

Н. В. Резниченко

МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Проблематика государственно-частного партнерства (ГЧП) является на сегодня одной из самых популярных в России, о ней много говорят на разных уровнях государственной власти. Однако до сих пор вопрос о терминологии и сущности механизма ГЧП остается дискуссионным. В статье уточняется понятие механизма ГЧП, а также предлагается анализ эволюции моделей государственно-частного партнерства, рассматриваются сферы применения и их специфика, наряду с обсуждением возможностей использования разнообразия существующих моделей ГЧП в рамках применяемого в России законодательства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, модели ГЧП, механизм платежей.

ВВЕДЕНИЕ

Тематика государственно-частного партнерства (ГЧП) не является новой. Первые модели ГЧП применялись в мире уже с XVI в., в России попытки их использования известны с XIX в. [Westwood, 1964; Haywood, 1969; Ribault, 2001]. Почему же о механизме ГЧП в России вспомнили и заговорили заново только сегодня?

С одной стороны, ГЧП является частью процесса, посредством которого бизнес-модели инкорпорируются в государственную сферу [Ferlie et al., 1996], с другой — в определенных ситуациях ГЧП может предложить решение проблем государственной политики [Ferlie, Lynn, Pollitt, 2005]. Мировой опыт демонстрирует успешность использования механизма ГЧП прежде всего для создания новой и поддержания существующей инфраструктуры общественного сектора.

Сегодня в условиях ограниченности инвестиционных возможностей со стороны государства и нежелания правительств увеличивать государственный долг, правительства все больше обращаются к частному сектору в поиске возможностей передачи предоставления некоторых общественных услуг под их ответственность [Варнавский, 2005; Практическое руководство..., 2008; Pethe, Ghodke, 2002; Akitoby, Hemming, Schwartz, 2007].

© Н. В. Резниченко, 2010

ГЧП признается одной из перспективных форм привлечения частного сектора для создания, финансирования объектов общественной инфраструктуры, а также оказания услуг на их основе. В связи с этим появляется необходимость рассмотрения ряда вопросов, а именно: в чем заключается специфика механизма ГЧП, какие модели ГЧП существуют и чем они отличаются, каким образом механизм ГЧП может помочь правительству решить проблемы, стоящие сегодня перед общественным сектором? Ответы именно на эти вопросы и предлагаются в данной статье. В первой ее части рассматриваются подходы к определению государственно-частного партнерства и формулируется понятие государственно-частного партнерства, что является важным в методологическом и практическом отношении в рамках обсуждения эволюции моделей ГЧП в мире. Вторая часть статьи посвящена анализу эволюции моделей ГЧП, их отличий и сфер применения, рассмотрению используемых специализированных механизмов оплаты в рамках ГЧП, а также анализу возможности применения существующих моделей ГЧП в России в соответствии с имеющимся законодательством.

ПОНЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО» В СОВРЕМЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

На сегодняшний день не сложилось единого общепризнанного определения государственно-частного партнерства, что затрудняет применение и использование данного механизма на практике. Проблеме определения этого понятия посвящен целый ряд работ (см., напр.: [Savas, 2000; Gerrard, 2001; Ham, Koppenjan, 2001; Klijn, Teisman, 2003; Akintoye, Beck, Hardcastle, 2003; Grimsey, Lewis, 2004; Hodge, Greve, 2005; 2007] и др.).

За рубежом термин «государственно-частное партнерство» обозначается по-разному: в Европе используется аббревиатура *Public-Private Partnership (PPP)*, в то время как в США и Канаде — обозначение *P3* или реже — *P-P Partnerships*, в Великобритании применяется термин «частная финансовая инициатива» (*Private Finance Initiative — PFI*). Во Франции на протяжении длительного времени использовался термин «концессия» для обозначения определенных моделей ГЧП, распространенных в стране. Существование вариаций названия одного и того же механизма затруднило формирование общего понятия государственно-частного партнерства и обмен опытом в этой сфере.

Американский профессор Э. Сава в своей книге «Приватизация и государственно-частное партнерство» выделил три значения термина «государственно-частное партнерство»:

- 1) ГЧП — любое соглашение, в котором государственный и частный сектор объединяются для производства и предоставления товаров и

услуг. Тогда, например, контракты, франшизы и гранты будут подходить под это широкое определение;

- 2) ГЧП — сложные, многопартнерские инфраструктурные проекты;
- 3) ГЧП определяет формальное сотрудничество между бизнесом, обществом (civil leader) и местными органами власти в целях развития территорий и улучшения условий жизни населения, в рамках которого традиционные роли государства и частного сектора перераспределяются [Savas, 2000, p. 105–106].

Автор не уточняет условия, при которых взаимодействия секторов будут определены как ГЧП. Таким образом, в данной трактовке под ГЧП понимаются любые взаимоотношения государственного и частного секторов, что не передает суть понятия и его отличительные характеристики как отдельной экономической категории.

В это же время Кляйн и Тейсман предложили более четкое определение понятия государственно-частного партнерства, а именно: «Государственно-частное партнерство можно описать как устойчивое взаимодействие государственного и частного секторов, в котором разрабатываются совместный продукт и/или услуги и риски, затраты и прибыли разделяются между партнерами» [Klijn, Teisman, 2000, p. 85]. В таком определении уже появляется единая, разделяемая партнерами цель создания ГЧП, а также условия создания партнерства в виде обязательного разделения между ними рисков, затрат и прибыли. При этом отличие ГЧП от других форм сотрудничества между государством и частным сектором остается неясным.

М. Гэррард уточняет цель применения механизма ГЧП государством. Он говорит о том, что ГЧП позволяет использовать капитал частного сектора, иногда с привлечением государственного финансирования для улучшения качества государственных услуг или управления активами государственного сектора. При этом он отмечает, что ГЧП позволяет государству фокусироваться на результате — на государственных услугах (устанавливая требования на «выход» (output-based approach)), а не на процессе их оказания. Автор приходит к выводу о том, что механизм ГЧП позволяет государству использовать усовершенствованный и менее затратный подход к управлению рисками проекта, чем в случае с традиционным осуществлением проекта государством (при котором устанавливаются требования на «вход» (input-based approach)) [Gerrard, 2001]. Согласно данному определению, можно сделать предположение о том, что ГЧП является альтернативным государственным закупкам способом осуществления проекта.

Следует отметить еще одно определение ГЧП, предложенное Х. Ван Хэмом и Ю. Копенъяном: «ГЧП представляет собой долгосрочное сотрудничество государственного и частного секторов, в рамках которого они совместно разрабатывают продукт или услуги, разделяют риски, затраты

и ресурсы, связанные с этими продуктами или услугами. ГЧП имеет цель не только разработать совместный инновационный продукт с нестандартными решениями, но также предполагает институциональное обновление: обновление методов работы, процедур, соглашений и институтов» [Нам, Корренжан, 2001, р. 598]. Такое определение ГЧП подчеркивает не только длительность взаимоотношений государственного и частного секторов во имя достижения общей цели, но и, что очень важно, авторы детально описывают специфику взаимодействия государства и частного сектора на основе ГЧП, подчеркивая важность распределения рисков между сторонами при совместном производстве продукта или услуги.

На сегодняшний день ряд авторов пришли к общему мнению о том, что ГЧП подразумевает под собой сотрудничество для реализации общей цели при объединении ресурсов с целью увеличения выгод от использования соответствующих компетенций и сильных сторон государственного и частного секторов [Widdus, 2001; Pongsiri, 2002; Nijkamp, Van der Burch, Vidigni, 2002]. Такая трактовка ГЧП хотя и выражает основную идею создания ГЧП, но не передает отличительных особенностей применения данного механизма, специфику его формирования.

А. Акинтое с соавторами обращают внимание на юридическую сторону механизма ГЧП, определяя его как долгосрочный контракт между государственным органом и частным сектором, в котором ресурсы и риски распределяются для целей развития общественной инфраструктуры [Akintoye, Beck, Hardcastle, 2003]. В такой формулировке подчеркивается идея о долгосрочном сотрудничестве государства и частного сектора для реализации проекта по развитию общественной инфраструктуры, за который партнеры несут совместную ответственность на всем протяжении его жизненного цикла.

С развитием и распространением механизма ГЧП в мире Г. Ходж и К. Грив определили ГЧП как институциональное соглашение между государственным и частным секторами с целью сотрудничества, которое реализуется через создание новой организационной единицы [Hodge, Greve, 2005]. В данном определении появляется новый элемент, который обязателен для осуществления проекта по созданию и/или развитию инфраструктуры общественного сектора, а именно: новая организационная единица, которая и несет ответственность со стороны частного сектора за реализацию проекта.

В своей более поздней работе по рассмотрению реализации инфраструктурных проектов Г. Ходж и К. Грив под ГЧП понимают финансовые модели, позволяющие государственному сектору привлекать и использовать капитал частного сектора для улучшения возможностей деятельности как регионального правительства, так и частных компаний, вовлеченных в

проект [Hodge, Greve, 2007]. Таким образом, авторы подчеркивают наличие тесных финансовых взаимосвязей между государством и частным сектором, которые образуются при реализации совместного проекта при использовании механизма ГЧП.

Близкое к указанному определение дают Д. Гримси и М. Льюис. Под ГЧП они понимают отношения, в рамках которых происходит распределение рисков и которые основываются на разделяемой государством и одним или несколькими партнерами со стороны частного сектора цели предоставления согласованного государством результата и/или государственной услуги [Grimsey, Lewis, 2004].

Данные определения делают акцент на изменении финансовых отношений государства и частного сектора, в частности, уделяется большое внимание вопросу разделения рисков проекта между партнерами. Таким образом, необходимо отметить, что при определении ГЧП рассматривают два основных аспекта [Hodge, Greve, 2005]:

- 1) финансовый: каким образом государственный и частный сектора финансово вовлечены в механизме ГЧП?
- 2) организационный: как организованы взаимоотношения государства и частного сектора в ГЧП?

Исторически понятие «ГЧП» формировалось на основе освещения таких проблем, как:

- ♦ организация институциональной основы взаимоотношений государства и частного сектора в рамках ГЧП;
- ♦ разделение собственности государственного и частного секторов;
- ♦ распределение функций, прав, обязанностей и рисков между государством и частным сектором при выполнении проекта в рамках ГЧП.

Что касается попыток дать определение ГЧП в России, то нужно отметить небольшое количество работ, посвященных проблеме терминологии и вопросам создания проектов и управления ими в рамках ГЧП [Варнавский, 2005; Дерябина, 2008; Клинова, 2008; Резниченко, 2008].

В. Г. Варнавский приводит следующее определение: «ГЧП — это стратегический, институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре сфер деятельности: от базовых отраслей промышленности и НИОКР до оказания общественных услуг» [Варнавский, 2005, с. 13].

По мнению М. А. Дерябиной, «ГЧП представляет собой институциональный и организационный альянс государственной власти и частного бизнеса с целью реализации общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности — от развития стратегически важных отраслей

экономики до предоставления услуг в масштабах всей страны или отдельных территорий» [Дерябина, 2008, с. 61].

Предложенные указанными авторами определения являются широкими, охватывающими весь спектр взаимодействий государства и частного сектора и не передают специфику применения механизма ГЧП.

Существует еще одно определение ГЧП, разработанное специалистами Международного центра социально-экономических исследований «Леонтьевский центр», которое точнее передает суть термина: «ГЧП — это объединение материальных и нематериальных ресурсов общества (государства или местного самоуправления) и частного сектора (частных предприятий) на долговременной и взаимовыгодной основе для создания общественных благ (благоустройство и развитие территорий, развитие инженерной и социальной инфраструктуры) или оказания общественных услуг (в области образования, здравоохранения, социальной защиты и т. д.)» [Частно-государственное партнерство..., 2005, с. 6]. Данное определение хорошо отражает цель создания партнерства и сферы его применения, но при этом оставляет открытым вопрос о том, чем организационно механизм ГЧП отличается от других существующих форм взаимодействия государства и бизнеса.

К сожалению, попытки российских авторов дать единое определение ГЧП сводятся к общей идее использования такого механизма, но не передают специфики его появления и создания. Приведенные выше определения обладают рядом общих характеристик, но при этом каждое из них привносит новые элементы, что не дает возможности учесть все стороны этого сложного понятия в одном определении.

Вышеописанные определения отмечают важные для ГЧП характеристики, такие как длительность отношений государства и частного сектора, разделение рисков, обязанностей, затрат между партнерами, а также получение выгод¹ каждой из сторон партнерства. При этом в упомянутых выше определениях в тени остается вопрос об организации данного взаимодействия в рамках ГЧП. Соединяя ресурсы двух секторов с помощью механизма ГЧП, компания частного сектора с точки зрения организационной структуры бе-

¹ Выгоды, получаемые сторонами при реализации проекта через механизм ГЧП, могут сильно отличаться друг от друга вследствие разных целей, преследуемых сторонами. Для частного сектора выгодой от участия в ГЧП является получение гарантированного дохода на длительном промежутке времени, а также возможность расширения своей деятельности, в то время как для государства — прежде всего улучшение соотношения «цена — качество» реализации проекта, что ведет к снижению нагрузки на государственный бюджет и налогоплательщиков (речь идет о бюджетной и социально-экономической эффективности), а также повышение качества предоставляемых услуг за счет привлечения инноваций частного сектора.

рет на свой баланс создаваемый в рамках реализации социально-значимого для государства проекта объект инфраструктуры и несет ответственность за него. В этой связи важно подчеркнуть появление специальной управленческой компании, которая создается частным сектором каждый раз для реализации проекта через механизм ГЧП. Важно отметить, что механизм ГЧП появился как один из методов, позволяющих государствам реализовывать в первую очередь проекты по созданию инфраструктуры общественного сектора, а также по оказанию на ее основе услуг населению.

При разработке определения ГЧП представляется очень важным учесть тот факт, что при ГЧП государство меняет подход к формированию технико-экономического обоснования (т.е. задания по проекту), в котором акцент делается не на процесс, а на результат.

В этой связи необходимо сформулировать еще одно определение ГЧП, которое вобрало бы в себя важные элементы ГЧП, описанные разными авторами: *государственно-частное партнерство* представляет собой долгосрочный взаимовыгодный контракт между государственным органом власти и частным сектором, представленный специальной управляющей компанией, с целью создания общественной инфраструктуры и/или оказания на ее основе услуг, в котором:

- ♦ используются материальные и нематериальные ресурсы государственного и частного секторов;
- ♦ разделяются риски, обязанности, права, а также выгоды между государством и частным сектором;
- ♦ требования к результату определяются государством.

Механизм ГЧП предусматривает определенный способ взаимодействия государства и бизнеса, что приводит к созданию новой организационной единицы в виде специальной управляющей компании для ведения проекта. При этом в рамках такой организации отношений можно выделить так называемые модели ГЧП, в рамках которых по сути оговаривается, какие функции и ответственность передаются от государства частному сектору. Сформулировав понятие ГЧП, можно перейти к рассмотрению эволюции моделей ГЧП и причин существования разнообразия его моделей.

МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Для анализа существующего разнообразия моделей ГЧП обратимся к истории развития государственно-частного партнерства.

ГЧП является привлекательным механизмом в связи с тем, что он основывается на подходах к развитию инфраструктуры государственного и частного секторов. За счет объединения активов государства с инвестиционными, управленческими, мотивационными и иными ресурсами частного сектора можно добиться синергетического эффекта и обеспечить

повышение эффективности использования находящегося в распоряжении общества потенциала для решения социально значимых задач. Взаимозависимость двух секторов ведет к растущей необходимости взаимодействия и кооперации. Подробнее данная идея раскрыта в работе В. Розенау «Политика государственно-частных партнерств» [Public-Private Policy..., 2000]. При этом ГЧП объединяет ресурсы государственного и частного секторов на основе четко определенных задач и рисков.

Каждая страна и даже отдельный регион имеют собственный путь развития механизма ГЧП. На развитие ГЧП оказывает влияние множество факторов, включая местную географию, политическую ситуацию, развитость рынка заемного капитала и др.

Одними из первых моделей ГЧП стали концессионные соглашения, которые были подписаны в XVII в. во Франции на финансирование и строительство двух каналов: Бриарского (Canal de Briare) в 1638 г. и Лангедокского (Canal du Midi) в 1666 г. [Grimsey, Lewis, 2005]. Среди первых проектов, к которым был применен механизм ГЧП, стали проекты по созданию объектов инфраструктуры с нуля (greenfield projects). Государство стремилось создать необходимую для развития экономики инфраструктуру, используя возможности частного сектора при ограниченности государственного бюджета. Для этих целей во Франции были разработаны две модели ГЧП, а именно:

- ♦ *концессия*: в ее рамках частный партнер выбирался на основе проведения конкурса государством для финансирования, строительства и предоставления услуг на протяжении определенного долгосрочного промежутка времени, после окончания которого проект передавался государству. При этом частный сектор получал вознаграждение ежеквартально или ежегодно от государства (осуществление выплат государством начиналось после завершения частным сектором строительства объекта инфраструктуры общественного сектора) за реализацию проекта (структура выплат формировалась на основе капитальных и операционных затрат частного сектора);
- ♦ *аренда (affermage contract)*: частная компания должна была спроектировать, построить объект инфраструктуры и/или управлять им, при этом финансирование предоставлялось государством [Ribault, 2001; Grimsey, Lewis, 2005]. При выборе данной модели ГЧП государство одновременно заключает контракт на строительство и управление объектом инфраструктуры с частным сектором, при этом не исключается возможность для частной компании заключить субконтракт с другой частной компанией для управления этим объектом. Вследствие предоставления возможности частному сектору получить единый контракт на выполнение ряда функциональных задач, можно снизить стоимость контракта за счет плано-

мерного распределения затрат на всем жизненном цикле проекта, а также повысить качество осуществляемых работ (в связи с тем, что инвестор будет заинтересован в высоком качестве строительства объекта с применением инновационных решений для снижения эксплуатационных затрат в будущем).

Концессия известна в мире как модель *BOT* (Built, Own, Transfer / строительство — владение — передача). В основе формирования названий моделей ГЧП лежит передача видов деятельности от государства частному сектору. Как отмечалось, выгоды сторон в применении механизма ГЧП для реализации проекта для частного и государственного секторов состоят в следующем:

- ♦ в частном секторе: получение гарантированного дохода на протяжении всей длительности проекта за предоставление оговоренных государством услуг, а также расширение границ своей деятельности;
- ♦ в государственном секторе: достижение улучшения соотношения «цена — качество» реализации проекта по сравнению с традиционным способом его осуществления государством (через государственный заказ), а также снижение фискальной нагрузки на государственный бюджет путем распределения выплат (если они предполагаются) за реализацию проекта частному сектору на протяжении длительного промежутка времени.

Разработанные во Франции модели ГЧП получили свое дальнейшее развитие в XIX в. в Европе. В это время проекты с использованием механизма ГЧП были редки и появлялись в связи с необходимостью государства развивать базовую инфраструктуру, которая являлась ключом для развития экономики страны, создавая прежде всего возможности для осуществления торговли. Именно поэтому появившиеся проекты с использованием механизма ГЧП относились к транспортной инфраструктуре и в основном были проектами с нуля.

В России также в этот период предпринимались попытки по использованию концессии. В 1836 г. Николай I предоставил концессию на строительство железнодорожной ветки из Петербурга в Царское Село Францу Антону фон Герстнеру (для реализации этого проекта государство бесплатно выделило земельные участки и предоставило гарантии) [Westwood, 1964; Наууд, 1969]. Попытки использования механизма ГЧП в России были единичными и относились скорее к экспериментам, нежели являлись общепринятой практикой. При этом можно говорить лишь о существовании параллели с современным механизмом ГЧП.

Происходившие потрясения в экономике, такие как войны, макроэкономические шоки, кризисы, привели государства к осознанию необходимости поиска новых решений сотрудничества с частным сектором. В этой

связи необходимо отметить два процесса, которые оказали непосредственное влияние на распространение механизма ГЧП как одного из способов финансирования прежде всего финансово емких и общественно значимых проектов для населения — национализацию и приватизацию. Когда экономика испытывала сложности, обусловленные экономическими шоками, государство приходило на помощь, проводя процесс национализации, а в условиях ее восстановления можно было наблюдать обратный процесс — приватизацию. Но ни один из этих процессов не является желательным для экономики, так как влечет за собой ряд трудностей. ГЧП, выступив одним из перспективных механизмов сотрудничества государства и бизнеса, также ассоциируется со сложностями его применения в период экономической нестабильности.

К примеру, в результате Великой депрессии во многих отраслях экономики были отменены концессии; и лишь в редких случаях концессионные контракты были перезаключены заново [Grimsey, Lewis, 2005; *The Toolkit for Public-Private Partnerships...*, 2008]. В это время вновь распространилась идея о создании государственных компаний для спасения тех частных предприятий, которые испытывали финансовые трудности [Smith, 1999; Levinson, 2002].

Во время Великой депрессии Франция стала одной из стран, сумевшей сохранить ряд концессий на создание объектов инфраструктуры. Большое число концессий было национализировано, особенно те, которые работали на национальном уровне, так же, как и железные дороги и сектор энергетики. В результате модели ГЧП во Франции были модернизированы и подразделились на две системы [Grimsey, Lewis, 2005]:

- 1) концессионная система, основанная на ГЧП (*delegation de service public*);
- 2) система, при которой создание инфраструктуры, ее управление или предоставление услуг осуществляются напрямую государством (*gestion directe*).

В это время большое количество объектов инфраструктуры во Франции управлялось и развивалось в форме концессионного соглашения, заключенного между государством — концедентом и специально созданной государственной корпорацией для строительства и эксплуатации объекта инфраструктуры. Полностью частные концессии, однако, не исчезли совсем, они сохранились, в частности, в секторе муниципальных услуг. Контракты ГЧП во Франции были распространены в таких секторах экономики, как водоснабжение (включая создание водопроводов), городское отопление, утилизация отходов, городской транспорт.

Во время экономических кризисов наблюдаются усиление роли государства и увеличение его присутствия в экономике, что приводит к из-

менению контрактных отношений с частным сектором. Именно поэтому в Европе финансирование проектирования и строительство инфраструктурных объектов осуществлялось за счет государственных фондов вплоть до 80-х гг. XX в. Но по мере оживления экономики потребность в сильной роли государства в экономике снижалась.

Следующий период развития отношений государственного и частного секторов связан с массовой приватизацией инфраструктурной деятельности 80-х — 90-х гг. XX в., которая была связана с общемировой тенденцией к либерализации в связи с восстановлением экономик стран, ослабших после кризисов.

С развитием экономики и увеличением нагрузки на государственный бюджет посредством возраставших потребностей общества правительства вернулись к возможностям привлечения частного капитала через механизм ГЧП лишь в 80-е гг. XX в. В это время произошло переосмысление возможностей ГЧП, что было связано с такими процессами, как изменение представлений о деятельности рынка и роли государства в нем, а также с развитием финансовых инструментов и необходимостью реализации государством долгосрочных капиталоемких и социально значимых инвестиционных проектов. Преимуществом перехода к механизму ГЧП стала его возможность занять среднюю позицию между взглядами тех, кто выступает за национализацию, и тех, кто поддерживает процесс приватизации [Hodge, Greve, 2005].

Позднее важный шаг по развитию моделей ГЧП был сделан в Австралии, которая так же, как и другие страны мира, испытывая дефицит государственного бюджета и нежелание правительства обращаться к заимствованиям, не пошла по пути массовой приватизации, а стала искать пути предоставления новой инфраструктуры для общества за счет средств частного сектора. Первоначально были предприняты попытки использовать частный сектор для строительства, проектирования и управления капиталоемкими проектами. В рамках первых моделей ГЧП государство здесь привлекало финансирование на проект в рамках заранее определенных ограничений по заимствованию, предоставляло плату частному сектору за предложение услуг, управляло созданным объектом и обладало правом собственности на него, получая прибыль от его использования [Hodge, Greve, 2005]. Затем Австралия стала применять новую модель предоставления услуг инфраструктуры посредством привлечения частного сектора через механизм ГЧП, а именно — модель BOOT (Built, Own, Operate, Transfer) [Quiggin, 2004], в рамках которой частный сектор строит, финансирует, управляет и эксплуатирует объект инфраструктуры, при этом право собственности на созданный объект принадлежит частному партнеру до момента окончания контракта, после чего оно переходит го-

сударству² [Grimsey, Lewis, 2004]. Эта модель стала доминирующей в реализации инфраструктурных проектов в 1990-е гг.

Следующий этап развития механизма ГЧП связан с принятием в Великобритании новой стратегии осуществления государственных проектов — *частной финансовой инициативы* (ЧФИ) (Private Finance Initiative), которая дала толчок распространению механизма ГЧП по всему миру [Grout, 1997; Quiggin, 2004; Owen, Merna, 1997]. ЧФИ представляет собой модель ГЧП известную сегодня как модель *DBFO* (Design, Built, Finance, Operate) [Mayston, 1999; Broadbent, Laughlin, 2005]. Данная модель обычно включает в себя реализацию услуг (которые ранее предоставлялись государством) посредством специальной управляющей компании, организованной частным сектором, на как минимум 30-летний период или, что чаще встречается в Великобритании, сроком на 60 лет [Broadbent, Laughlin, 2003]. В рамках данной модели частный партнер проектирует, строит, финансирует и управляет созданным объектом, на базе которого предоставляются услуги, оговоренные государством в контракте [Bennett, Iossa, 2006].

Таким образом, ГЧП в Великобритании стало механизмом, посредством которого государство было способно принимать на себя прогнозируемые обязательства по реализации долгосрочной программы расходов (так как механизм ГЧП позволял государству отложить затраты на осуществление проекта на время создания объекта инфраструктуры и производить прогнозируемые выплаты частному сектору в течение длительного времени действия контракта). Необходимо отметить, что Великобритания, как и многие другие страны, до этого не могла планировать свои инвестиционные расходы на срок более трех лет (прописываемые в рамках бюджета) [Glaister, 1999]. Контракты ГЧП являются обязательными по закону и длятся десятилетиями, что позволило Великобритании привнести стабильность в планирование государственного бюджета.

Опыт Франции, Великобритании и Австралии послужил основным толчком к быстрому развитию и появлению различных моделей ГЧП.

Обратимся сначала к основным возможным формам взаимодействия государственного и частного секторов, чтобы чуть позднее выделить те формы, которые будут относиться к ГЧП [Abadie, Howcroft, 2004; Grimsey, Lewis, 2004; Delmon, 2009]:

- ♦ *контракт на оказание услуг* (типичная продолжительность менее 5 лет) заключается между государственным и частным партнерами

² Вследствие того что механизм ГЧП используется прежде всего для создания инфраструктуры общественного сектора, государство стремится оставить право собственности за собой, при этом интерес участия частного сектора в таких моделях ГЧП связан с возможностью получения дохода на протяжении длительного периода действия контракта (в среднем — 25 лет).

на предоставление определенных видов услуг. Цель данного вида контракта состоит в том, чтобы использовать конкурентные преимущества частного сектора, например высокоспециализированные технологии, которые слишком дороги для их приобретения государством и которые частный сектор может применять эффективнее. Данный тип контракта обычно входит в комплект к основному контракту ГЧП по созданию объекта инфраструктуры, так как реализация пакета услуг более привлекательна для частного сектора и позволяет распределить капитальные затраты на более длительном промежутке времени, а также улучшить возможности для получения прибыли на длительном временном интервале;

- ♦ *контракт на управление* (типичная продолжительность — от 3 до 5 лет) заключается в передаче полномочий на управление государственными учреждениями и предоставлении услуг частному партнеру, включая полную ответственность и полномочия по управлению всеми необходимыми функциями и персоналом (например, право нанимать персонал и управлять им, поставлять медикаменты и оборудование) для обеспечения более эффективного менеджмента. Сегодня этот тип контракта принято относить к квази-ГЧП;
- ♦ *концессия* (типичная продолжительность — от 10 до 60 лет) — представляет собой соглашение с частным партнером, при котором последний может нести ответственность за проектирование, строительство, финансирование, обновление, управление и эксплуатацию созданного или существующего объекта инфраструктуры, при этом права собственности на объект чаще всего остаются у государства или могут быть переданы на время частному сектору до момента окончания строительства или концессионного периода. Концессии применяются как к существующим объектам инфраструктуры (такие концессии относятся к моделям ГЧП Brownfield), так и к создаваемым объектам (эти концессии применимы к моделям ГЧП Greenfield). Наиболее распространенными концессионными моделями выступают:
 - *BOOT* (Built, Own, Operate, Transfer / построй — владей — эксплуатируй — передай);
 - *BOT* (Built, Operate, Transfer / построй — эксплуатируй — передай);
 - *обратный BOOT* (государственный сектор финансирует и создает инфраструктуру, передает ее в эксплуатацию частной компании, которая постепенно приобретает ее в собственность);
 - *DBFO* (Design, Built, Finance, Operate / проектирование — строительство — финансирование — эксплуатация);

- *DCMF* (Design, Construct, Maintain, Finance / проектирование — строительство — управление — финансирование);
- *BOO* (Built, Own, Operate / построй — владей — эксплуатируй); продолжительность не ограничена.

Следует выделить еще ряд моделей ГЧП, которые получили широкое распространение, а именно: *DFBOT* (Design, Finance, Built, Operate, Transfer / проектирование — финансирование — строительство — эксплуатация — передача), *BOLT* (Built, Operate, Lease, Transfer / строительство — управление — аренда — передача), *DBO* (Design, Build, Operate / проектирование — строительство — эксплуатация), *BRT* (Built, Rent, Transfer / строительство — аренда — передача).

В рамках формирования моделей ГЧП определяются права и обязанности, которые государство передает на реализацию частному сектору, при этом выгоды, получаемые сторонами, зависят от распределения рисков между ними и выбора механизма платежа со стороны государства частному сектору, о чем речь пойдет далее.

С развитием механизма ГЧП и появлением и апробированием все новых моделей следующим этапом развития стали определение и разработка моделей ГЧП, подходящих для той или иной отрасли экономики наилучшим образом. К примеру, для сферы здравоохранения можно выделить следующие модели ГЧП [McKee, Edwards, Atun, 2006]:

- ♦ модель *BOLB* (Buy, Own, Lease, Back). В рамках данной модели частный партнер строит, например, больницу, объект продается государственному сектору с условием получить обратно в аренду и им же (частным сектором) управляется. Частный партнер окупает свои затраты за счет выплат, получаемых от государства в течение срока действия контракта или за счет непосредственного оказания услуг населению;
- ♦ модель *Alzira*. Согласно этой модели, частный партнер строит и управляет больницей, параллельно заключая контракт на предоставление услуг определенной группе населения. Эта уникальная модель была разработана в Валенсии в Испании в больнице Альзира, управляемой частным консорциумом, который также предоставлял медицинские услуги определенной группе населения в обмен на ежегодную плату от государства в расчете на одного человека.

Существующее большое количество разнообразных моделей ГЧП отличается друг от друга уровнем государственного контроля и степенью вовлеченности частного сектора в проект.

Таким образом, в связи с наличием огромного количества моделей взаимодействия государства и частного сектора встает ключевой вопрос о том, какие из упомянутых моделей взаимодействия будут относить-

ся к ГЧП. На рисунке представлены некоторые из обсуждаемых выше моделей взаимодействия государства и частного сектора с выделением относящихся к ГЧП.

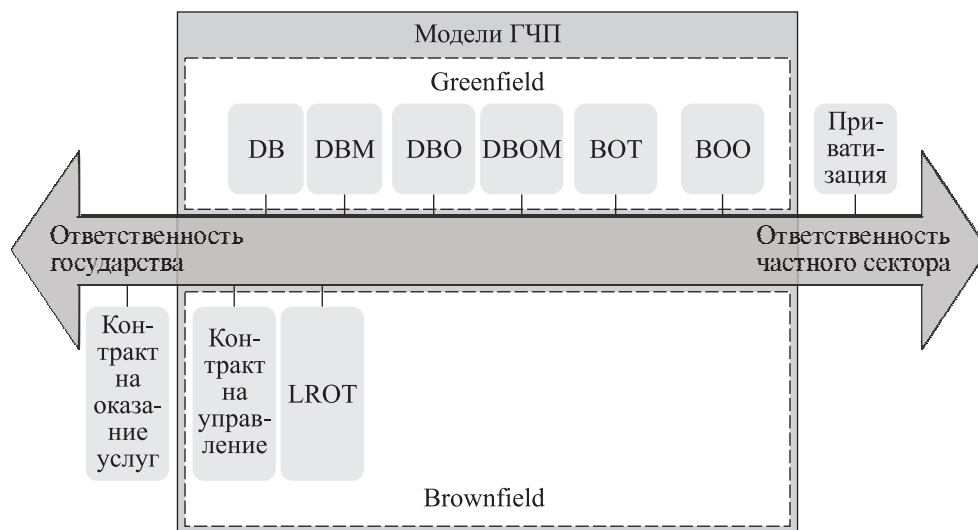


Рисунок. Основные формы взаимодействия государства и частного сектора в рамках ГЧП

Составлено по: [Closing the infrastructure Gap..., 2006; Booz, 2007; New opportunities..., 2008].

На рисунке, изображающем континуум разнообразных форм взаимодействия государства и бизнеса, модели ГЧП располагаются между простой контрактацией государства с частным сектором на оказание определенных видов услуг и приватизацией. Для раскрытия содержания данных моделей широко используется так называемый алфавит, когда буквам соответствуют виды деятельности, передающиеся на выполнение частному сектору и заключающиеся в названии моделей ГЧП:

- B — Build — строительство;
- O — Own — владение или Operate — управление;
- T — Transfer — передача;
- D — Design — проектирование;
- M — Maintain — поддержание, эксплуатация;
- F — Finance — финансирование;
- L — Lease — аренда;
- R — Rehabilitate — реконструкция, ремонт.

ГЧП сегодня широко используется для реализации государственных задач по предоставлению объектов инфраструктуры и их обновлению,

включая школы [Ball, Heafey, King, 2000; Akintoye, Beck, Hardcastle, 2003], общественный транспорт [Klijn, Teisman, 2003], здравоохранение [Froud, Shaoul, 2001; Ennis, 2005; McKee, Edwards, Atun, 2006], автомобильные дороги [Reeves, 2003], аэропорты [Goodliffe, 2002], тюрьмы [Schneider, 2000], водоснабжение [Hodge, Greve, 2005], дороги, тоннели, порты, мосты, музеи, библиотеки, суды, отделения милиции, дома предварительного заключения для малолетних преступников, социальные дома, правительственные учреждения [Grimsey, Lewis, 2004].

Механизм ГЧП по сути позволяет достичь четкости в описании требований к результату проекта, составлению контрактов, которые обеспечены правовой защитой с ощутимыми стимулами и прозрачной процедурой тендера на заключение контракта.

Целесообразно проанализировать наиболее часто встречаемые модели ГЧП, которые используются для реализации государственных проектов с целью рассмотрения различий моделей ГЧП (см. таблицу).

Таблица

Анализ моделей ГЧП

Функции частного сектора	Вознаграждение частному сектору				
	Плата за услуги	Плата за доступность	«Теневые» платежи	Гарантия минимальной доходности	Прямая плата пользователей за услуги
1	2	3	4	5	6
Управление и эксплуатация объектом инфраструктуры	—	—	Владение (на время контракта)	—	Владение
	—	—	Финансирование	—	Финансирование
	Управление	Управление	—	Управление	Управление
	Эксплуатация	Эксплуатация	Эксплуатация	Эксплуатация	Эксплуатация
Создание объекта инфраструктуры	—	Финансирование	Финансирование	Финансирование	Финансирование
	—	Строительство	Строительство	Строительство	Строительство
	—	—	—	Проектирование	Проектирование

Окончание таблицы

1	2	3	4	5	6
Предоставление услуг	Нет	Предоставление возможно	Предоставление возможно	Предоставление возможно	Предоставление услуг
Длительность контракта (в годах)	3–5	10–30	10–30	10–35	Не ограничена
Модель ГЧП	Контракт на управление	<i>BOT</i>	<i>BOOT</i>	<i>DBFO</i>	<i>DBOO</i>
Другие инвестиции (до и после осуществления проекта)	Нет	Проектирование Управление Эксплуатация	Проектирование Управление Эксплуатация Финансирование	Проектирование Эксплуатация	—
Роль государства	Собственность	Собственность	Сохранение права собственности	Собственность	—
ФЗ «О концессионных соглашениях»	Возможно как часть концессионного соглашения	Возможно	Невозможно	Возможно	Невозможно
Закон Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»	Возможно как часть контракта о ГЧП	Возможно	Возможно	Возможно	Возможно

С о с т а в л е н о п о: [О концессионных соглашениях, 2005; Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах, 2006; Abadie, Howcroft, 2004; McKee, Edwards, Atun, 2006; Booz Allen Hamilton..., 2007].

Таблица разделена на две части строкой, описывающей модели ГЧП. Верхняя часть таблицы посвящена деятельности частного сектора, а нижняя характеризует права и обязанности государства при реализации проекта с использованием механизма ГЧП. В верхней части таблицы по вертикали

представлены те функции, которые выполняет частный партнер. Последние можно разделить на три группы в зависимости от выполняемого вида деятельности:

- 1) управление и эксплуатация объекта инфраструктуры;
- 2) создание объекта инфраструктуры;
- 3) предоставление услуг.

В целом реализация ГЧП предполагает оплату созданного объекта инфраструктуры и оказываемых на его основе услуг государством после окончания этапа строительства. В связи с тем, что механизм ГЧП предполагает иной подход к финансированию проекта по созданию инфраструктуры общественного сектора или оказанию услуг на ее основе, существует ряд как специально разработанных механизмов оплаты реализуемого частным сектором проекта государством или непосредственными пользователями, так и уже известных механизмов оплаты. Ниже представлены основные из них:

- ♦ *плата за доступность* (availability payment) основывается на «доступности» для использования созданной/реконструированной инфраструктуры общественного сектора. Размер выплат, получаемых ежеквартально/ежемесячно/раз в полгода/ежегодно частным сектором от государства, рассчитывается на основе произведенных частным сектором капитальных и операционных затрат при реализации проекта в течение срока контракта, при этом данные выплаты подлежат сокращению вследствие применения штрафов в случае невозможности использования всего или части созданного объекта инфраструктуры. Например, критериями «недоступности» могут выступать следующие: несоответствие здания требованиям по безопасности, плохое освещение помещений, нехватка той или иной мебели и др.;
- ♦ *«теневые» платежи* (shadow tolls) применяются в тех случаях, когда в проекте создания инфраструктуры общественного сектора возможно установление частным сектором платы, взимаемой с пользователей, но государство предпочитает оставлять пользование инфраструктурой бесплатной для населения, поэтому оплачивает оказание услуг частному сектору в расчете из фактического количества потребителей. В таких проектах качество выполнения работ частным сектором напрямую влияет на интенсивность использования услуг потребителями. Часто используется для автомобильных дорог (такой механизм платежей позволяет государству оставлять дорогу бесплатной для пользователей);
- ♦ *гарантия минимальной доходности* применяется в тех случаях, когда окупаемость проекта для частного сектора зависит от количества пользователей услугами, предлагаемыми в рамках реализовываемого

проекта, т. е. существует зависимость от риска спроса. В этом случае выплаты со стороны государства необходимы только тогда, когда в какой-то из периодов длительности контракта доход частного сектора падает ниже оговоренного заранее с государством минимума (необходимого частному сектору для покрытия выплат по старшему долгу и успешного осуществления проекта). Чаще всего данный механизм платежей применяется в тех проектах, в которых частный сектор может окупить свои затраты по созданию инфраструктуры общественного сектора и/или оказанию услуг на ее основе за счет сбора платы с пользователей (например, платная автомобильная дорога) или за счет организации дополнительной коммерческой деятельности в рамках проекта (например, при строительстве аэропорта и управлении им может окупить свои затраты за счет организации магазинов и бизнес-центра, парковки на территории аэропорта);

- ♦ *прямая плата пользователей за услуги* применима, если потребители готовы платить за услугу (платные автомобильные дороги, железные дороги, коммунальные услуги). В этом случае частный сектор может окупать свои затраты без каких-либо доплат из государственного бюджета.

Описанные выше механизмы оплаты могут сочетаться в рамках одного проекта, что часто встречается на практике.

В таблице представлены результаты проведенного анализа возможностей применения рассматриваемых моделей ГЧП в России в соответствии с действующим законодательством.

Согласно концессионному законодательству РФ, накладывается ряд ограничений на возможность использования определенных моделей ГЧП. Речь идет о неприменимости тех моделей ГЧП, в рамках которых право собственности передается на время действия контракта частному сектору или остается у него и после окончания контракта. В последнем случае это касается, например, модели ВОО, которая предполагает так называемую мягкую приватизацию после окончания концессионного периода.

Согласно принятому в 2005 г. Федеральному закону Российской Федерации «О концессионных соглашениях», реализация проектов с использованием механизма ГЧП возможна в рамках концессионного соглашения, которое трактуется настоящим законодательством следующим образом: «По концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением недвижимое имущество, право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок,

установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности» [О концессионных соглашениях, 2005, ст. 3]. Федеральное законодательство четко определяет, каким образом государство может сотрудничать с частным сектором в рамках ГЧП для реализации проекта, рассматривая ГЧП сквозь призму распределения прав между сторонами соглашений. В частности, невозможность в рамках федерального законодательства использовать модели *BOOT* и *DBOO* для реализации проектов.

Региональное законодательство в области ГЧП, разработанное и принятое Правительством Санкт-Петербурга, шире трактует данное понятие как «взаимовыгодное сотрудничество Санкт-Петербурга с российским или иностранным юридическим или физическим лицом либо действующим без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) объединением юридических лиц в реализации социально значимых проектов, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений, в том числе концессионных» [Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах, 2006, ст. 4]. Согласно данному закону, в городе могут применяться все известные модели ГЧП для реализации проектов. Законодательство Санкт-Петербурга шире трактует понятие ГЧП, не ограничиваясь лишь теми моделями, которые отмечены в [О концессионных соглашениях, 2005], создавая благоприятную среду и возможности для реализации проектов ГЧП в городе. Это связано с запуском ряда крупных транспортных проектов, реализуемых в рамках ГЧП (аэропорт Пулково, *BOOT*; «Надземный экспресс», *BOOT*), которые требовали от правительства возможности использования более гибких моделей ГЧП.

С юридической точки зрения существование федерального и регионального законодательств по ГЧП, которые трактуют применимость тех или иных моделей, возможно, так как федеральное законодательство определяет ГЧП как концессионное соглашение, а региональное — как соглашение о ГЧП. Необходимо отметить, что имеется риск переквалификации соглашения о ГЧП в концессионное соглашение, но он незначителен в связи с политической поддержкой и пониманием государственной властью возможностей использования большего числа моделей ГЧП, известных на сегодняшний день.

Возвращаясь к таблице, следует отметить, что она помогает раскрыть содержание рассматриваемых в ней моделей ГЧП, а также указывает на возможности их использования в России. Рассмотрим некоторые модели ГЧП, представленные в таблице, более подробно.

Контракт на управление — это соглашение, в рамках которого частный сектор осуществляет ряд работ, связанных с организацией управления и

эксплуатацией объекта инфраструктуры общественного сектора, которые обычно выполняло государство. Как правило, в функции частного сектора в рамках таких контрактов входят осуществление ежедневных рутинных требований по эксплуатации объекта, контрактация с другими частными компаниями на осуществление необходимых работ и др. В рамках такого контракта частный сектор получает от государства фиксированную, заранее оговоренную оплату за свою деятельность.

В рамках же модели *BOT* ответственность частного сектора не ограничивается функциями управления и эксплуатации объекта инфраструктуры общественного сектора, включая строительство и финансирование. Модель *BOT* подчеркивает ответственность частного сектора за проектирование и эксплуатацию созданного объекта, а также за передачу его после окончания эксплуатационного периода государству. Высокие изначальные инвестиции, требуемые от частного сектора, и длительный период контракта приводят к тому, что распределение рисков между частной компаний и государством становится ключевым моментом в достижении успеха реализации проекта. Согласно данной модели ГЧП, государство может применить различные механизмы оплаты (плата за доступность, прямая плата с пользователей и др.).

Модели *BOOT* и *DBFO* являются более сложными, в их рамках государство передает большее количество функций на осуществление частному сектору. Что касается модели *DBOO*, то она представляет собой так называемую мягкую приватизацию, так как после окончания контракта право собственности на созданный объект остается у частного сектора.

Принятие решения о выборе модели ГЧП остается за государством. Выбор модели будет основываться на следующих ключевых аспектах:

- ♦ перечень обязанностей или видов работ, который государство хочет передать на осуществление частному сектору в рамках рассматриваемого проекта (т. е. речь идет о передаче функций по проектированию, строительству, управлению, эксплуатации и др.;
- ♦ масштаб проекта;
- ♦ контроль качества реализации проекта;
- ♦ распределение рисков между государством и частным сектором, а также осуществление их управления;
- ♦ способы покрытия затрат частного сектора (какой механизм оплаты будет применен).

Таким образом, выбор модели ГЧП зависит от многих характеристик проекта и целей правительства, при этом зачастую даже при наличии полной информации принятие решения представляет собой сложный процесс.

Необходимо отметить, что механизм ГЧП не может быть применен для любого проекта. По мнению О. Харта, ГЧП выгодно использовать тогда, когда качество предоставляемых на базе созданного объекта инфраструкту-

ры услуг можно точно определить в контракте или, другими словами, могут быть установлены четкие критерии качества оказываемых услуг как основа для вознаграждения или установления штрафа частному оператору [Hart, 2003].

Таким образом, ГЧП представляет собой набор моделей построения отношений между государством и частным сектором для совместной реализации проектов по созданию инфраструктуры общественного сектора или оказания услуг на его основе, в рамках которых происходит разделение обязанностей, прав и рисков, а также степени финансовой вовлеченности сторон в проект. Международная практика образования партнерств показывает, что они могут осуществляться в различных отраслях экономики. Сферы применения ГЧП определяются развитостью экономики страны и разработанностью законодательства в этой области.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интерес к механизму ГЧП, который наблюдается сегодня в России, вызван прежде всего проблемой ограниченности бюджетных ресурсов, а также низкой эффективности их вложения, связанной с недостатком управленческого опыта и доступа к новым управленческим решениям. Именно этими причинами обусловлен растущий интерес государства к взаимодействию с частным сектором. Проведенный анализ подходов к определению понятия государственно-частного партнерства ведущих зарубежных и российских авторов позволил сформулировать более точное его определение, с помощью которого можно провести разграничение между двумя методами реализации проекта, доступными государству, — государственными закупками (традиционный метод реализации проектов государством) и ГЧП. Это дает возможность внести ясность в определение ГЧП, а также подчеркнуть его отличия от традиционного метода реализации проектов государством.

Результаты анализа эволюции моделей ГЧП свидетельствуют о том, что ГЧП включает в себя все лучшие характеристики традиционных государственных закупок. Как результат развития механизма ГЧП, он сегодня по-иному выстраивает модель финансирования создания инфраструктуры общественного сектора и оказания услуг на ее основе. У государства появилась возможность снижать первоначальные затраты на проекты на стадии строительства, получая таким образом отсрочку в проведении масштабных инвестиций. Механизм ГЧП позволил изменить подход к установлению государством требований, которым должен соответствовать проект, перейдя от принципа выставления условий («как необходимо делать?» — требования на «входе») к детализации и спецификации конечного результата («что необходимо получить?» — требования на «выходе»), оставляя возможность для использования новых технологий и решений.

Проведенный анализ эволюции моделей ГЧП позволяет сделать вывод о том, что государства с развитием рынков и потребностей общества заинтересованы в передаче все большего числа обязанностей частному сектору, что отражается на развитии и появлении новых моделей ГЧП. Несмотря на возникновение все более сложных моделей ГЧП, разные страны сегодня находятся на различных стадиях развития данного механизма. Именно поэтому обращение к опыту использования и развитию моделей ГЧП может помочь им в решении стоящих перед ними проблем.

Выбор модели ГЧП для реализации проекта зависит в первую очередь от задач государства, а также от возможностей частного сектора осуществлять необходимый объем работ по проекту. При этом политическая, законодательная и институциональная среда оказывает непосредственное влияние на возможность применения той или иной модели ГЧП.

Имеющееся сегодня разнообразие механизмов платежей, применяемых в рамках ГЧП, позволяет государству осуществлять прямой контроль качества работ частного сектора в рамках рассматриваемого проекта по созданию/реконструкции инфраструктуры общественного сектора, а также равномерно распределять финансовую нагрузку на бюджет, связанную с реализацией проекта.

Итоги проведенного анализа показали, что на пути повсеместного использования механизма ГЧП стоит Федеральный закон «О концессионных соглашениях», который строго регламентирует возможные для применения модели ГЧП, а также устанавливает типовые концессионные контракты для различных сфер экономики (которые зачастую являются негибкими и непривлекательными для частных инвесторов). Решение этой проблемы найдено в Санкт-Петербурге — в региональном законе широко трактуется понятие государственно-частного партнерства, что позволило городу инициировать ряд крупных проектов и привлечь как российских, так и иностранных инвесторов.

В целях дальнейших исследований целесообразно рассмотреть вопрос о группировке моделей ГЧП по секторам экономики для выявления наиболее часто применяемых из них в тех или иных секторах с объяснением полученных результатов.

Литература

- Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. М.: Наука, 2005.
- Дерябина М. А. Государственно-частное партнерство: теория и практика // Вопросы экономики. 2008. № 8. С. 61–77.
- Клинова М. А. Глобализация и инфраструктура: Новые тенденции во взаимоотношениях государства и бизнеса // Вопросы экономики. 2008. № 8. С. 78–91.

- О концессионных соглашениях.* Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ.
- Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах.* Закон Санкт-Петербурга от 20 декабря 2006 г. № 205-25.
- Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства.* Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк; Женева: Организация Объединенных Наций, 2008.
- Резниченко Н. В.* Государственно-частное партнерство в здравоохранении в России // Менеджер здравоохранения. 2008. № 6. С. 19–28.
- Частно-государственное партнерство при реализации стратегических планов: практика и рекомендации.* СПб.: Международный центр социально-экономических исследований «Леонтьевский центр», 2005.
- Abadie R., Howcroft A.* Developing Public Private Partnerships in New Europe. PricewaterhouseCoopers. May 2004.
- Akintoye A., Beck M., Hardcastle C.* Public-Private Partnerships: Managing Risks and Opportunities. Oxford, UK; Malden, MA: Blackwell Science, 2003.
- Akitoby B., Hemming R., Schwartz G.* Public Investment and Public-Private Partnerships. IMF Economic Issues N 40. Washington D. C.: International Monetary Fund, 2007.
- Booz Allen Hamilton.* Best Practice Guidance Manuel on Private Sector Participation in Airport Infrastructure. World Bank Review. February. World Bank, 2007.
- Ball R., Heafey M., King D.* Managing and Concluding the PFI Process for a New High School: Room for Improvement? // Public Management Review. 2000. Vol. 2. N 2. P. 159–180.
- Bennett J., Iossa E.* Delegation of Contracting in the Private Provision of Public Services // Review of Industrial Organization. 2006. Vol. 29. N 1/2. P. 75–92.
- Broadbent J., Laughlin R.* Public Private Partnerships: An Introduction // Accounting, Auditing & Accountability Journal. 2003. Vol. 16. N 3. P. 332–341.
- Broadbent J., Laughlin A.* The Role of PFI in the UK Government's Modernisation Agenda // Financial Accountability & Management. 2005. Vol. 21. N 1. P. 75–97.
- Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships: A Deloitte Research Study.* Deloitte Development LLC, 2006.
- Delmon J.* Private Sector Investment in Infrastructure: Project Finance, PPP Projects and Risk. 2nd ed. Alphen Aan Den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2009.
- Ennis R. M.* The Canadian Healthcare P3 Market: A Steep Learning Curve. Global PPP. Infrastructure Yearbook, 2005.
- Ferlie E., Ashburner L., Fitzgerald L., Pettigrew A.* The New Public Management in Action. Oxford: Oxford University Press, 1996.
- Ferlie E., Lynn L. E., Pollitt C.* The Oxford Handbook of Public Management, Oxford: Oxford University Press, 2005.
- Froud J., Shaoul J.* Apprising and Evaluating PFI for NHS Hospitals // Financial Accountability & Management. 2001. Vol. 17. N 3. P. 247–270.
- Hart O.* Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks and Application to Public-Private Partnerships // The Economic Journal. 2003. Vol. 113. N 486. P. 69–76.

- Gerrard M. B. Public-Private Partnerships: What Are Public-Private Partnerships, and How Do They Differ from Privatizations? // *Finance & Development*. 2001. Vol. 38. N 3. P. 48–51.
- Glaister S. Past Abuses and Future Uses of Private Finance and Public Private Partnerships in Transport // *Public Money and Management*. 1999. Vol. 19. July–September. N 3. P. 29–36.
- Goodliffe M. The New UK Model for Air Traffic Services: A Public-Private Partnership under Economic Regulation // *Journal of Air Transport Management*. 2002. Vol. 8. N 1. P. 13– 18.
- Grimsey D., Lewis M. K. *Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar, 2004.
- Grimsey D., Lewis M. K. *The Economics of Public Private Partnerships*. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2005.
- Grout P. A. The Economics of the Private Finance Initiative // *Oxford Review of Economic Policy*. 1997. Vol. 13. N 4. P. 53–66.
- Ham H., van, Koppenjan J. Building Public-Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development // *Public Management Review*. 2001. Vol. 3. N 4. P. 593–616.
- Haywood R. M. *The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nikolas I, 1835–1842*. Durham NC: Duke University Press, 1969.
- Hodge G., Greve C. (eds.). *The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience*. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2005.
- Hodge G., Greve C. Public-Private Partnerships: An International Performance Review // *Public Administration Review*. 2007. June. P. 37–49.
- Klijn E.-H., Teisman G. R. Governing Public-Private Partnerships: Analyzing and Managing the Processes and Institutional Characteristics of Public-Private Partnerships // *Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective* / Ed. by S. P. Osborne. London: Routledge, 2000. P. 84–102.
- Klijn E.-H., Teisman G. Institutional and Strategic Barriers to Public-Private Partnership: An Analysis of Dutch Cases // *Public Money and Management*. 2003. Vol. 23. N 3. P. 137–146.
- Levinson D. *Financing Infrastructure Networks*, Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2002.
- Mayston D. J. The Private Finance Initiative in the National Health Service: An Unhealthy Development in New Public Management? // *Financial Accounting and Management*. 1999. Vol. 15. N 3–4. P. 249–274.
- McKee M., Edwards N., Atun R. Public-Private Partnerships for Hospitals // *Bulletin World Health Organization*. 2006. Vol. 84. N 11. P. 890–896.
- New Opportunities, Distinctive Features, and the Need for Good Governance // *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships*. N. Y., Geneva: United Nations, 2008.
- Nijkamp P., Van der Burch M., Vidigni G. A Comparative Institutional Evaluation of Public Private Partnerships in Dutch Urban Land-Use and Revitalization Projects // *Urban Studies*. 2002. Vol. 39. N 10. P. 1865–1880.
- Owen G., Merna A. The Private Finance Initiative // *Engineering, Construction and Architectural Management*. 1997. Vol. 4. N 3. P. 163–177.

Модели государственно-частного партнерства

- Pethe A., Ghodke M.* Funding Urban Infrastructure: From Government to Markets // Economic and Political Weekly. 2002. Vol. 37. N 25. June 22–28. P. 2467–2470.
- Pongsiri N.* Regulation and Public-Private Partnerships // International Journal of Public Sector Management. 2002. Vol. 15. N 6. P. 487–495.
- Public-Private Policy Partnerships* / Ed. by P. V. Rosenau. Cambridge, MA: MIT Press, 2000.
- Quiggin J.* Risk, PPPs and the Public Sector Comparator // Australian Accounting Review. 2004. Vol. 14. N 33. P. 51–61.
- Ribault A.* Lessons from French Experience in Public and Private Partnership // Irish Banking Review. 2001. Spring. P. 49–60.
- Savas E. S.* Privatization and Public Private Partnerships. N. Y.: Chatham House Publishers, 2000.
- Schneider A. L.* Public-Private Partnerships in the US Prison System // Public-Private Policy Partnerships / Ed. by P. V. Rosenau. Cambridge, MA : MIT Press, 2000. P. 199–216.
- Smith A. J.* Privatized Infrastructure: The Role of Government. London: Thomas Telford, 1999.
- The Toolkit for Public-Private Partnerships in Roads and Highways* // PPIAF [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ppiaf.org/ppiaf/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/index.html>
- Westwood J. N.* A History of Russian Railways. London: G. Allen and Unwin, 1964.
- Widdus R.* Public-Private Partnerships for Health: Their Main Targets, Their Diversity, and Their Future Direction // Bulletin of the World Health Organization. 2001. Vol. 79. P. 713–720.

Статья поступила в редакцию 17 сентября 2010 г.