



ФИНАНСЫ ГОСУДАРСТВА И ПРЕДПРИЯТИЙ

УДК 336.14:352

ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА ДЛЯ СОЗДАНИЯ И ОБНОВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗА РУБЕЖОМ И В РОССИИ

Е. Н. КАМЫШАНЧЕНКО
М. А. МАСЛЕННИКОВА

*Белгородский
государственный
национальный
исследовательский
университет*

*e-mail:
Kamyshanchenko_E@bsu.edu.ru
BelFinMaslennikova@mail.ru*

На сегодняшний день, государственно-частное партнерство (ГЧП) активно используется за рубежом как альтернативный механизм финансирования стратегически важных отраслей, находящихся в ведомости государства. В статье проведено обобщение основных теоретических аспектов в сфере ГЧП, анализ зарубежного опыта в этой области и возможности его применения в условиях российской действительности.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), обновление инфраструктуры государства, формы и модели ГЧП, преимущества и недостатки ГЧП, мировая практика применения ГЧП, особенности развития ГЧП в России.

В последние годы характерной тенденцией в развитии инфраструктуры во многих странах стало активное сотрудничество государства и частного бизнеса с целью повышения эффективности управления, а также решения проблемы ограниченности бюджетного финансирования. Данный вид кооперации получил название «государственно-частное партнерство» (ГЧП), суть которого заключается в привлечении в стратегически важные секторы частных инвестиций при сохранении за государством главенствующей роли.

В России назрела необходимость в обновлении изношенной транспортной, энергетической, коммунальной и иной инфраструктуры, но объемы требуемых вложений не позволяют реализовывать проекты исключительно за счет бюджетных средств. Потребность во внедрении ГЧП как способа снижения нагрузки на российский бюджет при повышении качества предоставляемых товаров и услуг, несомненно, есть. Определенные шаги в этом направлении уже сделаны: о пользе ГЧП в России говорят многие политики и государственные деятели, создаются центры по развитию проектов ГЧП и оценке их эффективности, внесены поправки в общее законодательство, в некоторых субъектах РФ принято специальное законодательство (Закон Санкт-Петербурга



от 25.12.2006 №627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» [3]) и т.д. Однако, для полноценного функционирования этого механизма необходимо преодолеть ряд существующих проблем, одна из которых – отсутствие в России собственной модели ГЧП, объединяющей в себе лучшее из зарубежного опыта, с одной стороны, и адаптированной к российским условиям, с другой. Не копирование, но детальное изучение опыта других стран, эффективно использующих ГЧП, позволило бы создать собственную схему реализации проектов и повысить их эффективность.

Тема ГЧП уже активно разрабатывается российскими учеными-экономистами, среди которых В. Г. Варнавский, О. А. Чернышев, М. В. Вилисов, Е. О. Калашникова, С. А. Родин и др. Наиболее распространенной является классификация форм реализации проектов ГЧП в зависимости от распределения ответственности и рисков между участниками, включающая в себя:

1. Государственные контракты, в том числе: контракты на предоставление услуг и выполнение работ, контракты на управление, контракты на поставку продукции для государственных нужд, контракты технической помощи и т. д.

2. Аренда (лизинг) частным сектором находящихся в государственной собственности зданий, оборудования и т. д.

3. Соглашения о разделе продукции (СРП) - договор на предоставление субъекту предпринимательской деятельности «на возмездной основе и на определенный срок исключительных прав на поиски, разведку, добычу минерального сырья на участке недр, указанном в соглашении, и на ведение связанных с этим работ» [2]. В ответ инвестор обязуется осуществить проведение указанных работ за свой счет и на свой риск, а произведенная продукция впоследствии делится между государством и инвестором в соответствии с соглашением.

4. Передача прав по использованию патентов на изобретения, принадлежащие государству.

5. Институциональные ГЧП, предполагающие акционирование и создание совместных предприятий.

6. Концессии - наиболее распространенная форма ГЧП за рубежом, представляющая собой «договор на сдачу в эксплуатацию на определённых условиях природных богатств, предприятий и других хозяйственных объектов, принадлежащих государству или муниципалитетам» [13]. Многие специалисты придерживаются мнения, что в рамках ГЧП это самый эффективный механизм: государство привлекает инвестиции в модернизацию своих фондов и получает за свое имущество определенную плату (или ренту), а концессионер получает доходы от его эксплуатации. Кроме того, создание концессий способствует увеличению конкуренции в монопольных сегментах.

Выбор в пользу той или иной формы обусловлен конкретной социально-экономической обстановкой в стране, а также её политической ориентацией.

Стоит также отметить, что ГЧП иногда отождествляют с полуприватизацией (semi-privatization), «что дает основание рассматривать его в качестве промежуточной формы между государственной и частной собственностью» [5]. Причем, чем больше функций и полномочий берет на себя одна из сторон, тем больше данная модель взаимоотношений напоминает приватизационную или национализирующую схему. Однако не стоит забывать, что такие факторы, как отсутствие смены формы собственности, сохранение государственного контроля и распределение рисков между частным и государственным сектором, являются основополагающими в выделении ГЧП как самостоятельного инструмента государственной политики.

Разнообразие форм и моделей ГЧП обусловлено обширной мировой практикой его применения. Большинство зарубежных стран уже давно осознали привлекательность подобных проектов и активно используют их для обновления инфраструктуры в таких отраслях экономики и общественных отношениях, как: ремонт, реконструкция и содержание объектов общего пользования, уборка территорий, ЖКХ, образование, здравоохранение, транспортная, коммунальная, социальная инфраструктуры, объекты



культуры, памятники истории и архитектуры, связь и т.д. Рассмотрим наиболее удачные примеры использования ГЧП за рубежом.

Согласно мнению большинства экспертов, государствами с наиболее развитой институциональной инфраструктурой ГЧП считаются Великобритания и Ирландия. Так, именно в Англии был возрожден современный интерес к ГЧП, где в 90-е годы XX века была разработана особая схема взаимодействия частного сектора и государства под названием «частная финансовая инициатива» (“private financing initiative”, PFI), получившая в дальнейшем распространение во многих странах мира. Частная финансовая инициатива (PFI), предложенная партией Консерваторов, состояла в привлечении частных инвестиций для строительства и обслуживания государственных объектов, так как местные органы власти не обладали необходимыми финансами, что вынуждало откладывать строительство на неопределенный срок. В результате, частный бизнес самостоятельно осуществлял строительство государственного объекта за счет собственных средств, компенсируя свои расходы либо за счет доходов от эксплуатации, либо за счет платежей из бюджета. Помимо этого, во многих случаях инвестор привлекался и к дальнейшей эксплуатации объекта и организации его деятельности, вплоть до найма персонала [10]. Так британское правительство решило проблему инфраструктурного застоя в стране.

Стоит отметить, что специального законодательства, посвященного ГЧП, в Великобритании нет, но сильно развита система оценки эффективности проектов, которая учитывает не только выгоду с точки зрения снижения нагрузки на бюджет, но и с позиции эффективности расходования средств и выгодности вложений.

В настоящее время на долю ГЧП в Великобритании приходится 10–13% всего объема инфраструктурных проектов [11], стоимость которых в течение последних 10 лет составила £24 млрд. Именно частная финансовая инициатива обеспечивает 17% экономии бюджета [8], в том числе за счёт выполнения проектов в срок. Так, недавние исследования, проведенные Королевским казначейством, показали, что из 61 проекта ГЧП 90% реализовываются согласно графику, а оставшиеся 10% в течение последующих 3 месяцев после даты, указанной в плане работ. Среди наиболее масштабных проектов, осуществлённых в Великобритании - строительство Евротоннеля, Лондонского метрополитена, новых железных дорог в Бирмингеме, создание интегрированной системы обработки отходов на острове Уайт и т.д. В течение следующих 3-х лет в стране планируется реализовать проекты на общую сумму £12 млрд.

Ирландия, по оценкам экспертов, занимает второе место после Великобритании по масштабу национальной программы ГЧП, которая активно осуществляется с 2000 года. Для Ирландии характерно централизованное управление проектами ГЧП через Центральный отдел по ГЧП в рамках Департамента финансов, который занимается выработкой общей политики и координацией проектов. Реализацией проектов занимаются отделы по ГЧП в рамках отраслевых департаментов. Центральный отдел подотчетен непосредственно Правительству Ирландии.

Исходя из принятой Правительством Ирландии концепции применения ГЧП как механизма реализации государственных инфраструктурных проектов, а также как части «Плана по восстановлению европейской экономики» (European Economic Recovery Plan) [15], на данный момент в стране приняты ГЧП инициативы по трем направлениям:

1. Инициатива ГЧП1 «Заводы будущего» («Factories of the Future») - развитие обрабатывающей промышленности. Стоимость научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (далее НИОКР) составляет 1,2 млрд. евро.

2. Инициатива ГЧП2 «Энергосберегающие здания и сооружения» («Energy-efficient Buildings») – строительный сектор. Стоимость НИОКР - 2 млрд. евро.

3. Инициатива ГЧП3 «Экологичные машины» (“Green Cars”) – автомобильная промышленность. Общая стоимость составляет 5 млрд. евро, из которых 1 млрд. евро будет направлен на исследовательскую деятельность.

Именно эти секторы наиболее сильно пострадали в результате экономической



рецессии, а внедрение инноваций в этих областях способствует созданию новой стабильной экономики. Кроме того, в ближайшем будущем ожидается принятие четвертой инициативы ГЧП - «Интернет будущего» («Future Internet» (FI)).

Таким образом, проекты ГЧП в Ирландии занимают значительную долю среди проектов по обновлению инфраструктуры. По состоянию на март 2010 года, в стране насчитывалось 75 проектов ГЧП, в том числе: обустройство бухты Дублина, строительство второго коммерческого моста на трассе М50, строительство шоссе № 4 Килкок – Киннегад, реконструкция наземного метро в Дублине, а также реконструкция культурных объектов (National Concert Hall, Abbey Theather) и т.д. Средняя стоимость каждого проекта колеблется от 20 до 250 млн. евро.

Среди стран с наиболее развитым законодательством в сфере ГЧП стоит отметить Францию. Изначально слабая правовая база существенно затрудняла реализацию проектов, однако с принятием закона «О государственно-частном партнерстве» существенно прояснились права и обязанности сторон-участников, а также формы и способы их взаимодействия, что стало толчком для бурного роста ГЧП в стране.

Основными моделями ГЧП во Франции являются концессии и «Сообщества смешанной экономики» (SEM). Сущность последних заключается в том, что государственный сектор и местные власти должны иметь большую долю в составе активов SEM, т.е. играть преобладающую роль в управлении ими. В основном, деятельность подобных сообществ осуществляется в трёх направлениях: SEM земель, SEM расселения и SEM услуг [7], включая развитие земельных участков, строительство, арендные советы, создание и поддержку автостоянок, судоходство, сбор и переработку мусора, строительство сетей водоснабжения и канализации, кабельных сетей и т.д. Стоит также отметить, что характерной особенностью ГЧП во Франции является активное использование этого инструмента как на государственном, так и на уровне местных властей, вне зависимости от стоимости проекта. Так, в 2008 году правительством было подтверждено 50 проектов суммой чуть более 8 миллиардов евро, 23 проекта также были подписаны на сумму 1,5 миллиарда евро [9]. Это говорит о доступности ГЧП и для среднего бизнеса.

В Германии идея ГЧП была принята в проектах кооперативного строительства. Наиболее активно процесс начался в конце 90х гг. 20 века с реализации крупных проектов восстановления и перестройки городской инфраструктуры. В контексте новой региональной структурной политики были созданы агентства развития (действующие и по сей день), объединяющие государственных партнёров и частных игроков. В качестве приоритета такие агентства приняли, прежде всего, задачу восстановления заброшенных земель, а также строительство и реконструкцию дорожного сообщения. Одним из первых был принят «Закон о частном финансировании строительства определенных участков магистралей» (The Act Concerning the Private Financing of the Construction of Certain Parts of Highways), вступивший в силу в 1994 году. Он обеспечил легальную основу для частного финансирования строительства дорог, а также предоставил инвесторам право взимать пошлину за их использование [14].

Помимо транспортной инфраструктуры, на которую, согласно проведенным исследованиям «Немецкого института по вопросам урбанизации» («The German Institute of Urban Affairs»), в 2005 году приходилось 19,2 % всех ГЧП-проектов, среди основных направлений ГЧП в Германии выделяют также строительство школ (29,5 %), спорт/туризм (28,3 %) и строительство административных учреждений (14,8%).

Очевидно, что европейские страны активно используют механизм ГЧП для создания и обновления инфраструктуры. Существенную роль в развитии ГЧП в странах Евросоюза играет Европейская Комиссия. Европейским инвестиционным банком совместно с Комиссией Евросоюза (КЕС) был создан Европейский экспертный центр оценки проектов ГЧП (European PPP Expertise Centre, ЕРЕС), предназначенный для экспертизы отдельных проектов, а также выработки единой политики в сфере ГЧП стран ЕС. Кроме того, ЕС оказывает содействие путём финансовой поддержки. В частности, Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) систематически поддерживает раз-



витие государственно-частного партнёрства в Трансъевропейских транспортных сетях, предоставляя долгосрочные кредиты. Примерами проектов ГЧП, реализуемых властями Евросоюза в структуре ТТС, являются мост «Васко да Гама» в Португалии, аэропорт Спарта в Греции, мост на Коринфском канале и др.

Помимо стран-членов Европейского союза, мировыми лидерами в области ГЧП являются США и Япония, чей опыт также представляет интерес для изучения.

В США ГЧП особенно широко распространено на муниципальном уровне государственной иерархии. Национальный совет по государственно-частному партнерству (National Council for Public-Private Partnership) выполняет функции выработки общей стратегии и координации в сфере ГЧП, в то время как вопросы подготовки и реализации конкретных проектов ГЧП находятся в ведении местных органов власти. В силу специфики правовой системы США, нормативное регулирование ГЧП осуществляется законодательством отдельных штатов. ГЧП в США используется для инфраструктурных проектов практически любого уровня - от строительства трассы федерального значения до сооружения канализации в маленьком городке. По данным Национального совета по государственно-частному партнёрству, средний город использует коммерческие фирмы при исполнении 23 видов деятельности муниципальных властей (водопровод, канализация, уборка мусора, школьное образование, эксплуатация парков и т.д.) из 65 базовых [10].

Помимо значительной роли в муниципальном обслуживании, характерным для США является то, что в этой стране в рамках ГЧП осуществляется огромная часть НИОКР, в том числе оборонного значения. До 1988 г. правительство США имело права на все финансируемые за счет средств федерального бюджета разработки, а также на все результаты их коммерческой реализации. Однако дальнейшее формирование правовой базы по этому вопросу позволило привлечь в этот сектор и частных инвесторов. Отправным пунктом в этом вопросе стало принятие в 1980 г. «Закона о технологических инновациях Стивенсона – Уайдлера» («Stevenson-Wydler Technology Innovation Act»), согласно которому каждая федеральная лаборатория США должна была создать офис по выявлению коммерчески ценных технологий и их коммерциализации. В 1986 году заинтересованным частным структурам открыт доступ к научно-техническим ресурсам федеральных лабораторий в рамках договора «О совместных научных исследованиях и разработках» (Cooperative Research and Development Agreement – CRADA), а закон «О трансфере федеральных технологий» (Federal Technology Transfer Act) 1988 года предоставил университетам, федеральным лабораториям, частным фирмам, консорциумам и правительствам штатов право заключать кооперативные соглашения на проведение совместных НИОКР – CRADA. В дальнейшем идея CRADA была развита в «Законе о национальном трансфере технологий и достижений» 1995 года, который определил, что федеральное правительство должно оказывать поддержку частному сектору через федеральные лаборатории при условии, что частный сектор будет компенсировать федеральному правительству передачу технологий. По структуре эти контракты являются ГЧП, где государство выступает заказчиком, обязательным партнером является частная промышленная фирма, а в ходе выполнения работ достигаются результаты, имеющие коммерческую ценность [12].

В заключении обзора зарубежного опыта ГЧП стоит отметить Японию, где в последнее десятилетие также наблюдается динамичный рост ГЧП в различных сферах экономики и, в первую очередь, в инфраструктуре [6]. С принятием в мае 2006 года японским парламентом закона «О реформе общественных услуг» оказание общественных услуг в стране стало реализовываться в рамках системы «рыночного тестирования». Суть системы состоит в организации «соревновательных тендеров», участниками которых являются как органы сферы общественного предпринимательства, так и частный бизнес. На первом этапе тендера оцениваются заявки частных компаний с конкретными предложениями по выставленной на тендер услуге, с победителем заключается временный контракт о «рыночном тестировании». После его завершения проводится сравнение эффективности результатов работы администрации и частного



сектора. Если результаты оказываются в пользу последнего, принимается решение о передаче данного вида деятельности в частные руки и в дальнейшем. Таким образом, особенность данной модели ГЧП заключается в том, что государство не просто прибегает к помощи частного сектора, а соревнуется с ним.

Помимо «рыночного тестирования», интересной моделью ГЧП в Японии является привлечение частного бизнеса к управлению инфраструктурными учреждениями – так называемая «система уполномоченных управляющих» («ситэй канрися»). В соответствии с принятыми в 2003 г. поправками в законе «О местном самоуправлении Японии», местные органы власти страны получили право назначать управляющими общественных объектов [4] частнопредпринимательскую организацию [14]. В отличие от классической финансовой инициативы, данная модель ГЧП, во-первых, сводится лишь к передаче в частный сектор функции управления объектом, а во-вторых, с правовой точки зрения, договоренность между государственным и частным секторами носит форму не контракта, а административного распоряжения. Согласно исследованию, проведенному Министерством по вопросам административного управления Японии, к концу 2007 г. система уполномоченных управляющих была введена на 61 565 объектах страны, что составляет 30,2% от их общего числа. По оценке японских экспертов, есть основания полагать, что уже в не столь отдаленном будущем система может практически полностью охватить общественные объекты Японии всех уровней.

Изучив особенности использования механизма ГЧП за рубежом, можно сделать вывод, что он является эффективным инструментом создания и обновления инфраструктуры государства и выделить следующие его преимущества:

1. Долгосрочность обеспечения и предоставления услуг и снижение государственных (муниципальных) расходов. Долгосрочная перспектива и снижение нагрузки на государственный бюджет являются существенными преимуществами, особенно в условиях нестабильной экономической ситуации в стране, часто сопровождающейся бюджетным дефицитом.

2. Оптимальное распределение рисков. При применении данной схемы, распределение рисков проекта между государством и частным партнером строится на принципах «лучшей управляемости», то есть каждая из сторон принимает на себя только те риски, которыми она может управлять наиболее эффективно.

3. Возможность реализации большого числа проектов и внедрение инновационных решений и опыта частных инвесторов. Частный сектор, обладая большими финансовыми средствами, как правило, более оснащён и с технической точки зрения, что, несомненно, сказывается на эффективности и скорости выполняемой работы. ГЧП позволяет максимально ускорить создание новых и модернизацию действующих инфраструктурных объектов, находящихся в государственной собственности.

4. Повышение качества предоставляемых услуг (выполняемых работ). Конкурсный порядок заключения соглашений ГЧП обеспечивает подбор наиболее квалифицированных представителей бизнеса, а автономность сторон государственно-частного партнерства снижает степень влияния политических факторов на принятие решений в рамках их реализации, что позволяет действовать участникам партнёрства в экономически независимой и более профессиональной манере.

5. Взаимовыгодное сотрудничество как фактор стимулирования малого и среднего бизнеса. Благодаря проектам ГЧП частный бизнес получает доступ к тем сферам деятельности, которые были до этого для него закрыты. Это подразумевает создание новых рабочих мест, выявление дополнительных источников дохода для организаций – участников ГЧП, а также, возможность повышения их статусного уровня, что является существенным в борьбе за конкурентные преимущества. Кроме того, ГЧП, как правило, подразумевает сотрудничество государственного и частного секторов на долгосрочной основе. Участвуя в ГЧП, частное предприятие обеспечивает себе получение пусть невысокой, но стабильной прибыли в течение продолжительного периода времени.



Наряду с достоинствами реализация проектов ГЧП сопряжена с определёнными трудностями, а именно:

1. Сложность структурирования отношений между участниками проекта ГЧП. Без соответствующего законодательства (или его недостаточной проработки) детальное рассмотрение прав и обязанностей каждой из сторон должно осуществляться непосредственно в контракте, что существенно затрудняет процесс его реализации на начальном этапе.

2. Вероятность потери государством контроля над стратегически важными объектами или излишняя ограниченность возможностей частной стороны. Подобная ситуация может возникнуть в случае некорректно составленного договора и/или отсутствия соответствующих правовых норм.

3. Сложность коррекции соглашения при неблагоприятных изменениях внешних условий, ввиду масштабности ГЧП проектов, их капиталоемкости и долгосрочности реализации.

4. Угроза нейтрализации финансовой выгоды от привлечения частного капитала, посредством длительных и затратных процедур проведения инвестиционных конкурсов.

Однако, вновь обращаясь к опыту зарубежных стран, стоит отметить, что вышеречисленные недостатки можно устранить при реалистичной оценке его экономической целесообразности и правильной координации работы всех его участников.

Рассмотрев сущность и содержание ГЧП, мировую практику его применения, а также его достоинства и недостатки на основе зарубежного опыта, стоит обратиться к российской действительности.

Россия находится на своем начальном этапе формирования условий для развития подобных проектов. В целом, для российских проектов ГЧП характерны следующие тенденции:

- постепенная замена бюджетного финансирования инфраструктуры финансированием за счет средств частного сектора;
- расширение форм государственной поддержки ГЧП;
- рост популярности концессионной модели после принятия нового концессионного законодательства;
- развитие законодательства на региональном уровне.

В России не существует федерального закона о ГЧП, что, как показывают примеры Франции и Ирландии, в значительной степени тормозит развитие данного механизма. Вся деятельность в рамках ГЧП в России регулируется общим законодательством, с внесенными изменениями и некоторыми специальными законами. В частности, в 2005 году в России был принят Федеральный закон «О концессионных соглашениях» (№ 115-ФЗ)[1], который, однако, до настоящего времени не является эффективным. Основной его недостаток в том, что он предписывает использовать типовую форму договора концессионного соглашения. На практике же, предусмотреть единый типовой договор для столь разных отраслей, как, например, здравоохранение и транспорт, довольно тяжело. В результате, большинство инвесторов предпочитают не прибегать к подобной форме партнёрства. Таким образом, исходя из особенностей нормативно-правовой базы, ГЧП в РФ реализуются, в основном, в форме контрактов по обслуживанию, договоров лизинга и создания совместных предприятий.

Сферы применения ГЧП в России не отличаются от общемировых, то есть охватывают, в первую очередь, энергетическую, транспортную, социальную и аграрную инфраструктуру. В качестве примера можно привести реализацию Федеральной целевой программы «Развитие экспорта транспортных услуг России (2006 – 2010 гг.)». Общий объем финансирования программы составил 736 млрд. руб., из них за счет средств федерального бюджета – более 300 млрд. Помимо целевых программ, стоит отметить такие перспективные «специальные» ГЧП проекты, как: «Сочи – 2014», «Владивосток – 2012», «Красноярск – 2020», «Урал промышленный – Урал полярный». Все эти проек-



ты требуют огромных капиталовложений и именно благодаря объединению усилий государства и частного секторов их реализация стала возможной.

Таким образом, изучив особенности использования механизма ГЧП для создания и обновления инфраструктуры государства за рубежом, можно сделать вывод, что для достижения максимального эффекта от использования механизма ГЧП в российской практике необходимо адаптировать опыт зарубежных стран с учетом российской действительности, а именно, - разработать собственную концепцию ГЧП, подкреплённую соответствующей институциональной, правовой и экономической базами как на федеральном, так и на региональных уровнях. В России уже создан обширный спектр институтов развития ГЧП: торгово-промышленные палаты, особые экономические зоны, технопарки, Инвестиционный фонд Российской Федерации, ОАО "Российская венчурная компания" и т.д. Однако наиболее существенное влияние оказало бы создание специального федерального органа, имеющего своей целью изучение всего спектра проблем ГЧП, включая вопросы подготовки специалистов в области концессий, налаживания процедуры страхования рисков и создания более гибкой системы договоров. Кроме того, во избежание ряда проблем, необходимо соблюдать основной принцип ГЧП – по каждому проекту проводить сравнение проектов ГЧП с традиционными схемами государственного управления, с точки зрения эффективности расходования средств. Только принимая во внимание вышесказанное, ГЧП в России станет в полной мере эффективным и действенным инструментом.

Литература

1. Федеральный закон от 21.07.2010 № 115-ФЗ (ред. от 02.07.2010) «О концессионных соглашениях». [Электронный ресурс]. Доступ из справ. - правовой системы "Гарант".
2. Федеральный закон от 30.12.1995 № 225-ФЗ (ред. от 19.05.2010) «О соглашениях о разделе продукции». Ст. 2. П. 1. [Электронный ресурс]. Доступ из справ. - правовой системы "Гарант".
3. Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 №627-100 (ред. от 06.12.2010) «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» (принят ЗС СПб 20.12.2006). [Электронный ресурс]. Доступ из справ. - правовой системы "Гарант".
4. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. М.: Наука, 2005. – С. 315.
5. Айрапетян М.С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства// Государственная власть и местное самоуправление: практическое и информационное издание. М.: ИГ "Юрист", 2009г. № 2. С.35-42
6. Иванова А.О. О некоторых новых формах государственно-частного партнерства в Японии. //Вопросы государственного и муниципального управления. М.: ИД ГУ ВШЭ., 2009. № 3. С. 178-188
7. Государственно-частное партнёрство в зарубежных странах, или как реализовать ГЧП в России.// М.: Управление информационного и документационного обеспечения Аппарата Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, 2009 -С.129.
8. Ефимова Л.И. Некоторые модели государственно-частных партнерств: тенденции и зарубежный опыт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.eatc.ru/rus/doc.id_71.book_1.php
9. Казахский центр государственно-частного партнерства (официальный сайт). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ppp-center.kz/rus/faq/qother>
10. Лихачёв В. Н., Азанов. М. В. Практический анализ современных механизмов государственно-частного партнёрства в зарубежных странах, или как реализовать ГЧП в России // Официальный интернет-сайт Совета Федерации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.council.gov.ru/files/journalsf/item/20090925133219.pdf>.
11. Рассадин А.В. В последние годы тема создания государственно-частных партнерств и эффективного управления ими для решения важнейших инфраструктурных задач, стоящих перед российской экономикой, приобрела первоочередное значение// «Национальные проекты». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rus-reform.ru/magazine/archive/26/2/10001264>
12. Юридическая фирма «ЮКАТЭС» (Официальный сайт). [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ucates.ru/analytics_09



13. «Яндекс» Интернет-словарь. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://slovari.yandex.ru/dict/bse/article/00037/19500.htm>
14. Clifford Chance, LLP, Public Private Partnerships in Germany: The Private Financing of Transport Infrastructure Projects, March 2001, <http://www.cliffordchance.com/uk/pdf/PPPInGermany.pdf>.
15. Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. European Commission, March 2003. P. 102
16. National Support Network for FP7 in Ireland. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.fp7ireland.com/Page.aspx?SP=902>

THE MAIN ASPECTS OF USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISM FOR RENOVATION AND DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE IN RUSSIA AND ABROAD

E. N. KAMYSHANCHENKO
M. A. MASLENNIKOVA

*Belgorod
National
Research
University*

*e-mail:
Kamyshanchenko_E@bsu.edu.ru
BelFinMaslennikova@mail.ru*

Today, public-private partnership is widely used abroad as an alternative funding mechanism for industries of strategic importance, which are controlled by the State. The paper summarizes main theoretical aspects of the PPP, analyzes foreign experience in this sphere and the possibility of its adaptation in terms of Russian reality.

Key words: public-private partnership (PPP), renovation of state infrastructure, forms and models of PPP, advantages and disadvantages of PPP, world practice of PPP application, distinctive features of PPP development in Russia.