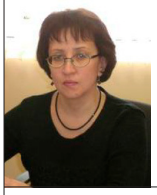
Проектная компаративистика как фактор развития государственно-частного партнёрства в дорожном строительстве

Мишланова М.Ю.
Кузнецов А.А.

УДК 69.003

В статье представлена краткая характеристика состояния и динамики инвестиций в транспортную отрасль, рассмотрена практика внедрения государственно-частного партнёрства в автодорожную систему. Обоснована необходимость развития системы обеспечения реализации инвестиционных проектов для привлечения инвестиций в данную сферу. Представленный в статье экспресс-анализ состояния дорожных проектов в России приводит к выводу о необходимости совершенствования управления строительством, реконструкцией и эксплуатацией автомобильных дорог. Данные методические разработки предлагается развивать от действующих официальных методов оценки эффективности инвестиционно-строительных проектов до системного компаративного анализа. В статье представлены основные позиции становления компаративного анализа и выявлены возможности применения его в инвестиционно-строительной сфере. Авторами обозначены и структурированы функции и задачи проектной компаративистики в отношении сравнительной оценки инвестиционных проектов как динамических социально-экономических микросистем. Авторы анализируют методологический генезис от традиционного проектного анализа до современной потребности в проектной компаративистике, которую можно рассматривать как систему сравнительного проектного анализа с расширенными возможностями на мезоуровне с участием государства. В качестве расширения методологических возможностей в статье выделена синергетическая специфика проектного результата, учёт накопительного эффекта, интегрирование в систему управления проектами. Методы проектной компаративистики позволят оценивать инвестиции с позиции максимального социально-экономического эффекта, что имеет первостепенное значение именно для государственно-частного партнёрства. Среди направлений разработки проектной компаративистики авторы выделяют обобщение и систематизацию практики инвестиционных проектов, развитие способов выявления сравнительного преимущества, разработку методов оценки качества реализации проектов.

Ключевые слова: *транспортная система, дорожное строительство, инвестиционные проекты, государственно-частное партнёрство, сравнительное преимущество, компаративистика, компаративный анализ, оценка эффективности инвестиционных проектов.*



Мишланова Марина Юрьевна –
канд. техн. наук., доцент, доцент кафедры «Экономика и управление в строительстве», Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет (НИУ МГСУ), 129337, г. Москва, Ярославское шоссе, д. 26, mishlanova_m@mail.ru



Кузнецов Алексей Алексеевич –
аспирант кафедры «Экономика и управление в строительстве», Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет (НИУ МГСУ), 129337, г. Москва, Ярославское шоссе, д. 26, kuznetsov.aa@inbox.ru

Транспортная отрасль в целом и автомобильный транспорт в частности являются важнейшими отраслями экономической инфраструктуры России, а их устойчивое поступательное развитие является условием и залогом экономического роста и повышения уровня жизни населения, равно как и интеграции страны в мировое экономическое пространство. О важности транспортного сектора свидетельствует существенная доля услуг по транспортировке и хранению в валовой добавленной стоимости страны (6,4% в 2017 году), а также более чем вдвое опережающий рост данного вида услуг (+3,6% в 2017 году по сравнению с 2016 годом) относительно рост внутреннего валового продукта (+1,5% в 2017 году по сравнению с 2016 годом) в ценах 2016 года [1]. Количество занятых в секторе транспорт и связь в 2016 году составило 9,5% от общего экономически-активного населения страны, и этот показатель ежегодно увеличивается на протяжении последних десяти лет [2].

В Государственной программе «Развитие транспортной системы» [3] констатируется, что современное состояние транспортной системы не отвечает потребностям и перспективам развития РФ, и дефицит пропускной способности существует на всех видах транспорта, в том числе на автомобильном. Это в свою очередь определяет необходимость решения масштабных задач по развитию транспортной системы и требует привлечения значительных инвестиций в данную сферу, в том числе за счет активного привлечения внебюджетных средств и разработки механизмов взаимодействия государства с бизнесом для решения инфраструктурных проблем автомобильных перевозок и, как необходимой предпосылки для этого, дорожного строительства [4-7 и др.]

Решение системных проблем транспортной отрасли возможно только при опережающем росте инвестиций на уровне 4-4,5% ВВП к 2020 году. Увеличение размера инвестиций транспортной отрасли по отношению к доле от ВВП при условии текущих бюджетных ограничений неизбежно приведет к еще большей зависимости результатов государственной программы развития транспорта от средств частного сектора экономики. База проектов государственно-частного партнёрства в период с 1990 по 2017 год [8] включает информацию о более, чем 7000 проектов на общую сумму 1,7 триллиона долларов США. Из данных диаграммы (рисунок 1) видно, что автодорожная отрасль занимает второе место: за 27 лет реализовано или реализуется более 900 проектов на общую сумму почти 280 млрд. долларов США.

Согласно исследованиям Центра развития ГЧП [9], обобщенным на рисунке 2, в России предпочтение отдается коммунальной сфере. Транспортная и энергетическая инфраструктуры составляет всего 5% и 3% от общего числа всех реализуемых проектов государственно-частного партнёрства соответственно.

Анализируя динамику реализации проектов дорожного строительства в период с 1990 по 2017 год [8], можно отметить в целом растущий тренд как по количеству, так и по сумме инвестиций, хотя очевидно, что еще есть потенциал выхода на максимальные показатели, достигнутые в 2012 году (рисунок 3).



Рис.1. Распределение проектов ГЧП в мире по количеству и размеру инвестиций



Рис 2. Распределение проектов ГЧП по инфраструктурным сферам в России

Таблица 1. Рейтинг стран с низким и средним уровнем дохода по количеству и размеру инвестиций в проекты дорожного строительства за 1990-2017 годы

Рейтинг	Страна	Кол-во проектов	Доля, %	Рейтинг	Страна	Сумма инвестиций, млрд. долл. США	Доля, %
1.	Индия	422	44%	1.	Индия	79,1	28%
2.	Китай	155	16%	2.	Бразилия	49,5	13%
3.	Мексика	79	8%	3.	Китай	36,5	10%
4.	Бразилия	70	7%	4.	Мексика	26,5	18%
…				…			
11.	Россия	8	1%	7.	Россия	10,0	3%
Итого:		953	100%	Итого:		278,5	100%

Россия в перечне Всемирного Банка [8] занимает 11 место по количеству реализуемых проектов и 7 место по общему объему инвестиций в проекты дорожного строительства, реализуемые в условиях государственно-частного партнёрства. Лидерами рейтинга, как следует из данных таблицы 1, являются Индия, Китай, Мексика и Бразилия, совокупная доля которых в общем количестве реализуемых проектов дорожного строительства составляет 76%, а доля в совокупном размере инвестиций составляет 69%. В то же время стоит оговориться, что информация Всемирного Банка резко контрастирует с данными Центра Развития ГЧП, которые указывают на значительно большее количество проектов автодорожной инфраструктуры, реализуемых через механизм государственно-частного партнёрства: на конец 2016 года количество проектов по данным Центра составляло 34 [9]. По другим источникам, на конец апреля 2018 года, количество реализуемых проектов дорожного строительства и реконструкции, осуществляемых при поддержке Национального Центра ГЧП, составляет уже 82.

Дорожные проекты в России непрозрачны, убыточны и реализуются в большей степени за государственный счет [5 и др.], поэтому совершенствование системы управления строительством, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог явля-

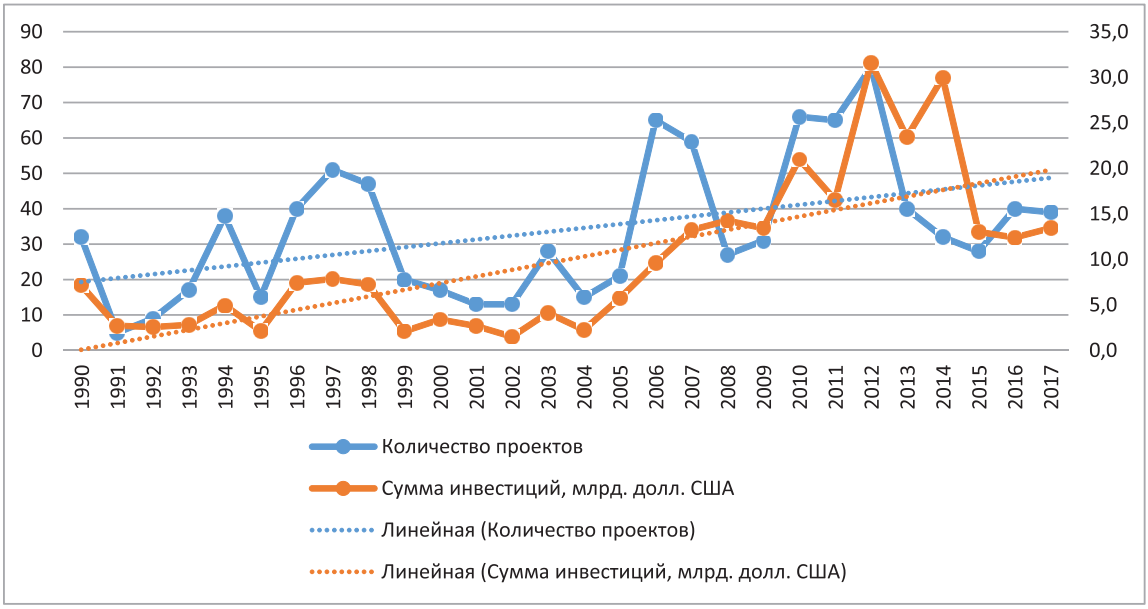


Рис. 3. Динамика реализации проектов ГЧП в сфере дорожного строительства в мире по количеству и размеру инвестиций

ется более, чем актуальной задачей. В подтверждение остроты проблемы приведём последние данные новостной ленты о деятельности государственной компании «Автодор», «ответственной за развитие целой отрасли, успешно работающей за рубежом» [5]. Компания не может найти инвесторов и без провалов организовать главный транспортный проект Подмосковья (рисунок 4). Большую часть финансирования строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги составляют 150 миллиардов рублей из Фонда национального благосостояния, около 80 миллиардов рублей выделены в качестве субсидий. Остальные средства «Автодор» должен был найти самостоятельно, привлечь в проект 8,8 миллиарда рублей частных инвестиций. Согласно последнему отчету Счетной палаты, госкомпания испытывает трудности не только с привлечением частных инвестиций, но и с очередным раздуванием сметы мега-проекта. В отчете аудитора говорится, что помимо регулярных переносов сроков сдачи участков дороги, итоговая смета выросла с 300 миллиардов рублей до 313 миллиардов, использование бюджетных средств также вызывает замечания [5].

В целях оптимизации автодорожной системы приобретает особое значение анализ возможности использования модели и ведущих принципов государственно-частного партнёрства, что позволяет минимизировать затраты, погрешности реализации проекта и явные нарушения, которыми изобилует нынешний российский опыт, оптимизировать стратегию и тактику реализации проектов дорожного строительства. Причём, по мнению авторов статьи, данные методические разработки необходимо развивать от утвержденных, официальных методов оценки эффективности инвестиционно-строительных проектов [10, 11 и др.] до системного компаративного анализа проектов.

Компаративный анализ в своё время начал развиваться как описание-объяснение сходств и различий условий и результатов развития социально-экономических систем [12, 13 и др.]. В настоящее время сопоставление системных характеристик и показателей основывается на динамической ретроспективе-перспективе с выявлением закономерностей на различных уровнях социума и экономики для всех подсистем и системных элементов. В начале XXI века появилась работа Беляева М.К. и Максичук О.В. [13], в которой представлены основы компаративной инвестологии – науки, изучающей сущность и содержание инвестиционной деятельности, закономерности протекания инвестиционных процессов в разных социально-экономических системах, пути оптимизации инвестиционных проектов как главного базового системного компонента инвестиционной деятельности.

Обзор работ по различным направлениям компаративистики [12, 13 и др.] позволяет сделать вывод о том, что научный и методологический потенциал используется не в достаточной степени, большие возможности компаративного анализа открываются в применении его в практике инвестиционно-строительных проектов. Новостные ленты насыщены обсуждением кардинальных перемен в сфере жилищного строительства: трехлетний план перехода от долевого строительства к проектному финансированию утвердил премьер-министр Дмитрий Медведев, и летом этого года начинается активная фаза перехода российского рынка новостроек на данную модель финансирования. Проектное финансирование имеет потенциал не только в отношении жилищного строительства, но и в других сферах инвестиционно-строительной деятельности. Основанием эффективной реализации данной модели финансирования и управления проектами, по мнению авторов статьи, является компаративный анализ.

Рассматривая научно-методологические и практические функции заявленного подхода в управлении инвестиционно-строительными проектами, задачами проектной компаративистики полагаем:

- выявление общих и специфических характеристик инвестиционных проектов, рассматриваемых как социально-экономические микросистемы,
- динамическая оценка синергетической эффективности инвестиционных проектов на многокомпонентной основе экономической, социальной, бюджетной и коммерческой составляющих,
- определение сравнительного преимущества проектных альтернатив, осуществление выбора и принятие инвестиционного решения,
- интервальный анализ вариантов развития и прогнозирование реализации инвестиционного проекта, разработка организационно-экономического механизма и модели финансирования,
- обеспечение мониторинга качества реализации и инвестиционного потенциала проекта,



Рис.4. Дорожные работы на одном из участков ЦКАД в Московской области

Фото: Евгений Одиноков / РИА Новости

- динамическая оценка влияния на инвестиционно-строительную сферу и социально-экономическую систему в целом.

Методы проектной компаративистики позволят оценивать инвестиции с позиции максимального социально-экономического эффекта, что имеет первостепенное значение именно для исполнения государством социальных обязательств в условиях государственно-частного партнёрства. Результативное завершение инвестиционно-строительного проекта можно рассматривать как системный результат – переход на следующий этап развития социально-экономической системы в целом. Данный подход может быть развит до методологии сравнительного анализа инвестиционных проектов, которые необходимо рассматривать как динамические социально-экономические микросистемы в их индивидуальном развитии на фоне тенденций проектной экономики.

Зачатки компаративного подхода возможно наблюдать в современных тенденциях развития традиционного проектного анализа. Например, в настоящее время возникает необходимость полного и объективного рассмотрения проектных альтернатив при наличии большого числа факторов недоопределенности. Расширение возможности расчёта с использованием интервальных оценок показателей и возможности анализа большого числа вариантов проекта без их перебора приводят к внедрению технологии недоопределенных вычислений и недоопределенных моделей, чтобы оперировать всей областью решений. Эти и иные «вызовы» современной проектной экономики, по мнению авторов статьи, могут быть системно разрешены в рамках проектной компаративистики, которую можно рассматривать как систему проектного анализа с расширенными возможностями на мезоуровне с участием государства.

Рассматривая основные направления традиционного проектного анализа, отметим, что мировой опыт в сфере государственно-частного партнёрства [14-17] предлагает оптимизацию развития проекта на основе соотношения цены и качества, что предполагает проведение сравнительного анализа различных вариантов создания инфраструктурного объекта, включая бюджетное финансирование посредством механизма государственного заказа или несколько возможных моделей государственно-частного партнёрства. При проведении анализа проектов разрабатывается модель публичного компаратора, то есть ожидаемых затрат государства в течении всего жизненного цикла объекта, мы же предлагаем расширить этот критерий [18], так как сравнительное преимущество инфраструктурного проекта с использованием механизма государственно-частного партнёрства связано с возможностью минимизации совокупных расходов жизненного цикла объекта, повышением качества, рационального распределения рисков между партнёрами и иными факторами, не все из которых возможно формализовать и оценить на основе известных методов [10, 11 и др.].

Утвержденная Росавтодором методика выбора оптимального механизма реализации проекта строительства автомобильной дороги [11] по мнению ряда специалистов [6 и др.] «не соответствует лучшей международной практике, а ее отдельные положения представляются достаточно спорными». В отношении проектов дорожного строительства попробуем очертить концепцию компаративного подхода, отталкиваясь от существующих базовых положений традиционной оценки эффективности инвестиционных проектов. По мнению Мельникова Р.М. [6], с которым можно согласиться с определёнными допущениями, «оптимальным должен признаваться такой механизм реализации проекта строительства автомобильной дороги, который характеризуется максимальным чистым дисконтированным доходом при оценке экономической эффективности среди всех механизмов, которые удовлетворяют критериям бюджетной реализуемости и коммерческой привлекательности для частного партнера».

Но рассматривая практику государственно-частного партнёрства и исполнение государством социальных обязательств, мы не можем пренебрегать значимостью социально-экономических прямых и косвенных, краткосрочных, одномоментных и долгосрочных, отдалённых эффектов, включая нефинансовые выгоды [19 и др.]. Более того, основанием государственных целевых программ, в рамках которых могут реализовываться инвестиционно-строительные проекты, служат критерии социально-экономического развития. Исходя из чего

возможно сформулировать актуальную задачу следующих методологических исследований: детальная разработка методов компаративного анализа синергетических социально-экономических результатов инвестиционных проектов с учётом накопления эффекта. Отдельно стоит подчеркнуть необходимость специализации методик под отраслевую направленность проектных результатов.

В составе издержек и выгод от реализации проекта строительства автомобильной дороги необходимо учитывать сокращение транспортных издержек, увеличение пропускной способности транспортной системы и скорости движения транспортного потока, прибыли оператора автомобильной дороги, снижение потерь от аварий, прирост негативных экологических эффектов, прирост не воспринимаемых водителями нетопливных затрат [6, 7 и др.]. На основе перечисленных выше позиций возможно прогнозировать экономический рост и, шире, социально-экономическое развитие, что требует специальных методов объективного компаративного анализа.

Разработка методологии проектной компаративистики в отношении инвестиционных проектов дорожного строительства ставит перед исследователями следующие системные задачи:

- формирование базы данных российских проектов государственно-частного партнёрства,
- обобщение и систематизация накопленного проектного опыта в качестве исходной информации при разработке новых инициатив;
- разработка и апробирование методики, максимально и достоверно учитывающей финансовые и нефинансовые выгоды,
- разработка и апробирование инструментария сравнительного анализа возможных проектных альтернатив как количественно, так и качественно;
- совершенствование способов корректировки поправки на издержки несения риска в зависимости от модели участия государства,
- разработка специального механизма дисконтирования или нормирования доходности,
- специализация учёта сложного комплекса нефинансовых выгод для исполнения социальных обязательств государства,
- разработка способов оценки качества реализации проектов, учёта транзакционных издержек, учёта поправки на конкурентную нейтральность,
- идентификация реперных точек проверки соответствия достигнутых количественных и качественных целей проекта целевым показателям и оперативного реагирование на негативные изменения,
- систематизация и архивирование подробной информации о проекте на всех этапах реализации для возможности оперативного использования, анализа и внедрении лучших практик при реализации будущих инициатив.

На основе использования компаративного анализа инвестиционных проектов дорожного строительства возможно разрешить идентифицированные в начале статьи проблемы: минимизировать затраты и погрешности реализации проекта, оптимизировать стратегию и тактику реализации проектов дорожного строительства в условиях государственно-частного партнёрства. Бесспорно «строительство дорог в России – зона ответственности органов власти практически всех уровней» [5]. Развитие компаративного анализа инвестиционно-строительных проектов и «встраивание» его в систему управления проектами позволит повысить качество этой зоны ответственности.

Библиографический список

1. Произведенный ВВП. Годовые данные по ОКВЭД 2 (КДЕС Ред. 2). – СтатБюро. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#

2. Занятость и безработица. Занятой население по видам экономической деятельности. – СтатБюро. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/wages/labour_force/#

3. Государственная программа «Развитие транспортной системы». Режим доступа: http://government.ru/programs/206/events/

4. Литвяков С.С. Государственно-частное партнерство в финансировании транспортной инфраструктуры в Российской Федерации: дисс. канд. экон. наук. – М., 2014. – 199 с.

5. Закатали в асфальт. Россия тратит миллиарды на дороги // Lenta.ru. Режим доступа: https://auto.mail.ru/article/69001-zakatali_v_asfalt_rossiya_tratit_milliardy_na_dorogi/

6. Мельников Р.М. Особенности оценки эффективности проектов государственно-частного партнёрства в сфере дорожного строительства: зарубежный опыт и российская практика // Экономический анализ: теория и практика. – 2015. – №15(414). – С.15-24.

7. Шитиков Д.В. Управление инвестиционными проектами в сфере дорожного строительства на основе моделирования форм государственно-частного партнёрства: автореферат дисс. канд. экон. наук. – М., 2015. – 25 с.

8. Public-Private Partnerships. Reference Guide. Version 2.0. International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Asian Development Bank, and Inter-American Development Bank. – 2014. – 232 p.

9. Исследование «Развитие государственно-частного партнерства в России в 2016–2017 годах. Текущее состояние и тренды, рейтинг регионов» / Ассоциация «Центр развития ГЧП», Министерство экономического развития Российской Федерации. – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП». – 2017.

10. Методика оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества. Утверждена приказом Минэкономразвития России от 30 ноября 2015 года N 894. Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/420321343

11. Об утверждении Методики по структурированию инвестиционного проекта для возможности применения различных инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, Методики оценки эффективности применения инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, Методики по выбору оптимальных инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, реализации инвестиционных проектов: распоряжение Росавтодора от 08.09.2014 № 1714-р. Режим доступа: http://rulaws.ru/acts/Rasporyazhenie-Rosavtodora-ot-08.09.2014-N-1714-r/

12. Колганов А.И., Бузгалин А.В. Экономическая компаративистика: сравнительный анализ экономических систем. – М.: Проспект, 2016. – 752 с.

13. Беляев М.К., Максимчук О.В. Введение в компаративную инвестологию. – Волгоград: ВолгГАСА, 2001. – 164 с.

14. Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/ sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf.

15. Value-for-Money Analysis – Practices and Challenges: How Governments Choose When to Use PPP to Deliver Public Infrastructure and Services / World Bank Global Round Table. – 2013. – 34 p.

16. Boardman A., Greenberg D., Vining A., Weimer D. Cost-benefit analysis. Concepts and practice. – Boston: Prentice Hall, 2012. – 560 p.

17. Burger Ph., Howkesworth I. How to attain value for money: comparing PPP and traditional infrastructure public procurement // OECD journal of budgeting. – 2011. – № 1. – P. 1–56.

18. Мишланова М.Ю. Расширенная категория «публичный компаратор» в оценке инвестиционно-строительных проектов // Вестник ИрГТУ. – 2015. – №5. – С.249-253

19. The non-financial benefits of PPPs. A Review of Concepts and Methodology. URL: http://www.eib. org/epec/resources/epec-non-financial-benefits-ofppps-public.pdf.

Project comparative studies as a factor of development public private partnership in road construction

The article presents a brief description of the state and dynamics of investments in the transport industry, the practice of introducing public-private partnerships in the road system is considered. The necessity of development of the system for ensuring the implementation of investment projects for attracting investments in this sphere is substantiated. Presented in the article, the rapid analysis of the state of road projects in Russia leads to the conclusion about the need to improve the management of construction, reconstruction and operation of highways. These methodological developments are proposed to develop from the current official methods for assessing the effectiveness of investment-building projects to system comparative analysis. The article presents the main positions of the development of comparative analysis and identifies the possibilities of its application in the investment and construction sphere. The authors outlined and structured the functions and tasks of the project comparative studies with respect to the comparative evaluation of investment projects as dynamic socio-economic microsystems. The authors analyze the methodological genesis from the traditional project analysis to the modern need for project comparativistics, which can be viewed as a system of comparative project analysis with enhanced opportunities at the meso level with the participation of the state. As an extension of methodological possibilities, the article singles out the synergistic specificity of the project result, the accounting of the cumulative effect, integration into the project management system. The methods of project comparative studies will allow to evaluate investments from the perspective of maximum socio-economic effect, which is of paramount importance for public-private partnerships. Among the areas of development of project comparative studies, the authors highlight the generalization and systematization of the practice of investment projects, the development of ways to identify the comparative advantage, the development of methods for assessing the quality of project implementation.

Key words: *transport system, road construction, investment projects, public-private partnership, comparative advantage, comparative analysis, comparative analysis, evaluation of investment projects efficiency.*

References

1. Proizvedennyy VVP. Godovye dannye po OKVED 2 (KDES Red. 2) [Produced GDP. Annual data for OKVED 2 (NACE ed. 2)]. StatByuro [StatBuro]. Available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#.

2. Zanyatost' i bezrabotitsa. Zanyatoy naselenie po vidam ekonomicheskoy deyatel'nosti [Employment and unemployment. Employed population by type of economic activity]. StatByuro [StatBuro]. Available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/wages/labour_force/#.

3. Gosudarstvennaya programma «Razvitie transportnoy sistemy» [State program «Development of the transport system»]. Available at: http://government.ru/programs/206/events/.

4. Litvyakov S.S. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v finansirovanii transportnoy infrastruktury v Rossiyskoy Federatsii: diss. kand. ekon. nauk [Public-private partnership in financing transport infrastructure in the Russian Federation: diss. cand. econ. science]. Moscow, 2014, p. 199.

5. Zakatali v asfal›t. Rossiya tratit milliardy na dorogi [Rolled into the asphalt. Russia spends billions on roads]. Lenta.ru. Available at: https://auto.mail.ru/article/69001-zakatali_v_asfalt_rossiya_tratit_milliardy_na_dorogi/.

6. Mel›nikov R.M. Osobennosti otsenki effektivnosti proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere dorozhnogo stroitel›stva: zarubezhnyy opyt i rossiyskaya praktika [Features of the evaluation of the effectiveness of public-private partnership projects in the field of road construction: foreign experience and Russian practice]. Ekonomicheskiy analiz: teoriya i praktika [Economic Analysis: Theory and Practice]. 2015, no. 15 (414), pp.15-24.

7. Shitikov D.V. Upravlenie investitsionnymi proektami v sfere dorozhnogo stroitel›stva na osnove modelirovaniya form gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: avtoreferat diss. kand. ekon. nauk [Management of investment projects in the field of road construction on the basis of modeling forms of public-private partnership: the author›s abstract of diss. cand. econ. science]. Moscow, 2015, p. 25.

8. Public-Private Partnerships. Reference Guide. Version 2.0. International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank, Asian Development Bank, and Inter-American Development Bank. 2014, p. 232.

9. Issledovanie «Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii v 2016–2017 godakh. Tekushchee sostoyanie i trendy, reyting regionov» [The study «Development of public-private partnership in Russia in 2016-2017. Current state and trends, rating of regions »]. Assotsiatsiya «Tsentr razvitiya GChP», Ministerstvo ekonomicheskogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii [Association «PPP Development Center», Ministry of Economic Development of the Russian Federation]. Moscow, Assotsiatsiya «Tsentr razvitiya GChP» Publ., 2017.

10. Metodika otsenki effektivnosti proekta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, proekta munitsipal›no-chastnogo partnerstva i opredeleniya ikh sravnitel›nogo preimushchestva [Methodology for assessing the effectiveness of the public-private partnership project, the project of municipal-private partnership and determining their comparative advantage]. 2015, no. 894. Available at: http://docs.cntd.ru/document/420321343.

11. Ob utverzhdenii Metodiki po strukturirovaniyu investitsionnogo proekta dlya vozmozhnosti primeneniya razlichnykh investitsionnykh mekhanizmov, v tom chisle mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, Metodiki otsenki effektivnosti primeneniya investitsionnykh mekhanizmov, v tom chisle mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, Metodiki po vyboru optimal›nykh investitsionnykh mekhanizmov, v tom chisle mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, realizatsii investitsionnykh proektov [On approving the Methodology for structuring an investment project for the possibility of applying various investment mechanisms, including public-private partnership mechanisms, Methods for assessing the effectiveness of investment mechanisms, including public-private partnership mechanisms, Methods for the selection of optimal investment mechanisms, including mechanisms for public-private partnerships, implementation of investment projects]. 2014, no. 1714-r. Available at: http://rulaws.ru/acts/Rasporyazhenie-Rosavtodora-ot-08.09.2014-N-1714-r/.

12. Kolganov A.I., Buzgalin A.V. Ekonomicheskaya komparativistika: sravnitel›nyy analiz ekonomicheskikh sistem [Economic Comparative Studies: A Comparative Analysis of Economic Systems]. Moscow, Prospekt Publ., 2016, p. 752.

13. Belyaev M.K., Maksimchuk O.V. Vvedenie v komparativnuyu investologiyu [Introduction to comparative investing]. Volgograd, VolgGASA Publ., 2001, p. 164.

14. Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects. Available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/ sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf.

15. Value-for-Money Analysis - Practices and Challenges: How Governments Choose When to Use PPP to Deliver Public Infrastructure and Services. World Bank Global Round Table. 2013, p. 34.

16. Boardman A., Greenberg D., Vining A., Weimer D. Cost-benefit analysis. Concepts and practice. Boston, Prentice Hall Publ., 2012, p. 560.

17. Burger Ph., Howkesworth I. How to attain value for money: comparing PPP and traditional infrastructure public procurement . OECD journal of budgeting. 2011, no. 1, pp. 1–56.

18. Mishlanova M.Yu. Rasshirennaya kategoriya «publichnyy komparator» v otsenke investitsionno-stroitel›nykh proektov [Extended category «public comparator» in the evaluation of investment and construction projects]. Vestnik IrGTU [Bulletin of IrSTU]. 2015, no. 5, pp. 249-253.

19. The non-financial benefits of PPPs. A Review of Concepts and Methodology. Available at: http://www.eib. org/epec/resources/epec-non-financial-benefits-ofppps-public.pdf.

About the authors:

Mishlanova Marina Yur'evna –
Candidate of Technical Sciences, Professor, Department of Economy and Management in Construction, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University) (MGSU), 26 Yaroslavskoe Shosse, Moscow, 129337, Russian Federation; mishlanova_n@mail.ru;

Kuznetsov Aleksey Alekseevich –
Postgraduate, Department of Economics and Management in Construction, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University) (MGSU), 26 Yaroslavskoe Shosse, Moscow, 129337, Russian Federation, kuznetsov.aa@inbox.ru.