



УДК 334.021(470)

О.А. АНДРЮШКЕВИЧ,
*кандидат экономических наук, старший научный сотрудник,
Центральный экономико-математический институт РАН, РФ*

ЧТО МЕШАЕТ РАЗВИТИЮ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ¹

Введение. Деловые взаимоотношения между частным бизнесом и государством развиваются, принимая различные формы, еще со времен становления частного предпринимательства. Наиболее распространенные из них — системы индикативного планирования и государственно-частного партнёрства. Как правило, отношения государства и бизнеса в них взаимовыгодны и отвечают насущным экономическим потребностям. Не углубляясь в историю, приведем некоторые наиболее яркие примеры такого сотрудничества.

Так, после второй мировой войны перед странами Западной Европы и Японии встала общегосударственная задача восстановления экономики. Самостоятельно ни государство, ни частный бизнес решить ее были не способны. В результате возник своеобразный симбиоз делового партнёрства, получивший название «индикативное планирование», «дирижизм». С его помощью были определены основные стратегические и тактические задачи восстановления и модернизации экономики, для реализации которых были задействованы производственные и финансовые ресурсы частного предпринимательства и государства. Более того, индикативное планирование как эффективный механизм реализации крупномасштабных задач применялось до 80-х годов XX века в большинстве стран Западной Европы. Его отдельные элементы используются и поныне.

Хрестоматийный пример другой формы делового партнёрства государства и частного бизнеса — строительство железных дорог и реконструкция инфраструктуры городов в царской России, а также разработка нефтяных месторождений на концессионной основе в период НЭПа. С участием крупного капитала (фон Мекк, Дервиз и др.) в 1860–90 гг. построены все российские железные дороги, включая КВЖД, модернизировано коммунальное хозяйство уездных губернских городов (водо- и электроснабжение, освещение улиц). После 1917 г. концессионная система участия иностранного капитала использовалась в отношении 160–180 предприятий. В ряде отраслей (рыболовство, добывающая промышленность) на долю концессионных предприятий приходилось от 20 до 60% продукции. Концессии в нефтедобывающей отрасли сохранились до 1939 г. [1].

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда, проект 11-02-00493, проект 10-02-00271

Определения ГЧП. В настоящее время в экономиках разного типа продолжает успешно использоваться институт государственно-частного партнерства (ГЧП)², но уже в новых, более разнообразных, формах. ГЧП — это деловой и взаимовыгодный альянс между государством и частным бизнесом для реализации проектов, как правило, в общественно-значимых сферах экономики, заключенный на ограниченный период времени. В развитых странах термин ГЧП используется практически для любых форм сотрудничества государства и частного бизнеса. В самом общем смысле этот термин применяется при любом использовании ресурсов бизнеса для удовлетворения общественных потребностей. При этом в качестве ресурсов могут быть: капитал, ноу-хау, опыт менеджеров. Рейтинговое агентство Standard&Poor's определяет ГЧП как любые средне- и долгосрочные взаимоотношения между государственным и частным секторами, основанные на разделении рисков и доходов, объединении профессиональных знаний, совместном финансировании и служащие достижению определенных политических результатов [3]. В отечественной литературе ГЧП определяется как юридически закрепленная форма взаимодействия между государством и частным сектором в отношении объектов государственной и муниципальной собственности, а также услуг, исполняемых и оказываемых государственными и муниципальными органами, учреждениями и предприятиями в целях реализации общественно-значимых проектов в широком спектре видов экономической деятельности [4]. Как правило, каждый такой альянс является временным, поскольку создается на определенный срок в целях осуществления конкретного проекта и прекращает свое существование после его реализации.

Детерминанты ГЧП. Как показывает мировая практика, для развития ГЧП необходимо наличие определенных условий. На основе проведенного анализа по данным Всемирного банка Международный валютный фонд выделил четыре группы детерминантов ГЧП [5].

К первой группе относятся факторы, определяющие состояние государственного бюджета. При наличии бюджетного дефицита и большого государственного долга есть большая вероятность появления ГЧП, поскольку необходимое в этом случае сокращение государственных расходов может быть скомпенсировано привлечением частных инвестиций. И, наоборот, при наличии внешних источников дохода и использовании мягких бюджетных ограничений — меньше предпосылок для привлечения ГЧП.

Ко второй группе относятся основные факторы, определяющие макроэкономическую ситуацию. Стабильное макроэкономическое положение (предсказуемость политики правительства, низкая инфляция, стабильный обменный курс) обеспечивает гарантии прибыльности и успешной реализации проектов ГЧП и в полной мере отвечает интересам частного капитала. Кроме того, поддержание благоприятного климата для инвестирования — обязательное предварительное условие оказания финансовой поддержки ГЧП со стороны международных организаций (Международной финансовой корпорации, Международного агентства по инвестиционным гарантиям, Международного банка реконструкции и развития).

² Термин ГЧП пришел из зарубежной литературы, где он называется «PPP — public-private partnership». В отечественной экономической литературе можно встретить различные варианты перевода, использующиеся как синонимы: частно-государственное партнёрство, государственно-частное партнёрство, частно-государственная кооперация, муниципально-частное партнёрство, публично-частное партнёрство, общественно-частное партнёрство [2]. Принципиальной разницы в этих переводах с английского нет, в них лишь расставлены небольшие акценты на доминирование одной из составляющих партнёрства, либо предпринята попытка дословного перевода данного термина.

К третьей группе детерминантов относятся показатели, определяющие объем внутреннего рынка. Прежде всего, это величина спроса и покупательной способности, влияющая на возмещение издержек бизнеса. Чем больше рынок и выше покупательная способность населения, тем вероятнее появление проектов ГЧП.

И, наконец, четвертая детерминанта — это состояние рыночных институтов. Развитие ГЧП наиболее вероятно в политически стабильных странах, имеющих сильные и эффективные рыночные институты и законодательства, защищающие права частного бизнеса.

Таким образом, экономическая и правовая защищенность частного бизнеса — необходимые предпосылки развития ГЧП.

Влияние отмеченных групп детерминантов на развитие института ГЧП подтверждается мировой практикой. Наибольшие успехи по его внедрению наблюдаются в развитых экономиках, где различные формы ГЧП находят применение во многих секторах, связанных с коммунальной сферой, транспортной инфраструктурой, образованием, здравоохранением, строительством. В странах с переходной экономикой практика использования ГЧП не столь велика, что объясняется рядом причин, в основном связанных с отсутствием необходимых условий. А именно: слабость (иногда неразвитость) рынка капитала, ограниченная покупательная способность потенциальных пользователей объектов ГЧП, отсутствие или слабость профильных рыночных институтов и административного опыта новых форм управления на всех уровнях существенно снижают интерес частного бизнеса к проектам ГЧП.

Применительно к Российской Федерации перечень факторов, ограничивающих внедрение ГЧП, можно, к сожалению, продолжить. Согласно результатам исследования, проведенного НПФ «Экспертный институт» совместно с НП «Центр развития государственно-частного партнерства» и Национальным агентством финансовых исследований при поддержке НИУ ВШЭ, Института экономики РАН и Финансового университета при Правительстве РФ, был выявлен широкий диапазон причин, препятствующих развитию механизмов ГЧП, как со стороны государства, так и со стороны бизнеса [6]. Вот некоторые из них: 1) несовершенство существующей законодательной базы; 2) отсутствие компетентности по вопросам ГЧП не только у государства, но и у бизнеса; 3) неравноправие сторон, участвующих в ГЧП, с перевесом в пользу государства; 4) отсутствие культуры и практики партнерства, частое изменение правил игры; 5) высокий уровень коррупции и политических рисков; 6) отсутствие стратегического целеориентированного подхода к планированию, предполагающего долгосрочное финансирование, систему гарантий инвестиций частного сектора, оценку экономической эффективности проектов.

Текущая ситуация с ГЧП в РФ. Отсутствие необходимых условий для развития института ГЧП в России приводит к его нескоординированному и неэффективному внедрению. Как отмечают некоторые экономисты, реализуемые крупные инвестиционные проекты общегосударственного уровня, а также проекты регионального и муниципального уровней не связаны между собой. Отсутствует четкая система управления, вместо нее, в основном, формируются и работают лишь консультативные органы при министерствах и ведомствах. Не имея общей концепции партнерства, правительство использует отдельные инструменты ГЧП, не всегда эффективные в каждом конкретном случае [4]. Продолжается формирование множества новых организационных структур финансового и нефинансового типа, имеющих отношение к ГЧП, функции которых зачастую дублируют друг друга. В таких условиях затруднительно выстроить четкую систему управления ГЧП. Основные среди уже действующих структур — Инвестиционный фонд РФ, ОАО «Российская венчурная компания» (РВК), государственная корпорация «Банк развития

и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», Центр ГЧП Внешэкономбанка, Российская корпорация нанотехнологий (РОСНАНО), особые экономические зоны (ОЭЗ), инновационный центр «Сколково».

Еще хуже обстоят дела с существующей законодательной базой для ГЧП. В настоящее время деловые взаимоотношения государства и бизнеса регулируются целым сводом законов и постановлений федерального уровня, относящихся к административному, гражданскому, бюджетному, налоговому, земельному законодательству. Основные из них — федеральные законы № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» от 30.12.1995 г., № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 г., № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» от 22.07.2005 г. Этот перечень дополняет множество законодательных инициатив на региональном уровне, а также нормативная база для институтов развития (Инвестиционного фонда РФ, ВЭБ, РВК и др.), госкорпораций и акционерных обществ.

Кроме того, основные положения о ГЧП представлены в «Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2006—2008 гг.)» [7]. Эта форма сотрудничества рассматривается в ней как эффективный институт взаимодействия государства и бизнеса для формирования экономической политики, повышения инновационной активности, развития экономической и социальной инфраструктуры. В качестве приоритетных направлений выделены: производственная и транспортная инфраструктура (строительство и эксплуатация дорог, электрических сетей, портов, трубопроводов); жилищно-коммунальное хозяйство; финансирование научных исследований, имеющих перспективы коммерциализации, развитие инновационной инфраструктуры; профобразование и переподготовка кадров; здравоохранение и социальные услуги; информационно-консультативная поддержка предпринимательской деятельности.

Типичным примером регионального закона, регулирующего механизм ГЧП, может служить принятый в 2006 г. Законодательным Собранием Санкт-Петербурга закон «Об участии Санкт-Петербурга в проектах ГЧП» и Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 31.03.2009 г. № 346 «О мерах по развитию государственно-частных партнерств в Санкт-Петербурге». В законе 2006 г. устанавливается порядок и условия участия города в ГЧП, в том числе в концессионных соглашениях. Законом закрепляется существенное расширение прав собственности для участников соглашения, предусматривающее различные формы участия, включая переход объектов ГЧП в полную собственность города или партнера, временную собственность или получение права только на эксплуатацию объекта. Законы о ГЧП приняты также в Томской области, Дагестане, Алтае, Калмыкии, Удмуртии, Ставропольском крае, Кемеровской, Челябинской, Курганской областях. Сразу заметим, что принятие региональных законодательных инициатив было обусловлено практической необходимостью, поскольку федеральное законодательство по ряду вопросов не отвечает насущным потребностям регионов.

Параллельно с формированием законодательной базы ГЧП приняты законодательные акты, регулирующие функционирование особых экономических зон как одного из способов и форм внедрения ГЧП. Действующая в этой сфере нормативно-правовая база включает 8 федеральных и 13 региональных законов, 20 постановлений Правительства РФ, 13 соглашений между Правительствами РФ и органами местного самоуправления о создании ОЭЗ, а также более 37 приказов Министерства экономического развития РФ [8].

Таким образом, современная нормативно-правовая база, регламентирующая функционирование ГЧП, отражает сложившееся положение, при котором принятый свод законов регулирует ту или иную сферу деятельности изолированно друг от друга, не образуя целостной системы. Из-за неполной проработки федеральное законодательство по ГЧП

подкрепляется нормативно-правовой базой регионального и местного самоуправления. Это приводит к громоздкой законодательной структуре, где до сих пор отсутствует единый закон о ГЧП.

ГЧП-проект «Западный скоростной диаметр». Наличие текущих организационных, юридических и управленческих проблем негативно отражается на реализации проектов ГЧП. Как яркий и наглядный пример возникновения и развития такого рода проблем рассмотрим историю реализации проекта «Западный скоростной диаметр» (ЗСД), одного из наиболее значимых для Санкт-Петербурга, который является, по оценке Всемирного банка, лидером использования механизмов ГЧП в России.

«Западный скоростной диаметр» — проект администрации Санкт-Петербурга по строительству платной скоростной автомагистрали. Она обеспечит транспортные связи Большого морского порта через Кольцевую автодорогу с федеральными выходами на Москву, регионы РФ, страны Балтии и Скандинавии. Протяженность магистрали — 46,6 км, из них более половины составляют эстакадные участки, средняя ширина — 6–8 полос движения, пропускная способность — более 100 тыс. автомобилей в сутки. Предполагается постройка 2 тоннелей и 72 инженерных сооружений, среди которых 14 транспортных развязок, уникальные мосты с габаритами над корабельным фарватером 55 м и 35 м. Их строительство будет осуществляться в РФ впервые. ЗСД условно делится на три участка: южный, центральный и северный, которые будут сдавать в эксплуатацию поэтапно. Механизм реализации проекта — государственно-частное партнёрство (договор концессии), сроки реализации первоначально были запланированы на период 2005–2011 гг. Бюджет проекта составлял 83644 млн. руб., включая 13798 млн. руб. за счет городского бюджета, 28001 млн. руб. за счет средств Инвестиционного фонда РФ, остальное — привлеченные средства частных инвесторов [9, 10].

В ноябре 2006 г. стартовал конкурс по выбору инвестора для строительства магистрали. Около 20 компаний из Японии, США и Европы выразили предварительное желание принять участие в концессионном конкурсе. В марте 2007 г. к участию в тендере были допущены четыре подавших заявление компании: 1) австрийская MLA Liferachfalt, учрежденная FCC Construction, Alpine и Deutsche Bank; 2) компания «Западный скоростной диаметр — Невский меридиан», созданная французской Bouygues, немецкой Hochtief, петербургским «Мостоотрядом №19» и компанией Egis; 3) консорциум «Санкт-Петербургская скоростная магистраль В.В.», сформированный голландской Bechtel, турецкой Enka и южно-африканской Intertol, а также 4) испанская Vencida, принадлежащая ONL Group [10, 11]. На последней стадии конкурса остался один участник — консорциум «ЗСД Невский меридиан». Он и стал победителем конкурса. Остальные три консорциума решили отказаться от участия в тендере без объяснения причин [12]. В июне 2008 г. было принято постановление о заключении концессионного соглашения на строительство с ООО «ЗСД Невский меридиан».

Поскольку процедура проведения тендера для ЗСД по разным причинам растянулась на полтора года, стоимость проекта выросла более чем в 2 раза. Согласно постановлению Минрегиона РФ, в 2009 г. были внесены изменения в паспорт инвестиционного проекта — консорциум «ЗСД Невский меридиан». Сметная стоимость проекта возросла до 212724,9 млн. руб., в том числе собственные средства инвестора составят 16057,6 млн. руб., заемные средства инвестора — 91804,7 млн. руб., средства бюджета Санкт-Петербурга — 54152,9 млн. руб., средства Инвестиционного фонда РФ — 50709,7 млн. руб. Кроме того, в связи с ухудшением экономической ситуации было принято решение о переносе начала финансирования проекта за счет средств Инвестиционного фонда РФ на 2011 г., с продолжением реализации проекта в 2009–2010 гг. в рамках государственного заказа. При

этом объем бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ был уменьшен на 20,6 млрд. руб. и одновременно на ту же сумму увеличены средства бюджета Санкт-Петербурга (6 млрд. руб. в 2009 г. и 14,6 млрд. руб. в 2010 г.) за счет субсидий из федерального бюджета, из бюджета Санкт-Петербурга предполагалось выделить 3 млрд. руб. в 2009 г. и 3,6 млрд. руб. в 2010 г. [13]. Сроки окончания строительства ЗСД были перенесены на 2014 г.

В целях совершенствования нормативной базы проектов ГЧП, в 2010 г. были внесены изменения в городской закон «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнёрствах», что позволило городу гарантировать инвестору предоставление земельных участков и объектов недвижимости.

Из-за последствий мирового финансового кризиса, неоднократных переносов сроков проведения тендера на строительство отдельных участков ЗСД, увеличивающейся сложности оформления необходимой документации и других бюрократических барьеров, реализовать проект ЗСД полностью на принципах ГЧП не удалось. Южный (1–2 очереди) и северный (5-ая очередь) участки автодороги строятся без привлечения стратегического инвестора, а только за счет средств федерального бюджета, бюджета Санкт-Петербурга и заемных средств, привлекаемых ОАО «ЗСД» от размещения инфраструктурных облигаций на сумму 25 млрд. руб. [14, 15].

В 2011 г. предпринята попытка вернуться к принципам ГЧП при строительстве центрального участка ЗСД. Был объявлен тендер на право заключения соглашения о создании и эксплуатации на основе ГЧП автомагистрали ЗСД, в котором приняли участие два крупнейших консорциума — «Магистраль северной столицы» и ООО «Балтийская концессионная компания «Магистраль». В состав первого входят: «Группа ВТБ», Газпромбанк, Astaldi (Италия), GPB Infrastructure, Mega Yapı (Турция), IC (Турция); в состав второго — «Терра Нова», «Балтийская дноуглубительная компания», PORR AG (Австрия), Renaissance Construction, Vinci Concessions (Франция), «Мостоотряд № 19», Jan de Nul (Бельгия), Oliveridge Investments (Кипр), «Сбербанк Инвестиции». Победителем оказался ООО «Магистраль северной столицы», так как этот консорциум предложил меньший срок реализации проекта и меньшую стоимость. Общая стоимость строительства составляет около 90 млрд. руб., срок завершения строительства — 2015 г. Победитель конкурса получает право заниматься платной эксплуатацией магистрали [15].

Еще одной попыткой улучшить институциональную среду развития ГЧП в Санкт-Петербурге можно считать принятие долгосрочной целевой программы «Финансирование создания в Петербурге автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр», а также внедрение системы долгосрочных ГЧП-контрактов. Задачей данной целевой программы является формирование магистрали, концентрирующей грузовые транспортные потоки, обеспечивающей связь с международными трассами и разгружающей улично-дорожную сеть города. Общий объем финансирования программы на период до 2019 г. составляет 87,025 млрд. руб., включая средства из бюджета города — 17,814 млрд. руб., из федерального бюджета — 11,755 млрд. руб., из внебюджетных источников — 57,454 млрд. руб. (в том числе 25 млрд. руб. в рамках договора концессии) [14]. Что касается внедрения долгосрочных ГЧП-контрактов, то это — новый для России механизм партнерства. Согласно условиям такого контракта, инвестор за свой счет возводит объект и эксплуатирует его в течение трех лет, осуществляя необходимое обслуживание. Со своей стороны государство оплачивает услуги по предоставлению объекта в пользование. Наиболее перспективными контрактами этого вида считаются контракты по развитию транспортной инфраструктуры [14].

В настоящее время уже открыто движение по некоторым участкам магистрали ЗСД, а с мая 2011 г. пятикилометровый участок дороги стал первой платной дорогой в РФ.

Стоимость проезда зависит от класса автотранспорта и времени суток. В среднем стоимость 1 км дороги составляет 4–6 руб., а не 1–2 руб., как ранее было заявлено. Только за июнь 2011 г. доход от эксплуатации платного участка дороги составил свыше 40 млн. руб. По словам гендиректора ОАО ЗСД, в 2011 г. планировался запуск еще двух платных отрезков дороги и ввод в эксплуатацию части северного участка дороги [16].

Выводы. Таким образом, опыт реализации ГЧП-проекта по строительству ЗСД наглядно демонстрирует многочисленные трудности, свойственные как общей практике внедрения института ГЧП в России, так и относящиеся к реализации данного проекта.

Первыми по значимости можно назвать барьеры, связанные со слабостью правовой базы, проявляющейся как в отсутствии единого закона о ГЧП, так и в наличии некоторых расхождений федерального закона «О концессионных соглашениях» с другими законами (в частности, законами о бюджете) и отраслевыми нормативами. Для их преодоления администрации Санкт-Петербурга пришлось специально разработать региональный закон о ГЧП, а в процессе внедрения ГЧП-проекта еще и расширить его необходимыми поправками, касающимися порядка предоставления инвестору земельных участков и объектов недвижимости. Дополнительно была принята комплексная долгосрочная программа по проекту и новая система долгосрочных ГЧП-контрактов. Предпринятые усилия были направлены не только на усовершенствование нормативно-правовой базы ГЧП-проектов, но и на начало формирования, по сути, отсутствующей системы управления ГЧП.

Кроме того, в ходе реализации проекта проявились и другие затруднения, среди которых можно выделить:

- недостаточный уровень подготовки госслужащих в профильных организациях;
- невысокий уровень доверия со стороны иностранных инвесторов;
- расплывчатость целей и задач концедентов в проекте;
- неправильное распределение рисков между концедентом и частным сектором.

Реализация проекта по строительству ЗСД показала также слабость института ГЧП в РФ по отношению к негативному макроэкономическому воздействию, финансовым и бюджетным ограничениям.

В ходе реализации конкретного проекта действие данных факторов проявилось в том, что оказалось невозможно в полной мере использовать механизм ГЧП; возникли осложнения в проведении конкурсных процедур, в несколько раз увеличилась стоимость проекта, увеличились и сроки его реализации, возникала необходимость постоянной корректировки хода реализации проекта, была значительно превышена плата за реальные услуги по сравнению с запланированной ранее. Даже несмотря на имевшийся высокий административный ресурс этого проекта, его реализацию вряд ли можно назвать успешной. Более того, без скорейшего решения перечисленных выше проблем полноценное развитие ГЧП в Российской Федерации вызывает определенные сомнения.

Источники

1. *Варнавский В.Г.* Процессы институциональной адаптации частно-государственного партнерства к реальной экономике очень сложны. // http://www.opec.ru//point_doc.asp?tmpl=point_doc_print&d_no=50580#33

2. Колесникова К.И. Частно-государственное партнерство: опыт зарубежных стран и перспективы для России. // Научный вестник Ур АГС. – №3. – 2008.
3. Гладов А.В., Исупов А.М., Мартышкин С.А., Прохоров Д.В., Тарасов А.В., Тюкавкин Н.М., Цлаф В.М.. Зарубежный опыт реализации государственно-частного партнерства: общая характеристика и организационно-институциональные основы. // Вестник Самарского государственного университета. – №7. – 2008.
4. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Т.1, 2. – М.: ИМЭМО РАН, 2009.
5. Партнерство государственного и частного секторов. // www.research.by/pdf/pp2007r01.pdf
6. Барьеры развития механизма ГЧП в России. – М.: НПФ «Экспертный институт», 2010. // www.pppinrussia.ru
7. Программа социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу (2006–2008 гг.). www.akdi.ru/econom/program/41.htm
8. ОАО ОЭЗ. // www.oao-oez.ru
9. Западный скоростной диаметр (ЗСД). // www.spb-projects.ru
10. Западный скоростной диаметр. // <http://ru.wikipedia.org>
11. ЗСД – Проекты века – Невастройка. // www.nevastroyka.ru
12. Шарипова Е.Р. Как делать ГЧП в России: дорожная карта для региональных и муниципальных ОГВ (опыт Санкт-Петербурга), 2010. // www.pppinrussia.ru
13. Инвестиционный фонд РФ. Протокол заседания Инвестиционной комиссии по проведению отбора инвестиционных проектов от 3 апреля 2009 г. № 16. // www.minregion.ru
14. Утверждена долгосрочная целевая программа по Западному скоростному диаметру. // www.spb-projects.ru
15. Структура ВТБ построит центральный участок ЗСД в Петербурге. // www.rzd-partner.ru/news/2011/08/09
16. Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. // www.pppinrussia.ru

Анотація. Описані необхідні умови ефективного використання державно-приватного партнерства (ДПП). На прикладі реалізації конкретного ДПП-проекту продемонстровано основні бар'єри, які заважають повномасштабному впровадженню механізму ДПП в Російській Федерації.

Аннотация. Описаны необходимые условия эффективного использования государственно-частного партнерства (ГЧП). На примере реализации конкретного ГЧП-проекта продемонстрированы основные барьеры, затрудняющие полномасштабное внедрение механизма ГЧП в Российской Федерации.

Summary. The paper describes the necessary conditions for an effective usage of public-private partnership (PPP), and specifies determinants affecting the successful implementation of PPP projects. According to world practice these factors are the following: stable macro economical situation, the size of domestic demand, state budget and the development of market institutes. In Russia the set of the above mentioned determinants is usually accompanied with other factors, connected with low level of legislation, non-adequacy of both government and business in PPP decisions, high level of corruption and political risks, unavailability of long-run financing system, guarantees for private investment etc. An implementation of public-private partnership mechanism in Russia is analyzed on the example of the concrete project – road building of the toll highway in Saint-Petersburg. The paper shows the main obstacles which make difficulties for full-scale implementation of this PPP-project. The most valuable among is restrictions generated by a weakness of legal norms. The other factors are negative macro economical situation, budget and financial influence, insufficient professional level of personnel in appropriate core organizations, low confidence of foreign investors to market mechanisms in Russia. During the

realization of the toll highway project the abovementioned factors complicated the usage of PPP mechanism in full, generated a number of problems in competition and increased the project's cost and duration. In whole, we conclude that an implementation of public-private partnership mechanism in Russia faces many difficulties. This conclusion is demonstrated by the example of concrete PPP project.

Ключові слова: державно-приватне партнерство (ДПП), проекти ДПП, інститути ДПП, детермінанти ДПП.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), проекты ГЧП, институты ГЧП, детерминанты ГЧП.

Key words: public-private partnership (PPP), PPP-institutes, PPP-determinants.

Стаття надійшла до редакції журналу 14.11.2012 р.