

УДК 330.322.16

Финансовый механизм государственного стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру в Индонезии

Яковлев Игорь Алексеевич

Кандидат экономических наук,
первый заместитель директора,
руководитель Центра международных финансов,
Научно-исследовательский финансовый институт,
127006, Российская Федерация, Москва, Настасьинский переулок, 3/2;
e-mail: iyakovlev@nifi.ru

Никулина Светлана Игоревна

Научный сотрудник,
Научно-исследовательский финансовый институт,
127006, Российская Федерация, Москва, Настасьинский переулок, 3/2;
e-mail: snikulina@nifi.ru

Аннотация

Введение. Развитие инфраструктуры особенно важно для обеспечения перехода к устойчивому развитию, стремление к которому страны закрепили на историческом саммите ООН в сентябре 2015 г., утвердив Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. и ее 17 целей (цели в области устойчивого развития – ЦУР). Для достижения к 2030 г. поставленной в Повестке дня цели создания качественной, надежной и устойчивой инфраструктуры (цель № 9) потребуются значительные капиталовложения. Поэтому особую актуальность приобретает вопрос мобилизации частного капитала в инфраструктурные проекты. Большой интерес представляет опыт стран Азиатско-Тихоокеанского региона, столкнувшихся с проблемой существенного превышения спроса на инфраструктуру над текущим предложением. В частности, полезна практика государственного стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру в Индонезии, добившейся значительных результатов в этой сфере. **Цель** представленной статьи – выявить меры финансовой поддержки частных инвесторов, предпринятые правительством Индонезии для повышения привлекательности стратегически значимых инфраструктурных проектов. Для достижения этой цели решались следующие **задачи**: определены ключевые направления и инструменты государственной финансовой поддержки частных инвесторов в инфраструктуру; выделены институты, посредством которых осуществляется такая поддержка, и ведомства, ответственные за ее оказание; установлены объемы и условия предоставления правительством Индонезии финансовых ресурсов для реализации приоритетных инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства. В **заключение** сделан вывод о том, что в стране создается мощный финансовый механизм государственного стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру, важными составляющими которого являются распределение ответственности и рисков между государством и частными партнерами,

активное финансовое стимулирование. Правительство Индонезии также предпринимает значительные усилия по улучшению доступа государственных предприятий, реализующих инфраструктурные проекты, к внешнему финансированию.

Для цитирования в научных исследованиях

Яковлев И.А., Никулина С.И. Финансовый механизм государственного стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру в Индонезии // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2017. Том 7. № 10А. С. 5-15.

Ключевые слова

Частные инвестиции, инфраструктурные проекты, государственная поддержка, финансовые стимулы, Индонезия.

Введение

Развитая инфраструктура – один из ключевых факторов, определяющих национальную конкурентоспособность. Она обеспечивает конкурентные преимущества государства при привлечении инвестиций, что в конечном итоге определяет перспективы его экономического развития [Дерюгин, Назаров, Мамедов, 2014, www].

В Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) спрос на инфраструктуру существенно превышает текущее предложение [Asia's \$26tn Infrastructure Gap..., www]. Для устранения имеющегося дефицита инфраструктуры требуются значительные вложения. Существующие бюджетные ограничения не позволяют органам государственной власти удовлетворять растущие потребности в общественных услугах, развивать общественную инфраструктуру, поддерживать существующие объекты в нормативном состоянии [Алаев, Козлова, Малютин, Перова, 2015, www]. Поэтому вопрос мобилизации частного капитала в инфраструктурные проекты приобретает особую актуальность для стран региона. Государственно-частное партнерство (ГЧП) становится все более популярным способом решения задач развития той или иной общественно значимой сферы в условиях нехватки бюджетных ресурсов, когда выполнение поставленных целей без привлечения инвестиций и потенциала института предпринимательства крайне затруднительно [Трубин, Журавлева, Кораблева, Буранкова, 2014, www].

Значительный интерес вызывает опыт, накопленный в данной области Индонезией. К настоящему времени страна достигла впечатляющих результатов. Она совершила прорыв в рейтинге глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума по показателю состояния инфраструктуры – с 84-го места в 2009-2010 гг. на 60-е место в 2016-2017 гг. [The Global Competitiveness Report..., www]. Кроме того, всего за год Индонезия поднялась на 18 позиций в рейтинге легкости ведения бизнеса Всемирного банка – со 109-го места в 2016 г. до 91-го места в 2017 г. из 190 стран. Что касается государственной поддержки инвесторов, страна значительно продвинулась по показателю «налогообложение» – на 44 позиции со 148-го места в 2016 г. до 104-го в 2017 г. По получению кредитов Индонезия «отыграла» 8 мест в рейтинге – 62-я позиция в 2017 г. [Doing Business..., www]. Одной из амбициозных задач, поставленных президентом страны, является достижение 40-го места в данном рейтинге в 2018 г. [Jokowi Wants Indonesia..., www].

Улучшение состояния инфраструктуры – один из приоритетов экономического развития Индонезии, закрепленный в Плане национального среднесрочного развития на 2015-2019 гг.

(National Medium Term Development Plan 2015–2019). Для каждой отрасли инфраструктуры в Плане установлены свои целевые показатели на 2019 г. Так, протяженность железных дорог в стране должна вырасти к 2019 г. более чем в полтора раза – с 5434 км в 2014 г. до 8692 км в 2019 г. Кроме того, к 2019 г. планируется построить 15 новых аэропортов, доведя их число до 252. Что касается городского общественного транспорта, его рыночная доля должна составить свыше 30% к концу пятилетнего периода [Progress of Infrastructure Initiatives..., www].

Запланированные расходы центрального правительства на инфраструктуру на 2015-2019 гг. достигают в совокупности 2216 трлн индонезийских рупий (187 млрд долл. США¹), или 2,9% номинального ВВП ежегодно. Учитывая, что требуется еще больший объем инвестиций в инфраструктуру, правительство установило целевой показатель совокупных инвестиций на уровне 5519 трлн индонезийских рупий (465,7 млрд долл. США) на тот же пятилетний период, или 7,2% годового ВВП. Планируется, что государственное финансирование составит 50% общего объема инвестиций, включая субнациональное государственное финансирование в размере 545 трлн индонезийских рупий (46 млрд долл. США), 19% вложат государственные предприятия и 31% – частный сектор [Indonesian Infrastructure..., www].

Правительство Индонезии провело ряд реформ в финансовой, институциональной и регулятивной сферах для поддержки государственно-частного партнерства. Во-первых, оно дало частным инвесторам *уверенность в окупаемости вложенных инвестиций* посредством платежей, осуществляемых пользователями инфраструктурного объекта в форме тарифов (платы за пользование), или платы за эксплуатационную готовность (availability payment). Во-вторых, частные инвесторы получили государственную поддержку в виде *субсидирования недостаточно жизнеспособных в финансовом отношении инфраструктурных проектов* (viability gap funding – VGF). В-третьих, им предоставили *государственные гарантии*. И, наконец, *облегчили* процедуру приобретения земли.

Как видно на рис. 1, реформы были масштабными. Они затронули в основном предынвестиционную и инвестиционную стадии жизненного цикла проекта, где наблюдались наибольшие проблемы. Стремясь повысить привлекательность инфраструктурных проектов для частных инвесторов, правительство Индонезии сделало ставку на оказание им *комплексной финансовой поддержки* при помощи широкого ряда инструментов.

Финансовые меры государственной поддержки частных инвесторов

Значимым достижением стало создание в 2009 г. правительством Индонезии при поддержке Всемирного банка *Гарантийного инфраструктурного фонда*, функционирующего по принципу «единого окна» для предоставления государственных гарантий для проектов ГЧП (рис. 2).

Гарантии направлены на смягчение политического риска, которому подвергается частный инвестор в случае невыполнения правительством своих обязательств по договору о ГЧП. Фонд предоставляет два вида гарантий: обеспеченные его собственным капиталом и финансовой поддержкой Всемирного банка, оказываемой Фонду в рамках одноименного проекта (Indonesia Infrastructure Guarantee Fund Project – IGFP)², призванного упрочить позиции этого института.

¹ Все целевые показатели правительства, номинированные в индонезийских рупиях, конвертированы в доллары США по постоянному обменному курсу индонезийской рупии к доллару США в 2014 г.: 11850 индонезийских рупий за 1 доллар США.

² Это проект Всемирного банка, направленный на поддержку развития Гарантийного инфраструктурного фонда для его превращения в институт мирового уровня. Подробнее см. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/636361468044685564/Indonesia-Infrastructure-Guarantee-Fund-Project>



Рисунок 1 - Реализованные правительством Индонезии реформы по поддержке ГЧП (составлено авторами на основе [Infrastructure Developments in Indonesia..., www; KPPIP Report..., www])

Во втором случае гарантии получают только те проекты, которые удовлетворяют требованиям Всемирного банка. Оба вида гарантий соответствуют правительственным постановлениям и общему набору международно признанных норм и операционных процедур, закрепленных в официальной документации – в Руководстве по оперативной деятельности (Operations Manual) [FAQs..., www].

Кроме того, был *упрощен доступ государственных предприятий*, реализующих инфраструктурные проекты, *к внешнему финансированию*. Теперь у них появилась возможность брать прямые кредиты в международных финансовых институтах благодаря государственным гарантиям. Однако для получения последних государственные предприятия должны отвечать определенным критериям:

1) 100% акций или капитала такого предприятия должно принадлежать правительству или же определенная часть акций должна принадлежать правительству, а остальная – другим компаниям, находящимся в 100%-й собственности государства;

2) государственное предприятие должно иметь устойчивое финансовое положение и быть платежеспособным исходя из результатов оценки осуществимости проекта (feasibility assessment);

3) предлагаемые ими инфраструктурные проекты должны находиться в списке государственных инфраструктурных проектов и быть экономически выполнимыми и финансово жизнеспособными по результатам оценки осуществимости проекта³.

Помимо системы гарантий были внедрены новые финансовые инструменты государственной поддержки инфраструктурных проектов, заимствованные из мировой практики. Среди таких инструментов – субсидирование недостаточно жизнеспособных в финансовом отношении инфраструктурных проектов (viability gap funding – VGF) и плата за эксплуатационную готовность (availability payment). Их краткая характеристика представлена на рис. 2.

В основе индонезийского VGF лежит индийская модель. Этот инструмент позволяет повысить жизнеспособность проектов ГЧП, которые являются экономически обоснованными, но финансово невыполнимыми. Поддержка осуществляется в форме инвестиционных субсидий на этапе строительства. Однако несмотря на то, что за основу была взята индийская модель, индонезийский вариант VGF имеет одно важное отличие – в объеме оказываемой поддержки [Public Private Partnerships..., www]. В Индии он меньше – не должен превышать 20% капитальных затрат проекта. Возможно дополнительное финансирование в размере не более чем 20% капитальных затрат, которое может быть осуществлено министерством, реализующим проект [Горяинова, www].

Плата за эксплуатационную готовность обеспечивает участие частных инвесторов в инфраструктурном проекте, когда он коммерчески нежизнеспособен и риск изменения спроса на инфраструктурный объект значителен [Infrastructure Developments in Indonesia..., www]. По состоянию на май 2017 г. правительство Индонезии подготовило к торгам два проекта по строительству платных дорог с использованием данного инструмента. Это 33-километровая платная дорога Серанг – Панимбанг (Serang – Panimbang) и 94-километровая дорога Самаринда – Бонтанг (Samarinda – Bontang). Возврат инвестиций частного сектора в эти проекты будет

³ Подробнее см. URL: www.kemenkeu.go.id/en/Berita/government-issued-presidential-decree-guarantee-infrastructure-financing-direct-loan

осуществляться правительством посредством частичных платежей в течение согласованного периода времени, в то время как сбором доходов от платных дорог займется организация, созданная правительством. Тарифная политика будет принята позднее с учетом платежеспособного спроса на объекты и не будет иметь непосредственного отношения к связанным с возвратом инвестиций усилиям. К тому же правительство устанавливает тариф, исходя из качества дороги и предоставляемых услуг [Toll Roads..., www].

Также ожидается, что для повышения привлекательности для частного сектора геотермальных проектов⁴ индонезийское правительство возьмет на себя риск, связанный с геологоразведочными работами – наиболее капиталоемким видом деятельности в развитии геотермальной энергетики. Для этой цели создан *Механизм финансирования геотермального бурения* (Geothermal Fund Facility – GFF).

Кредиторы будут готовы финансировать развитие геотермальной энергетики, если они будут иметь доступ к полной и достоверной информации о разведанных запасах и оценке осуществимости проекта с геологической точки зрения [Funding Geothermal Exploration..., www]. Механизм финансирования геотермального бурения позволит ускорить геотермическую разведку. Обладая данными о разведанных запасах, потенциальные инвесторы смогут рассчитать риски и ожидаемую внутреннюю норму доходности.

Победитель торгов на право заключения концессионного соглашения в сфере геотермальной энергетики будет обязан выплатить PT SMI компенсацию за полученные геологические данные для обеспечения стабильности механизма. Если в результате геологоразведочных работ не будут обнаружены запасы, использование которых является коммерчески выгодным, затраты на проведение геологоразведочных работ будут распределены между правительством и PT SMI [Scaling Indonesia's Geothermal Heat..., www].

Кроме того, был достигнут значительный *прогресс в упрощении процедуры приобретения земли под инфраструктурные проекты*. Для этого Агентство по управлению государственными активами (Lembaga Manajemen Aset Negara – LMAN), которому была поручена эта задача, разработало две схемы финансирования: оно выплачивает компенсации собственникам земли, на которой планируется реализовать инфраструктурный проект, либо предоставляет средства на приобретение земельных участков подрядным организациям. В 2017 г. Агентство получило по меньшей мере 13 трлн индонезийских рупий из государственного бюджета на приобретение земельных участков под строительство платных дорог в дополнение к 16 трлн рупий, выделенным из бюджета в 2016 г. с этой же целью [Slow Fund Disbursement..., www].

Наряду с финансовыми инструментами правительство Индонезии также активно использует *налоговые стимулы для частных инвесторов*. Вот некоторые из них⁵:

– освобождение от подоходного налога на период до 15 лет с возможным его продлением еще на 5 лет по усмотрению министра финансов. Такие налоговые каникулы могут получить инвесторы в отраслях инфраструктуры, которые были определены правительством в качестве стратегически значимых для развития национальной экономики: телекоммуникации, информационно-коммуникационное оборудование, морской транспорт;

⁴ На территории Индонезии находится около 40% общемировых геотермальных ресурсов, однако в настоящее время здесь используется всего лишь 5% от имеющихся запасов. Низкая привлекательность проектов в сфере геотермальной энергетики для частных инвесторов связана со значительными расходами на проведение геологоразведочных работ и сопряженным с ними риском.

⁵ Подробнее см.: URL: <http://www3.bkpm.go.id/en/investment-procedures/investment-incentives>

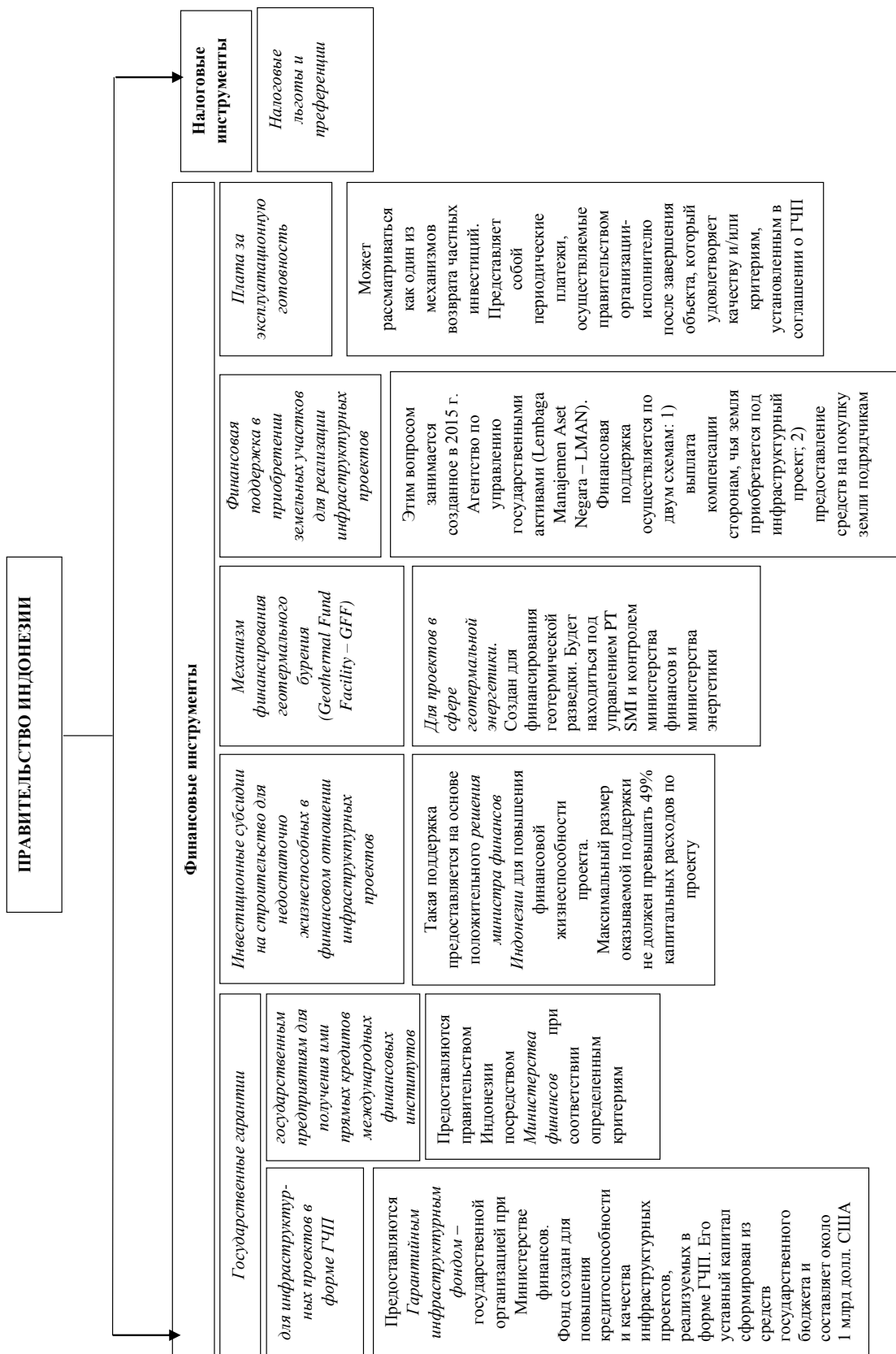


Рисунок 2 - Ключевые инструменты государственного стимулирования притока частных инвестиций в инфраструктуру

– ставка подоходного налога с дивидендов, выплачиваемых иностранным налогоплательщикам, равная 10% или ниже в соответствии с соглашением об избежании двойного налогообложения;

- ускоренная амортизация;

– возможность перенести убытки на будущие налоговые периоды (до 10 лет) при выполнении определенных условий. Компания должна быть расположена в промышленной зоне, заниматься развитием инфраструктуры, использовать по меньшей мере 70% отечественного сырья, реинвестировать капитал, а также отвечать ряду других требований.

Таким образом, льготное налогообложение играет роль дополнительных инвестиций государства в приоритетные направления развития экономики [Рыкова, Уткин, 2013, www].

Заключение

В настоящее время в Индонезии выстраивается эффективный финансовый механизм государственного стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру, неотъемлемыми элементами которого являются адекватное распределение рисков между государством и частными партнерами и активная финансовая поддержка инвесторов, в особенности на начальных этапах реализации проекта. Для устранения проблем, которые не удалось решить при помощи существующих финансовых инструментов, из мировой практики заимствованы и адаптированы к местным условиям новые инструменты. Важная особенность формируемого финансового механизма – принятие государством на себя части рисков в отраслях, имеющих стратегическое значение для экономического роста страны.

Для обеспечения эффективности государственной финансовой поддержки частных инвесторов созданы соответствующие институты и усовершенствована нормативно-правовая база.

Правительство Индонезии не только старается задействовать внутренние финансовые ресурсы, но и предпринимает значительные усилия по расширению возможностей использования внешнего финансирования для развития национальной инфраструктуры. Значимым шагом в этом направлении является предоставление государственным предприятиям возможности брать прямые кредиты в международных финансовых институтах благодаря государственным гарантиям.

Библиография

1. Алаев А.А., Козлова С.В., Малютин К.М., Перова И.Т. Оценка социально-экономической эффективности инфраструктурных проектов // Финансовый журнал. 2015. № 4. С. 41-52. URL: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2015/4/fm_2015_4.pdf
2. Горяинова Л.В. Институты управления взаимодействием публичных и частных партнеров при реализации инфраструктурных проектов. URL: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2017/7/economics/goryainova.pdf
3. Дерюгин А.Н., Назаров В.С., Мамедов А.А. Формирование консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации в среднесрочной перспективе: проблемы и решения // Финансовый журнал. 2014. № 3. С. 5-19. URL: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2014/3/fm_2014_3.pdf
4. Рыкова И.Н., Уткин В.С. Оценка эффективности налоговых льгот: систематизация инвестиционных проектов и мер поддержки // Финансовый журнал. 2013. № 4. С. 31-38. URL: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2013/4/fm_2013_4_.pdf
5. Трубин В.В., Журавлева Л.В., Кораблева О.В., Буранкова М.А. Опыт реализации инфраструктурных проектов государственно-частного партнерства в социальной сфере // Финансовый журнал. 2014. № 4. С. 144-154. URL: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2014/4/fm_2014_4.pdf
6. Asia's \$26tn Infrastructure Gap Threatens Growth, ADB Warns // Financial Times. URL:

- <https://www.ft.com/content/79d9e36e-fd0b-11e6-8d8e-a5e3738f9ae4>
7. Doing Business 2017: Equal Opportunity for All. 14th Edition. URL: <http://russian.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB17-Full-Report.pdf>
 8. Doing Business 2016: Measuring Regulatory Quality and Efficiency. 13th Edition. URL: <http://russian.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB16-Full-Report.pdf>
 9. FAQs: Indonesia Infrastructure Guarantee Fund // The World Bank. URL: <http://www.worldbank.org/en/country/indonesia/brief/faq-indonesia-infrastructure-guarantee-fund>
 10. Funding Geothermal Exploration // Jakarta Post. URL: <http://www.thejakartapost.com/academia/2017/06/05/editorial-funding-geothermal-exploration.html>
 11. Indonesian Infrastructure: Stable Foundations for Growth // PwC. URL: <https://www.pwc.com/id/en/cpi/asset/indonesian-infrastructure-stable-foundations-for-growth.pdf>
 12. Infrastructure Developments in Indonesia – Key Improvements and Priority Projects. KPIIP. London. 2016 // UK – ASEAN Business Council. URL: http://www.ukabc.org.uk/wp-content/uploads/2016/08/160711_BKPM-London_Infrastructure-Investment-Opportunity-in-Indonesia_v11_Final-003.pdf
 13. Jokowi Wants Indonesia in 40th Place on Doing Business Index // The Jakarta Post. URL: <http://www.thejakartapost.com/news/2017/03/15/jokowi-wants-indonesia-in-40th-place-on-doing-business-index.html>
 14. KPIIP Report. August – December 2015 // KPIIP. URL: <https://kppip.go.id/en/publication/kppip-semester-reports>
 15. Progress of Infrastructure Initiatives under the RPJMN (2015-2019) // Bank of Indonesia. URL: <http://www.bi.go.id/en/iru/policy-document/economic-program/Documents/Progress%20of%20Infrastructure%20Initiatives%20under%20the%20RPJMN%202015-2019.pdf>
 16. Public Private Partnerships: a Global Review. Edited by Akintola Akintoye, Matthias Beck, Mohan Kumaraswamy. Routledge. URL: https://books.google.ru/books?id=BOWPCgAAQBAJ&pg=PT246&lpg=PT246&dq=VGF+Indonesia+India's+model&source=bl&ots=IBiqMR5QOV&sig=JRllyXPfd8sGPzzVcNpGFcA4ja4&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKEwiV-e6_mZ_WAhUjAZoKHbYoCSIQ6AEIODAF#v=onepage&q&f=false
 17. Scaling Indonesia's Geothermal Heat and Waste Production Capacity for Electrification. URL: <http://grab-indonesia.com/tlffid/scaling-indonesias-geothermal-heat-and-waste-production-capacity-for-electrification>
 18. Slow Fund Disbursement Jams Toll Road Progress // Jakarta Post. URL: <https://www.pressreader.com/indonesia/the-jakarta-post/20170615/281981787574367>
 19. The Global Competitiveness Report 2016-2017 // World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf
 20. The Global Competitiveness Report 2009-2010 // World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2009-10.pdf
 21. Toll Roads: Two AP-schemed projects prepared // PwC. URL: <https://www.pwc.com/id/en/media-centre/infrastructure-news/may-2017/toll-roads--two-ap-schemed-projects-prepared.html>

Financial mechanism of encouraging private investments in infrastructure by the government of Indonesia

Igor' A. Yakovlev

PhD in Economics,
First Deputy Director,

Head of the International Finance Center,

Financial Research Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation,

127006, 3/2 Nastas'inskii lane, Moscow, Russian Federation;

e-mail: iyakovlev@nifi.ru

Svetlana I. Nikulina

Researcher,
Financial Research Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation,
127006, 3/2 Nastas'inskii lane, Moscow, Russian Federation;
e-mail: snikulina@nifi.ru

Abstract

Infrastructure development is especially crucial for transition to sustainable development, the aspiration for which the world leaders stipulated at a historic UN Summit in September 2015 by adopting 17 Sustainable Development Goals (SDGs) of the 2030 Agenda for Sustainable Development. Considerable investments are required to achieve goal 9 of building quality, reliable and resilient infrastructure. Therefore the issue concerning mobilization of private capital to finance infrastructure is becoming more and more pressing. The experience of countries in the Asia and Pacific region confronted with excess demand for infrastructure over current supply arouses particular interest. The practice of encouraging private investments in infrastructure by the government of Indonesia which has achieved significant results in this sphere is especially useful. The objective of this article is to determine measures of financial support for private investors taken by the government of Indonesia to make national priority projects more attractive for them. To attain this objective the following tasks have been solved: the key spheres and instruments of public financial support for private investors in infrastructure are identified; the institutions through which this support is provided and the corresponding responsible agencies are singled out; volumes and conditions required to get financial support of the Indonesian government for implementation of priority infrastructure projects on the basis of the public-private partnership model are specified. As a result the authors conclude that the government of Indonesia is creating a powerful financial mechanism of stimulating private investments in infrastructure, the important parts of which are a system of appropriate risk allocation between the government and private partners, and active financial incentives. The Government of Indonesia is also making significant efforts to improve the access of public enterprises implementing infrastructure projects to external financing.

For citation

Yakovlev I.A., Nikulina S.I. (2017) Finansovyi mekhanizm gosudarstvennogo stimulirovaniya chastnykh investitsii v infrastrukturu v Indonezii [Financial mechanism of encouraging private investments in infrastructure by the government of Indonesia]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 7 (10A), pp. 5-15.

Keywords

Private investments, infrastructure projects, state support, financial incentives, Indonesia.

References

1. Akintoye A., Beck M., Kumaraswamy M. (eds.) (2016) *Public Private Partnerships: a Global Review*. Routledge.
2. Alaev A.A., Kozlova S.V., Malyutin K.M., Perova I.T. (2015) Otsenka sotsial'no-ekonomicheskoi effektivnosti infrastrukturykh proektov [Evaluating social and economic effects of infrastructure projects]. *Finansovyi zhurnal* [Financial journal], 4, pp. 41-52. Available at: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2015/4/fm_2015_4.pdf [Accessed 5/11/17].
3. Asia's \$26tn Infrastructure Gap Threatens Growth, ADB Warns. *Financial Times*. Available at:

- <https://www.ft.com/content/79d9e36e-fd0b-11e6-8d8e-a5e3738f9ae4> [Accessed 5/11/17].
4. Deryugin A.N., Nazarov V.S., Mamedov A.A. (2014) Formirovanie konsolidirovannykh byudzhetrov sub"ektov Rossiiskoi Federatsii v srednesrochnoi perspektive: problemy i resheniya [Development of consolidated budgets of Russian regions in the medium term: problems and solutions]. *Finansovyi zhurnal* [Financial journal], 3, pp. 5-19. Available at: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2014/3/fm_2014_3.pdf [Accessed 5/11/17].
 5. Doing Business 2016: Measuring Regulatory Quality and Efficiency. 13th Edition. Available at: http://russian.doingbusiness.org/~/_media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB16-Full-Report.pdf [Accessed 5/11/17].
 6. *Doing Business 2017: Equal Opportunity for All. 14th Edition.* Available at: http://russian.doingbusiness.org/~/_media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB17-Full-Report.pdf [Accessed 5/11/17].
 7. FAQs: Indonesia Infrastructure Guarantee Fund. *The World Bank.* Available at: <http://www.worldbank.org/en/country/indonesia/brief/faq-indonesia-infrastructure-guarantee-fund> [Accessed 5/11/17].
 8. Funding Geothermal Exploration. *The Jakarta Post.* Available at: <http://www.thejakartapost.com/academia/2017/06/05/editorial-funding-geothermal-exploration.html> [Accessed 5/11/17].
 9. Goryainova L.V. (2017) Instituty upravleniya vzaimodeistviem publichnykh i chastnykh partnerov pri realizatsii infrastrukturykh proektov [Institutions managing interaction between public and private partners while implementing the infrastructure projects]. *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya* [Theory and practice of social development], 7. Available at: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2017/7/economics/goryainova.pdf [Accessed 5/11/17].
 10. Indonesian Infrastructure: Stable Foundations for Growth. *PwC.* Available at: <https://www.pwc.com/id/en/cpi/asset/indonesian-infrastructure-stable-foundations-for-growth.pdf> [Accessed 5/11/17].
 11. Infrastructure Developments in Indonesia – Key Improvements and Priority Projects. KPPIP. London (2016). *UK – ASEAN Business Council.* Available at: http://www.ukabc.org.uk/wp-content/uploads/2016/08/160711_BKPM-London_Infrastructure-Investment-Opportunity-in-Indonesia_v11_Final-003.pdf [Accessed 5/11/17].
 12. Jokowi Wants Indonesia in 40th Place on Doing Business Index. *The Jakarta Post.* Available at: <http://www.thejakartapost.com/news/2017/03/15/jokowi-wants-indonesia-in-40th-place-on-doing-business-index.html> [Accessed 5/11/17].
 13. KPPIP Report. August – December 2015. *KPPIP.* Available at: <https://kppip.go.id/en/publication/kppip-semester-reports> [Accessed 5/11/17].
 14. Progress of Infrastructure Initiatives under the RPJMN (2015-2019). *Bank of Indonesia.* Available at: <http://www.bi.go.id/en/iru/policy-document/economic-program/Documents/Progress%20of%20Infrastructure%20Initiatives%20under%20the%20RPJMN%202015-2019.pdf> [Accessed 5/11/17].
 15. Rykova I.N., Utkin V.S. (2013) Otsenka effektivnosti nalogovykh l'got: sistematizatsiya investitsionnykh proektov i mer podderzhki [Assessment of tax incentives effectiveness: systemization of investment projects and support measures]. *Finansovyi zhurnal* [Financial journal], 4, pp. 31-38. Available at: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2013/4/fm_2013_4_.pdf [Accessed 5/11/17].
 16. Scaling Indonesia's Geothermal Heat and Waste Production Capacity for Electrification. Available at: <http://grab-indonesia.com/tlffid/scaling-indonesias-geothermal-heat-and-waste-production-capacity-for-electrification> [Accessed 5/11/17].
 17. Slow Fund Disbursement Jams Toll Road Progress. *The Jakarta Post.* Available at: <https://www.pressreader.com/indonesia/the-jakarta-post/20170615/281981787574367> [Accessed 5/11/17].
 18. The Global Competitiveness Report 2009-2010. *World Economic Forum.* Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2009-10.pdf [Accessed 5/11/17].
 19. The Global Competitiveness Report 2016-2017. *World Economic Forum.* Available at: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf [Accessed 5/11/17].
 20. Toll Roads: Two AP-schemed projects prepared. *PwC.* Available at: <https://www.pwc.com/id/en/media-centre/infrastructure-news/may-2017/toll-roads--two-ap-schemed-projects-prepared.html> [Accessed 5/11/17].
 21. Trubin V.V., Zhuravleva L.V., Korableva O.V., Burankova M.A. (2014) Opyt realizatsii infrastrukturykh proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sotsial'noi sfere [Experience of implementation infrastructure projects of public-private partnerships in the social sector]. *Finansovyi zhurnal* [Financial journal], 4, pp. 144-154. Available at: http://www.nifi.ru/images/FILES/Journal/Archive/2014/4/fm_2014_4.pdf [Accessed 5/11/17].