
ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

В.А. Федоров

В.А. Мартынова

Российский университет дружбы народов
Кафедра государственного и муниципального управления
ул. Миклухо-Маклая, 10–2, Москва, Россия, 117198

В статье рассматриваются новые возможности реализации социально значимых проектов на взаимовыгодных условиях при помощи механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП), а также его основные формы. На конкретных примерах анализируется федеральное и региональное законодательство, организационно-правовые проблемы, затрудняющие развитие форм ГЧП в России.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), государственный партнер, частный партнер, социально значимая инфраструктура, коммерческие риски, концессионные соглашения, институциональная среда ГЧП.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) представляет для современной России качественно новую форму взаимодействия субъектов публичной власти и бизнеса. Такое взаимодействие позволяет им оптимизировать пути достижения собственных целей.

С одной стороны, государство получает дополнительное финансирование проектов и решает вопрос снижения бюджетных расходов по созданию, модернизации и поддержанию социально-экономической или иной общественно значимой инфраструктуры, улучшению качества оказываемых населению социально значимых услуг (общественных благ).

С другой стороны, частный сектор обеспечивает себе возможность существенно снизить коммерческие риски, получает выход на специфические рыночные ниши, обеспечивающие устойчивый спрос, и, возможно, в зависимости от условий соглашения, другие коммерческие привлекательные опции.

Интерес к взаимовыгодному сотрудничеству государства и частного секторов повсеместно возрос в конце прошлого столетия в условиях увеличения спроса в услугах общественного сектора и развития инфраструктуры. В настоящее время во многих странах происходят кардинальные изменения отношений собственности и управления в отраслях, которые до этого традиционно находились в государственной собственности и, соответственно, в государственном управлении: электроэнергетике, автомобильном хозяйстве, же-

лезнодорожном транспорте, коммунальном хозяйстве, трубопроводных системах, аэропортах, портах и т.д.

К основным формам ГЧП в России обычно относят:

- сервисные контракты, которые государство заключает с частным сектором на поставку продукции для государственных нужд, на оперативное управление публичной собственностью на оказание общественных услуг и т.п.;
- арендные (лизинговые) отношения, связанные с передачей государством в аренду частным компаниям своей собственности: зданий, сооружений, производственного оборудования и т.п.;
- соглашения о разделе продукции;
- государственно-частные предприятия;
- концессионные соглашения.

Последние при осуществлении капиталоемких проектов являются за рубежом наиболее распространенной формой ГЧП. Концессия – это система отношений между концедентом, предоставляющая концессионеру право осуществления видов деятельности, право пользования государственной собственностью по договору за плату на определенный срок.

Россия имеет небольшой опыт в области ГЧП, который тем не менее уже требует осмысления и сравнения с опытом других стран, более продвинутых в этой области взаимодействия государства и бизнеса.

С ростом значимости ГЧП в России был сформирован Центр развития ГЧП при поддержке Торгово-промышленной Палаты РФ, основной целью которого является создание условий для ускоренного развития и модернизации инфраструктуры на территории РФ с помощью механизмов ГЧП [10]. В 2012 г. по инициативе центра развития ГЧП образован Институт развития государственно-частного партнерства.

К числу наиболее серьезных проблем, затрудняющих развитие ГЧП в России, большинство экспертов относят ряд явных проблем в его правовом обеспечении. До настоящего времени отсутствует единообразное определение данной категории [9]. При этом данный термин используется в различных правовых актах. Однако необходимо отметить, что региональное законодательство продвинулось дальше в развитии нормативно-правовой базы, регламентирующей порядок ГЧП. В нескольких субъектах РФ приняты законы о ГЧП (Санкт-Петербурге, Томской области, Дагестане и т.д.), где закреплено понятие ГЧП и его формы. Санкт-Петербург стал одним из первых субъектов, который начал активно использовать механизмы ГЧП, и в настоящее время на основе ГЧП реализуются наиболее значимые для города инфраструктурные проекты.

В 2006 г. в Санкт-Петербурге был принят Закон «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» [6]. Это привело к росту уровня транспарентности взаимодействия государственных и частных структур, что, в свою очередь, привлекло частные инвестиции в ГЧП-проекты. Стоит отметить привлекательность для частного инвестора участие в ГЧП-

проектах, т.к. в Законе отсутствуют ограничения по формам ГЧП, в т.ч. предусмотрены такие формы, при которых права собственности на возведенный объект принадлежат инвестору.

Данный правовой акт является интересным не только с точки зрения уникальности, но и в тщательной проработке аспектов взаимодействия. В акте закреплены основные принципы участия Санкт-Петербурга в проектах ГЧП, такие как равноправие сторон, приоритет норм закона и взаимовыгодность (ст. 2).

В ст. 5 данного Закона закреплен список возможных направлений регулирования отношений собственности между Правительством Санкт-Петербурга и потенциальным инвестором в проекты ГЧП городского значения. Закон позволяет определять параметры конкретных проектов в конкурсной документации, поэтому положения Закона применимы как к большим, так и к менее масштабным проектам. Закон Санкт-Петербурга в большей степени гарантирует права инвестора, что несомненно делает такую форму взаимодействия доступной и интересной для предпринимателя.

Следует отметить Республику Татарстан, где также принят закон о ГЧП, а состав принципов ГЧП дополнен принципами прозрачности и распределения рисков между сторонами партнерских отношений. В законе предусмотрен обширный список форм возможной поддержки проектов ГЧП со стороны властей региона, например, предоставление субсидий, государственные гарантии по обязательствам частных партнеров, финансирование или софинансирование, предусмотренное соглашениями, а также имущественное обеспечение проекта.

Важно отметить, что в тех регионах, где проекты государственно-частного партнерства были разработаны, не стояла проблема с доходами бюджета и притоком инвестиций. Напротив, подобные пилотные инициативы были обусловлены устойчивостью регионального бюджета.

Первой и основной проблемой регулирования взаимоотношения власти и бизнеса в Российской Федерации является отсутствие единого федерального закона, который на данном этапе находится на стадии разработки.

Проект Федерального закона «Об основах государственно-частного партнерства, муниципально-частного партнерства в РФ и внесении изменений отдельные законодательные акты РФ» (об основах государственно-частного партнерства в РФ) был принят в первом чтении. Данный проект закона предусматривает единое определение категорий: государственный партнер, частный партнер, финансирующий партнер, эксплуатация объекта, техническое обслуживание объекта, инвестиционные и эксплуатационные обязательства и т.д. В законе утверждаются основные принципы государственно-частного партнерства и муниципально-частного партнерства, критерии рассмотрения и принятия решения касательно реализации проекта.

Важно отметить, что в законе предусмотрено разграничение на государственно-частное партнерство и муниципально-частное партнерство, что на-

ходит свое отражение в разграничении полномочий в сфере ГЧП (ст. 18, ст. 19, ст. 20).

Также в проекте закона рассмотрен конкурсный характер отбора проектов. Стоит отметить, что находящийся на рассмотрении в Думе Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве» будет действенным и востребованным практикой лишь в том случае, если его положения будут максимально конкретными, предметными, а не общими, декларативными.

Таким образом, законодательная основа и правовые рамки развития проектов государственно-частного партнерства в РФ представлены:

– Федеральным законом № 115-ФЗ от 25.07.2006 «О концессионных соглашениях»;

– Федеральный закон № 224-ФЗ от 13.07.2015 г., вступающий в силу 01.01. 2016 г. «Об основах государственно-частного партнерства, муниципально-частного партнерства в РФ»;

– Постановлением Правительства РФ, устанавливающим типовые формы концессионных соглашений в отношении объектов по отраслям (объектов железнодорожного транспорта, объектов общественного транспорта и т.д.);

– Более 60 действующих региональных законов об участии субъекта РФ в ГЧП;

– 4 закона об участии субъекта РФ в ГЧП на стадии рассмотрения региональными органами законодательной власти.

В целом принятие единого Закона РФ «О государственно-частном партнерстве» позволит унифицировать практику ГЧП и, как следствие, активизировать процессы взаимодействия власти и частного бизнеса в Российской Федерации. Кроме того, учитывая, что региональное законодательство находится впереди, имея уже определенную нормативно-правовую базу, должен быть предусмотрен механизм сведения в региональных нормативно-правовых актов в сфере ГЧП в соответствии с федеральным законом.

Можно выделить следующие проблемы нормативно-правового обеспечения функционирования ГЧП в России: отсутствие единого федерального закона «Государственно-частном партнерстве» (проект находится в стадии разработки); узкая профильность законодательных актов в сфере взаимодействия органов власти и частного бизнеса; отсутствие прямой связи между нормативно-правовыми актами и программами развития ГЧП на всех уровнях публичной власти.

В качестве важнейшего препятствия распространения практики использования механизма ГЧП в России следует отнести низкий уровень прозрачности процедур отбора и финансирования проектов ГЧП и, соответственно, как отмечает В. Максимов, высокий уровень коррумпированности [2]. Это находит свое выражение в том, что нелегальные, теневые формы взаимодействия с органами государственной власти часто реально являются для предпринимателей более выгодными по сравнению с легальным ГЧП.

По состоянию на март 2015 г. в 68 регионах был принят закон об участии и применении принципов государственно-частного партнерства. Еще в 4 субъектах РФ такой закон разработан и находится на рассмотрении. При этом в 76 регионах созданы органы власти субъекта или функциональные подразделения, которые отвечают за развитие государственно-частного партнерства [1]. Количество проектов выросло по сравнению с 2014 г., и это связывают с ростом некапиталоемких муниципальных концессий, увеличением компетентных кадров в органах власти и повышением информированности среди частных предпринимателей.

Опыт проектов ГЧП по строительству и эксплуатации инфраструктуры показывает, что при использовании механизмов ГЧП первостепенным является вопрос о выявлении и оценке возможных рисков и минимизации таковых. Вследствие малой разработанности и отсутствия единой нормативно-правовой базы в контексте российской практики можно говорить не столько об успешности, сколько о первом опыте завершенных проектов. Стоит отметить проект реконструкции и развития аэропорта «Пулково», который был одним из первых попыток использования механизмов ГЧП.

Стратегическое и оперативное управление проектами ГЧП в г. Санкт-Петербурге осуществляет городской Комитет по инвестициям и стратегическим проектам. По отдельным реализующимся и потенциальным инфраструктурным проектам в сфере ГЧП комитет активно взаимодействует с другими органами городской власти, в частности комитетами по транспорту, развитию системы жилищно-коммунального хозяйства и т.п.

Важным прецедентом в области использования ГЧП стало привлечение в качестве стратегического консультанта по проекту развития Аэропорта «Пулково» Всемирного банка (World Bank), юридического консультанта (Dewey & LeBoeuf/Capital Legal Services), финансового консультанта (Citigroup), технического консультанта (Mott MacDonald). Они осуществляли помощь в решении возникающих вопросов по проекту, на базе зарубежного опыта по аналогичным сделкам. Таким образом, было обеспечен доступ к международной практике, что, в свою очередь, привело к детальной проработке условий и повышенных требований к заключенному Соглашению [5].

Начало проекта было положено весной 2008 г. Тогда был объявлен конкурс на право заключения соглашения о создании и эксплуатации на основе ГЧП имущества аэропорта «Пулково». Функции организатора конкурса выполняло государственное учреждение «Агентство стратегических инвестиций», которое играет основную роль в координации стратегических инвестиционных проектов.

Для увеличения количества потенциальных участников весной 2008 г. в газете «The Financial Times» была опубликована статья о проекте развития аэропорта «Пулково» на основе ГЧП, а в мае 2008 г. была организована и проведена презентация проекта в офисе Европейского банка реконструкции и развития в Лондоне.

В мае 2009 г. в конкурсной комиссии рассматривалось три конкурсных предложения от компаний-участников: ООО «Невский аэропорт», ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (консорциум компаний Fraport, Horizon Air Investment, VTB), ОАО «Петропорт-концессии» (консорциум компаний Газфонд, Vienna Airport, Газпромбанк). В процессе рассмотрения и выбора конкурсных предложений комиссией оценивались ряд факторов [5]:

- техническая часть конкурсного предложения (условия проектирования, строительства, эксплуатации аэропортового комплекса, сроки и график строительства и т.д.);
- финансовая часть конкурсного предложения (в том числе модель финансирования, объемы частных инвестиций, политика распределения дивидендов и т.д.);
- юридическая часть конкурсного предложения.

Стоит отметить, что недостатком описанной выше процедуры оценки являлось то, что при рассмотрении различных вариантов проекта не уделялось внимание социальной составляющей (например, созданию новых рабочих мест в рамках проекта ГЧП) и бюджетной составляющей, которые не менее важны, чем экономическая эффективность проекта при реализации проектов в сфере государственно-частного партнерства.

Вышеперечисленные этапы, с позиций международной практики ГЧП, являются стандартными, и каждый из них имеет важное значение для успеха проведения конкурса и реализации проекта в целом [7].

Большим проектом ГЧП в Москве станет дорога Солнцево–Бутово–Видное. В его реализации будет участвовать девелопер MD Group, который так же осуществляет строительство микрорайона в Бутово [1]. По итогам исследования, проведенного Центром развития ГЧП и Минэкономразвития России, было выявлено, что по итогам прошедшего года уровень реализации ГЧП в регионах РФ вырос, но незначительно. В рейтинге регионов по уровню развития ГЧП несомненным лидером остается Санкт-Петербург, где уровень развития составляет 69%. Москва находится на 3 месте с уровнем развития, равным 63,8%. Стремительное улучшение позиций объясняется максимальным уровнем инвестиционного потенциала и реализации крупных проектов в сфере транспорта [1].

С целью активизации практик ГЧП Распоряжением Правительства Российской Федерации утвержден перечень показателей оценки эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) с субъектов РФ по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности [3], среди которых в том числе показатель «Уровень развития ГЧП в субъекте».

Министерством экономического развития Российской Федерации утверждена методика расчета данного показателя, которая основывается на следующих факторах [8]:

- развитость институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства в субъекте РФ;
- опыт реализации проектов государственно-частного партнерства в субъекте РФ;
- инвестиционная привлекательность субъекта РФ.

Данный подход ранее использовался НП «Центр развития ГЧП» при составлении Рейтинга регионов ГЧП 2013/2014. Результаты рейтинга [10] показали, что более чем в половине субъектов РФ (1) уровень развитости сферы ГЧП ниже среднего (менее 50% от эталонного показателя развитости сферы ГЧП в субъекте РФ), по 45 субъектам он не превышает и 35%. При этом уровень развитости сферы ГЧП, которого необходимо достигнуть к 2018 г., в среднем по регионам составляет 70%. Следовательно, в ближайшей перспективе на региональном уровне должны быть намечены конкретные шаги, которые позволят стимулировать развитие институциональной среды в сфере ГЧП и будут способствовать реализации проектов ГЧП. Уровень развития институциональной среды в сфере ГЧП в регионе определяется по совокупности следующих критериев.

1. Региональный закон о ГЧП.
2. Региональные нормативные правовые акты в сфере ГЧП.
3. Муниципальные правовые акты в сфере МЧП.
4. НПА, регулирующие применение различных моделей ГЧП.
5. Программа развития инвестиционной деятельности (инвестиционные стратегии).
6. План развития ГЧП и/или программа реализации проектов ГЧП в субъекте РФ.
7. Инвестиционный фонд субъекта РФ.
8. Органы, ответственные за развитие ГЧП в субъекте.
9. Регламенты работы подразделений, ответственных за развитие ГЧП.
10. Должностные лица, имеющие специальную квалификацию в сфере управления проектами ГЧП.

Необходимо выделить условия, которые существенно влияют на успех внедрения и результативность настоящих рекомендаций в субъекте РФ. Соблюдение данных условий позволит ускорить процесс внедрения положений «Регионального ГЧП-стандарта» и обеспечит более комфортную среду для реализации проектов ГЧП.

В этой связи система документов планирования в сфере ГЧП является не самостоятельной и обособленной группой документов, а составной частью системы документов стратегического планирования субъекта РФ, в том числе в сфере развития инфраструктуры. Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» с 1 января 2015 г. устанавливается следующая система документов планирования на федеральном и региональном уровне.

Министерством экономического развития Российской Федерации утверждена методика расчета данного показателя, которая основывается на следующих факторах [8]:

- развитость институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства в субъекте РФ;
- опыт реализации проектов государственно-частного партнерства в субъекте РФ;
- инвестиционная привлекательность субъекта РФ.

Согласно методическим рекомендациям по развитию институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства в субъектах РФ, подготовленных Центром развития государственно-частного партнерства совместно с Министерством экономического развития Российской Федерации, был подготовлен «Региональный ГЧП-стандарт».

Рекомендациями предусматривается ряд условий, в частности:

- стабильная политическая конъюнктура в субъекте РФ и отсутствие видимых политических рисков, которые могут отрицательно сказаться на процессе реализации проектов государственно-частного партнерства. К таким рискам, например, можно отнести: смену команды, координирующей проект ГЧП со стороны публичного партнера, изменение тарифной или фискальной политики по политическим мотивам и пр.;
- политическая воля государственных органов и высшего должностного лица субъекта РФ на применение механизмов ГЧП для развития общественной инфраструктуры;
- высокий уровень инвестиционной привлекательности субъекта РФ и стабильные показатели социально-экономического развития субъекта. Невозможность обеспечения данного фактора на начальной стадии развития институциональной среды не является критическим условием для внедрения положений настоящих рекомендаций;
- наличие у государственных органов субъекта понимания необходимости формирования эффективной системы государственного стратегического планирования в субъекте РФ – совокупности целей, последовательности действий, приоритетов для развития потенциала региона в среднесрочной и долгосрочной перспективе с использованием механизмов прогнозирования, целеполагания и программирования;
- реальная нацеленность и желание государственных органов субъекта активнее вовлекать частные компании к оказанию услуг в отраслях общественной инфраструктуры (образование, здравоохранение, коммунальная сфера, транспорта и пр.), например, посредством применения механизмов аутсорсинга, приватизации, арендных договоров с обременениями и пр. с целью стимулирования и развития рынка частных операторов;
- наличие компетентных специалистов, обладающих соответствующими знаниями, умениями и навыками в сфере ГЧП, в органах исполнительной власти субъекта РФ, реализующих политику в сфере государственно-частного

партнерства и развития инфраструктуры. Наличие таких специалистов необходимо не только в органах исполнительной власти, ответственных за экономическое развитие и привлечение инвестиций, но и в отраслевых органах власти, отвечающих за развитие соответствующих отраслей инфраструктуры.

Институты развития являются одним из инструментов государственной политики, стимулирующих инновационные процессы и развитие инфраструктуры с использованием механизмов государственно-частного партнерства в субъектах РФ. Обычно такие структуры создаются в форме акционерного общества со 100%-й долей субъекта, бюджетного или автономного учреждения.

На сегодняшний день в 20 субъектах РФ не функционируют институты развития по совершенствованию инвестиционного климата и развитию государственно-частного партнерства. Кроме них важную роль играют консультативно-совещательные органы при органах власти в сфере развития инфраструктуры и государственно-частного партнерства, которые, как правило, направлены на решение задач консолидации мнений экспертного сообщества и поиска оптимальных путей взаимодействия органов исполнительной власти и частных компаний в системе управления в сфере ГЧП в соответствующем регионе. Формирование данного органа должно проходить на принципах открытости и равноправности его членов, поскольку единая позиция должна формироваться с учетом мнения всех участников процесса реализации проектов ГЧП. В состав должны входить представители органов власти, коммерческих компаний, консультантов. Формат работы должен определяться на основании ключевых положений документов стратегического планирования субъекта.

На уровне правительства субъекта РФ, после принятия решения о приоритетных отраслях или сферах для реализации проектов ГЧП, необходимо в этих отраслях принять дополнительные меры для создания благоприятных условий для частных партнеров:

- нивелирование рисков изменения условий финансирования, тарифной политики и условий реализации проекта в ходе его исполнения;
- установление льготных условий налогообложения для частных партнеров;
- льготное или безвозмездное подключение к коммунальным сетям и иным инженерным коммуникациям;
- оказание консультационных услуг для потенциальных частных партнеров на безвозмездной основе;
- обеспечение свободного доступа потенциальных частных партнеров к информации о реализованных аналогичных проектах.

Долгосрочное и взаимовыгодное партнерство между государством и бизнесом в России возникает преимущественно по инициативе государства в силу его социально-политической ответственности и заинтересованности в реализации инфраструктурных проектов и развитии инновационных секторов

экономики. Государство, как правило, выступает в качестве ведущего партнера и определяет рамочные условия партнерства.

Проекты ГЧП часто требуют больших финансовых затрат, носят долгосрочный характер реализации и поэтому не всегда привлекательны с экономической точки зрения. В условиях же согласованности интересов между государством и частным бизнесом предполагаемая экономическая выгода от реализации проектов должна быть обоюдной. В выступлении 25 июня 2015 г. в Высшей школе государственного управления РАНХиГС на третьем семинаре на тему «Муниципально-частное партнерство как способ повышения эффективности решения муниципальных задач» Сиваев С.Б., управляющий директор Федерального центра проектного финансирования ВЭБа, особое внимание в плане совершенствования ГЧП в России обратил на необходимость общего повышения договорной культуры. Для этого следует обеспечить:

- полноту информированности бизнес структур о характере проекта;
- конкретизацию организационных форм партнерства и разработку критериев участия для каждой формы;
- закрепление принципов определения долей инвестиций и распределения прибыли между партнерами;
- конкретизацию прав собственности и обременений;
- принципы мониторинга реализации проекта на всех его стадиях;
- конкретизацию ответственности лиц, участвующих в партнерстве.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2014 г. № 570-р «О перечнях показателей для оценки эффективности деятельности руководителей федеральных органов исполнительной власти и высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов РФ по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности (до 2018 г.) и методиках определения целевых значений показателей оценки эффективности их деятельности».
- [2] Закон Санкт-Петербурга от 24.10.2006 № 552 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» (с изменениями и дополнениями от 10 апреля 2008 г.).
- [3] Приказ Министерства экономического развития России от 15.05.2014 № 266 «Об утверждении методики расчета значений показателей оценки эффективности деятельности руководителей федеральных органов исполнительной власти и высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности, в отношении которых Минэкономразвития России является федеральным органом исполнительной власти, ответственным за предоставление информации о достигнутых значениях показателей».
- [4] Автономная Республика Крым и город федерального значения Севастополь не оценивались при составлении рейтинга. Фактические и целевые значения развито-

- сти сферы ГЧП в АР Крым и городе Севастополь планируется определить при составлении Рейтинга регионов ГЧП-2015.
- [5] *Аминов Халиль*. MD Group выходит на большую дорогу. Коммерсантъ № 231 (5016), 06.12.2012.
 - [6] *Афонин В.В.* Проект развития аэропорта «Пулково» на основе государственно-частного партнерства.
 - [7] *Максимов В.* Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре. М.: Альпина Паблишер, 2011. С. 71.
 - [8] Материалы Комитета по инвестициям и стратегическим проектам г. Санкт-Петербурга.
 - [9] Рейтинг регионов России по уровню развития ГЧП. URL: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/raytingREG-Block_16-03-2015_WEB.pdf.
 - [10] *Спирidonов А.А.* Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования. URL: www.pppcenter.ru/rri/ni/'press-cenicr/smi-o-ccjitfe'l9032010.
 - [11] Центр развития ГЧП. URL: <http://www.pppcenter.ru/index.php?id=3>.

REFERENCES

- [1] Распоряжение Правительст^{ва} Российской Федерации от 10 апреля 2014 г. № 570-р «О перечнях показателей для оценки эффективности деятельности федеральных органов исполнительной власти и высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов РФ по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности (до 2018 года) и методиках определения целевых значений показателей оценки эффективности их деятельности».
- [2] Закон Санкт-Петербурга от 24.10.2006 № 552 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» (с изменениями и дополнениями от 10 апреля 2008 г.).
- [3] Приказ Министерства экономического развития России от 15.05.2014 г. № 266 «Об утверждении методики расчета значений показателей оценки эффективности деятельности федеральных органов исполнительной власти и высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности, в отношении которых Минэкономразвития России является федеральным органом исполнительной власти, ответственным за предоставление информации о достигнутых значениях показателей».
- [4] Автономная Республика Крым и город федерального значения Севастополь не оценивались при составлении рейтинга. Фактические и целевые значения развитости сферы ГЧП в АР Крым и городе Севастополь планируются определить при составлении Рейтинга регионов ГЧП-2015.
- [5] *Аминов Халиль*. MD Group выводит на большую дорогу. Коммерсантъ № 231 (5016), 06.12.2012.
- [6] *Афонин В.В.* Проект развития аэропорта «Пулково» на основе государственно-частного партнерства.
- [7] *Максимов В.* Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре. М.: Альпина Паблишер, 2011. С. 71.
- [8] Материалы Комитета по инвестициям и стратегическим проектам г. Санкт-Петербурга.
- [9] Рейтинг регионов России по уровню развития ГЧП. URL: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/raytingREG-Block_16-03-2015_WEB.pdf.

- [10] *Spiridonov A.A.* Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: ponjatie i perspektivy sovershenstvovaniya zakonodatel'nogo regulirovaniya. URL: www.pppcenter.ru/rii'ni/'press-cenir/smi-o-ccjitfe'19032010.
- [11] Centr razvitija GChP. URL: <http://www.pppcenter.ru/index.php?id=3>.

ORGANIZATIONAL AND REGULATORY FRAMEWORK OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Vladimir A. Fedorov

Victoria A. Martynova

Department of Public Administration
Peoples' Friendship University of Russia
Miklukho-Maklaya st., 10–2, Moscow, Russia, 117198

The article discusses the new perspectives of realization of social projects on mutually beneficial terms with the public-private partnership mechanisms and its basic types. Federal and regional legislation and organizational and legal problems, that inhibit the development of public-private partnership are analyzed on particular examples.

Key words: public-private partnership, public partner, private partner, socially significant infrastructure, commercial risk, concession agreement, institutional environment of public-private partnership.