

# Практика реализации проектов с государственным участием в России и риски их развития

**А.Е. ПАСТУХАНОВ**, МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва.  
E-mail: PastuhanovAE@spa.msu.ru

В статье проведен анализ российской практики реализации совместных государственно-частных проектов, выявлены их специфические особенности и риски. В проведенном исследовании была подтверждена гипотеза о целесообразности использования категории «проекты с государственным участием» для характеристики целого ряда совместных государственно-частных проектов, реализуемых в России, а также был предложен подход к классификации рисков данных проектов по типам соглашений.

*Ключевые слова:* государственно-частное партнерство, концессионные соглашения, государственные контракты, проекты с государственным участием, риски инфраструктурных проектов, управление рисками государственно-частных проектов

Сегодня инвестиционные проекты, реализуемые в форме государственных контрактов, концессий и соглашений о государственно-частном партнерстве (далее – ГЧП), набирают свою популярность в России. Однако, несмотря на то, что данные виды соглашений различаются по формальным признакам – по степени государственного участия, способам финансирования и источникам инициатив – для них характерны общие особенности реализации, позволяющие относить данные контракты к одному инструменту государственного управления. Определение общих черт различных форм государственно-частных проектов помогает решить ряд важных управленческих задач, среди которых особый интерес представляет разработка универсальной для данных проектов системы управления рисками.

В связи с этим целью данного исследования является определение отличительных признаков проектов с государственным участием и разработка реестра рисков, учитывающих специфику заключаемых контрактов.

Исследование базировалось на обзоре российской практики реализации совместных государственно-частных проектов, анализе нормативно-правовых актов Российской Федерации, публикаций по данной теме иностранных и российских экономистов, а также монографий, статей и аналитических отчетов. Расчеты, проведенные в практической части, были сделаны на основе информации сайта «Платформа поддержки инфраструктурных проектов».

### Проекты с государственным участием как феномен российской экономики

В настоящее время прямые инструменты государственного участия, используемые в различных сферах российской экономики – финансовой, корпоративной и инвестиционной – становятся все более популярны в системе государственного регулирования. Так, в финансовой сфере – это банки с госучастием (которые исследуются С.С. Бабаевым, Г.Н. Белоглазовой, М.Н. Конягиной, Л.П. Кроливецкой и др.), в корпоративной – акционерные общества (см. работы С.Б. Авдашевой, А.В. Винницкого, Д.А. Гайнуллиной, Т.Г. Долгопятовой, О.А. Макаровой и др.). В области реализации инвестиционных проектов феномен госучастия выступает предметом аналитических отчетов [1] и постановлений Правительства. Так, 6 ноября 2015 г. вышло Постановление Правительства РФ № 1199 «О мониторинге реализации крупных проектов с государственным участием» [2], в дополнение к которому Распоряжением Правительства РФ № 449-р от 18 марта 2016 г. был утвержден перечень из 73 крупных проектов с государственным участием [3, 4].

На основе анализа нормативных актов и исследований отечественных авторов можно сделать вывод о том, что для феномена «государственное участие» характерны следующие признаки:

- наличие существенного государственного влияния на принятие стратегических решений [5];
- участие государства как на внефирменном уровне управления (государство выступает регулятором), так и внутрикорпоративном (государство обладает правами собственника на капитал)[6];
- ориентация государства на регулирование инфраструктурных монополий [7];
- поддержка государством работы системно значимых предприятий при любых экономических условиях [8];
- наличие гарантий со стороны государства.

Для инвестиционных проектов, реализуемых на основе договоров концессии, соглашений о ГЧП [9] и госконтракта, также характерны перечисленные особенности. Причем государство оказывает существенное влияние, не только выступая стороной соглашения, но и участвуя в капитале частных компаний. Для иллюстрации данного феномена был проведен анализ конечных бенефициаров коммерческих организаций, принимающих участие в реализации крупнейших государственно-частных проектов (табл. 1). Полученные результаты позволяют говорить о том, что частные партнеры в данных проектах – это квазигосударственные компании.

Таблица 1. Пять частных партнеров в крупнейших инфраструктурных проектах за 2005–2017 гг.

Частный партнер	Инвестиции в проект, млн руб	Конечный бенефициар	Доля государственного участия
ООО «Магистраль северной столицы»	212720	Банк ВТБ (ПАО), Банк ГПБ (АО)	РФ – 92,23% УК ПАО ВТБ РФ – ПАО «Газпром» – 50,232% – 41,73% акций Банк ГПБ
ПАО «Мостотрест»	176900	НПФ «Благосостояние», пенсионный фонд «РЖД» [10]	Правительство РФ – 100% «РЖД»
ООО «ЭкоЛайн», ООО «Хартия», ООО «МСК-НТ», ООО «МКМ-Логистика», ООО «Спецтранс»	142283	Отсутствие прозрачности в определении бенефициаров [11]	-
ООО «ВИС ТрансСтрой»	113142	ПАО «Газпром» [12]	РФ – ПАО «Газпром» – 50,232%
ОАО «Мосинжпроект»	82000	Правительство Москвы [13]	Правительство Москвы – 100%

Источник табл. 1-2: рассчитано автором на основе базы данных сайта «Платформы инфраструктурных проектов» [14].

Данные таблицы 1 свидетельствуют о том, что в реализуемых проектах не достигается основная цель ГЧП, а именно: привлечение частных инвестиций в экономику Российской Федерации. Собственником бизнеса «частных» партнеров выступает государство, и, следовательно, оно же несет риски, что в конечном итоге ведет к потенциальному увеличению бюджетной нагрузки. Таким образом, реализуемые в России проекты ГЧП де-факто являются одной из разновидностей государственного регулирования.

В связи с вышесказанным для определения проектов, реализуемых в России на основе кооперации государства и бизнеса, больше подошло бы понятие не ГЧП, а «*проекты с государственным участием*». По мнению автора, их можно определить как реализуемые с целью выполнения социально значимых функций и подконтрольные государству проекты на основе соглашения между государством и частной стороной, согласно которому регулируются отношения по созданию, реализации, эксплуатации и/или управлению объектами, создаваемыми в ходе осуществления данного проекта, а также отношения по определению прав собственности на создаваемый продукт и по распределению между государством и частной стороной ответственности, значимых рисков и уровня доходов.

Сегодня в России реализуется большое количество совместных государственно-частных проектов (табл. 2). Из представленных типов контрактов особого внимания заслуживают соглашения корпоративного партнерства. Почти все они (12 из 16), во-первых, заключены в 2016–2017 гг. после выхода в свет федерального закона от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ...» (далее – Закон № 224-ФЗ) [15]; во-вторых, представляют собой проекты строительства транспортно-пересадочных узлов в различных районах г. Москвы; в-третьих, финансируются преимущественно коммерческими структурами [16]. Сфера реализации и источники финансирования данных проектов делают их похожими на соглашения о ГЧП. Стоит заметить, что соглашения корпоративного партнерства значительно уступают концессионным и инвестиционным соглашениям как по количеству заключенных контрактов, так и по объему инвестиций. В связи с этим их можно отнести к одним из наименее популярных типов контрактов в России.

Таблица 2. Классификация соглашений по объему инвестиций в реализацию совместных государственно-частных проектов за 2005–2017 гг.

Тип соглашения	Количество соглашений	Общий объем, млн руб.	Доля от общего объема инвестиций, %
Концессионное	2 195	872 487	37
Инвестиционное	74	755 294	32
Контракт жизненного цикла	11	186 650	8

Тип соглашения	Количество соглашений	Общий объем, млн руб.	Доля от общего объема инвестиций, %
Корпоративное партнерство	16	102 733	3,6
Договор аренды или безвозмездного пользования с инвестиционными обязательствами	70	9 662	0,4
Энергосервисный контракт	3	31	Менее 0,1
Прочие, без установленной формы соглашения	73	457 852	19
Итого:	2 442	2 384 710	100

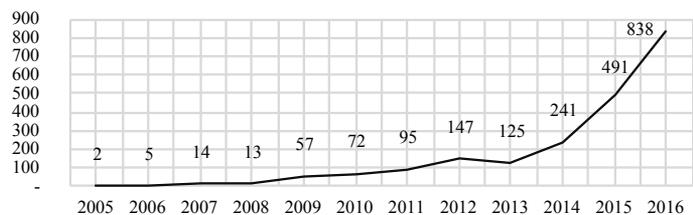
Несмотря на юридические особенности реализации указанных типов соглашений, их экономическая природа представляется общей – обеспечение контроля со стороны государства за инвестированием средств в социально значимые проекты. Кроме того, они имеют общие характеристики, позволяющие отнести их к одному механизму государственного управления – проектам с государственным участием:

- возможность финансирования данных проектов из государственного бюджета;
- частные партнеры в крупнейших проектах – компании, подконтрольные государству;
- инфраструктурная сфера реализации данных соглашений;
- государственный контракт, концессионные соглашения и соглашения о ГЧП представляют собой разновидность гражданско-правового договора;
- полная передача рисков на частного партнера трудно реализуема на практике, так как государство в конечном итоге выступает гарантом их реализации;
- в концессионных соглашениях и соглашениях о ГЧП, так же как в госконтрактах, скрыты риски потенциального увеличения государственного долга.

Все приведенные выше аргументы дают основания полагать, что существуют предпосылки для разработки универсального инструментария управления проектами данной категории – с государственным участием.

### Отечественная практика реализации ГЧП и стратегические риски

На рисунке 1 представлена динамика количества заключенных соглашений о реализации совместных государственно-частных проектов с 2005 г. по 2016 г. (напомним, что в 2005 г. был принят федеральный закон № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», ознаменовавший начало развития ГЧП в России). Как свидетельствуют данные рисунка, только с 2013 г. по 2016 г. число контрактов данного типа увеличилось в семь раз, а среднегодовой темп роста составил 89%.



Источник рис. 1–2: рассчитано автором на основе базы данных сайта «Платформы инфраструктурных проектов» [14].

Рис. 1. Динамика количества соглашений о реализации совместных государственно-частных проектов за 2005–2016 гг.

Заметные «взлеты» в изменении совокупного объема инвестиций в 2008 г., 2010 г. и 2011 г. (рис. 2) объясняются заключением отдельных крупных соглашений. Так, в 2008 г. на динамику инвестиций повлияло заключение соглашения о строительстве автодороги «Западный скоростной диаметр» на сумму 12720 млн руб. (или 96% инвестиций 2008 г.) [17]. В 2010 г. 90% всех инвестиций пришлось, во-первых, на заключение двух контрактов жизненного цикла метровагонов на сумму 119891 млн руб.; во-вторых, на заключение концессионного соглашения о строительстве северного дублера Кутузовского проспекта на сумму 61000 млн руб. В 2011 г. крупнейшими проектами стали создание и эксплуатация «Новой железнодорожной линии необщего пользования Бованенково – Сабетта» (сумма контракта – 113141 млн руб.) и строительство участка скоростной автодороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (49600 млн руб.).



Рис. 2. Общая сумма инвестиций в реализацию совместных государственно-частных проектов в 2005–2016 гг., млрд руб.

Данные рисунков 1 и 2 свидетельствуют о том, что с 2005 г. по 2016 г. количество заключенных контрактов и объем совокупных инвестиций в реализацию государственно-частных проектов существенно увеличились: только за 2016 г. объем инвестиций – в 2,4 раза, а число контрактов – в 1,7 раза по сравнению с 2015 г.

По данным [14], большая часть проектов осуществляется с участием субъектов РФ (1433 млрд руб., или 60% от общего объема), далее идут федеральные (782 млрд) и муниципальные (169 млрд) проекты. Интересно, что большинство региональных проектов реализуется в городах федерального значения, крупных экономических центрах (табл. 3). Для иллюстрации того, что сложившаяся неравномерность не является случайной, был рассчитан коэффициент корреляции Пирсона, который позволил соотнести различия в объемах инвестиций с неравномерностью создаваемого ВРП.

Таблица 3. Объем инвестиций по субъектам РФ, млрд руб.

Субъект РФ	Общий объем инвестиций в реализацию проекта	ВРП за 2015 г.
Москва	541	13533
Санкт-Петербург	287	3024
Московская область	124	3214
Ямало-Ненецкий автономный округ	120	1813
Волгоградская область	88	735
Саратовская область	71	617
Новосибирская область	59	981
Коэффициент корреляции Пирсона	84%	

Источник: рассчитано автором на основе базы данных сайта «Платформы инфраструктурных проектов» [14], публикаций Федеральной службы государственной статистики (Социально-экономические показатели [18], Национальные счета [19]).

Анализ сфер реализации проектов показал, что больше всего инвестиций приходится на транспортную сферу (61% от совокупных инвестиций), далее идут коммунально-энергетическая (18%) и социальная (17%). Это согласуется с общемировой динамикой. Согласно данным Всемирного банка за 2015 г., наибольший объем средств, направляемых в проекты ГЧП, привлекают транспортная (63% от общих инвестиций), энергетическая (34%) и коммунальная (4%) сферы.

Отметим, что в транспортной сфере самый высокий уровень не только валовых инвестиций, но и средней стоимости реализации проекта (табл. 4). Размер контрактов во всех других сферах на порядок ниже.

В таблице 5 рассчитаны средние сроки реализации по основным видам контрактов, заключаемых в России на условиях государственно-частной кооперации (концессии, соглашения о ГЧП, государственные контракты). В целом, как показывают расчеты, проекты с государственным участием являются средними и долгосрочными.

Таблица 4. Средняя стоимость государственно-частных проектов в зависимости от сферы реализации за 2005–2016 гг.

Сфера реализации	Объем инвестиций, млн руб.	Количество заключенных контрактов	Средняя стоимость одного проекта, млн руб.
Транспортная	822909	35	23512
Коммунально-энергетическая	236879	1806	131
Социальная	226165	228	992
Информационно-коммуникационная	44221	20	2211
Благоустройство и необходимая инженерно-техническая инфраструктура	11061	9	1229
Итого	1341241	2100	28075

Источник табл. 4-5: рассчитано автором на основе базы данных сайта «Платформы инфраструктурных проектов» [14].

Таблица 5. Средний срок реализации совместных государственно-частных проектов, лет

Срок реализации	Среднее арифмет.	Мода	Медиана	Станд. откл.	Асимметрия	Максимум	Минимум
Всего по всем видам соглашений	11	10	10	9,15	1,92	49	1
Корпоративное партнерство	13	15	15	4,21	(1,77)	16	4
Концессионное соглашение	11	10	10	9,14	1,91	49	1
Госконтракт	11	5	7	10,58	1,88	49	1

Проведенный анализ практики реализации государственно-частных проектов позволяет выделить их отличительные особенности и соответствующие факторы рисков. Во-первых, существенное участие государства приводит к потенциальному

увеличению коррупционных рисков и конфликту интересов. Во-вторых, реализация проектов преимущественно в транспортной сфере предопределяет реестр значимых рисков и методы их оценки с учетом специфики отрасли. В-третьих, высокая капиталоемкость совместных государственно-частных проектов усиливает действия рисков источников финансирования и технологических рисков. Наконец, долгосрочный характер инвестиций (10 и более лет) сильно сказывается на финансовых и рыночных рисках.

Перечисленные особенности проектов с государственным участием были учтены при разработке перечня рисков. Стоит отметить, что при идентификации рисков также было принято во внимание следующее. Во-первых, под «риском проекта» в данном исследовании понимается событие или условие, которое при его актуализации способно позитивно или негативно сказаться на реализации целей проекта, изменении его стоимости и/или достижении положительного результата. Во-вторых, специфика заключаемых соглашений требует разграничения рисков для государства и бизнеса, так как интересы сторон и их цели не всегда идентичны. В-третьих, ввиду того, что концессионные соглашения, государственные контракты и соглашения о ГЧП различаются с юридической точки зрения, целесообразно выделять стратегические риски для каждого вида соглашения.

Общими для всех проектов с государственным участием являются следующие риски.

1. *На стороне государства:* риски завышения стоимости контракта; роста издержек финансирования и потенциально-го увеличения нагрузки на бюджет; связанные с нарушением конкуренции в отрасли; асимметрии информации; изменения экономической конъюнктуры и усиления монополий.

2. *На стороне бизнеса:* риски, связанные с невыполнением работ в полном объеме и в установленный срок; изменения условий контракта и правовой базы; строительства и эксплуатации; коррупционные; связанные с привлечением субподрядчиков и с увеличением сроков реализации проекта и его себестоимости.

Специфические риски для каждого вида соглашения из-за юридических и экономических особенностей их реализации таковы.

1. *Для государственных контрактов.*

*На стороне государства:* риски, связанные с оценкой надежности и финансовой устойчивости частного партнера;

переоценки/недооценки стоимости проекта; снижения социальной эффективности реализации соглашений; потери доверия граждан.

*На стороне бизнеса:* эксплуатационные риски; потери деловой репутации; превышения бюджета.

### 2. Для концессий.

*На стороне государства:* риски, связанные с потерей контроля за реализацией проекта; неисполнения обязательств и условий соглашений концессионером; тарифного регулирования; высокие социальные риски, связанные с использованием средств пенсионных накоплений в качестве источников финансирования данных соглашений.

*На стороне бизнеса:* риски недополучения прибыли; источников финансирования; банкротства и несостоятельности; изменения правового статуса реализуемого проекта.

### 3. Для соглашений о государственно-частном партнёрстве.

*На стороне государства:* риски, связанные с отсутствием или недостатком частных инвестиций; связанные с приватизацией государственного имущества и передачей госсобственности частным партнерам; скрытый риск госдолга; риски, связанные с усложнением контроля за бизнесом.

*На стороне бизнеса:* риски волатильности прибыли; изменения спроса на работы и услуги; изменения цены конечного продукта; связанные с недостатком финансовых средств для реализации капиталоемких и долгосрочных проектов; риски рефинансирования (ввиду отсутствия длинных денег).

С изменением степени государственного влияния меняется соотношение рисков между сторонами. В соглашениях о ГЧП частный партнер берет на себя больше рисков и потенциально претендует на большую доходность, потому что, в отличие от государственного контракта и концессии, получает конечный продукт реализации проекта в собственность.

Однако с учетом российской специфики даже возможность передачи прав собственности на создаваемый в ходе реализации проекта продукт и приватизация государственного имущества не перевешивают в глазах частных партнеров всех политических и экономических рисков, порождаемых современной экономической политикой. В докладе Федеральной антимонопольной службы о состоянии конкуренции за 2015 г. вклад государства

и государственных компаний в ВВП страны оценивается на уровне 70%, что в два раза превышает данный показатель за 2005 г. [20]. В последнем отчетном году, как отмечается в докладе ФАС за 2016 г., ситуация не изменилась.

Кроме того, в рамках соглашения о ГЧП у государства появляются дополнительные риски, связанные с передачей государственного имущества и трудностью контроля за деятельностью частного партнера. В связи с этим соглашения о ГЧП, закрепленные в Законе № 224-ФЗ, кардинально отличаются от других видов контрактов. Если для концессий близким по форме соглашением является аренда, то для соглашений о ГЧП – приватизация.

## Заключение

Сегодня в России растут как количество совместных государственно-частных проектов, так и объемы инвестиций. Однако особенности реализации данных проектов сильно отличаются от модели ГЧП, получившей распространение на Западе. А новый для России инструмент привлечения частных инвестиций – соглашения о ГЧП – за два года не дал ощутимых результатов. Самыми популярными формами соглашений на сегодня остаются концессии и контракты государственных закупок. Исследование специфических черт данных проектов подтвердило гипотезу о необходимости выделения особой категории «проекты с государственным участием» для определения реализуемых в России совместных государственно-частных проектов.

Одной из главных проблем реализации таких проектов представляется недостаточность частного финансирования. Главная цель ГЧП – привлечение инвестиций в экономику Российской Федерации – не выполняется.

Причиной этого, по мнению автора, является отсутствие в законодательстве о ГЧП инструмента для привлечения «длинных» денег в проекты данного типа. Как было показано в исследовании, проекты ГЧП являются капиталоемкими, долгосрочными и высоковолатильными, что в условиях российской экономики снижает интерес частных инвесторов к вложению собственных средств. Решение проблемы находится в сфере разработки долгосрочного и сравнительно дешевого долгового инструмента для финансирования проектов.

В связи с этим развитие ГЧП в России возможно при соблюдении двух условий. Во-первых, необходимо законодательное утверждение финансовых инструментов, способствующих привлечению частных инвестиций в данные проекты. Во-вторых, в совместные государственно-частные проекты следует интегрировать систему риск-менеджмента, учитывающую специфику реализуемых проектов и формы соглашений. В данной статье был сделан первый шаг к построению данной системы – идентифицированы специфические риски для наиболее часто используемых в России типов контрактов – концессионных соглашений, контрактов государственных закупок и соглашений о ГЧП.

### Литература

1. Официальный сайт Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации. Бюллетень о развитии конкуренции. URL: <http://ac.gov.ru/publications/2345/> (дата обращения: 01.07.2017).
2. Официальный сайт Правительства РФ. Постановление Правительства РФ от 6 ноября 2015 г. № 1199 «О мониторинге реализации крупных проектов с государственным участием, в том числе инфраструктурных проектов, финансируемых в рамках федеральных целевых программ и за счет средств Фонда национального благосостояния». URL: <http://government.ru/media/files/Lt2A5FGpmdveciQySlcLexDx6FrI01as.pdf> (дата обращения: 01.07.2017).
3. Официальный сайт Правительства РФ. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 18 марта 2016 г. № 449-р. URL: <http://government.ru/media/files/TZhxhMdzdPTgT9nANdQlCLeK8Tdf7W5.pdf> (дата обращения: 01.07.2017).
4. Официальный сайт Правительства РФ. Статья: Об утверждении перечня крупных проектов с государственным участием URL: <http://government.ru/docs/22245/> (дата обращения: 01.07.2017).
5. Бабаев С. С. Какой банк можно назвать государственным? // Деньги и кредит.– 2007.– № 7.– С. 58–61.
6. Нугуманова Л. Р. Проблемы корпоративного управления в компаниях с государственным участием в России// Экономика и управление: научно-практический журнал.– 2012.– № 5.– С. 67–72. URL: <http://www.bagsurb.ru/upload/Nugumanova.pdf> (дата обращения: 01.07.2017).
7. Официальный сайт Правительства РФ [Эл. ресурс]. Статья: Советование о повышении эффективности расходов государственных корпораций и компаний с государственным участием. URL: <http://government.ru/news/19837/> (дата обращения: 01.07.2017).
8. Официальный сайт Правительства РФ [Эл. ресурс]. Статья: Поручения по итогам совещания о повышении эффективности расходов государственных корпораций и компаний с государственным участием. URL: <http://government.ru/orders/selection/401/20039/> (дата обращения: 01.07.2017).

9. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство.– М.: ИМЭМО РАН, 2009. В 2-х т. Т. 1 и 2.
10. Официальный сайт газеты «Ведомости». Статья: «Ротенберг избавился от «Мостотреста». URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/04/30/roterberg-izbavilsya-ot-mostostresta> (дата обращения: 01.07.2017).
11. Официальный сайт информационного агентства РБК. Статья: «Расследование РБК: кто выиграл 15-летний подряд на вывоз мусора в Москве». URL: <http://www.rbc.ru/investigation/society/26/08/2015/55d35c039a794779b863d9c0> (дата обращения: 01.07.2017).
12. Официальный сайт газеты «Ведомости». Статья: «Менеджер Ротенберга стал владельцем подрядчика «Газпрома». URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/07/14/600447-menedzher-rotenberga-stal-vladeltsem-podryadchika-gazproma> (дата обращения 01.07.2017).
13. Официальный сайт газеты «Коммерсантъ». URL: <http://kommersant.ru/doc/2253588> (дата обращения: 01.07.2017).
14. Официальный сайт «Платформы инфраструктурных проектов». URL: <http://www.pppi.ru/projects> (дата обращения: 01.07.2017).
15. Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ (ред. от 29.12.2015) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182660/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/) (дата обращения: 01.05.2017).
16. Официальный сайт Департамента городского имущества города Москвы. Реализация проектов строительства транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в городе Москве [Презентация]. URL: <http://p3week.ru/images/2017/20.pdf> (дата обращения: 01.05.2017).
17. Официальный сайт АО «Западный скоростной диаметр». URL: <http://www.whsd.ru/opisanie-projeka> (дата обращения: 01.05.2017).
18. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. Регионы России. Социально-экономические показатели [Эл. ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/region/reg-pok16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf) (дата обращения: 01.05.2017).
19. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. Национальные счета [Эл. ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#) (дата обращения: 01.05.2017).
20. Официальный сайт ФАС. URL: <http://fas.gov.ru/about/list-of-reports/report.html?id=1685> (дата обращения: 01.05.2017).