

УДК 336.13

***ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: СОВРЕМЕННОЕ  
СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ***

***Винокурова А.Т.***

*магистрант,*

*Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики"*

*Москва, Россия*

**Аннотация**

Государственно-частное партнерство на данный момент является актуальным методом привлечения финансовых ресурсов в общественно значимые проекты. Целью исследования является определение проблемных моментов ГЧП и предоставление рекомендаций по их устранению. По результатам анализа, был сделан вывод, что ГЧП чаще всего используется в сфере развития автодорожной инфраструктуры. Основными проблемами, которые мешают развитию ГЧП, являются налоговые барьеры и высокие риски. Автором был сделан вывод о том, что данные проблемы можно решить с помощью облегчения налоговой нагрузки на частных партнеров, а также использования и эффективного управления условными бюджетными обязательствами. Более того, из-за пандемии рынок государственно-частного партнерства подвергся сильному давлению. По этой причине, государству необходимо провести ряд временных изменений и послаблений, которые смогли бы помочь рынку оправиться и восстановиться.

**Ключевые слова:** ГЧП, государственно-частное партнерство, рынок, отраслевой анализ, рекомендации

***PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: CURRENT STATE,  
DEVELOPMENT PROBLEMS AND WAYS OF THEIR SOLUTION***

***Vinokurova A.T.***

*master student,*

*National Research University Higher School of Economics*

*Moscow, Russia*

### **Abstract**

Public-private partnership is currently a relevant method of attracting financial resources to socially significant projects. The purpose of the study is to identify problematic issues of PPP and provide recommendations for their elimination. Based on the analysis results, it was concluded that PPP is most often used in the development of road infrastructure. The main problems that hinder the development of PPPs are tax barriers and high risks. The author concluded that these problems can be solved by easing the tax burden on private partners, as well as using and effectively managing contingent budget liabilities. Moreover, due to the pandemic, the public-private partnership market has come under strong pressure. For this reason, the government needs to implement a series of temporary changes and reliefs that could help the market recover and recover.

**Keywords:** PPP, public-private partnership, market, industry analysis, recommendations.

На современном этапе государственно-частное партнерство (ГЧП) актуально как никогда. ГЧП как результат смешанной экономики находится в балансе между частным и публичным сектором экономики, вбирая в себя лучшее: рациональность, ресурсы, технологии и управленческие навыки с одной стороны и контроль, защиту общественных интересов с другой. Данный способ развития предполагает качественное выполнение проектов государственной важности при сокращении расходов на него. Так, при использовании государственно-частного партнерства темпы развития Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ ЭЛ № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

социально-экономического положения страны увеличиваются, делая наше государство лучше.

Согласно Федеральному закону от 13 июля 2015 года № 224-ФЗ "О государственном-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", государственно-частное партнерство, муниципально-частное партнерство - это юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственном-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества [3].

По мнению Аверкиевой Е. С. в традиционном понимании государственно-частное партнерство — это законодательно оформленные долгосрочные контрактные отношения между соответствующими органами управления и частными инвесторами, решающими общие задачи, которые в перспективе позволяют преодолеть ограниченность бюджетных или внебюджетных ресурсов для финансирования значимых проектов при сохранении высокого уровня государственного и общественного контроля, а также обеспечить снижение рисков, как для публичного партнера, так и для частного инвестора [6].

То есть, это долгосрочное сотрудничество государства и частных компаний, где частный партнер занимается не только созданием проекта, но и его последующей эксплуатацией, обслуживанием, а также позволяет преодолеть ограниченность государственных ресурсов для финансирования

необходимых обществу проектов, сохраняя государственный контроль и снижение рисков для обеих сторон.

Стоит отметить, что термин «государственно-частное партнерство» - это перевод с английского языка понятия public-private partnership, которое пользуется популярностью у научного сообщества за рубежом. Порой некоторые авторы используют термин «частно-государственное партнерство», тем самым подчеркивая важность именно частного сектора в сотрудничестве. Однако, в соответствии с законодательством и российскими реалиями предпочтительно использование термина «государственно-частное партнерство», которое предполагает решающее значение именно государства, нежели частного партнера.

Также, многие путают государственно-частное партнерство с концессией, тогда как одно является частью другого. То есть, концессия является одной из основных форм (82,5%) государственно-частного партнерства [12, 13, 14]. Причиной такой путаницы заключается в том, что большинство соглашений ГЧП производятся именно в форме концессии. Однако с юридической точки зрения соглашения о государственно-частном партнерстве и концессионные соглашения являются самостоятельными правовыми категориями, которые регулируются отдельными федеральными законами.

Так, согласно Федеральному закону от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ "О концессионных соглашениях", по концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением имущество (объект концессионного соглашения), право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности [1].

Принципами государственно-частного партнерства являются [3, 8]:

- 1) открытость и доступность информации о государственно-частном партнерстве, за исключением сведений, составляющих государственную тайну;
- 2) обеспечение конкуренции;
- 3) отсутствие дискриминации, равноправие сторон соглашения и равенство их перед законом;
- 4) добросовестное исполнение сторонами соглашения обязательств по соглашению;
- 5) справедливое распределение рисков и обязательств между сторонами соглашения;
- 6) свобода заключения соглашения.

Таким образом, автор пришел к выводу, что государственно-частное партнерство крайне необходимо государству как наиболее эффективный способ улучшения социально-экономического положения страны, развития государства и повышения уровня качества жизни населения. Этому свидетельствуют перечисленные далее факты.

Во-первых, наличие огромных преимуществ государственно-частного партнерства, как со стороны государства, так и со стороны частного партнера, представленные на рис. 1 [7, 9].

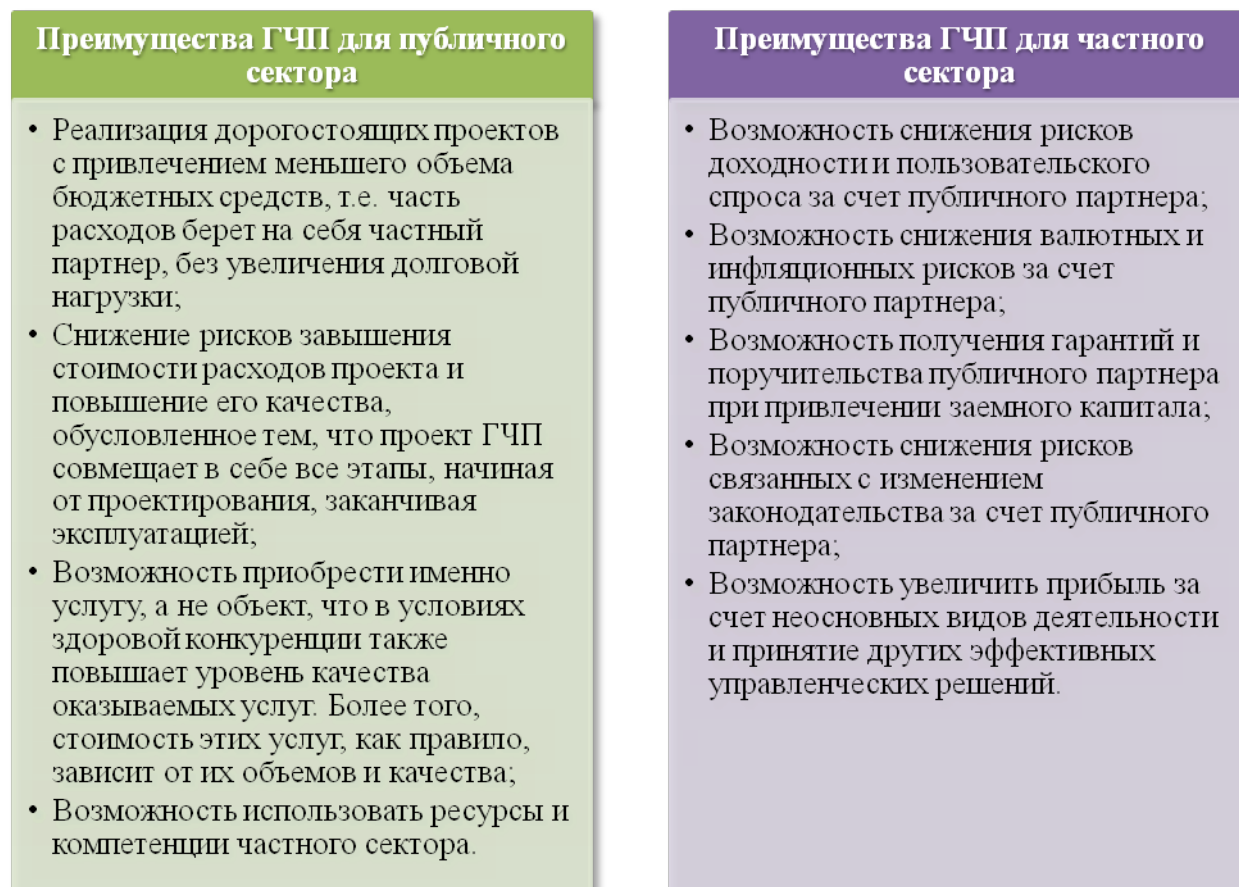


Рис. 1 – Преимущества государственно-частного партнерства

Во-вторых, необходимость и недостаток финансовых ресурсов для обеспечения значимых проектов, как в России, так и в мире в целом, особенно в сфере инфраструктурного развития, что подтверждается рис. 2 и таблицей 1, составленных на основе данных публикаций АНО «Национальный Центр ГЧП» [10, 13].

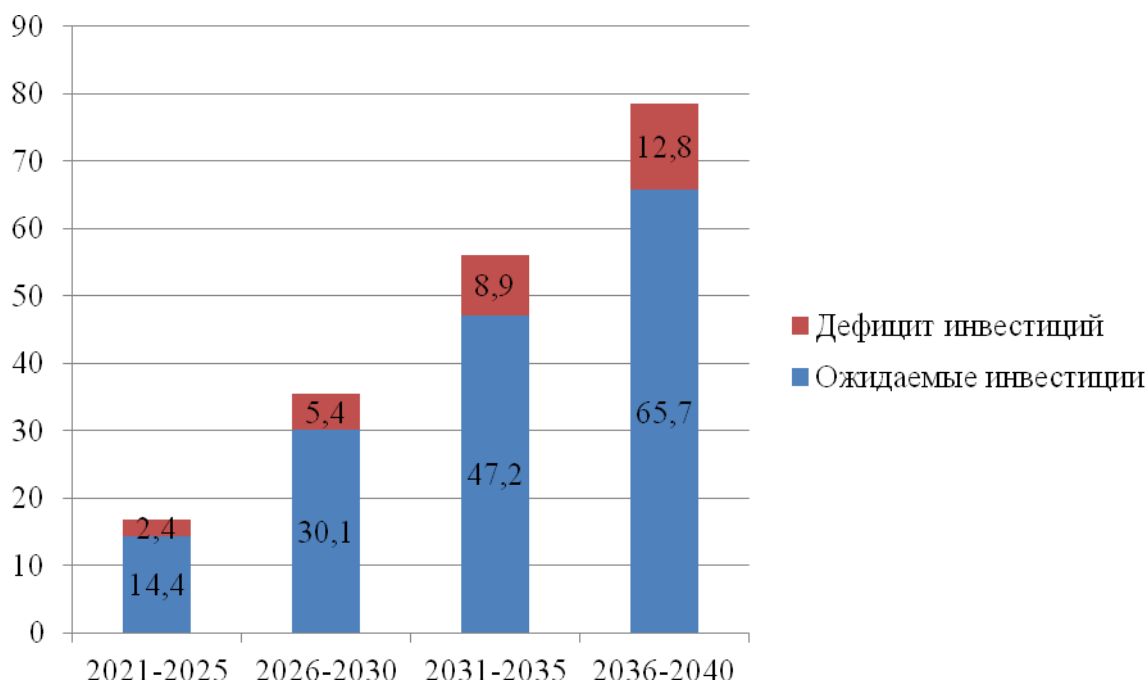


Рис. 2 – Динамика инфраструктурных инвестиций в мире до 2040 года, трлн. долл. США

Как видно на рис. 2, дефицит инвестиций к периоду с 2036-2040 год по сравнению с периодом с 2021-2025 год увеличится на 10,4 трлн. долл. США или почти в 5 раз. То есть значительный дефицит средств, направленных на развитие инфраструктуры во всем мире, сохранится. По данным Всемирного Банка, Global Infrastructure Hub и Национального Центра ГЧП объемы дефицита в период с 2021 год по 2040 год составят в общей сложности 13 трлн. долл. США, где только на Россию приходится 625 млрд. долл. США. Более того, только за 2020 год мировой дефицит инвестиций в развитие инфраструктуру составит около 500 млрд. долл. США.

Также, в таблице 1 представлена оценка инфраструктурных разрывов в Российской Федерации на 2019 год.

Таблица 1 – Оценка инфраструктурных разрывов в России на 2019 год

Отрасль	Программные расходы, млрд. руб.	Непокрытая потребность, млрд. руб.	Потенциал покрытия через ГЧП, млрд. руб.	Потенциал покрытия через ГЧП, %
Здравоохранение	44,7	100	30	30
Физическая культура и спорт	13,4	40	20	50
Образование	24,3	40	20	50
Культура и туризм	12,9	20	15	75
Коммунально-энергетическая инфраструктура	41,1	300	120	40
Транспортная инфраструктура	626,9	950	220	23,16
IT-инфраструктура	0,8	50	35	70
Сельскохозяйственная инфраструктура	35	50	10	20
Иные отрасли	5,3	50	12,5	25
Всего:	804,4	1600	482,5	30,16

Исходя из таблицы 1, можно сделать вывод, что в целом в России на 2019 год непокрытую инфраструктурную потребность в 1,6 трлн. руб. можно было бы сократить с помощью государственно-частного партнерства на 482,5 млрд. руб. или на 30,16%, что существенно сократило бы бюджетные расходы на эти направления.

Так, наибольшим потенциалом покрытия за счет ГЧП имеет направление развития транспортной инфраструктуры, которая в 2019 году составила 220 млрд. руб. или 23,16% от непокрытой потребности.

Вторым наибольшим потенциалом покрытия за счет ГЧП имеет направление развития коммунально-энергетической инфраструктуры, которая в 2019 году составила 120 млрд. руб. или 40% от непокрытой потребности.

А по процентному соотношению наибольшим потенциалом покрытия за счет ГЧП имеет направление развития культуры и туризма, которая в 2019 году составила 15 млрд. руб. или 75% от непокрытой потребности.

Таким образом, России необходимо продвигать государственно-частное партнерство как наиболее эффективный способ улучшения инфраструктуры и



социально-экономического положения страны, по причине его крайней необходимости и финансовой выгоды.

Оперирование данными по инвестированию в развитие инфраструктуры в свою очередь обусловлено тем, что это основное направление государственно-частного партнерства не только в России, но и во всем мире [11].

Например, в нашей стране государственно-частное партнерство используется в сфере: транспортной, коммунально-энергетической, социальной инфраструктуры, IT-инфраструктуры, обороны и безопасности, благоустройства, промышленности и сельского хозяйства, данные по которым представлены в таблице 2, составленным на основе данных публикации АНО «Национальный Центр ГЧП» [14].

Таблица 2 – Рынок государственно-частного партнерства по отраслям в 2018 году

Показатель	Объем частных инвестиций, млрд. руб.	Кол-во проектов
Транспортная	1 292,6	124
Коммунально-энергетическая	560,3	2 731
Социальная	246,6	452
IT-инфраструктура	49,4	33
Оборона и безопасность	18	1
Благоустройство	7,3	62
Промышленность	5,6	11
Сельское хозяйство	2,5	8
Всего:	2 182,3	3 422

По данным таблицы 2 можно сделать вывод, что лидирующим направлением государственно-частного партнерства по объемам частных инвестиций является транспортная инфраструктура – 1,3 трлн. руб. это 59,23% от общего объема частных инвестиций, при том, что доля количества проектов по данному направлению в общем числе проектов составляет всего лишь 3,62%. Так, по количеству проектов лидирует направление ГЧП по

коммунально-энергетической инфраструктуре – 2 731 проектов это 79,81% всех проектов государственно-частного партнерства, тогда как объем инвестиций составляет 560,3 млрд. руб. или 25,67%.

Это объясняется дороговизной проектов по развитию транспортной инфраструктуры и его инвестиционной привлекательностью, в частности высокой доходностью. Основным направлением ГЧП в сфере транспорта является автодорожная инфраструктура, опять же по причине высокой доходности таких проектов. Тогда как проекты ГЧП по коммунально-энергетической инфраструктуре в свою очередь характеризуются низкой доходностью и стоимостью.

Таким образом, в среднем на 1 проект ГЧП по направлению развития транспортной инфраструктуры характеризуется наиболее высоким объемом частных инвестиций – 10,4 млрд. руб. Исключением является только один проект ГЧП в сфере обороны и безопасности, объем частных инвестиций, которого составили 18 млрд. руб. В рамках этого проекта ООО «ПЛК Архангельск» содействует строительству и эксплуатации производственно-логистического комплекса (ПЛК) вблизи г. Архангельск, предназначенного для складирования, хранения и ремонта имущества Вооруженных Сил РФ. ПЛК включает в себя складскую зону, зону хранения техники, зону горюче-смазочных материалов и морской терминал с причальной стенкой [5].

Всего в России с помощью государственно-частного партнерства было привлечено 2,2 трлн. руб. частных инвестиций, что можно охарактеризовать, как положительный факт, так как можно считать, что именно на эту сумму была разгружена расходная часть бюджета.

Что интересно, в основном, проекты государственно-частного партнерства реализуются на региональном уровне, а не федеральном или муниципальном, так, данный показатель составляет 1 318 млрд. руб. или 356 проектов, тогда как на федеральном уровне реализуется 24 проекта с объемом частных инвестиций в 496 млрд. руб., а на муниципальном уровне - 3 042

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ ЭЛ № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

проекта или 368,1 млрд. руб. Тем не менее, это можно обосновать тем, что проектов, которые бы реализовывались на федеральном уровне не так много, и хоть они и дорогостоящие, общий объем частных инвестиций по ним не так уж высок. Тогда как, региональных проектов ГЧП много и все они характеризуются высокой стоимостью. Субъекты Российской Федерации достаточно самостоятельные и порой характеризуются обширными неосвоенными, а потому привлекательными, обширными территориями в особенности на Дальнем Востоке и Сибири. Более того данная лидирующая позиция ГЧП регионального уровня обусловлена Федеральным законом 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», который определил приоритетные направления инфраструктурного развития регионов, их цифровизации и модернизации [2].

В 2020 году реализуется уже 3 576 проектов государственно-частного партнерства с объемом частных инвестиций – 4,3 трлн. руб. [15].

Таким образом, можно сделать вывод, что государственно-частное партнерство в России часто используется в сфере развития транспортной инфраструктуры, а именно автодорожного направления, по причине высокой инвестиционной привлекательности, а именно высокой доходности. Также, ГЧП в основном используется на региональном уровне, согласно Федеральному закону «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Государственно-частное партнерство в России в основном реализуется в форме концессионного соглашения.

Тем не менее, автор считает, что государственно-частное партнерство на современном этапе все еще несовершенно и имеет свои проблемы,

Так, все еще основной проблемой государственно-частного партнерства остается низкая инвестиционная привлекательность для частного сектора. Многие проекты, предполагающие ГЧП, годами остаются без инвестирования и участия частных инвесторов. Ярким примером может служить туристско-рекреационный кластер «Северная Мозаика» на территории Республики Саха Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ ЭЛ № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

(Якутия). В 2017 году фактическое исполнение составило 232,2 млн. руб. (70,77%), в т.ч. за счет средств федерального бюджета 178,54 млн. рублей (99,9%), за счет средств государственного бюджета Республики Саха (Якутия) 22,1 млн. руб. (100%), за счет внебюджетных источников 31,58 млн. руб. (24,8%). То есть, частные партнеры не были заинтересованы во вложении инвестиций в данный проект, в общей сложности проект недополучил частных инвестиций объемом 95,7 млн. руб. [4] В 2019 году министр предпринимательства Якутии сообщила журналистам, что несколько предпринимателей воспользовались льготными кредитами на создание объектов «Северной мозаики» и не выполнили свои обязательства. «Мы эти деньги будем возвращать. Речь идет о пятимиллионных льготных кредитах, которые выдавались. По факту сейчас там работает только веревочный парк», — сообщила журналистам министр [16]. Обостряет ситуации еще и факт, что данный кластер строится еще с 2011 года.

Таким образом, основными проблемами низкой инвестиционной привлекательности государственно-частного партнерства можно назвать:

- 1) Налоговые барьеры;
- 2) Высокие риски.

Считаю, что проблему налоговых барьеров можно решить с помощью:

- 1) Введения особых налоговых мер поддержки частных партнеров схожих с мерами для субъектов малого и среднего бизнеса, в зависимости от объема инвестиций;

- 2) Необходимо ввести изменения в статью 265 Налогового Кодекса РФ о введении в состав расходов для целей налога на прибыль остаточную стоимость объекта государственно-частного партнерства в случае расторжения договора.

А решением проблемы низкой инвестиционной привлекательности из-за высоких рисков могут быть условные бюджетные обязательства, которые нуждаются в следующих действиях:

1) Внесении в законодательство изменений, которые бы точно регулировали использование и управление условными бюджетными обязательствами;

2) Разработке публичных методик и рекомендаций по эффективному управлению условными бюджетными обязательствами.

3) Установлении лимитов по объемам условных бюджетных обязательств;

4) Создании резервных фондов публичного партнера для выплаты условных бюджетных обязательств при наступлении соответствующего случая у частного партнера.

Основными направлениями условных бюджетных обязательств в условиях российской экономики могли бы быть:

- Минимальный гарантированный доход частного партнера;
- Гарантии по валютным и инфляционным рискам;
- Гарантии и поручительство публичного партнера при привлечении заемного капитала;
- Гарантии публичного партнера перед частным в сфере изменения законодательства;
- Обеспечение гарантированного спроса в рамках целей проекта ГЧП.

Однако в 2020 году весь мир, в том числе Россию, всколыхнула пандемия, вызванная коронавирусной инфекцией COVID19, которая в первую очередь привела к экономическому кризису. В связи с этим, государственно-частное партнерство также оказалось в затруднительном положении, требующем поддержки в первую очередь от государства, так как в данный период частные партнеры не могут обеспечить добросовестное выполнение всех обязательств в ходе договора.

Думаю, в целях поддержки частных партнеров ГЧП необходимо:

1) Предоставить льготные кредиты для поддержки частных партнеров, на деятельность которых в большой степени повлияла пандемия;

2) Временно продлить сроки уплаты налогов и авансовых платежей по налогам;

3) Предоставить дополнительные субсидии или повысить плату публичного партнера;

4) Временно вычесть суммы НДС на товары и услуги частным партнерам при реализации проектов ГЧП;

5) Временно смягчить порядок изменения договоров по государственно-частному партнерству, для внесения изменений направленных только на временную поддержку частных партнеров.

Рассмотренные выше материалы и выводы приводят к следующему - основными перспективными направлениями развития государственно-частного партнерства в России можно назвать:

- Привлечение частных инициатив;
- Создание «умных городов»;
- Продвижение «зеленых» проектов ГЧП.

В итоге можно сказать, что государственно-частное партнерство крайне актуально и необходимо как эффективный способ реализации инфраструктурных проектов, особенно часто он используется в сфере развития автодорожной инфраструктуры. Тем не менее раскрытию всего потенциала и развитию ГЧП мешают такие проблемы, как налоговые барьеры и высокие риски, что значительно сокращает инвестиционную привлекательность проектов ГЧП. Данные проблемы можно решить с помощью системы облегчения налоговой нагрузки на частных партнеров и эффективное использование и управление условными бюджетными обязательствами. Более того, в условиях пандемии рынок государственно-частного партнерства подвергся сильному давлению и находится под угрозой. По этой причине, публичному сектору необходимо провести ряд временных изменений и послаблений, которые смогли бы помочь рынку оправиться и восстановиться.

**Библиографический список**

1. О концессионных соглашениях [федер. закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ: принят Гос. Думой 6 июля 2005 г.: по состоянию на 10 июля 2020 г.] [Электронный ресурс] – Режим доступа — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_54572/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/) (дата обращения 10.07.2020)
2. О стратегическом планировании в Российской Федерации [федер. закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ: принят Гос. Думой 20 июня 2014 г.: по состоянию на 10 июля 2020 г.] [Электронный ресурс] – Режим доступа — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_164841/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/) (дата обращения 10.07.2020)
3. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [федер. закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ: принят Гос. Думой 1 июля 2015 г.: по состоянию на 10 июля 2020 г.] [Электронный ресурс] – Режим доступа — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182660/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/) (дата обращения 10.07.2020)
4. Сводный годовой доклад о ходе реализации и оценке эффективности государственных программ РС (Я) за 2017г. [указ Главы РС(Я) от 28.05.2018 N 2594] [Электронный ресурс] – Режим доступа — URL: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/gosudarstvennye-programmy-rsja> (дата обращения 10.07.2020)
5. «Эксперт РА» присвоил рейтинг компании «ПЛК Архангельск» на уровне ruA+. Официальный сайт «Эксперт РА» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL: <https://www.raexpert.ru/releases/2019/jul30g> (дата обращения 10.07.2020)
6. Аверкиева Е. С. Государственно-частное партнерство как институт стимулирования предпринимательской деятельности / Е. С. Аверкиева

[Электронный ресурс] // Journal of Economic Regulation (Вопросы регулирования экономики). — Электрон. дан. — 2017. — № 1(8) — Режим доступа — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-institut-stimulirovaniya-predprinimatelskoj-deyatelnosti> (дата обращения 10.07.2020)

7. Говорухин И. И. Государственно-частное партнерство как инструмент продвижения инновационных продуктов / И. И. Говорухин, С. Н. Текучева [Электронный ресурс] // International Journal Of Professional Science. — Электрон. дан. — 2019. — №4-2019 — Режим доступа — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-instrument-prodvizheniya-innovatsionnyh-produktov> (дата обращения 10.07.2020)
8. Жмулина Д. А. Принципы правового регулирования публично-частного партнерства / Д. А. Жмулина [Электронный ресурс] // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. — Электрон. дан. — 2015. — Сер. 14. Вып. 1 — Режим доступа — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsiyu-pravovogo-regulirovaniya-publichno-chastnogo-partnerstva> (дата обращения 10.07.2020)
9. Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению / Официальный сайт АНО «Национальный Центр ГЧП» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL: <https://pprcenter.ru/analitika/> (дата обращения 10.07.2020)
10. Инфраструктура для устойчивого развития. Как привлечь инвестиции в новое качество проектов / Официальный сайт АНО «Национальный Центр ГЧП» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL: <https://pprcenter.ru/analitika/> (дата обращения 10.07.2020)
11. Кохановская И. И. Проблемы развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации / И. И. Кохановская, А. А. Петин [Электронный ресурс] // Управление. — Электрон. дан. — 2018. —



- №3(21) — Режим доступа — URL:  
<https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-rossiyskoy-federatsii-1> (дата обращения 10.07.2020)
12. Медведева Н. В, Государственно-частное партнерство в России и за рубежом: особенности и ограничения развития / Н. В. Медведева, М. С. Альховская [Электронный ресурс] // Вестник НГУЭУ. — Электрон. дан. — 2017. — №2 — Режим доступа — URL:  
<https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-i-za-rubezhom-osobennosti-i-ogranicheniya-razvitiya> (дата обращения 10.07.2020)
13. Проект национального доклада о привлечении частных инвестиций в развитие инфраструктуры и применение механизмов государственно-частного партнерства в Российской Федерации / Официальный сайт АНО «Национальный Центр ГЧП» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL: <https://pppcenter.ru/analitika/> (дата обращения 10.07.2020)
14. Просто и честно об инвестициях в инфраструктуру и государственно-частном партнерстве в России / Официальный сайт АНО «Национальный Центр ГЧП» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL: <https://pppcenter.ru/analitika/> (дата обращения 10.07.2020)
15. Рынок ГЧП / Официальный сайт платформы «РОСИНФРА» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL:  
<https://rosinfra.ru/digest/market> (дата обращения 10.07.2020)
16. Турккластер "Северная мозаика" в Якутии достроят за счет средств региона и инвесторов. Официальный сайт информационного агентства «ТАСС» [Электронный ресурс] — Режим доступа — URL:  
<https://tass.ru/obshchestvo/6075531> (дата обращения 10.07.2020)

*Оригинальность 75%*