуги заказчик оставляет за собой право депремировать инфраструктурного провайдера на сумму в размере до 100% от ежемесячного платежа, при этом расходы по обслуживанию обязательств и расходы на содержание объекта остаются за бизнес-партнером. Однако при условии, когда плановые показатели эффективности выше пороговых значений, может быть предусмотрен механизм премирования в рамках утвержденных бюджетных лимитов (Изосимов, Громова, 2010).

КЖЦ-проекты, заключенные с участием ГК «Автодор», представлены в табл. 2.

По данным табл. 2, доля бизнес-партнера в российских проектах в среднем составляет от 10 до 30%, а срок реализации контракта — не менее 22 лет. Из восьми реализуемых контрактов самым дорогостоящим является проект по строительству и эксплуатации дороги М 1 Беларусь с 33 по 470 км. Данный проект реализуется сразу в нескольких регионах (Московской и Смоленской областях) и стоит 147,9 млрд руб. (Конкурсная документация ... : Электронный ресурс).

КЖЦ-ПРОЕКТЫ, РЕАЛИЗУЕМЫЕ ГК «АВТОДОР»

Таблица 2

LCC PROJECTS IMPLEMENTED BY STATE COMPANY AVTODOR

Table 2

Название объекта	Общая стоимость, млрд руб.	Даты строительства	Срок реализации контракта, кол-во лет	Доля государства, %	Доля частного партнера, %
М 11 обход Вышневолочка в Тверской области	46,5	2007–2017	23	90	10
М 11 от Санкт-Петербурга до Тосно	32,0	2014–2017	25	70	30
М 1 Беларусь с 33 по 470 км	147,9	2013–2023	30	70	30
М 11 Санкт-Петербург — Москва с 58 по 149 км	57,0	2014–2017	30	70	30
М 11 Санкт-Петербург — Москва с 258 по 334 км	46,5	2012–2015	22	90	10
М 11 Санкт-Петербург — Москва с 646 по 684 км	32,0	2014–2016	30	70	30
М 4 Дон с 635 по 715 км (Воронежская обл.)	34,2	2015–2016	30	75	25
М 4 Дон с 1385 по 1442 км	23,8	2015–2019	30	80	20

Примечание. Таблица составлена авторами по имеющимся данным (Статистическая отчетность : Электронный ресурс).

Как было отмечено выше, схема КЖЦ предполагает наложение штрафов на бизнес-партнера в случае невыполнения условий по контракту. Так, по проекту М 11 обхода Вышнего Волочка в Тверской области предполагаются следующие ежедневные прогрессирующие штрафы: при сроке задержки сдачи объекта на 30 дней — по 500 тыс. руб. в день, от 30 до 60 дней — по 1 млн руб., при большей задержке — по 3 млн руб. ежедневно. Следует отметить, что кредиторы в случае задержки выплаты процентов и суммы по кредиту также наложат свои штрафы. Таким образом, условия КЖЦ для предпринимательских структур достаточно жесткие и финансово ощутимые.

Заметим, что все перечисленные контракты еще не исполнены полностью и более подробные данные по ним еще не раскрыты. Так, например, в документации к одному из конкурсов на заключение КЖЦ написано, что «документация в полном объеме и сопутствующая информация доступны только тем сторонам, которые прошли предварительный отбор и были приглашены к участию в конкурсе» (там же).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги, отметим, что КЖЦ является наиболее молодой из форм ГЧП. За рубежом данная форма уже доказала свою состоятельность благодаря уменьшению сроков ввода объекта в эксплуатацию, снижению расходов бюджетной нагрузки и улучшению качества объекта (ввиду заинтересованности предпринимательских структур в получении оплаты своей работы согласно контракту). Несмотря на широкое использование КЖЦ за рубежом, в России данная форма получила распространение только в транспортной инфраструктуре, в большей степени благодаря заинтересованности ГК «Автодор». На данном этапе существуют определенные пробелы в реализации КЖЦ-проектов в транспортной отрасли РФ, такие как система двойного государственного контроля, отсутствие закрепленной схемы реализации проектов КЖЦ, закрытость информации о коммерческой составляющей проектов, отсутствие списка добросовестных компаний для реализации КЖЦ-проекта. Мы полагаем, что решение уже этих узконаправленных проблем подтолкнет инвесторов к активному участию в КЖЦ-проектах, а государство — не только к выполнению своих публичных функций, но и к широкомасштабному процессу обновления транспортной инфраструктуры.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Зусман, Е., Аракелян, К. (2010) Контракт жизненного цикла — новый механизм ГЧП в России [Электронный ресурс] // Институт развития государственно-частного партнерства. URL: http://p3institute.ru/netcat_files/23/25/Kontrakt_zhizn_tsikla.pdf (дата обращения: 21.01.2016).

Изосимов, Д. А., Громова, Е. Г. (2010) Долгосрочные контракты в дорожном хозяйстве как инструмент мотивации, оптимизации рисков и бюджетных расходов // ARS ADMINISTRANDI. № 1. С. 84–92.

Конкурсная документация к открытому конкурсу на право заключения инвестиционного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации «Нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск» [Электронный ресурс] // Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации. URL: http://old.rosavtodor.ru/doc/konkurs_piter/konkr_doc_tom_3.pdf (дата обращения: 12.12.2015).

Государственная компания «Российские автомобильные дороги»: транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, скоростные дороги [Электронный ресурс] //

База готовых презентаций My shared.ru. URL: <http://www.myshared.ru/slide/931624/> (дата обращения: 11.02.2016).

Сергеева, С. А. (2014) Контракты жизненного цикла в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд [Электронный ресурс] // Современные проблемы науки и образования. № 2. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=12639> (дата обращения: 07.02.2016).

Статистическая отчетность (2015) [Электронный ресурс] // Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <http://rosavtodor.ru/documents/statotchet/> (дата обращения: 12.12.2015).

Точка зрения инвесторов. Оценка инвестиционного климата российских регионов глазами иностранных инвесторов. Совместное исследование КПМГ и РСПП (2013) [Электронный ресурс] // ГЧП Институт. Институт развития государственно-частного партнерства. URL: http://p3institute.ru/netcat_files/23/25/Invest_klimat.pdf (дата обращения: 11.01.2016).

CAF is awarded the supply of 302 cars for metro Madrid, including their maintenance (2008) [Электронный ресурс] // CAF. 18 сентября. URL: <http://www.caf.net/en/sala-prensa/nota-prensa-detalle.php?e=31> (дата обращения: 12.12.2015).

Experience [Электронный ресурс] // BAM PPP. URL: http://www.bamppp.com/experience?search_api_views_fulltext=&page=1 (дата обращения: 12.12.2015).

Public-Private Partnerships [Электронный ресурс] // U.S. Department of Transportation. The Federal Highway Administration. URL: <http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/index.htm> (дата обращения: 21.11.2015).

Дата поступления: 15.02.2016 г.

*LIFE CYCLE CONTRACTS AS AN EXAMPLE OF PUBLIC-PRIVATE COOPERATION
IN RUSSIA'S TRANSPORT BUSINESS*

*S. A. SAZYKINA, YU. L. RASTOPCHINA, V. I. BOLTENKOV, YU. V. BOLTENKOVA
(BELGOROD NATIONAL RESEARCH UNIVERSITY)*

The article examines the practice of life cycle contracts between government agencies and business entities in the sphere of transport in the Russian Federation. We view life cycle contract (LCC) as the most efficient form of long-term public-private partnership (PPP).

This article aims to conduct an in-depth study of the cooperation between government and business by entering into LCCs to implement a project in Russia's transport system. We also provide a review of the nature and functioning of LCCs in other economies. LCC's popularity in Europe is found to be due to the fact that it helps ease the budgetary stress and speed up construction time by half.

Russia has so far only partially adopted the practice of LCCs. Its sphere of application is rather limited and excludes public healthcare, culture, sport and education, servicing military hardware, nuclear facilities, penitentiaries and many other sectors of economy. LCCs are being actively set up only in transport system, with active involvement and assistance from State Company Avtodor (Russian Highways). However, as compared to their foreign counterparts, Russian LCCs have a set of specific features: private sector's share of investment is limited to 20-30%; the contractor undergoes double control; LCCs are used only in federal highway projects; and finally, information on project outcomes is not released to the public. Nevertheless, in the conditions of almost permanent underfunding it is LCC that can facilitate the provision of free and high quality public road service to the people of Russia.

We believe that providing a solution to these specific problems will encourage investors to get more actively involved in LCC projects, and the government, to both better perform its public functions and to trigger a largescale renewal of Russia's transport infrastructure.

Keywords: government and business cooperation, public-private partnership; life cycle contracts; transport infrastructure; SPV company

REFERENCES

Zusman, E., Arakelian, K. (2010) Kontrakt zhiznennogo tsikla — novyi mekhanizm GChP v Rossii [Life cycle contracts as a new mechanism of PPP in Russia]. *Institut razvitiia gosudarstvenno-chastnogo partnerstva* [Institute of public-private partnership development] [online] Available at: http://p3institute.ru/netcat_files/23/25/Kontrakt_zhizn_tsikla.pdf (access date: 21.01.2016). (In Russ.).

Izosimov, D. A. and Gromova, E. G. (2010) Dolgosrochnye kontrakty v dorozhnom khoziaistve kak instrument motivatsii, optimizatsii riskov i biudzhetnykh raskhodov [Longterm contracts in public road system as a tool of motivating an optimizing risks and budget expenses]. *ARS ADMINISTRANDI*, no. 1, pp. 84–92. (In Russ.).

Konkursnaia dokumentatsiia k otkrytomu konkursu na pravo zakliucheniia investitsionnogo soglasheniia o finansirovanii, stroitel'stve i ekspluatatsii «Novogo vykhoda na Moskovskuiu kol'tseviu avtomobil'nuu dorogu s federal'noi avtomobil'noi dorogi M-1 «Belarus'» Moskva — Minsk» [Bid documentation for open tendering of an investment agreement on finance, construction and maintenance of federal autoroad M 1 'Belarus', Moscow — Minsk]. *Federal'noe dorozhnoe agentstvo ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii* [Federal Road Agency, Ministry of Transport of the Russian Federation]. [online] Available at: http://old.rosavtodor.ru/doc/konkurs_piter/konkr_doc_tom_3.pdf (access date: 12.12.2015). (In Russ.).

Gosudarstvennaia kompaniia «Rossiiskie avtomobil'nye dorogi»: transportnaia infrastruktura, gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo, skorostnye dorogi [State Company Rossiiskie Avtomobilnye Dorogi: transport infrastructure, public-private partnership, highways]. *Baza gotovykh prezentatsii My shared.ru*. [online] Available at: <http://www.myshared.ru/slide/931624/> (access date: 11.02.2016). (In Russ.).

Sergeeva, S. A. (2014) Kontrakty zhiznennogo tsikla v sfere zakupok tovarov, rabot, uslug dlia obespecheniia gosudarstvennykh i munitsipal'nykh nuzhd [Life cycle contacts in procurement of goods, works and services for public and municipal needs]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniia*, no. 2 [online] Available at: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=12639> (access date: 07.02.2016). (In Russ.).

Statisticheskaiia otchetnost' [Statistics] (2015). *Federal'noe dorozhnoe agentstvo ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii* [Federal Road Agency, Ministry of Transport of the Russian Federation] [online] Available at: <http://rosavtodor.ru/documents/stat-otchet/> (access date: 12.12.2015). (In Russ.).

Tochka zreniia investorov. Otsenka investitsionnogo klimata rossiiskikh regionov glazami inostrannykh investorov. Sovmestnoe issledovanie KPMG i RSPP (2013) [Investors' point of view. Assessing the investment climate in Russia's regions through the eyes of foreign investors. A joint study by KPMG and RUIE]. *GChP Institut. Institut razvitiia gosudarstvenno-chastnogo partnerstva* [Institute of public-private partnership development] [online] Available at: http://p3institute.ru/netcat_files/23/25/Invest_klimat.pdf (access date: 11.01.2016). (In Russ.).

CAF is awarded the supply of 302 cars for metro Madrid, including their maintenance. *CAF website* [online] Available at: <http://www.caf.net/en/sala-prensa/nota-prensa-detalle.php?e=31> (access date: 12.12.2015).

Experience: project files. BAM PPP website. [online] Available at: http://www.bamppp.com/experience?search_api_views_fulltext=&page=1 (access date: 12.12.2015).

Public-Private Partnerships. *The Federal Highway Administration website*. [online] Available at: <http://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/index.htm> (access date: 21.11.2015).

Submission date: 15.02.2016.

Сазыкина Софья Александровна — аспирант кафедры менеджмента организации Белгородского государственного национального исследовательского университета (НИУ «БелГУ»). Адрес: 308015, Россия, Белгородская область, г. Белгород, ул. Победы, д. 85. Тел.: +7 (4722) 30-12-68. Эл. адрес: s.sofy@mail.ru. Научный руководитель — канд. экон. наук, доц. Ю. Л. Рас-топчина.

Растопчина Юлия Леонидовна — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики Белгородского государственного национального исследовательского университета (НИУ «БелГУ»). Адрес: 308015, Россия, Белгородская область, г. Белгород, ул. Победы, д. 85. Тел.: +7 (4722) 30-12-68, +7 (4722) 30-13-00 доб. 2082/2161. Эл. адрес: rastopchina@bsu.edu.ru

Болтенков Владимир Иванович — кандидат экономических наук, доцент, профессор кафедры мировой экономики Белгородского государственного национального исследовательского университета (НИУ «БелГУ»). Адрес: 308015, Россия, Белгородская область, г. Белгород, ул. Победы, д. 85. Тел.: +7 (4722) 30-12-68. Эл. адрес: boltenkov@bsu.edu.ru

Болтенкова Юлия Владимировна — кандидат социологических наук, доцент кафедры мировой экономики Белгородского государственного национального исследовательского университета (НИУ «БелГУ»). Адрес: 308015, Россия, Белгородская область, г. Белгород, ул. Победы, д. 85. Тел.: +7(4722)30-12-68, +7(4722)30-13-00 доб. 2082/2161. Эл. адрес: boltenkova@bsu.edu.ru

Sazykina Sofia Aleksandrovna, Postgraduate Student, Business Management Department, Belgorod State National Research University. Postal address: 85 Pobedy Str., Belgorod, Belgorod region, Russian Federation 308015. Tel.: +7(4722)30-12-68. E-mail: s.sofy@mail.ru. Research advisor: Yu. L. Rastopchina, Candidate of Economics, Associate Professor.

Rastopchina Yulia Leonidovna, Candidate of Economics, Associate Professor, World Economics Department, Belgorod State National Research University. Postal address: 85 Pobedy Str., Belgorod, Belgorod region, Russian Federation 308015. Tel.: +7(4722)30-12-68. E-mail: rastopchina@bsu.edu.ru

Boltenkov Vladimir Ivanovich, Candidate of Economics, Associate Professor, Professor, World Economics Department, Belgorod State National Research University. Postal address: 85 Pobedy Str., Belgorod, Belgorod region, Russian Federation 308015. Tel.: +7(4722)30-12-68. E-mail: boltenkov@bsu.edu.ru

Boltenkova Yulia Vladimirovna, Candidate of Sociology, Associate Professor, World Economics Department, Belgorod State National Research University. Postal address: 85 Pobedy Str., Belgorod, Belgorod region, Russian Federation 308015. Tel.: +7(4722)30-12-68. E-mail: boltenkova@bsu.edu.ru