

На правах рукописи

Пономарев Алексей Сергеевич

**ОБОСНОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ
ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА
В РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОТРАСЛЕЙ**

**Специальность 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и
кредит**

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

**Новосибирск
2010**

Работа выполнена в Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН.

Научный руководитель	кандидат экономических наук, доцент Харитоновна Виктория Никитична
Официальные оппоненты	доктор экономических наук, доцент Юсупова Альмира Талгатовна кандидат экономических наук, доцент Завадовский Валерий Викторович
Ведущая организация	ГНИУ Совет по изучению производительных сил (СОПС)

Защита состоится 22 октября 2010 г. в 14 часов 30 минут на заседании диссертационного совета Д 003.001.02 при Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН по адресу: 630090, г. Новосибирск, проспект Академика Лаврентьева, 17, конференц-зал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института экономики и организации промышленного производства СО РАН.

Автореферат разослан 14 сентября 2010 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета
кандидат экономических наук



М.А. Ягольницер

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность диссертационного исследования. В настоящее время развитие институтов взаимодействия власти и бизнеса становится одним из важнейших условий формирования эффективной экономической политики, повышения инвестиционной и инновационной активности бизнеса как в целом по стране, так и в отдельных регионах. Такое взаимодействие при использовании адекватных региональных стратегий позволит увеличить темпы роста ВВП, повысить эффективность бюджетного сектора экономики, снизить издержки всех уровней при реализации инфраструктурных проектов. При этом развитие инфраструктуры как одного из условий устойчивого развития экономики России должно являться не самоцелью, а реально способствовать качественному изменению структуры национальной экономики, повышению ее конкурентоспособности в мире.

Несмотря на высокие темпы формирования институциональной нормативно-правовой базы, создание государственных институтов развития частно-государственных партнерств (далее – ЧГП), для российской экономики характерна неразвитость и низкая эффективность современных форм участия государства в реализации крупных инфраструктурных проектов. Проблема заключается в том, что формы консолидации инвестиций в ЧГП не всегда эффективны. С одной стороны, частный капитал наталкивается на институциональные ограничения участия в реализации стратегических инфраструктурных проектов, с другой стороны, на прединвестиционной стадии государство не обладает адекватным аппаратом количественных оценок государственных рисков и эффективности возможных соглашений при выборе форм участия бизнеса.

Это обусловлено, в значительной мере, недостаточным методическим обоснованием переноса успешных инструментов ЧГП, применяемых в зарубежной практике, на неадекватную им институциональную структуру российской экономики, а также неразвитостью аппарата количественных оценок в прогнозах эффективности применяемых долгосрочных соглашений и ожидаемых долгосрочных эффектов для участников инвестиционных проектов: частного бизнеса и государства.

Степень разработанности проблемы. Проблемы развития частно-государственного партнерства в экономической науке базируются на теории функционирования смешанной экономики. В российских исследованиях наиболее развит макроэкономический подход к обоснованию эффективности крупных стратегических инфраструктурных проектов с использованием инструментария экономико-математического модели-

рования народнохозяйственных мультипликативных эффектов и оценки долговременных последствий от реализации проектов. На стадии обоснования механизмов реализации крупных инвестиционных проектов преобладают методы государственного регулирования инвестиционной деятельности частных компаний с использованием налоговых режимов и института государственных гарантий для инвестиционных кредитов. Оценки участия финансовых инструментов и финансовых институтов ЧПП, как правило, ограничиваются исследованиями допустимости их использования для бизнеса без акцента на эффективность взаимодействия компаний и государства.

Диссертационное исследование находится в русле современных направлений развития комплексного подхода, сочетающего преимущества макроэкономического, проектного, инвестиционного и финансового анализа при обосновании механизмов государственной поддержки крупных проектов.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке методического подхода к выбору оптимальной формы участия частного бизнеса и государства на основе формирования имитационных моделей финансово-экономической оценки вариантов соглашений и форм ЧПП и определения границ их эффективности для государства и бизнеса.

Сформулированная цель предполагает решение **следующих задач**:

1. Выявить совокупность организационно-экономических проблем и институциональных ограничений реализации инвестиционных инфраструктурных проектов в России.

2. Изучить российский и зарубежный опыт использования инструментов ЧПП и методические подходы к оценке их эффективности при создании и эксплуатации инфраструктурных проектов.

3. Разработать методическую схему обоснования инструментов ЧПП для крупных стратегических проектов на основе принципов проектного финансирования в сочетании с комплексной оценкой общественной и коммерческой эффективности проектов.

4. Разработать имитационные модели финансирования инвестиционного стратегического проекта с оценкой вариантов соглашений о партнерстве (концессий, лизинга, инвестиционного кредита) и определением границ их эффективности для бизнеса и государства

5. Провести апробацию разработанного методического подхода для выбора эффективной формы участия государства и бизнеса и определения параметров партнерских соглашений в стратегических проектах формирования нефтегазовой инфраструктуры в северных и восточных регионах Сибири и обновления речного флота в Волжской судоходной компании.

Объектом исследования являются крупные стратегические проекты инфраструктурных отраслей трубопроводного транспорта и обновления речного флота и проблемы их эффективной реализации.

Предмет исследования – теоретические и методические проблемы оценки эффективности форм и институциональных условий частно-государственного партнерства при реализации крупных проектов на основе принципов проектного финансирования.

Методологическая база. Основу используемой методологии составили системный анализ, проектный подход, инвестиционный анализ, методы оценки общественной и коммерческой эффективности проектов, принципы проектного финансирования, методы финансово-экономического анализа и финансового менеджмента, сравнительный многокритериальный метод, а также методы экономико-математического моделирования.

Исследуемая проблема носит комплексный характер. **Теоретической и методологической основой исследования** стали труды ведущих отечественных и зарубежных ученых в области: стратегического планирования развития национальных экономик и регионов, обоснования стратегических проектов – М.К. Бандман, А.Г. Гранберг, В.В. Кулешов, А.Э. Конторович; В.И. Суслов, С.А. Суспицын, Е.Б. Кибалов, В.Ю. Малов, С.В. Гончаренко, Е.Б. Комаров, Б.Н. Порфирьев, В.А. Крюков, А.А. Арбатов, А.Г. Коржубаев, В.Н. Чурашев, управления сложными проектами и проектного финансирования – Дж.К. Пинто, М. Скотто, К. Форд, А. Эванс, Р. Йохимсен, методов инвестиционного анализа – П.Л. Виленский, В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк, Д. Ендовицкий, В.В. Иванов, А. Игнатьев, В.Ю. Катасонов, анализа взаимодействия бизнеса и государства, институциональных и экономических проблем частно-государственного партнерства – В.Г. Варнавский, Д. Ная, Д. Митрани, С.С. Сулакшин, З. Золтана, Л.П. Бородулина, Л.Б. Вардомский, финансово-бюджетной политики – В.И. Клисторин, финансового менеджмента и взаимодействия корпоративных и государственных финансов – Р. Брейли, С. Майерс, Ван Хорн, Дж.К. Вахович, М. Джон, Е.П. Козлова, Н.Ю. Кураченкова, В.В. Бочаров, В.Е. Леонтьев, использования макроэкономических моделей и моделирования государственной поддержки проектов на основе оценок общественной и коммерческой эффективности – Т.С. Новикова и др., имитационных финансово-экономических моделей проектов – В.Н. Лившиц, Т.Н. Есикова, В.Б. Кондратьев и др.

Информационная база исследования. Диссертационное исследование опирается на законодательные и нормативно-правовые акты Российской Федерации; статистические официальные данные Роскомстата; проектные и аналитические разработки СИБНИИ геологии, геофизики,

минерального сырья (ФГУП СНИИГиМС) Министерства природных ресурсов и экологии РФ, Института геологии и геофизики нефти и газа СО РАН – в части обоснования развития и разработки нефтегазовых месторождений Восточной Сибири и Республики Саха (Якутия); информацию ОАО «Волжское пароходство» – данные о структуре и параметрах перевозок водными путями в европейской части России; информацию Российского Речного Регистра – данные о состоянии судов, осуществляющих навигацию в РФ; информационно-аналитические материалы Внешэкономбанка, Инвестиционного фонда РФ и др.

Область исследования. Содержание диссертации соответствует области исследования паспорта специальности 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» (п. 3.12. Структура и взаимосвязь механизма финансового взаимодействия государства и корпоративных финансов в рыночных условиях п. 3.22 Формирование эффективной системы проектного финансирования).

Научная новизна исследования заключается в разработке методического подхода, основанного на использовании имитационных финансово-экономических моделей, для выбора эффективных инструментов и вариантов долговременных соглашений партнерства в стратегических проектах инфраструктурных отраслей с количественными оценками их выгод для компаний и государства.

Результаты, полученные лично автором:

1. Методическая схема обоснования инструментов ЧПП для крупных стратегических проектов на основе комплексной оценки общественной и коммерческой эффективности проекта и принципов проектного финансирования.

2. Комплекс имитационных моделей разработки концессионных соглашений и других инструментов ЧПП с оценкой их эффективности, определением экономических выгод и границ эффективности соглашений для всех участников стратегического проекта.

3. Экономическое обоснование концессионных соглашений с оценками экономических выгод и границ коридора согласования интересов для государства и концессионеров в стратегических проектах развития нефтегазовой инфраструктуры в северных и восточных регионах Сибири.

4. Обоснование условий предоставления долгосрочного инвестиционного кредита Внешэкономбанка РФ как эффективной формы интеграции финансовых и организационных ресурсов государства, судоходных и судостроительных компаний на принципах частно-государственного партнерства в проекте обновления флота ОАО «Волжское пароходство».

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Выбор формы и инструментов ЧПП для стратегических инфраструктурных проектов, находящихся на прединвестиционной стадии, определяет необходимость разработки процедур формирования и оценки эффективности вариантов партнерства, институциональных условий и форм интеграции финансовых ресурсов, обуславливающих баланс экономических интересов участников проекта.

2. Разработанный методический подход к выбору инструментов ЧПП для крупных стратегических проектов на основе принципов проектного финансирования позволяет:

- найти взаимовыгодные схемы и формы интеграции финансовых ресурсов корпоративного сектора и государства;

- определить параметры компромиссных решений для бизнеса и государства при различных сценариях внешних условий реализации инфраструктурных проектов и получить прогнозные оценки выгод и эффективности различных инструментов ЧПП для его участников.

3. Доказано, что в современных институциональных условиях РФ концессионные соглашения государства с нефтяными компаниями в стратегических проектах развития нефтегазовой инфраструктуры в Северных и Восточных регионах страны могут стать эффективным инструментом для ускорения формирования региональной системы нефтепроводов.

4. На примере проекта ОАО «Волжское пароходство» обоснована необходимость и эффективность проектной формы государственного участия в корпоративных проектах обновления речного флота, позволившая определить взаимоприемлемые уровни ставок и объемов льготных долгосрочных инвестиционных кредитов Внешэкономбанка, благоприятный налоговый режим в судостроении и судоходных компаниях. Определена необходимость принятия закона РФ о расширении Регистра морских и речных судов (РМРС).

Практическая значимость результатов исследования. Разработанный методический аппарат позволит повысить эффективность прединвестиционных исследований и реализуемость крупных стратегических проектов, обосновать эффективные формы частно-государственного партнерства. Он может быть использован в научно-исследовательских организациях, компаниях, в федеральных и региональных агентствах как инструмент прогноза и совершенствования прединвестиционных исследований. Прикладные результаты исследования могут быть использованы при подготовке органами государственной власти, министерствами, ведомствами документов программного и прогнозного характера. Методические результаты

работы могут быть использованы в учебных дисциплинах для студентов и слушателей, специализирующихся на проблемах развития ЧТП и проектного финансирования.

Достоверность и обоснованность научных положений и выводов подтверждается корректным применением методов финансово-экономического и инвестиционного анализа, экономико-математического моделирования, использования аналитической и технико-экономической информации.

Внедрение результатов исследований. Методический подход к обоснованию эффективности концессионных соглашений при создании нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» использован в ИЭОПП СО РАН в исследовательском проекте «Согласование корпоративных, федеральных и региональных интересов в реализации инфраструктурных проектов (на примере Восточного коридора трубопроводного транспорта)», выполненного в 2006–2008 гг. при поддержке Российского гуманитарного научного фонда № 06-02-00268а.

Компания ОАО «Волжское пароходство» использует модельный комплекс как аналитический инструмент принятия стратегических решений и разработки компромиссных соглашений с внешними участниками проекта. Во Внешэкономбанк РФ передано прединвестиционное обоснование предложения приемлемых для ОАО «Волжское пароходство» условий предоставления долгосрочного инвестиционного кредита и схем заемного финансирования.

Апробация результатов работы. Основные положения и результаты диссертационного исследования прошли научную и практическую апробацию на

1) XLII международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс», 2004 г.

2) XLIV международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс», 2006 г.

3) Всероссийской научно-практической конференции «Пути повышения эффективности геологоразведочных работ на нефть и газ в Восточной Сибири Республики Саха (Якутия)», ФГУП СНИИГГиМС Министерства природных ресурсов и экологии РФ, г. Новосибирск, март 2006 г.

4) Методологическом семинаре отдела территориальных систем ИЭОПП СО РАН, г. Новосибирск, ноябрь 2008 г.

5) Методологическом семинаре лаборатории моделирования и анализа экономических процессов и отдела территориальных систем ИЭОПП СО РАН, г. Новосибирск, май 2009 г.

6) Научно-практическом совещании в ОСК (ОАО «Объединённая судостроительная корпорация»), г. Москва, сентябрь 2008 г.

7) Научно-практическом совещании в ОАО «ВБК» (ОАО «Волго-балтийская компания»), г. Москва, январь 2009 г.

8) Научно-практическом совещании в ГК «ВЭБ»—«Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», г. Москва, май 2009 г.

Публикации. По теме исследований опубликовано 8 статей общим объемом 4 п.л., в том числе 2 п.л. в рецензируемом журнале «Регион: экономика и социология», рекомендованном ВАК.

Структура и объем работы. Диссертация изложена на 217 с. Состоит из введения, четырех глав, заключения, списка литературы из 139 названий, 4 приложения, включает 9 таблиц, 16 рисунков.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Первая глава «Проблемы обоснования эффективных форм участия государства и бизнеса в реализации стратегических проектов» представляет собой обзор проблем и предпосылок их возникновения, связанных с оценкой эффективности современных институтов частно-государственного партнерства в России. Показана объективная необходимость новых инфраструктурных проектов для адаптации Российской экономики к структурной перестройке мирового хозяйства и повышения конкурентоспособности и модернизации реального сектора регионов РФ. Рассматриваются особенности современных форм ЧПП, выполнена их классификация по сферам применения в инфраструктурных проектах наравне с мировым опытом применения ЧПП в реализации крупных стратегических, в том числе транспортных проектов. Особое внимание уделено методическим подходам к оценке эффективности концессионных соглашений в зарубежных исследованиях и проблемам использования концессий в России. Выполнен анализ критериев отбора конкурсных проектов для ЧПП Инвестиционным фондом и Внешэкономбанком. Сформулированы направления развития методических подходов и инструментария выбора форм ЧПП для стратегических проектов развития инфраструктурных отраслей.

Во **второй главе** «Методический подход к согласованию интересов государства и бизнеса в частно-государственном партнерстве» вводится понятие – стратегический инфраструктурный проект, анализируются методологические принципы и современные модельные концепции согласования интересов государства и бизнеса в реализации крупных проектов, подходов к оценке эффективности участия государства, эффектов участников проекта при различных формах ЧПП. Рассматриваются плюсы и минусы существующих концепций. Показана необходимость применения имитационных моделей финансово-экономической оценки

инвестиционных проектов для анализа влияния схем взаимодействия участников на эффективность проекта в целом и соблюдения баланса экономических интересов участников проекта. Представлен сравнительный анализ принципов проектного финансирования и частно-государственного партнерства и сделан вывод о целесообразности использования принципов проектного финансирования при моделировании параметров соглашений ЧПП в стратегических инфраструктурных проектах с широкой зоной неопределенности условий реализации. В результате автор формулирует собственный методический подход и методическую схему выбора эффективных инструментов и параметров ЧПП с использованием имитационных моделей финансово-экономической оценки проектов инфраструктурных отраслей.

В третьей главе «Оценка сравнительной эффективности использования концессионных соглашений в развитии нефтегазовой инфраструктуры северных и восточных регионов Сибири» анализируются современные механизмы участия государства и нефтяных компаний в финансировании проектов развития нефтегазовой инфраструктуры. Показаны преимущества и ограничения включения инвестиционной составляющей в тарифы естественных монополий для аккумуляции инвестиционных ресурсов. Обоснована сфера применения концессионных соглашений в реализации инфраструктурных проектов в новых нефтегазовых регионах. Представлена авторская модель экономического обоснования концессионного соглашения для проектов создания трубопроводного транспорта. С помощью модели проведены расчеты границ коридора согласования интересов участников концессии, минимальных и максимальных уровней концессионных выплат государству, и проанализированы выгоды компаний-недропользователей и государства в проектах развития регионального нефтепроводного транспорта в Ямало-Ненецком АО и магистрального экспортного трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Обсуждены экономические и институциональные ограничения применения концессионных соглашений для магистральных экспортных трубопроводов.

В четвертой главе «Формы и схемы государственного участия в стратегическом проекте обновления речного флота» продемонстрирован в действии авторский методический подход к выбору эффективных инструментов ЧПП для стратегического проекта инфраструктурной отрасли на примере обоснования государственного участия в реализации корпоративного проекта ОАО «Волжское пароходство» обновления речного флота. Проведен анализ стратегической значимости проекта для решения проблем повышения конкурентоспособности речного транспорта в Европейской части России, социально-экономических

эффектов его успешной реализации для развития Российского судостроения. Выявлены институциональные ограничения обновления фондов и сформулированы сценарные внешние условия реализации проекта на основе анализа конъюнктуры рынка перспективных инфраструктурных услуг речного транспорта. Представлен модельный комплекс выбора инструментов частно-государственного партнерства, имитационная динамическая финансово-экономическая модель оценки инвестиционного проекта обновления речного флота ОАО «Волжское пароходство» с вариантами схем привлечения заемных средств на основе принципов проектного финансирования. Выполнен сценарный анализ и комплекс вариантных расчетов оценки эффективности лизинга и инвестиционного кредита Внешэкономбанка, определены области допустимых значений ставок инвестиционного кредита, льготного налогового режима, в рамках которых определяется компромиссное соглашение между участниками проекта о стратегическом партнерстве государства, судоходной компании и судостроительной верфи.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Выбор формы и инструментов ЧГП для стратегических инфраструктурных проектов, находящихся на прединвестиционной стадии, определяет необходимость разработки процедур формирования и оценки эффективности вариантов партнерства, институциональных условий и форм интеграции финансовых ресурсов, обуславливающих баланс экономических интересов участников проекта.

Объективная необходимость в новых крупных инфраструктурных проектах возникла под влиянием решения стратегических задач адаптации российской экономики к структурной перестройке мирового хозяйства и изменению географии национальных и мировых грузопотоков, повышения конкурентоспособности и модернизации реального сектора регионов РФ. В 2001–2010 гг. в Российской Федерации разработаны стратегические документы: концепция социально-экономического развития России, Транспортная и Энергетическая стратегии России на период до 2030 г., опорными конструкторскими которых являются крупные стратегические проекты создания конкурентоспособных транспортных и энергетических систем. Корпоративный сектор также имеет ряд инвестиционных проектов для выхода на новые рынки сбыта, обновления основных фондов и производства качественно новых инфраструктурных услуг.

Практически все стратегические документы РФ признают основным механизмом реализации инфраструктурных проектов частно-государст-

венное партнерство. В 2005–2009 гг. в России активно развивается нормативно-правовая база, государственные институты развития ЧПП: Внешэкономбанк, Инвестиционный фонд и институты проектного финансирования: ЗАО «Федеральный центр проектного финансирования» при Минэкономразвития РФ, Российский финансово-банковский союз.

Центральная проблема при определении формы государственно-частного или частно-государственного партнерства состоит в обеспечении баланса интересов бизнеса и государства в области сохранения прав собственности, консолидации активов сторон, эффективности проекта для его участников, распределения финансовых затрат и рисков. Соблюдение баланса экономических интересов участников проекта является важнейшим условием паритетности сотрудничества, и в этом смысле эффективности применяемой формы ЧПП.

Анализ опыта реализации крупных региональных и инфраструктурных проектов Российской Федерации в 2006–2008 гг., получивших государственную поддержку из Инвестиционного фонда РФ в 2006–2007 гг., показал, что в Российской практике ЧПП понимается как стратегический организационный и институциональный альянс между государством и бизнесом, оформленный в виде соглашений о стратегических намерениях, в которых отражена структура активов участников проекта и разделение сфер ответственности за проект.

В мировой практике в основе альянса ЧПП находится юридический договор – соглашение между государством и участниками проекта об ответственности и обязанностях сторон, в котором оговорены все основные параметры участия. Объектом договора ЧПП служит четко прописанная система условий выполнения проекта, объем передаваемых частному партнеру правомочий собственности, инвестиционные обязательства сторон, принципы разделения рисков между партнерами, ответственности за проведение различных видов работ, сроки, качество услуг для потребителей, платежи государству за аренду или концессионные выплаты. Соответственно, придание юридической силы договору участников проекта предъявляет жесткие требования к исследованию условий и выбору эффективной формы ЧПП, обеспечивающей баланс экономических интересов участников альянса.

Таким образом, уже на прединвестиционной стадии стратегических инфраструктурных проектов необходима разработка вариантов партнерства с оценками эффективности соглашений для государства и бизнеса, влияния институциональных условий и форм интеграции финансовых ресурсов на соблюдение баланса экономических интересов участников.

Нуждается в совершенствовании и сама методика конкурсного отбора инфраструктурных проектов на государственную поддержку Инвестиционного фонда, и Внешэкономбанка. В настоящее время исполь-

зуется методика оценки общественной и коммерческой эффективности проекта. Оценка влияния участия финансовых инструментов и финансовых институтов ЧПП в проекте, как правило, ограничивается определением допустимости их для бизнеса без акцента на эффективность взаимодействия компаний и государства. На прединвестиционной стадии государственные институты не обладают адекватным аппаратом количественных оценок государственных рисков и эффективности возможных соглашений при выборе форм участия бизнеса.

Отличительное свойство стратегических крупных инфраструктурных проектов – широкая зона неопределенности как условий реализации, так и рынка инфраструктурных услуг, а также участников проекта. При выборе формы ЧПП для участников альянса важно иметь прогнозные оценки потенциального эффекта партнерства, с оценками влияния на них динамики конъюнктуры рынков и их факторов.

Опыт реализации первых стратегических проектов, получивших поддержку Инвестиционного фонда, выявил необходимость совершенствования методики оценки влияния на коммерческую эффективность проекта не только зоны неопределенности конъюнктуры рынка инфраструктурных услуг, но и стратегических намерений компаний – потенциальных участников долгосрочного проекта.

На основе анализа опыта использования различных форм и моделей ЧПП в европейских странах и США, представленного в первой главе, получены следующие выводы.

1. В европейских странах используется разветвленная система инструментов ЧПП: Сервисные контракты, Управляющие контракты, лизинг, инвестиционные контракты, совместные предприятия, концессионные соглашения. В среднесрочных проектах предпочтение отдается сервисным и инвестиционным контрактам, лизингу. В долгосрочных проектах, где финансовые риски проектов трудно оценить – совместным предприятиям, концессионным соглашениям и проектному финансированию.

2. Наиболее распространенной формой привлечения частного капитала к финансированию и управлению объектами инфраструктуры государственной собственности является концессионное соглашение. Долгосрочный характер соглашений позволяет обеим сторонам осуществлять стратегическое планирование своей деятельности, а частный сектор обладает наиболее полной свободой в принятии административно-хозяйственных и управленческих решений.

3. Соглашение о партнерстве между государством и бизнесом разрабатывается в процессе переговоров о приемлемых для каждой стороны ожидаемых выгод и экономических эффектов. Для каждого проекта разрабатываются необходимые изменения в нормативно-правовой базе, т.е. институциональные условия формируются под проект.

4. Широкое внедрение института концессионных соглашений в реализации стратегических транспортных проектов актуализировало в научных исследованиях проблему выбора оптимальных параметров концессионного соглашения для государства.

Проведенный анализ современного состояния проблемы обоснования формы и инструментов частно-государственного партнерства показал, что существует потребность в развитии методических подходов и инструментария выбора форм ЧГП для стратегических проектов развития инфраструктурных отраслей в следующих направлениях:

- разработка модельного инструментария с адекватным учетом как отраслевой специфики инфраструктурного проекта, так и схемы взаимодействия участников в финансировании проекта с оценками их влияния на коммерческую и общественную эффективность проектов, ожидаемые выгоды для каждого участника партнерства;

- применение сценарного анализа для учета широкой зоны неопределенности условий реализации проекта, вариантов схем финансирования проекта с участием государства и бизнеса и форм ЧГП.

2. Разработанный методический подход к выбору инструментов ЧГП для крупных стратегических проектов на основе принципов проектного финансирования позволяет:

- ***найти взаимовыгодные схемы и формы интеграции финансовых ресурсов корпоративного сектора и государства;***

- ***определить параметры компромиссных решений для бизнеса и государства при различных сценариях внешних условий реализации инфраструктурных проектов и получить прогнозные оценки выгод и эффективности различных инструментов ЧГП для его участников.***

Предложенный авторский подход базируется на использовании методов инвестиционного анализа и оценки общественной эффективности стратегических проектов, имитационного моделирования вариантов долговременных соглашений частно-государственного партнерства с оценкой их эффективности при различных сценариях внешних условий реализации стратегического проекта.

Согласование интересов государства и бизнеса в реализации долгосрочного инфраструктурного проекта неразрывно связано с проблемой оценки долговременных последствий места и роли инфраструктурного проекта в реализации стратегических направлений социально-экономического развития страны, стратегических намерений присутствия компаний – участников проекта на рынке. Показано, что существующий инструментарий позволяет достаточно хорошо оценивать общественную эффективность инфраструктурных проектов, но в нем упрощенно представлены экономические интересы компаний и государства, а само

согласование представлено в виде схемы поиска компромиссной стратегии, позволяющей достичь приемлемую эффективность компании и положительный бюджетный доход.

Модели оценки экономической эффективности инвестиционных проектов хорошо имитируют динамику создания проекта и движение финансовых потоков, но требуют своего развития в представлении видов соглашений между участниками проекта. Наиболее сложными остаются проблемы оценки и распределения рисков между государством и бизнесом и, соответственно, ответственности государства и бизнеса за реализацию проекта.

Автором предлагается дальнейшее развитие этих подходов в виде разработки аналитической системы, сочетающей информационно-аналитические блоки и финансово-экономические модели инфраструктурного проекта с встроенными блоками оценки эффективности вариантов соглашений ЧГП.



Рис. 1. Методическая схема обоснования инструментов ЧГП для крупных стратегических проектов

Методическая схема обоснования инструментов ЧГП для крупных стратегических проектов состоит из трех последовательных и логически взаимосвязанных этапов (рис. 1).

Этап 1. Разработка модели финансово-экономической оценки проекта с учетом особенностей его функционирования в отрасли и форми-

рование сценариев внешних условий его реализации. На этом этапе предусматривается решение следующей совокупности задач:

1. Анализ рынка услуг инфраструктурного проекта и связанного с ним финансового рынка.

2. Оценка общественной и коммерческой эффективности проекта и его конкурентоспособности.

3. Анализ влияния механизмов государственного регулирования на эффективность и финансовые условия реализации проекта на основе анализа чувствительности показателей эффективности проекта к налоговой политике государства в отрасли.

Результат первого этапа – комплексная оценка общественной и коммерческой эффективности проекта с определением «проблемных зон» и рисков в его реализации.

Этап 2. Формирование вариантов форм привлечения частных и государственных инвестиций в инфраструктурный проект.

1. Формирование потенциально возможного банка форм взаимодействия государства и бизнеса, адекватных проекту и нормативно-правовой базе российского законодательства о ЧГП.

2. Спот-анализ выигрышных и слабых позиций форм взаимодействия, способных повлиять на эффективность и снижение инвестиционных рисков проекта.

Результат второго этапа – выбор приоритетных инструментов партнерства, подходящих для реализации проекта с учетом нормативно-правовой базы РФ.

Этап 3. Разработка имитационных моделей вариантов соглашений с определением границ их эффективности для бизнеса и государства.

1. Разработка имитационной модели вариантов соглашений.

2. Объединение финансово-экономической модели проекта и модели вариантов соглашений в модельный комплекс реализации проекта.

3. Анализ эффективности реализации проекта с каждой из форм частно-государственного партнерства, полученных на втором этапе, с учетом сценарных внешних условий.

4. Формирование коридора согласования интересов государства и частного бизнеса с использованием наиболее эффективной формы частно-государственного партнерства.

3. Доказано, что в современных институциональных условиях РФ концессионные соглашения государства с нефтяными компаниями в стратегических проектах развития нефтегазовой инфраструктуры в Северных и Восточных регионах страны могут стать эффективным инструментом для ускорения формирования региональной системы нефтепроводов.

Предложенный методический подход использован для оценки сравнительной эффективности и разработки параметров концессионных соглашений в проектах создания нефтегазовой региональной и межрегиональной инфраструктуры в новых нефтегазовых районах. Сравнительный анализ плюсов и минусов современной инвестиционной политики ОАО «АК «Транснефть», как естественной монополии России, показал, что Правительство РФ и ОАО «АК «Транснефть» предпочитают косвенные методы привлечения финансовых ресурсов нефтяных компаний для развития нефтепроводного транспорта через включение инвестиционной составляющей в транспортные тарифы на перекачку нефти и нефтепродуктов. Плюс такой системы – гарантированная концентрация финансовых ресурсов для реализации крупных проектов. Минусы – российские нефтяные добывающие компании не имеют инструментов прямого влияния на коррекцию приоритетов ОАО «АК «Транснефть» в реализации инвестиционных проектов региональных трубопроводов и доступность нефтегазовой инфраструктуры.

В настоящее время ОАО «АК «Транснефть» отдает предпочтение финансированию экспортных стратегических проектов, серьезно запаздывая с развитием региональных северных систем. Это создает угрозу (риск) проектам освоения развития нефтяного комплекса в перспективных северных и восточных нефтегазовых регионах, добывающие мощности которых необходимы в значительной степени для компенсации выбывающих мощностей в Западной Сибири, Татарстане и Тимано-Печорской провинции.

Альтернативная форма создания региональных систем северных нефтепроводов и магистральных нефтепроводов в районах нового освоения – концессионные соглашения государства с добывающими компаниями о строительстве и эксплуатации нефтепроводов и последующей их передаче в государственную собственность после амортизационного срока. Федеральный закон РФ «О концессиях», принятый в 2005 г., допускает возможность концессий в трубопроводном транспорте.

Предложенная динамическая имитационная модель экономического обоснования концессионного соглашения для создания нефтепровода базируется на комплексе имитационных моделей финансово-экономической оценки проектов освоения нефтяных месторождений и создания нефтепровода, сравнении интегральных дисконтированных доходов государства и компаний – концессионеров с потенциально возможными их экономическими результатами вне концессии, тогда как они являются только потребителями инфраструктурных услуг.

Основные гипотезы модели экономического обоснования концессионного соглашения.

1. Компания-концессионер, направляя собственные инвестиции в создание магистрального нефтепровода, получает от государства право владения и распоряжения трубопроводом на срок соглашения. Государство получает ежегодную концессионную плату от концессионеров, так как концессионеры вступают с государством в отношения аренды права владения трубопроводом. Минимальный уровень концессионных выплат должен быть не меньше дохода государства как акционера ОАО «АК «Транснефть», который в модели измеряется интегральным дисконтированным доходом от дивидендов за n лет строительства и эксплуатации нефтепровода компанией ОАО «АК «Транснефть». Тем самым государство минимизирует собственные риски при заключении концессионного соглашения.

2. В концессии возможно участие нескольких нефтяных компаний. Компании, будучи не только инвесторами инфраструктурного проекта, но и производителями транспортных услуг, имеют право установить внутренний тариф на перекачку нефти на уровне эксплуатационных издержек (включая амортизационные отчисления) концессионного нефтепровода.

3. Допускается предоставление свободных мощностей нефтепровода внешним агентам по тарифам, не выше прогнозных тарифов ОАО «АК «Транснефть».

4. Источником концессионных выплат является экономия издержек на транспортировке нефти. Основным параметром для определения уровня концессионных выплат отдельного участника соглашения является доля участия компании в формировании грузооборота нефтепровода.

5. Основные выгоды участия в концессионном соглашении частных компаний заключаются в экономии транспортных издержек на доставку нефти до системы магистральных трубопроводов. Частично этой выгодой частные компании готовы поделиться с государством за право построить и эксплуатировать нефтепровод.

6. Для обеспечения стратегических интересов государства в модели предусмотрена возможность выкупа нефтепровода государством, до прекращения действия концессионного соглашения.

Механика модели заключается в сравнении интегральных дисконтированных доходов участников проекта (государства и частных компаний) при строительстве нефтепровода с участием прямых инвестиций нефтяных компаний и ОАО «АК «Транснефть». Задача состоит в том, чтобы определить минимальные и максимальные границы концессионных выплат, при которых соглашение становится выгодным для всех его участников. В этом интервале допустимых концессионных выплат идет переговорный процесс между компаниями и государством для окончательного согласования параметров концессионного соглашения.

Сформулированы следующие необходимые и достаточные экономические условия участия частных компаний в концессионных соглашениях:

- совокупная интегральная прибыль компаний участников концессии должна быть больше ожидаемого дисконтированного дохода государства как акционера ОАО «АК «Транснефть»»;

- максимальные концессионные выплаты государству не должны превышать совокупную интегральную прибыль концессионеров;

- нефтяной компании выгодна концессия даже в случае получения ею убытка, если суммарный убыток компании меньше, чем ее транспортные издержки при пользовании трубопроводом ОАО «АК «Транснефть»».

Условия выкупа нефтепровода государством описаны системой неравенств, определяющих точки безубыточности выкупа для каждого участника проекта при различных уровнях государственных компенсаций.

Построена модель обоснования экономических условий концессионных соглашений для проекта магистрального нефтепровода «Север Ямало-Ненецкого автономного округа – Пур-пе», мощностью по объему перекачки нефти 60 млн т в год и длиной трубы 500 км, реализация которого обеспечит возможность выхода в новые районы в 2010–2015 гг. трем крупным компаниям, которые условно названы по месту их размещения: Тазовская, Губкинская, Уренгойская.

Расчеты показали, что существует широкий диапазон концессионных выплат государству, при которых концессия строительства и эксплуатации регионального нефтепровода «Север ЯНАО – Пур-пе» нефтяными компаниями – недропользователями выгоднее строительства нефтепровода ОАО «АК «Транснефть»» как для концессионеров, так и для государства. При минимальных концессионных выплатах интегральные дисконтированные издержки компаний снизятся в 2,5 раза в сравнении с оплатой услуг ОАО «АК «Транснефть»», а суммарные дисконтированные выгоды компаний составят 14,744 млрд руб. (рис. 2). Проект остается выгодным для компаний и при максимальных уровнях концессионных выплат. Суммарные дисконтированные выгоды компаний при этом составят 5,368 млрд руб., а дисконтированная чистая прибыль государства составит 17,249 млрд руб., что вдвое выше доходов государства как акционера ОАО «АК «Транснефть»».

Предложенный подход к обоснованию концессионных соглашений в трубопроводном транспорте применен автором в исследованиях ИЭОПП СО РАН на стадии экспертизы вариантов трасс трубопровода и прогнозирования общественной эффективности проекта магистрального нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО). Для обоснования схемы финансирования проекта и участия нефтяных компаний в строительстве нефтепровода ВСТО «Тайшет – Бухта Козьмино» на кон-

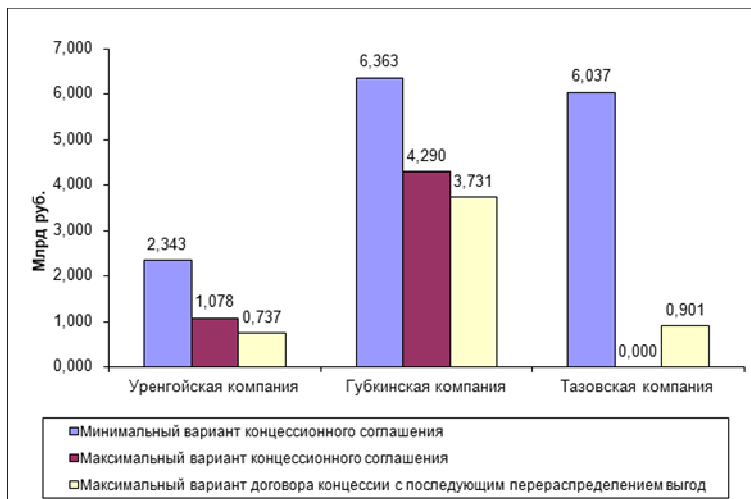


Рис. 2. Суммарные дисконтированные выгоды компаний-участников проекта

цессионных началах проанализированы 2 варианта: вариант строительства нефтепровода вдоль трассы БАМ и вариант Северный (совпадающий с выбранной трассой ВСТО). Получены следующие выводы.

1. Концессионное соглашение при строительстве трубопровода вдоль трассы БАМ было бы малоэффективно как для компаний, так и для государства. Расчетные границы коридора приемлемых концессионных доходов государства для трубопровода вдоль трассы БАМ весьма узки: 0,9–1,7 млрд долл. за 20 лет, а суммарные дисконтированные выгоды компаний – 1 млрд долл. в сравнении с вариантом получения транспортных услуг от ОАО «АК «Транснефть».

2. Для северного варианта нефтепровода границы коридора приемлемых концессионных доходов для государства существенно шире: от 2 до 8,3 млрд долл. США. Выгоды компаний значимы только при минимальных концессионных выплатах государству. Суммарные дисконтированные выгоды составили бы 6,75 млрд долл. США, а интегральная прибыль нефтяных компаний увеличилась бы на 19%.

Надо отметить, что государство с большим скептицизмом относится к идее частной собственности в трубопроводном транспорте. Наличие аппарата количественных оценок допустимых параметров концессионных соглашений позволит повысить уровень экономического обоснования государственных доходов и рисков в соглашениях с частным бизнесом.

4. На примере проекта ОАО «Волжское пароходство» обоснована необходимость и эффективность проектной формы государственного участия в корпоративных проектах обновления речного флота, позволившая определить взаимоприемлемые уровни ставок и объемов льготных долгосрочных инвестиционных кредитов Внешнеэкономбанка, благоприятный налоговый режим в судостроении и судоходных компаниях. Определена необходимость принятия закона РФ о расширении Регистра морских и речных судов (РМРС).

В отличие от предыдущего инфраструктурного проекта, где центральной проблемой было обоснование формы привлечения частного капитала в проекты государственной значимости, здесь стоит задача обоснования наилучшей формы государственной поддержки корпоративного проекта, нуждающегося в заемных средствах.

Компания ОАО «Волжское пароходство» – крупнейшая судоходная компания – перевозчик грузов в бассейне рек Европейской части России. Средний возраст судов в настоящее время составляет более 30 лет. Транспортные услуги по перевозке сухих грузов ориентированы, прежде всего, на российских клиентов, работающих в зоне действия речного флота «Волжского пароходства»: Северо-Западного, Центрального, Южного и Приволжского федеральных округов, а также приграничные страны Черноморского и Балтийского бассейнов.

Первоочередной проект программы обновления флота ОАО «Волжское пароходство» предусматривает строительство 10 современных сухогрузных судов дедевейтом 5400 т (проект судна RSD 44) смешанного плавания «река – море» для эксплуатации на внутренних водных путях Российской Федерации, включая Волго-Донской и Волго-Балтийский судоходные каналы. Общая стоимость проекта 4720 млн руб. Срок строительства судов – 3 года, Предусмотрено размещение заказа на российской верфи ОАО «Окская судостроительная компания». Эффективное решение проблемы обновления флота возможно только с привлечением внешних долгосрочных инвестиций ввиду высокой стоимости судов. Проект нуждается в государственной поддержке, принимая во внимание короткий навигационный период и жесткие институциональные условия привлечения заемных средств со свободного рынка.

На российском финансовом рынке судоходные компании могут получить кредит только на 5–6 лет в лучшем случае под 12–14% (а в условиях экономического спада – до 25% годовых), максимальный объем кредита не превышает 60% от стоимости судна. Судоходные компании получить кредит для строительства речных судов на более или менее приемлемых условиях практически не могут из-за отсутствия многолетнего фрахтового договора, подтверждающего окупаемость судна. Еще более жесткие ограничения испытывают судостроительные компании.

Как правило, российские судовладельцы могут авансировать заводу не более 20–25% цены судна и, следовательно, завод должен привлекать самостоятельно кредиты в период строительства в объеме 75–80% цены судна по ставке 12–14% годовых. Кроме того, у российских судостроителей возникают проблемы также и с предоставлением банковских гарантий.

Неблагоприятен и режим налогообложения судостроительных компаний. Большая часть финансовых ресурсов для строительства судна идет на закупку импортного оборудования (60–70% цены судна). Поставка этого оборудования для судов, строящихся для российских заказчиков, облагается не только НДС, но и таможенной пошлиной.

Для разрешения сложившейся проблемы предлагается организация взаимодействия государства, судоходной компании и судостроительной верфи на принципах частно-государственного партнерства и проектного финансирования. Успешная реализация проекта даст ощутимый общественный эффект, который состоит как в повышении конкурентоспособности речного транспорта Европейской части страны, так и в предоставлении крупного заказа судостроению на российских верфях.

В диссертации исследованы эффективность и целесообразность таких вариантов государственного участия, как лизинг и инвестиционный кредит. При существующих институциональных ограничениях – это основные формы государственной поддержки для судоходных компаний, оказываемые через Внешэкономбанк РФ.

Долгосрочный инвестиционный кредит. Предлагаемая компанией ОАО «Волжское пароходство» схема заемного финансирования проекта: получить в течение 3 лет тремя траншами полный объем кредита от Внешэкономбанка в размере 4,7 млрд руб., и разместить заказ на судостроительной верфи с полной предоплатой заказа. Через три года будет построено 10 судов. В дальнейшем реальная прибыль от эксплуатации нового парка судов будет направляться на выплату процентов и самого инвестиционного кредита. Приемлемая для компании ставка по кредиту «Внешэкономбанка» – 15% годовых. Срок кредитования – 15 лет. Схема взаимодействия участников проекта представлена на рис. 3.

Лизинг. Во Внешэкономбанке создается компания «ВЭБ Лизинг», которая получает средства от Внешэкономбанка и размещает заказ на строительство 10 речных судов на ОАО «Окская судовой верфь» (заказ оплачивается несколькими траншами в течение трех лет). Готовые суда – собственность компании «ВЭБ Лизинг», сдаются в лизинг компании ОАО «Волжское пароходство» как лизингополучателю. ОАО «Волжское пароходство» выплачивает лизинговые платежи за счет доходов, полученных от основной деятельности в проекте. По мере выплаты лизинговых платежей суда переходят в ее собственность.

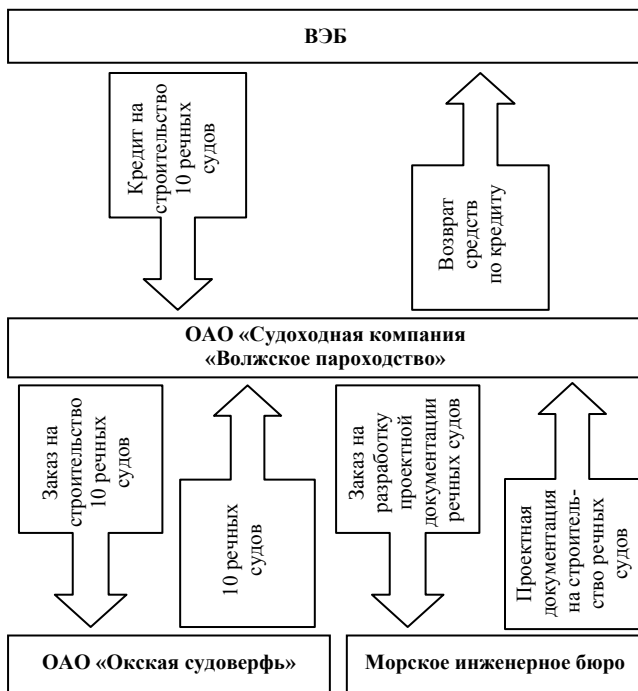


Рис. 3. Схема взаимодействия участников проекта ОАО «Волжское пароходство» при долгосрочном инвестиционном кредите Внешэкономбанка

Для анализа согласования интересов участников проекта (размер ставок предоставления заемных средств и лизинговых платежей, допустимые границы кредитных ставок для компании и для Внешэкономбанка) разработан модельный комплекс, состоящий из оригинальной имитационной модели финансово-экономической оценки инвестиционного проекта и четырех информационно-аналитических блоков:

- 1) Маркетинговый блок, определяющий сценарии спроса на услуги судоходных компаний.
- 2) Блок оценки состояния флота и параметров системы ВВП (внутренних водных путей).
- 3) Блок оценки операционных издержек.
- 4) Блок выбора способа финансирования строительства серии судов.

Имитационная модель финансово-экономической оценки инвестиционного проекта реализована в Microsoft Excel 2007 и выше. Модель не имеет отечественных и зарубежных аналогов, детально отражает

речную специфику перевозки навалочных грузов, сезонность, неравномерность во времени расходов на содержание судов и поступления доходов от их эксплуатации и финансовых средств погашения долгосрочного инвестиционного кредита и лизинговых платежей. Модель позволяет рассчитывать как эффективность проекта в целом, так и каждого судна в отдельности. Прогнозный период – временной цикл строительства и эксплуатации судов до полного физического износа. Финансовый блок имитационной модели агрегирует показатели предыдущих блоков в показатели по проекту в целом, представляет отчеты по движению денежных средств, отчет по доходам и убыткам, а также баланс проекта.

Здесь же оцениваются интегральные дисконтированные доходы участников проекта и производятся расчеты эффективности, дисконтированный бюджетный эффект, характеризующий интегральную экономическую эффективность государства от участия в проекте. Выбор схемы финансирования проекта определяется в зоне пересечения допустимых значений, лежащих между минимальной и максимальной границами бюджетного эффекта, коммерческой эффективности проекта для компании.

В рамках сценариев перспективных схем перевозок грузов выполнена серия вариантных расчетов оценки сравнительной эффективности использования лизинга и долгосрочного инвестиционного кредита для проекта ОАО «Волжское пароходство» при параметрах предложенных Внешэкономбанком. Расчеты показали, что лизинговая схема менее выгодна: чистая приведенная стоимость (NPV) проекта в среднем на 17% ниже, чем при долгосрочном кредите.

Необходимое условие реализации проекта – включение проектируемых судов в РМРС, введенных в эксплуатацию после 01.01.2000 г., где предоставляются льготы по уплате НДС для судостроителей, по налогу на прибыль, налогу на имущество и транспортному налогу для судовладельцев, а также предусматривается возможность воспользоваться государственными субсидиями на процентную ставку инвестиционных кредитов. Данные меры снижают финансовую нагрузку на участников проекта (особенно в первые 5 лет реализации проекта). В противном случае срок окупаемости проекта возрастет до 25 лет.

Для определения границ коридора согласования интересов по ставке инвестиционного кредита была проведена следующая серия расчетов по модели реализации проекта обновления флота:

- определение максимально возможной ставки по кредиту с сохранением положительного NPV «Волжского пароходства»;
- расчет максимально возможного NPV «Волжского пароходства» при нулевой ставке по кредиту;
- расчет бюджетного эффекта с учетом процентов, полученных за предоставление кредита (рис. 4).

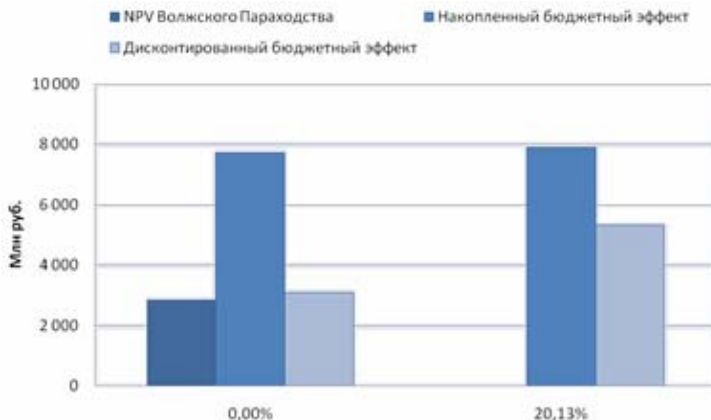


Рис. 4. Результаты расчета бюджетных эффектов с учетом процентов за предоставление кредита

Нижняя граница бюджетных доходов, соответствующая беспроцентному кредиту, обеспечит паритетное соотношение ожидаемых интегральных доходов компании и дохода государственного бюджета от проекта при полном возврате инвестиционного кредита Внешэкономбанку. Однако ситуация для банка проигрышная, так как минимальный приемлемый для него уровень процентной ставки – 11%. При верхней ставке кредита 20,13% проект не интересен для судоходной компании, так как имеет низкую (фактически нулевую) чистую приведенную стоимость, но для Внешэкономбанка и государственного бюджета ситуация наилучшая.

Таким образом, итоговый коридор допустимых процентных ставок за инвестиционный кредит для судоходной компании ОАО «Волжское пароходство» находится в пределах 11–20,13%. В этих границах должен идти переговорный процесс для определения уровня ставки, приемлемой для интересов компании ОАО «Волжское пароходство» и государства. Снижение ставки ниже 20,13% будет являться для государства некой платой за реализацию стратегически социально значимого проекта для возрождения конкурентоспособного речного флота и судостроительных верфей в Европейской части Российской Федерации.

В заключение отметим, что предложенная схема финансирования стратегического проекта с использованием долгосрочных инвестиционных кредитов обеспечивает судостроительной компании стабильные условия при любых ставках в границах коридора согласования интересов. Основная нагрузка по возврату кредитов приходится на судоходную компанию и государственный бюджет.

В целом выполненные автором расчеты по оценке условий соглашений частно-государственного партнерства подтверждают конструктивность, гибкость и эффективность предложенного методического подхода к обоснованию условий и параметров ЧГП в стратегических проектах инфраструктурных отраслей.

В заключении диссертации сформулированы важнейшие результаты исследования и основные защищаемые положения.

ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Пономарев А.С. Анализ и модификация модельного комплекса стратегии освоения нефтегазового региона // Материалы XLIV международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс»: Экономика // Новосиб. гос. ун-т. – Новосибирск, 2006.

2. Пономарев А.С. Модель концессионного соглашения в нефтепроводном транспорте: экономическое обоснование // Регион: экономика и социология. – 2005. – № 2. – С. 75–93.

3. Пономарев А.С. Модель концессионного соглашения для нефтепроводного транспорта // Материалы XLIV международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс»: Экономика // Новосиб. гос. ун-т. – Новосибирск, 2006.

4. Пономарев А.С. Оценка эффективности инвестиционных проектов с учетом финансовых рисков на примере нефтедобывающей отрасли // Материалы XLII международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс»: Экономика: Ч. II. – Новосибирск, 2004. – С. 47–48.

5. Пономарев А.С. Экономическое обоснование применения концессионного соглашения для создания нефтепровода «Север Ямало-Ненецкого Автономного округа – Пур-Пе» // Материалы XLIV международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс»: Экономика // Новосиб. гос. ун-т. – Новосибирск, 2006.

6. Харитонов В.Н., Пономарев А.С. Механизмы согласования интересов частных компаний и государства в освоении углеводородных ресурсов Восточной Сибири и Республики Саха // ФГУП СНИИГГиМС. – Новосибирск, 2006.

7. Харитонов В.Н., Вижина И.А., Коцбанова О.Ф., Пономарев А.С. Согласование федеральных, корпоративных и региональных интересов при формировании восточного коридора нефтепроводов // Регион: экономика и социология. – 2006. – № 3. – С. 207–223.

8. Пономарев А.С., Харитонов В.Н., Вижина И.А. и др. Методическая схема согласования интересов участников освоения ресурсного потенциала региона // Оптимизация территориальных систем. – Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2010. – С. 576–590.

Подписано в печать 25 августа 2010 г. Формат бумаги 60×84¹/₁₆.
Гарнитура «Таймс». Объем 1,5 п.л. Уч.-изд.л. 1,5. Тираж 100 экз. Заказ № 75

Издательство ИЭОПП СО РАН.

Участок оперативной полиграфии Института экономики и организации промышленного производства СО РАН. 630090, г. Новосибирск, проспект Академика Лаврентьева, 17.