



А.С. Образцова, Л.Л. Каменик

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ И МИРЕ

A.S. Obratcova, L.L. Kamenik

TRENDS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP EVOLUTION IN RUSSIA AND IN THE WORLD

В целях выбора оптимальных форм сотрудничества публичной власти и частного сектора в рамках реализации инфраструктурных проектов необходимо проведение анализа имеющегося мирового и отечественного опыта применения механизма государственно-частного партнерства. Однако в настоящий момент отсутствует единая хронология возникновения и эволюции форм такого партнерства. Для первых примеров сотрудничества государства и частных лиц характерно применение лишь отдельных элементов государственно-частного партнерства. В античной истории сотрудничество было выражено в таких формах, как передача функций государства по сбору налогов в руки частных лиц и аренда государственных земель. Эпоха географических открытий ознаменовала появление первых европейских концессий в целях организации экспедиций. В ряде стран старого света, таких как Англия и Германия, первый опыт применения механизма концессионных договоров отмечен в начале XIX в. В отечественной истории первые примеры взаимовыгодного сотрудничества государства и крупных промышленников относятся к периоду правления Петра I и были ориентированы на развитие железных заводов на Урале. Путем заключения концессий было также обеспечено строительство железнодорожных магистралей Российской империи, обеспечение трамвайного сообщения в ряде городов, строительство коммунальной инфраструктуры. Сегодня мировой опыт реализации проектов государственно-частного партнерства свидетельствует о вовлеченности в процесс всех уровней государственной власти, координация проектов в ряде стран осуществляется также специально ориентированными ведомствами. Намечившиеся в последние годы в России тенденции развития партнерства позволяют определить наиболее перспективные для применения такого механизма отрасли, в том числе выделить направления организационного и нормативно-правового регулирования, которые требуют дальнейшей проработки.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО; КОНЦЕССИИ; ПУБЛИЧНЫЙ ПАРТНЕР; ЧАСТНЫЙ ИНВЕСТИТОР; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ.

In order to identify the optimal forms of cooperation between public authorities and the private sector when infrastructure projects are implemented, it is important to analyze global and domestic experience in the sphere of public-private partnership. However, today there is not any typical chronology of the emergence and evolution of these forms of partnerships. The first examples of the cooperation between public authority and private citizens exhibited only some elements of the public-private partnership. In the ancient history, cooperation had such forms as the transfer of rights to collect taxes from public authority to private citizens, renting of public lands. The era of geographical discoveries marked the period of the first European concessions, which were providing for organizing expeditions. In several other European countries, such as Great Britain and Germany, the first concession agreements were concluded in the beginning of the 19th century. The first cooperation between public authority and industrialists in Russian history occurred during the reign of Peter I, focused on the development of iron factories in the Urals. Railways, in some cities, trams, and municipal infrastructure were also constructed in the Russian Empire with the help of concessions. Today the global experience of implementing public-private partnerships shows that all levels in the government are involved in this process and in several countries special departments coordinate the projects. The last trends in the development of partnership in Russia allow to determine the most perspective industries for actual application of the public-private partnership and identify the areas of organizational and legal regulation which require further improvement.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP; CONCESSIONS; PUBLIC PARTNER; PRIVATE INVESTOR; INFRASTRUCTURE PROJECTS.

Введение. Процесс государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) в общем виде – это специфическая форма отношений государства

и частного предпринимательства, применяемая для решения конкретных задач, она находится в настоящее время в активной форме востре-

бованности. В связи с этим с теоретической и практической точек зрения представляет особый интерес анализ ее становления и тенденции развития. Для этого надо ответить на вопрос: как возникли и развивались эти отношения в историческом отрезке времени.

Многие отрасли народного хозяйства России нуждаются в модернизации и обновлении инфраструктурного комплекса. В целях определения приоритетных направлений развития в рамках таких потребностей, которые могут быть удовлетворены посредством участия частного партнера в проектах модернизации наряду с публичной стороной, становится актуальным проведение анализа отечественного и зарубежного опыта применения подобных форм сотрудничества, динамики их распространения и, как следствие, выявления существующих на сегодняшний день тенденций развития. В связи с этим, в рамках анализа зарождения и развития форм ГЧП необходимо акцентировать внимание на примерах инфраструктурных проектов с участием государственной стороны и частного капитала.

Методика и результаты исследования. В рамках своих исследований к истокам зарождения форм и механизмов ГЧП в России обращается В.В. Прохоров в книге «Государственно-частное партнерство: опыт и перспективы применения», особенно подробно останавливаясь на истории развития железнодорожного сообщения в Российской империи и финансовых механизмах реализации таких проектов. Рассматривая современную ситуацию и формы партнерства государства и частного сектора, он подкрепляет их примерами реализации концессионных соглашений с участием Санкт-Петербурга, отмечая его передовой опыт [6].

Мировой опыт становления ГЧП представлен также в исследовании Д.Б. Матвеева «Государственно-частное партнерство: зарубежный и российский опыт». Ученый подробно останавливается на нормативно-правовой базе партнерства. В книге представлены примеры успешных проектов США, ряда европейских стран, передовой китайский опыт, а также рассмотрены проблемы и перспективы применения концессий и других форм ГЧП в России на примере концессионных соглашений советской России [15].

Позитивный опыт реализации усилия государства при разработке нормативно-правовой среды ГЧП на примере Великобритании и Ирландии представлен в исследовании В.А. Кабашкина и О.М. Малахаевой «Государственно-частное партнерство в Великобритании и Ирландии» [11].

Обращаясь к истории развития ГЧП, стоит отметить, что не существует единой периодизации развития форм ГЧП. Это связано с рядом причин. Во-первых, темпы развития данной формы сотрудничества государства и частного сектора в разных странах неравномерны, это вызвано различиями во внутренней политике государств. Во-вторых, не всегда можно говорить о применении полноценных форм ГЧП. Исторические примеры свидетельствуют, зачастую, о наличии в предпринимаемом государством сотрудничестве лишь отдельных элементов, характерных для партнерства.

Обращаясь к истокам кооперации государственной власти и частной инициативы, очевидно, что не всегда существовало полноценное законодательное регулирование такого сотрудничества.

К первым документально зафиксированным примерам правового регулирования взаимодействия государства и частных лиц можно отнести упоминания уложения об аренде, кредите и аналоге концессии, которые можно найти в законах Хаммурапи XVIII в. до н. э. Земли, которые воины получали от царя, могли ими передаваться по наследству по мужской линии, но были неотчуждаемы [10].

В Древней Греции элементы ГЧП можно встретить в принципах аренды общественных земель, принадлежавших государству, а также территориальным общинам на длительные сроки вплоть до наследственной аренды богатыми аристократами, которые могли вести обработку земли, используя труд рабов.

В Древней Греции и Древнем Риме в IV в. до н. э., наряду с такими понятиями, как «мыт» на Руси и «откуп» в Древнем Иране в VI в. до н. э., применялся принцип передачи функций государства по сбору налогов и других государственных доходов в частные руки. В средние века применение откупов известно также в таких странах, как Франция, Голландия, Испания, Англия, Иран, Индия. В Ита-



лии и США откупы сохранялись до начала XX в. [24].

Уже в средние века наметилась тенденция комплексного применения элементов концессии, что в дальнейшем развитии приобрело конкретную правовую форму концессионных соглашений. Примеры такой формы сотрудничества представлены исследовательскими экспедициями. В средние века наиболее ярко иллюстрирующими данный пример являются четыре экспедиции Христофора Колумба, которые состоялись в период с 1492 по 1504 г. Королевская власть наделила Христофора Колумба титулом «дон», а при условии успешного завершения похода он получал право передавать титул по наследству и в качестве адмирала Кастилии осуществлять управление открытыми или приобретенными им землями, а также получать прибыль от добытых на этих землях полезных ископаемых. По договору, который был заключен 17 апреля 1492 г, Колумб должен был нести восьмую часть расходов самостоятельно. Финансовый результат концессии распределялся в следующем соотношении: 90 % всех найденных и привезенных товаров и природных ресурсов переходило в собственность правительства Кастилии, а 10 % получал Христофор Колумб за вычетом понесенных расходов. Все полученные в долг денежные средства были возвращены королевской властью [1].

Аналогичным образом королевская власть Великобритании предоставляла многочисленные привилегии участникам Ост-Индской компании.

Примером организации российских исследовательских экспедиций, принцип организации которых содержит механизм концессии, служит Российско-американская компания (далее – РАК) под управлением Григория Шелихова и Николая Резанова, совершивших поход на корветах «Юнона» и «Авось» в Калифорнию. Указ о создании РАК был издан 8 июля 1799 г. Павлом I. Первым правителем «Русской Америки» в 1802 г. стал купец Александр Андреевич Баранов, со временем он приобрел право на потомственное дворянство. Наряду с собственными средствами РАК, вложенными в освоение новых земель, существовала необходимость финансирования из государствен-

ной казны в размере 500 000 руб. В распоряжение компании передавались все промыслы на части территорий северо-восточного побережья Америки, а также предоставлялись абсолютные права на разработку недр и лесных угодий и торговлю с граничащими территориями [1].

Период новой истории характеризуется диверсификацией сфер жизни общества, развитие и преобразование которых осуществлялось на базе сотрудничества публичной власти и частных лиц. Опыт применения концессий странами Старого Света свидетельствует о реализации большого числа инфраструктурных проектов, среди которых к числу наиболее крупных относятся проекты Суэцкого и Панамского каналов.

Проект Суэцкого канала берет свое начало в 1855 г., когда Фердинанд де Лессепс получил от Саида-паши, вице-короля Египта, право реализации концессии на строительство канала, соединяющего Красное и Средиземное моря. Строительство осуществляла созданная Фердинандом де Лессепсом «Всеобщая компания Суэцкого канала». Египетскому правительству принадлежало 44% акций компаний, Франция имела 53 % акций и 3 % приобрели другие страны. По условиям концессии прибыль от реализации проекта распределялась следующим образом: акционеры получали 75 % прибыли, Египет – 15 %, основатели компании – 10 %. Работы были закончены через 11 лет, и канал был открыт для судоходства 17 ноября 1869 г. После провозглашения в 1853 г. Египта республикой Суэцкий канал 26 июля 1956 г. был национализирован. Сейчас средства от эксплуатации канала являются одним из основных источников валютных поступлений в казну Египта. В настоящее время около 8 % путей всех мировых морских сообщений проходят через канал [1].

В 1878 г. Франция получила от Колумбии, в состав которой вошла Панама, концессию на 99 лет для строительства Панамского канала. Стороны соглашения были представлены правительствами Колумбии, Панамы, США и созданной для реализации проекта в 1879 г. Фердинандом де Лессепсом Всеобщей компанией межокеанского канала. Строительство канала продлилось с 1 февраля 1881 г. по 15 августа 1914 г. Первое судно

прошло через панамский перешеек 15 августа 1914 г., но фактически канал стал полноценно эксплуатироваться после официального открытия 12 июня 1920 г. [1].

К числу наиболее известных и выдающихся концессий относится, в том числе, возведение башни по проекту Александра Гюстава Эйфеля. В январе 1887 г. А.Г. Эйфель подписал с муниципалитетом Парижа договор, согласно которому ему на правах аренды предоставлялась башня с условием эксплуатации сроком на 25 лет. Была также предусмотрена выплата денежной субсидии в размере 1,5 млн золотых франков, которая составляла 25 % всех расходов на строительство башни. Башня окупилась за период работы выставки (выручка от билетов на экскурсии, за подъем на лифтах, продажу прав на сувенир, арендная плата ресторанов) [1].

Упоминая об опыте применения концессий в других европейских странах, стоит отметить, что в Англии механизм концессии начал развиваться лишь в XIX в. Почти одновременно первые концессии были отмечены и в Германии.

В России первые инфраструктурные проекты, претворенные в жизнь посредством применения механизма концессии, отмечаются задолго до их европейских аналогов.

В отечественной истории привлечение государством частных капиталов в целях модернизации различных отраслей народного хозяйства берет свое начало во времена правления Петра I. Богатый опыт в данном направлении был приобретен при строительстве и эксплуатации железных заводов. В силу нехватки средств казны к их возведению были привлечены средства тульского промышленника Никиты Антuffьева (Демидова) [14].

Однако характерной чертой такого сотрудничества было достаточно сильное влияние государственной власти, как следствие, не соблюдался главный принцип партнерства – баланс интересов, ответственности и рисков. В силу этого нельзя еще говорить о полноценной форме ГЧП.

Дальнейшее распространение публично-частного партнерства в России было достигнуто за счет расширения прав всех уровней власти на реализацию концессий.

Большой опыт организации концессий можно отметить в г. Ростове. В городе раз-

решение на концессию выдавала местная управа. Первая концессия – крупный ростовский проект по обустройству водопроводной сети города, инициирована в 1865 г. по распоряжению градоначальника А.М. Байкова, когда городская дума заключила контракт купцом 2-й гильдии Тимофеем Куксою, новочеркасским торговым казаком Семеном Кошкиным и ейским купцом 1-й гильдии Григорием Дмитриевым. Компаньоны получали концессию на 50 лет, а к их обязанностям относилось содержание водопровода в исправном состоянии и постоянной готовности. Была также регламентирована отпускная цена – не выше четверти копейки за ведро, а объем ежедневно реализуемой в городе воды составлял 1500 кубометров в сутки [3, 24].

Известны также ростовские концессии на городское освещение, обслуживание которого осуществлялось силами созданного французской стороной Газоводопроводного общества, которому принадлежал также газовый завод, построенный вскоре в городской черте [4]. Электрическое освещение город получил благодаря концессии с участием компании московских купцов Николая Феттера и Егора Гинкеля «Феттер и Гинкель» с концессией на 25 лет [4]. Бельгийское анонимное акционерное общество в конце XIX в. получило концессию в г. Ростове на 38 лет в целях замены конки на электрический трамвай [4]. Другим ростовским концессионным проектом является устройство телефонов. Главное управление почт и телеграфов города предоставляло концессию сроком на 20 лет, которую выиграла петербургская фирма АО «Курт Зигель». Впоследствии успешное осуществление этого проекта позволило фирме АО «Курт Зигель» реализовать в г. Ростове проекты по устройству водопровода, электрического освещения и возведению механического завода, который обслуживал его проекты [4].

Позитивная практика реализации ростовских концессий была продолжена уже в XXI в. В г. Ростове реализован крупнейший в России инфраструктурный проект на условиях государственно-частного партнерства по модернизации системы водоснабжения – «Чистая вода Ростова».

Концессии на обустройство трамвайных линий были достаточно распространены и в



ряде других городов, таких как Витебск, Киев, Одесса, Нижний Новгород, Ростов, Екатеринбург, Владикавказ, Ташкент.

Потребности государства, возникающие на определенных этапах развития, в значительной степени удовлетворялись путем реализации публично-частного партнерства и усиливали тем самым тенденцию к вовлечению в процесс партнерства все новых отраслей народного хозяйства. Многие проекты по возведению железнодорожных путей сообщения в России также были реализованы с привлечением частного капитала. Строительство первой российской железной дороги общественного пользования – Царскосельской железной дороги осуществлялось по проекту профессора и строителя первой железнодорожной линии в Европе Франца Антона фон Герстнера. Для реализации проекта было учреждено Общество акционеров, которое получало ряд привилегий сроком на 10 лет, в том числе – освобождение от налогов, право на самостоятельное утверждение тарифов на проезд и перевозку грузов, а также беспшлинный ввоз из-за границы любых материалов в целях возведения железнодорожного полотна. В период эксплуатации акционерное общество достаточно быстро стало получать прибыль за счет высокой востребованности дороги в «дачном» направлении [1].

В целях создания разветвленной сети железных дорог 26 января 1857 г. был издан Указ об учреждении Главного общества российских железных дорог, которое должно было по договору концессии, подписанному в том же году, в течение 10 лет возвести четыре линии со сроком эксплуатации 85 лет и последующим возвратом государству: Санкт-Петербург – Варшава, Москва – Нижний Новгород, Москва – Феодосия, Курск или Орел – Ливава. Правительство гарантировало обществу доход в размере 5% на основной капитал, а в 1984 г. дороги были выкуплены в государственную собственность. Вместе с тем встал вопрос о контроле за деятельностью обществ, он решался путем введения представителей правительства в состав акционеров, а также контроля за установлением тарифов, который осуществлялся в соответствии с изданным в 1887 г. законом [1].

Начало XX в. характеризуется такими проектами, как строительство Китайско-

Восточной железной дороги, возведение которой по инициативе С.Ю. Витте осуществлялось по концессии [20].

Концессии активно использовались в Российской империи в XIX в. и до самой Октябрьской революции. Однако в числе аргументов противники городских концессий приводили опасность значительного влияния частных лиц на коммунальную политику города в течение длительного времени, так как существует вероятность того, что городу будет возвращено сильно изношенное оборудование, а также при концессии городской бюджет лишается значительной части доходов.

К революции все концессии прекратили функционирование. Однако необходимость быстрой индустриализации стимулировала тенденцию возрождения такой формы сотрудничества в период реализации новой экономической политики.

Вышедший в ноябре 1920 г. декрет «О концессиях» разрешил иностранные концессии. А 21 августа 1923 г. по декрету правительства был образован Главный концессионный комитет [23].

При этом оговаривались следующие условия допуска иностранцев к концессиям:

- концессии должны сдаваться так, чтобы их распределение на территории Советской России не могло создавать определенных сфер влияния иностранных государств;
- для иностранного капитала обязательны все действующие в стране как общие, так и специальные законы; изъятия из них допускаются в исключительных случаях особыми постановлениями высшей власти республики;
- Советское правительство может выкупать концессии до срока;
- без разрешения правительства концессия не может переходить от одного лица к другому;
- государство получает определенную часть прибыли концессионного предприятия сверх твердо установленных норм;
- иностранному капиталу может быть гарантирована выплата процента от затраченного им на концессию капитала [13].

По количеству концессий первое место занимала обрабатывающая промышленность (24 концессии), затем сельское хозяйство (7 концессий), торговля (7 концессий); концессии получили развитие и в сфере городского хозяйства России [19].

Период централизации власти сделал невозможным сохранение рыночных механизмов в экономике: концессии не могли существовать в таких условиях. Последняя концессия была закрыта в 1944 г., однако основная масса концессий закончилась уже к концу 1920-х гг. К 1933 г. были ликвидированы все промышленные концессии, к 1930-м гг. — все торговые.

Вместе с тем на фоне новых реалий в мировых экономических процессах в начале XX в. произошли кардинальные изменения в представлениях о роли государства в управлении экономикой. Мировой экономический кризис 1929–1933 гг. подвел теоретиков экономической мысли к выводу о нецелесообразности гипотезы о саморегулировании рынка и поставил перед необходимостью государственного вмешательства, регулирования и контроля, что, в свою очередь, дало стимул к углублению и расширению взаимоотношений между государственной и частной сторонами.

XX в. охарактеризовал переход ГЧП на качественно новый уровень. В различных странах мира отчетливо наметилась тенденция выделения в рамках системы государственного управления профильных департаментов и структур, ориентированных на инициацию, сопровождение и контроль процесса реализации проектов ГЧП. Функционирование таких управлений и регулирование деятельности в рамках партнерства в целом было подкреплено усилением законодательной базы.

Законодательство, регламентирующее взаимодействие органов публичной власти с частными инвесторами, существует более чем в 120 странах мира с различным общественным и государственным устройством [23]. Говоря об особенностях законодательного регулирования деятельности, осуществляемой в рамках ГЧП, стоит рассмотреть опыт ряда европейских стран в рамках организационной деятельности и разработки нормативно-правовой документации, регламентирующей все стороны сотрудничества публичной власти с частными инвесторами.

В 1988 г. в Великобритании был принят закон о местном самоуправлении, предоставлявший права местным органам власти заключать договора с частным сектором по

оказанию общественно значимых услуг. А в 1992 г. премьер-министр Великобритании Джон Мейджор выдвинул программу «Частная финансовая инициатива», которая предполагала привлечение для предоставления общественно-значимых услуг фирм, координировавших в течение полного жизненного цикла проекты на базе стандартизированных контрактов. Эту программу привел в действие министр финансов Великобритании консерватор Норман Леймонт. Для координации был создан специальный орган — отдел департамента министерства финансов, который должен был оказывать помощь и консультации министерствам и департаментам в рамках коммерциализации их хозяйства, функции его были переданы затем во вновь образованный, как акционерное общество, специальный центр, ответственный за разработку проектов государственно-частного партнерства. Подписанные государственные контракты распространяются на такие секторы хозяйства, как общественный транспорт и транспортная инфраструктура, информационные технологии и НИОКР, защита окружающей среды, градостроительство, правительственные здания и сооружения.

Во Франции в рамках развития системы ГЧП правительством была учреждена специальная дирекция проектов государственно-частного партнерства в министерстве экономики и финансов промышленности, которое принимает участие в их подготовке (проекты виадук де Мийо, платные автодороги, железные дороги, например Перпиньян-Фигуэрас).

Канадский опыт реализации проектов государственно-частного партнерства особенно ярко иллюстрирует строительство объектов к зимним Олимпийским играм, которые проходили в 2010 г. В рамках подготовки транспортной инфраструктуры построены новые линии метро в Ванкувере, скоростная автомобильная дорога Sea to sky Highway, соединившая прибрежные ледовые арены и гостиницы с высокогорными лыжными трассами и трамплинами. Были также возведены две олимпийские деревни со всей необходимой инфраструктурой, рестораны и тренировочные базы.

В США проекты государственно-частного партнерства разрабатываются национальным центром государственно-частного партнерст-



ва и агентствами регионального уровня. Данный пример свидетельствует об успешной организации и координации деятельности структуры уполномоченных органов на всех уровнях управления. К проектам, реализуемым в США при содействии данных органов, относятся проекты в сфере транспорта, водоснабжения и водоотведения, городского развития, образования, здравоохранения, муниципального управления и культурного наследия. Обращаясь к опыту стран, находящихся на начальной стадии развития механизмов государственно-частного партнерства, стоит обратить внимание на меры, предпринимаемые в Республике Казахстан. В стране реализуется порядка 10 крупных инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства. Экспертизу проектов осуществляет созданный в 2008 г. Казахстанский центр ГЧП [7].

В 1990-х гг. более 130 стран с низким и средним уровнем дохода приняли программы вовлечения частного сектора в проекты инфраструктуры. Финансовые кризисы конца 1990-х гг. и 2008 г. привели к снижению интереса частных инвесторов к проектам, однако в последние годы опять стал наблюдаться рост инвестиционной активности.

Начало формирования нормативно-правовой базы на современном этапе развития ГЧП в Российской Федерации можно соотнести с принятием Федерального закона № 115-ФЗ от 21.07.2005 г. «О концессиях». Федеральным законом № 82-ФЗ от 17.05.2007 г. «О банке развития» была учреждена государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в ее современном виде, в составе которой в 2008 г. был создан Центр ГЧП, объединивший компетенции специалистов с финансовыми возможностями государственной корпорации.

Федеральное законодательство, регулирующее деятельность в рамках ГЧП, в настоящее время представлено также Федеральным законом № 225-ФЗ от 30.12.1995 г. «О соглашениях о разделе продукции», Федеральным законом № 224-ФЗ от 13.07.2015 г. «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве» и рядом постановлений Правительства РФ, утверждающих типовые формы концессионного

соглашения и требования к финансирующим организациям со стороны концессионера. Отдельные положения соглашений о ГЧП регламентируются Конституцией РФ, нормами Гражданского кодекса РФ и Налогового кодекса РФ. Вместе с тем и в настоящее время нормативно-правовое поле, в котором развиваются отношения государственно-частного партнерства, несовершенно. В соответствии с Федеральным законом № 224-ФЗ от 13.07.2015 г., который вступил в силу с 1 января 2016 г., требуется разработка и утверждение ряда методик и нормативно-правовых документов.

Одним из первых проектов, реализованных в Российской Федерации, стала новая станция аэрации производительностью 80 тыс. м³ в сутки в г. Москве – в Южном Бутово, учредителями которого являются немецкая компания SHW Holter и «Мосводоканал». В эксплуатацию станция была введена в 1998 г., срок возмещения инвестиций по договору составил 13 лет, начиная с 1999 г.

В сфере дорожного строительства можно выделить такие крупные проекты, как выход на МКАД с федеральной трассы М1 «Москва–Беларусь», проезд по которому осуществляется на платной основе, платная трасса М11 «Москва–Санкт-Петербург», а также платная автодорога Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Крупные инфраструктурные проекты представлены также соглашением о ГЧП на строительство и эксплуатацию нового терминала аэропорта «Пулково».

В отношении развития социальной инфраструктуры существует сегодня множество реализованных и находящихся на стадии строительства и эксплуатации проектов физкультурно-оздоровительных комплексов, больниц, поликлиник, образовательных учреждений в различных субъектах РФ. В активной фазе развития находится и сфера коммунальных услуг и ЖКХ, представленная рядом соглашений муниципально-частного партнерства, в том числе самый яркий пример такого сотрудничества – проект «Чистая вода Ростова».

Представленные примеры свидетельствуют о широких возможностях применения механизмов государственно-частного партнерства при сбалансированном распределении

финансовой нагрузки и рисков, а также соблюдения интересов сторон соглашения. При этом такое сотрудничество не ограничивает круг лиц на роль концессионера. А отбор происходит с ориентацией на компетенции и финансовую устойчивость партнера.

На основе проанализированного опыта реализации конкретных проектов и управленческих решений в сфере организации ГЧП можно сделать вывод о том, что сегодня уровень развития ГЧП в разных странах мира достаточно неоднороден. Об этом свидетельствуют такие показатели, как степень проработки нормативно-правовой базы, масштабы применения механизмов государственно-частного, муниципально-частного партнерств, разнообразие организационно-правовых форм сотрудничества государства и частного сектора.

В странах, реализующих механизм ГЧП, отмечается все большая вариативность как сфер применения партнерства, так и уровней их организации, от глобальных проектов («Евротуннель» и Эренусский мост-туннель, трасса М11 «Москва–Санкт-Петербург») до муниципальных проектов строительства физкультурно-оздоровительных комплексов (Ледовый дворец в Ульяновской области), соглашений в сфере коммунального хозяйства.

При этом наметилась тенденция все более активного взаимодействия органов пуб-

личной власти и бизнеса в России при реализации инфраструктурных социально значимых проектов на различных уровнях – федеральном, региональном, муниципальном.

К числу прогрессивных тенденций в сфере сотрудничества относится также ускорение динамики процессов инициации и разработки проектов, что объясняется наличием значительного объема накопленного опыта успешно реализованных инфраструктурных проектов. Наметившаяся динамика подкрепляется возросшим интересом и все большей вовлеченностью органов государственной власти в процесс реализации партнерства.

Выводы. Как следствие рассмотренных выше примеров, ключевая тенденция развития сферы ГЧП представляет собой усложнение объекта партнерства и предполагает при инициации и разработке проектов переход от отдельных элементов промышленной и социальной инфраструктуры к реконструкции промышленных территорий в целом. Таким образом, в рамках дальнейших исследований представляют особый интерес изучение и разработка принципов и параметров комплексной оценки промышленных территорий и обоснование их функционального назначения в рамках осуществления реабилитации и дальнейшей реконструкции высвобождаемых земельных участков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бик С.И., Радзиевский А.С. Концессии, изменившие мир. М.: Коттон лейбл, 2014. 224 с.
2. Бринер Ю.И. Бринеры. 2011. URL: <http://www.bryners.ru/main.php?bryner=1> (дата обращения: 26.01.2016).
3. Вестник Водоканала. 2005. № 9.
4. Вестник экономики. 2008. № 10(24).
5. Гавлин М.Л. Династия «железнодорожных королей» фон Мекк // Экономическая история. Обзорение. 2001. № 7. С. 133–152.
6. Прохоров В.В. Государственно-частное партнерство: опыт и перспективы применения: моногр. Красноярск: СибГАУ, 2014. 104 с.
7. Доклад Витебской Городской Управы – Городской Думе. 14.03.1907 г.
8. ГЧП Проекты в Казахстане // АО «Казахстанский Центр государственно-частного партнерства». 2015. URL: <http://kzppp.kz/гчп-проекты-в-казахстане> (дата обращения: 26.01.2016).
9. О концессиях : Декрет Совета народных комиссаров РСФСР от 23.11.1920 г.
10. История Древнего Востока. Тексты и документы: учеб. пособие / под ред. В.И. Кузищина. М.: Высшая школа, 2002. С. 167–190.
11. Кабашкин В.А., Малахаева О.М. Государственно-частное партнерство в Великобритании и Ирландии. М.: Междунар. инновац. центр, 2010. 130 с.
12. Как строился Нижегородский фуникулер // Центральная городская библиотека г. Нижнего Новгорода. 2015. URL: <http://www.gorbibl.nnov.ru/nizhegorodskifunikuler> (дата обращения: 26.01.2016).
13. Курьсь Н.В., Тищенко С.Г. Концессионное право Союза ССР. СПб.: Юрид. центр-Пресс, 2011. 340 с.
14. Курьсь Н.В. Частно-государственное партнерство как историко-правовое явление // Общество и право. 2011. № 2(34).



15. **Матвеев Д.Б.** Государственно-частное партнерство: зарубежный и российский опыт. СПб: Наука, 2009. 171 с.
16. О банке развития: Федер. закон № 82-ФЗ от 17.05.2007 г. (принят Госдумой 20.04.2007 г., одобрен Советом Федерации 04.05.2007 г.) // Правовая база «Консультант-плюс».
17. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации в отдельные законодательные акты РФ: Федер. закон № 224-ФЗ от 13.06.2015 г. (принят Госдумой 01.07.2015 г., одобрен Советом Федерации 08.07.2015 г.) // Правовая база «Консультант-плюс».
18. О концессиях: Федер. закон № 115-ФЗ от 21.07.2005 г. (принят Госдумой 06.07.2015 г., одобрен Советом Федерации 13.07.2015 г.) // Правовая база «Консультант-плюс».
19. О соглашениях о разделе продукции: Федер. закон № 225-ФЗ от 30.12.1995 г. (принят Госдумой 06.12.1995 г., одобрен Советом Федерации 11.12.1995 г.) // Правовая база «Консультант-плюс».
20. Практика применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры в Российской Федерации. М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2015. С. 5–6.
21. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952. С. 297–302.
22. **Тархов С.А.** Владикавказскому трамваю – 100 лет // Вестник ГЭТ России. 2004. № 4.
23. Трамваи Краснодара – история // Интернет-энциклопедия по общественному транспорту Краснодарского края и Республики Адыгея. 2016. URL: <http://www.kubtransport.info/krasnodar/trams3.html> (дата обращения: 26.01.2016).
24. **Фархутдинов И.З., Трапезников В.А.** Инвестиционное право: учеб.-практ. пособие. М.: Волтерс Клувер, 2006.
25. **Чалхушьян Г.Х.** История города Ростова-на-Дону. Ростов эпохи Байковской (1861–1870) // Донской временник. 2016. URL: http://www.donvrem.dspl.ru/Files/article/m1/22/art.aspx?art_id=805 (дата обращения: 26.01.2016).
26. **Шарыкин Б.В.** Древний мир: учеб.-метод. пособие для семинарских занятий по древней истории. Тула: Изд-во ТулГУ, 2006. 313 с.

REFERENCES

1. **Bik S.I., Radziyevskiy A.S.** Concessions, which changed the world. M.: Kotton leybl, 2014. 224 s. (rus)
2. **Briner Yu.I.** Brynners. 2011. URL: <http://www.bryners.ru/main.php?bryner=1> (accused January 01, 2016) (rus)
3. *Vestnik Vodokanala*, 2005, no. 9. (rus)
4. *The Review of Economy*, 2008, no. 10(24). (rus)
5. **Gavlin M.L.** Dynasty of «railway kings» fon Mekh. *Ekonomicheskaya istoriya. Obozreniye*, 2001, no. 7, pp. 133–152. (rus)
6. **Prokhorov V.V.** Public-private partnership: experience and application prospects: monograph. Krasnoyarsk, SibSAU, 2014. 104 p. (rus)
7. The report of Vitebk City Government to city council. 14 march 1907. (rus)
8. PPP Projects in Kazakhstan. АО «Kazakhstan public-private partnership center». 2015. URL: <http://kzppp.kz/gchp-proyekty-v-kazakhstane> (rus)
9. Decree of the Council of People's Deputies of USSR from 23 november 1920 «O concessions». (rus)
10. History of the Ancient East. Teksts and documents. Ed. V.I. Kuzishchin. Moscow, Vysshaya shkola, 2002, pp. 167–190. (rus)
11. **Kabashkin V.A., Malahaeva O.M.** Public-private partnership in Great Britain and Ireland. Moscow, International Innovation Centre, 2010. 130 p. (rus)
12. How was a funicular building in Nizhny Novgorod // Central city library of Nizhny Novgorod. [2015]. URL: <http://www.gorbibl.nnov.ru/nizhegoro dskifunikuler>
13. **Kurys N.V., Tishchenko S.G.** Concession law in USSR. St. Petersburg, Yuridicheskiy tsentr-Press, 2011. 340 p. (rus)
14. **Kurys N.V.** Public-private partnership as Historical – legal phenomenon. *Society and law*, 2011, no. 2(34). (rus)
15. **Matveev D.B.** Public-private partnership: foreign and russian experience. St. Petersburg, Science, 2009. 171 p. (rus)
16. About bank of development: Federal law from 17.05.2007 No. 82-FZ. Approved by State Duma 20 april 2007, approved by Council of the Federation 4 may 2007. (rus)
17. About public-private partnership, municipal-private partnership in Russian Federation: Federal law from 13 iyulya 2015 g. No. 224-FZ. Approved by State Duma 1 july 2015, approved by Council of the Federation 8 july 2015. (rus)
18. About conceccions: Federal law from 21.07.2005 No. 115-FZ. Approved by State Duma 6 july 2015, approved by Council of the Federation 13 july 2015. (rus)
19. About Production Sharing Agreements: Federal law from 30.12.1995 No. 225-FZ. Approved by State Duma 6 december 1995, approved by Council of the Federation 11 december 1995. (rus)
20. Practive of providing concessions for regional infrastructure development in Russian Federation. Moscow, Center of developing public-private partnership, 2015, pp. 5–6. (rus)
21. Collection of Russian treaties with other states. 1856–1917. Moscow, 1952, pp. 297–302. (rus)

22. **Tarkhov S.A.** Vladikavkaz tram – 100 years old. *Vestnik GET of Russia*, 2004, no. 4. (rus)

23. Tram of Krasnodar – history. *Interenet-Encyclopedia of public transport of the Krasnodar region and Republic of Adygea*. 2016. URL: <http://www.kubtransport.info/krasnodar/trams3.html> (rus)

24. **Farkhutdinov I.Z., Trapeznikov V.A.** Investment law: manual. Moscow, Volters Kluver, 2006. (rus)

25. **Chalkhushyan G.Kh.** History of Rostova-na-Donu. Rostov in Baykovskoy era (1861–1870). *Donskoy vremennik*. 2016. URL: http://www.donvrem.ru/dspl.ru/Files/article/m1/22/art.aspx?art_id=805 (rus)

26. **Sharykin B.V.** An ancient world: manual for teaching ancient history. Tula, Izdatelstvavo TulGU, 2006. 313 p. (rus)

ОБРАЗЦОВА Анастасия Сергеевна – аспирант Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого.

195251, ул. Политехническая, д. 29, Санкт-Петербург, Россия. E-mail: obracova.anastasiia@yahoo.com

OBRAZTCOVA Anastasiia S. – Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

195251. Politechnicheskaya str. 29. St. Petersburg. Russia. E-mail: obracova.anastasiia@yahoo.com

КАМЕНИК Людмила Леонидовна – профессор Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, доктор экономических наук, профессор.

195251, ул. Политехническая, д. 29, Санкт-Петербург, Россия. E-mail: anyatar1@rambler.ru

KAMENIK Liudmila L. – Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

195251. Politechnicheskaya str. 29. St. Petersburg. Russia. E-mail: anyatar1@rambler.ru
