

УДК 332.1

**ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО
ПАРТНЕРСТВА НА УРОВНЕ СУБЪЕКТА ФЕДЕРАЦИИ****В.В. Алещенко**

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
E-mail: omsksme@rambler.ru

А.А. Цикунов

Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия
E-mail: 564435@mail.ru

Исследуются теоретико-методологические вопросы предпринимательского взаимодействия частного бизнеса и региональной власти России в контексте мирового опыта. Приведены результаты анализа состояния и перспектив частно-государственного партнерства в регионах СФО. Обозначены направления совершенствования механизма ЧПП на региональном уровне.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, регионы Сибири, региональная власть, муниципальная власть.

**ISSUES OF DEVELOPMENT OF PRIVATE-STATE
PARTNERSHIP AT THE LEVEL OF CONSTITUENT TERRITORY
OF THE FEDERATION****V.V. Aleshchenko**

Institute of Economics and Industrial Engineering
E-mail: omsksme@rambler.ru

A.A. Tsykunov

Siberian State Automobile and Highway Academy
E-mail: 564435@mail.ru

Theoretic-methodological issues of entrepreneurial interaction of private industry and regional authority in Russia in the context of global experience are examined. The results of the state and outlook for the private-state partnership in regions of Siberian Federal District are presented. Lines of elaboration of the mechanism of the private-state partnership at the regional level are defined.

Key words: state-private partnership, regions of Siberia, regional authority, municipal authority.

Мировой опыт и ситуация в России

Актуальность теоретико-методологических и прикладных аспектов исследования механизма частно-государственного партнерства (ЧПП) для задач регионального развития в современной России со временем только возрастает. Здесь следует выделить три основные причины:

1. Государство сегодня является крупнейшим игроком в сфере предпринимательской активности: являясь и крупнейшим производителем, и крупнейшим потребителем, и крупнейшим инвестором. Даже в таких «либеральных»

странах, как США и Австралия, государственный сектор составляет треть ВВП, а в странах социального рыночного хозяйства (Швеция, Германия) – до двух раз больше. За период с 1880 по 1998 г. (за 118 лет) удельный вес государственных расходов в ВВП Японии вырос в 3,2 раза, Франции – в 3,6, Англии и США – в 4, в Германии – в 4,7, в Швеции – в 10 раз [2]. Был сформулирован даже закон Вагнера, согласно которому существует явно выраженная тенденция к увеличению доли государственных расходов в ВВП. В нашей стране, по оценкам «Тройки Диалог», федеральные и региональные власти контролировали примерно 40% рыночной капитализации российского фондового рынка в конце 2007 г. по сравнению с 24% в 2004 г. Примерно таковы же оценки в рамках базы «Эксперт-400»: к началу 2008 г. «глубина концентрации собственности» в руках государства составила порядка 40–45%. В 2009–2010 гг. этот показатель, по данным экспертов, находился в районе 50% [5].

2. Происходит стирание четких граней между частным и государственным предпринимательством, появление «гибридных», «кооперационных» форм предпринимательской деятельности между частным бизнесом и государством, которые и принято называть ЧГП. Речь идет, в первую очередь, о крупных, общественно значимых проектах, реализовать которые каждому сектору «в одиночку» в разы сложнее (дороже, дольше и рискованнее), чем объединившись. Государство рассматривается здесь как своего рода агентство по производству общественных (публичных) благ, которое базируется на рыночных принципах, с привлечением ресурсов и возможностей частного сектора.

3. ЧГП – инструмент, доказавший свою высокую эффективность на региональном уровне и уровне местного самоуправления (по данным федерального портала ГЧП-инфо <http://www.pppi.ru> сегодня в России 56% государственно-частных проектов являются региональными, еще 32% проектов реализуются на муниципальном уровне и только 12% приходится на федеральный уровень). На долю региональной власти и муниципалитетов приходится основная нагрузка по реализации множества проектов социального значения в области дорожного и транспортного хозяйства, социальной инфраструктуры, водного хозяйства и водоочистных сооружений, охраны окружающей среды, жилищного строительства, энерго- и газообеспечения. При этом ни для кого не секрет, что основная проблема состоит в недостатке финансовых ресурсов. Как показывает опыт, именно на местном уровне обычно возникает дилемма: приватизировать объекты коммунальной собственности или искать другие пути привлечения материальных и финансовых ресурсов частного сектора, в том числе с помощью проектов ЧГП. В качестве аргументов против прямой и полной приватизации называют риски сокращения числа рабочих мест, удорожания коммунальных услуг, замены монополии муниципальных служб на монополию частную. Поэтому привлечение частного капитала к решению социально-экономических проблем на уровне регионов и местного самоуправления является логичным и уже стало обычной практикой во всем мире.

Впервые принципы ЧГП были применены еще в годы Второй мировой войны в США, когда в небольших американских городках бизнес и власть с успехом объединялись для достижения общих целей. Однако по-настоящему идеи взаимовыгодного партнерства государства и бизнеса нашли свое воплощение в Великобритании в начале 1990-х годов, когда был принят специальный закон, позволяющий инвесторам строить на паях с государством инфра-

структурные объекты. Сегодня аналогичные законы и нормы действуют уже более чем в 40 странах мира и список этих стран постоянно пополняется. На основе ЧГП строятся не только дороги, мосты, тоннели, объекты энергетики, но и госпитали, школы и даже тюрьмы, возведение которых только государству или муниципалитетам оказалось бы не под силу.

Характерный пример такого регионального частно-государственного предпринимательского взаимодействия – расширение и модернизация международного аэропорта в Варшаве, требовавшего в относительно короткие сроки вдвое обеспечить рост пассажиропотока и грузового оборота аэропорта. Получателем кредитов и государственным партнером проекта выступило агентство «Польские аэропорты PPL», частным партнером – консорциум малых и средних компаний Польши и Германии (генеральный подрядчик – немецкая фирма «Хохтиф эйрпорт ГмБХ»). Стоимость проекта составила 153,4 млн евро, до 80% его финансирования (по модели cash-flow) пришлось на частную сторону (консорциум банков, возглавляемый АО «Ситибанк»). Государственная польская авиакомпания LOT была включена в частное кредитное соглашение об обеспечении гарантий и в соглашение об использовании аэропорта.

Показательной чертой последнего времени является стратегическая ориентация целых стран на возможности ЧГП. Так, в Финляндии, лидирующей в последние годы в мировом рейтинге конкурентоспособности, в рамках частно-государственного партнерства страна мобилизует на НИОКР около € 6 млрд ежегодно (около 1% совокупных мировых затрат на НИОКР). При этом только 30% этой суммы приходится на публичный сектор, а 70% – на частных партнеров. Таким образом, за счет механизмов ЧГП поддерживается 23 технологических центра и технопарка, а инновационная политика страны является образцом для подражания в международном масштабе [1].

Существует множество подходов к определению ЧГП: спектр понятий варьируется от широкого определения, подразумевающего любое взаимодействие частного бизнеса и государства, до узкого, когда рассматриваются только те проекты, где взаимодействие долгосрочно и предполагает софинансирование. Так, Всемирный банк ставит на первое место в определении ЧГП наличие партнерского стиля взаимодействия в инфраструктурных проектах (совместное принятие рисков, ответственности и прибыли) для целей повышения эффективности средств налогоплательщиков, т.е. по сути рассматривает его через призму совместной предпринимательской деятельности [3]. По сферам применения это могут быть как объекты инфраструктуры: автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, энергетические системы, трубопроводный транспорт, коммунальное хозяйство (газо-, водо-, электро-, теплоснабжение городов, предприятий, населения), так и проекты в сфере недвижимости, городского транспорта, строительства городов и т.п.

Региональная власть и муниципальное самоуправление заинтересованы в ЧГП в силу двух основных мотивационных составляющих: а) использование схемы ЧГП дает возможность привлечь частный капитал и увеличить, таким образом, общий объем производимых общественных благ (так, в Германии потребности в инвестициях в инфраструктуру поистине огромны: только общины нуждаются в суммах до € 70 млрд в год); б) использование схемы ЧГП повышает эффективность бюджетных расходов за счет компетенций частного бизнеса (в 2005 г. Немецкий институт урбанизации DIFU провел исследование

относительно эффективности инфраструктурных проектов ЧГП. Основной вывод – только за счет привлечения частного бизнеса для планирования эффективности проектов с использованием механизмов ЧГП становится выше на 10%).

Кроме того, ЧГП позволяет развивать конкурентную среду в сфере государственной и муниципальной собственности, получать дополнительные доходы в региональные и местные бюджеты, способствует развитию деловой активности и т.д. Интересы частного бизнеса в развитии регионального ЧГП также существенны: а) доступ к новым, закрытым ранее для частной предпринимательской инициативы рынкам производства общественных благ; б) возможность получения долгосрочного гарантированного доступа к финансированию и минимизации части рисков.

Первые шаги российских регионов в направлении развития ЧГП, безусловно, делаются на основе опыта западных стран с поправкой на местную специфику. В настоящее время самая высокая степень развитости рынка ЧГП наблюдается в Великобритании, Австралии, Ирландии и Германии. В качестве целевых ориентиров развития – инфраструктурная направленность (в ФРГ из € 150 млрд запланированных инвестиций на период 2001–2015 гг. € 83 млрд приходится на инфраструктуру), высокая результативность (из каждых восьми намеченных в общинах проектов реализуются семь) и юридическая природа проблем реализации ЧГП-проектов (отсутствие бюрократических и коррупционных трудностей).

В России закон о концессиях был принят в 2005 г., а первые крупные проекты ЧГП начали реализовываться в Санкт-Петербурге. В июне 2008 г. был объявлен победитель в тендере на строительство первого концессионного проекта в России – Западного скоростного диаметра, дороги в 46,6 км вокруг Санкт-Петербурга, консорциум «Невский Меридиан». Членами консорциума являются шесть компаний: Bouygues Travaux Publics, Hochtief, Egis, Strabag, а также «Базовый Элемент» и «Мостотряд 19», стоимость проекта превысила 200 млрд руб. Большинство проектов ЧГП в России, как и следовало ожидать, также связано с развитием транспортной инфраструктуры. Среди крупных концессий – проект по строительству части новой автомагистрали Москва–Санкт-Петербург на участке с 15-го по 58-й км и выход с Московской кольцевой автодороги на трассу Москва–Минск вокруг города Одинцово. В перспективе планируется заключение подобных контрактов на строительство дорог транспортного коридора Север–Юг, здесь наиболее крупный проект – платная дорога Краснодар–Абинск–Кабардинка в Краснодарском крае длиной 147 км.

Состояние и перспективы частно-государственного партнерства в регионах Сибири

С точки зрения социально-экономического развития и потенциала ЧГП в Сибири можно выделить 3 группы субъектов РФ:

А) регионы с достаточно высокой плотностью населения, относительно сбалансированной аграрной и промышленной экономикой, сравнительно высоким уровнем развития инфраструктуры и освоенности территории (Алтайский край, Новосибирская, Омская и Томская области). В них сосредоточен

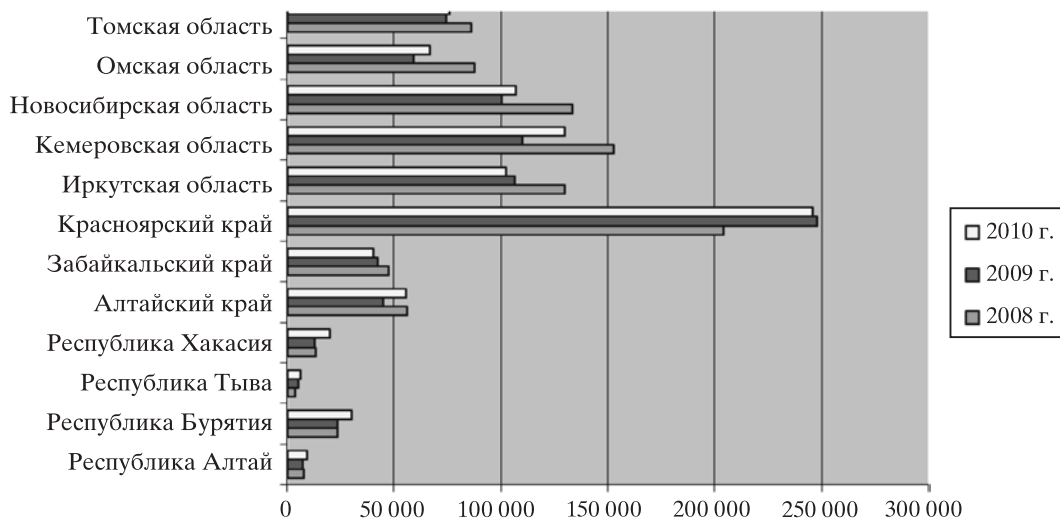
основной научно-образовательный и аграрный потенциал, обрабатывающий и перерабатывающий сектор промышленности Сибири. Логично предположить, что в этих регионах следует ожидать развитие проектов ЧГП в высокотехнологичных наукоемких отраслях и производствах и сферах их инфраструктурной поддержки с учетом конкурентных преимуществ и возможностей региональной экономики;

В) вторая группа – промышленные регионы с ярко выраженной специализацией в сфере развития перерабатывающей промышленности и ресурсных отраслей (Красноярский край, Иркутская и Кемеровская области, Республика Хакасия). Здесь наибольший потенциал развития ЧГП возможен в сфере инфраструктурной поддержки регионального развития с целью стабилизации присутствия бизнеса региона на внутреннем и внешнем рынках топливно-сырьевых ресурсов и притока валютных ресурсов;

С) регионы с достаточно низкой плотностью населения и относительно низким уровнем социально-экономического развития (Республики Алтай, Бурятия, Тыва и Забайкальский край). Стратегическим направлением политики ЧГП в этих регионах является адресная направленность и комбинированное использование элементов ресурсной, инновационной и рекреационной составляющих Сибири. Приоритетное значение для этих регионов будут иметь крупные инвестиционные проекты.

Анализ потенциала ЧГП с позиции динамики статистических показателей *инвестиционной привлекательности* регионов показывает, что бесспорным лидером в СФО по объему привлеченных инвестиций является Красноярский край (рис. 1). Далее идут Кемеровская, Новосибирская и Иркутская области. В группу регионов-середняков можно отнести Томскую и Омскую области, Алтайский и Забайкальский края. Наименее инвестиционно привлекательны Республики Тыва, Алтай, Хакасия и Бурятия. Регионы СФО крайне неоднородны по данному показателю: разрыв по уровню инвестиций в основной капитал между полярными регионами достигает 40-кратной величины (Красноярский край и Республика Тыва). Более того, из 12 сибирских регионов только два (Красноярский край и Республика Тыва) имеют стабильно положительную динамику на протяжении последних лет. Томская и Иркутская области, напротив, неуклонно сокращают физический объем инвестиций в основной капитал. В остальных регионах можно отметить волнообразный характер процесса инвестирования.

По состоянию на 2011 г. на территории СФО реализуется 197 *инфраструктурных проектов*, 106 из них можно отнести к ЧГП. Таким образом, ЧГП в регионах Сибири – уже достаточно распространенное явление: более половины инфраструктурных проектов реализуются государством в том числе и на частные средства. Из представленного графика (рис. 2) видно, что по количеству реализуемых инфраструктурных проектов лидером является Кемеровская область (91 проект). Однако стоимость реализации большинства проектов составляет менее 500 млн руб. С точки зрения крупномасштабных капиталоемких проектов – впереди Красноярский край. Если же говорить о региональных инфраструктурных ЧГП-проектах, лидирует Республика Алтай. Далее по списку – Красноярский край, Омская и Томская области, Алтайский край.



Регионы	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Республика Алтай	7591,3	7168,6	9519,6
Республика Бурятия	23604,7	23379,3	30343,9
Республика Тыва	3755,7	5187,9	6352,8
Республика Хакасия	13312,3	12836,9	20232,4
Алтайский край	55965,3	45025,8	55818,9
Забайкальский край	47445,2	42271,4	40256,7
Красноярский край	204170,7	247788,8	245618,3
Иркутская область	129950,8	106549,8	102450,2
Кемеровская область	152887,1	110074,1	129746,8
Новосибирская область	133410,3	100447,7	106821,6
Омская область	87508,7	59184,2	66803,7
Томская область	85954,1	74678,9	75753,9

Рис. 1. Инвестиции в основной капитал по регионам СФО за 2008–2010 гг. (млн руб.). Данные Росстата

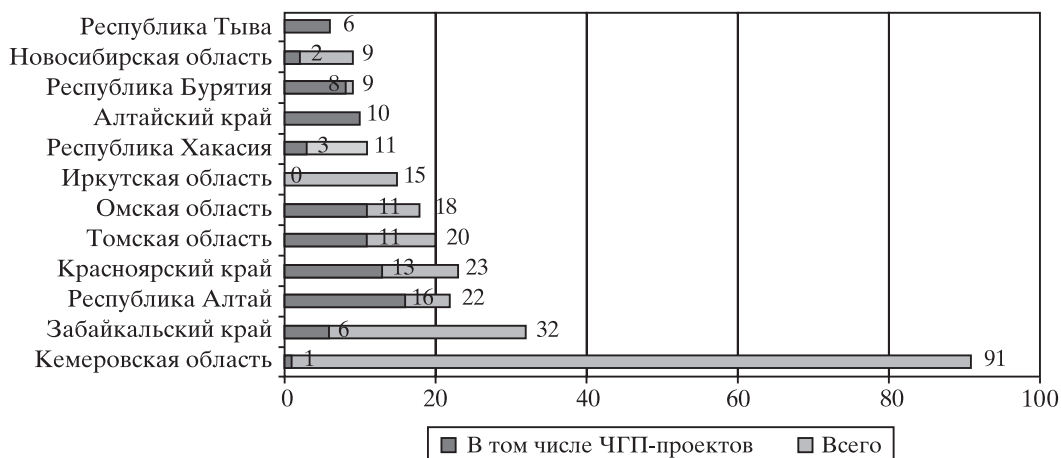


Рис. 2. Количество инфраструктурных проектов в регионах СФО в 2011 г. [4]

В отраслевом разрезе по количеству реализуемых инфраструктурных проектов в регионах СФО лидирует транспорт (45 проектов). По 28 проектов реализуется в сферах ЖКХ, энергетики и комплексного развития территории. На третьем месте – сфера здравоохранения (24 проекта). С применением механизмов ЧГП наибольшее число проектов реализуется в сфере ЖКХ (22 проекта), 19 проектов осуществляются в сфере комплексного развития территории и 18 проектов в транспортной отрасли.

Законодательная база субъектов СФО, регулирующая правоотношения в данной сфере, на сегодня включает в себя 6 региональных законов о ЧГП: в Республиках Алтай и Тыва, в Забайкальском крае, в Кемеровской, Омской и Томской областях. В 3-х регионах ведется или планируется разработка законопроекта о ЧГП (Республики Бурятия и Хакасия, Алтайский край), в 3-х субъектах (Красноярский край, Иркутская и Новосибирская области) данный вопрос еще только на стадии рассмотрения.

Источниками финансирования реализуемых ЧГП-проектов в Сибири, по экспертным данным представителей региональной исполнительной власти, являются средства федерального и регионального бюджетов, федеральных и региональных целевых программ, средства Инвестиционного фонда и госкорпораций, кредиты государственных банков. В единичных случаях используются государственные гарантии и субсидии, выпуск облигационных займов.

Проблемы развития ЧГП на региональном уровне

С целью получения релевантной картины проблем ЧГП на уровне субъекта Федерации были проанализированы и сведены в схематическом виде ответы опроса экспертов из 12 регионов СФО. Опрос проводился Центром развития государственно-частного партнерства и Министерством регионального развития РФ при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) в период с октября 2010 г. по январь 2011 г. Представители региональных органов власти обозначили наиболее существенные на их взгляд факторы, препятствующие развитию механизмов ЧГП на территории сибирских регионов. Проведенный анализ позволяет выделить основные проблемы развития частно-государственного предпринимательского взаимодействия на региональном уровне с точки зрения этапов его реализации (рис. 3).

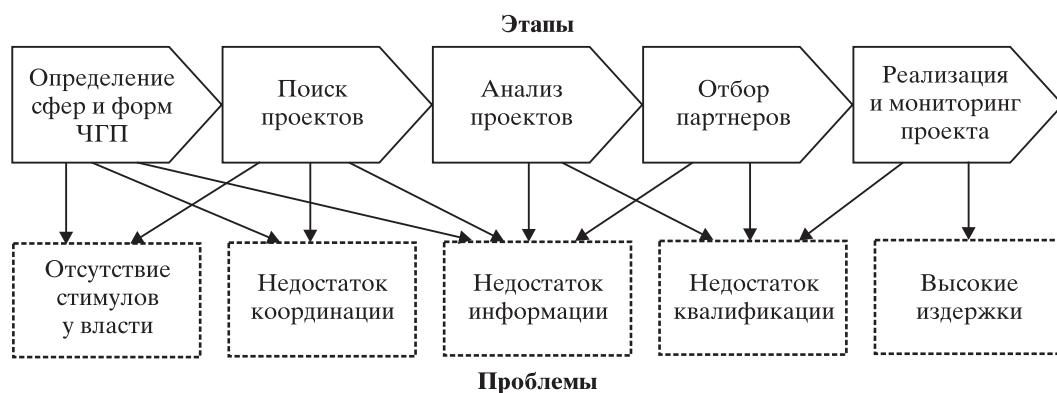


Рис. 3. Этапы и проблемы реализации ЧГП на региональном уровне

В качестве «узких мест» процесса организации ЧГП на уровне субъекта Федерации можно выделить следующие:

1. Переизбыток или недостаток стимулов регионов и муниципалитетов в реализации совместных с частным бизнесом проектов. С одной стороны, если органы исполнительной власти стремятся наращивать количество ЧГП-проектов, финансовые последствия такого участия (с точки зрения критерия «цена–качество») неоднозначны. С другой стороны, у региональных и муниципальных партнеров может оказаться недостаточно стимулов для участия в проектах ЧГП, в случае если у них имеется возможность на альтернативной основе использовать более выгодную для них традиционную схему государственных закупок.

2. Недостаток координации между структурными подразделениями органов власти, в том числе разного уровня. Как правило, региональное министерство финансов оценивает экономическую составляющую проекта, в то время как другие регулирующие органы участвуют в согласованиях, распределении земли, тарифном регулировании и т.п.

3. Недостаток информации. Частные инвесторы могут не иметь адекватной информации о возможностях и рисках в регионах и муниципальных образованиях. Региональной власти нужно генерировать необходимый поток информации о возможностях ЧГП в данном регионе или муниципальном районе.

4. Недостаток квалификации государственных и муниципальных служащих. Причина проваленных проектов обычно лежит не столько в низко квалифицированном менеджменте, сколько в необходимости разработки точных и устойчивых схем финансового участия государства и в обеспечении гарантий эффективного управления со стороны государства. Например, провалы многих проектов ГЧП связаны с конфликтами между назначенными государством членами совета директоров и членами совета директоров компании-подрядчика.

5. Высокие транзакционные издержки: отсутствие стандартизированных документов, специальных инструкций, общих требований и процедур и т.д. Например, в Великобритании для решения этой проблемы распространяется руководство по типовым PFI контрактам, его цель информировать инвесторов об основных рисках, об условиях ценообразования в определенных отраслях, сокращать время и деньги на переговоры, позволяя сторонам использовать утвержденные схемы без дополнительных согласований.

В завершении обозначим основные направления решения проблем, ограничивающих возможности применения механизмов ЧГП на уровне региона:

- Совершенствование федеральной и региональной нормативно-правовой базы. Законодательная база для развития ЧГП имеется, но требуется ее доработка.

- Политическая поддержка ЧГП, создание специализированных форм или структур на региональном и муниципальном уровнях, задачами которых являлись бы поиск инвесторов, продвижение проектов, консультирование и т.п. В настоящее время уже наблюдается тенденция к формированию региональных «центров компетенций» (межведомственные рабочие группы, центры развития ЧГП при региональных администрациях, специальными полномочиями наделяются уже существующие государственные учреждения).

- Увеличение объема поддержки и гарантий частным инвесторам со стороны государства, снижение административных барьеров (например, проработка порядка отбора проектов и выделения средств на концессионные соглашения из Инвестиционного фонда РФ), обеспечение прозрачности принятия решений и т.п. Одной из самых важных проблем ЧГП в России является краткосрочность государственного бюджетирования и неустойчивость «правил игры».

- Повышение уровня подготовки специалистов, принимающих участие в реализации ЧГП-проектов (как в частном бизнесе, так и в органах власти). Чаще всего, именно на стороне государства существует недостаток компетентных, бизнес-ориентированных и ответственных чиновников, которые воспринимали бы ЧГП в логике функционирования бизнес-проекта.

- Привлечение консультантов, открытость практической информации, поиск механизмов накопления позитивного опыта и передачи компетенций и т.п. Кроме того, необходимо ввести третьего игрока – гражданское общество, которое гарантировало бы публичность и открытость взаимодействия частных компаний и госструктур в рамках ЧГП.

- Смена стратегического целеориентированного подхода к планированию, когда используется формула «найти задачу под имеющиеся бюджетные средства, а не средства под задачу». Еще на этапе принятия стратегии развития территории принимать во внимание возможности бизнеса по финансированию таких проектов.

- Региональные специфические проблемы (особенности рельефа и климата, нерешенность проблем отведения земли и т.п.) необходимо решать в индивидуальном порядке.

Основные выводы

1. ЧГП на уровне субъекта Федерации постепенно становится мощнейшим ресурсом регионального развития. В целом ситуация с уровнем развития ЧГП в регионах СФО еще находится на начальной стадии и с этой точки зрения довольно однородна, несмотря на различную инвестиционную привлекательность. Тем не менее нехватка бюджетных средств по логике будет подталкивать региональные власти и муниципалитеты к более активным действиям в сфере ЧГП. Направления и темпы развития ЧГП-проектов в различных регионах будут существенно варьироваться и напрямую зависеть от активности местной власти и бизнеса.

2. Сегодня понимание ЧГП на региональном и местном уровнях становится все более практичным и узким: доминирует проектный подход, согласно которому ЧГП возникает как определенный тип предпринимательских отношений между региональной или муниципальной властью и частным инвестором на оговоренных условиях, действующих ограниченный период времени, с разделением экономических рисков, в целях реализации, главным образом, инфраструктурных проектов.

3. Следует учитывать местную специфику и различия регионов в инфраструктурных и модернизационных потребностях. Так, в инфраструктурных проектах сибирских регионов ближайшее время лидерами будут транспортная отрасль и комплексное развитие территорий. С точки зрения ЧГП наи-

более востребованными также окажутся ЖКХ (сфера водоснабжения и водоочистки, мусоропереработка) и для некоторых туристско-рекреационный комплекс.

4. Для реализации инфраструктурных проектов в регионах СФО используются и будут использоваться все механизмы: инвестиционные соглашения различного типа, арендные отношения, особые экономические зоны, концессии, совместные предприятия. В разрезе используемых источников финансирования проектов можно выделить средства федерального и регионального бюджетов (в том числе средства федеральных и региональных целевых программ), ресурсы Инвестиционного фонда и банковские кредиты. В то же время еще существует значительный резерв развития дополнительных инструментов государственного плеча для региональных ЧГП-проектов: государственные гарантии, залоговый фонд субъекта РФ, аренда с инвестиционными условиями и т.п.

5. Основными проблемами превращения ЧГП в полноценный механизм регионального развития в настоящее время являются недостаток опыта, компетенции, информации и успешной практики в сфере взаимодействия государства и частного бизнеса. Именно в этом направлении и следует сосредоточить основные усилия.

Литература

1. Барьеры развития механизма ГЧП в России. М.: НПФ «Экспертный институт», 2010. 32 с.
2. *Шихов Ю.* Экономическая роль государства в современном мире // *Экономист*. 1999. № 1. С. 25–34.
3. World Bank Group. Private Sector Development Strategy Implementation Progress Report. Washington, D.C., 2003.
4. Аналитическая записка Центра развития государственно-частного партнерства «Реализация инфраструктурных проектов и развитие механизмов государственно-частного партнерства в Сибирском федеральном округе». [Электронный ресурс]. URL:<http://www.pppi>
5. Политика новой приватизации. [Электронный ресурс]. URL: <http://strategy2020.rian.ru/comments/20110801/366119031.html>

Bibliography

1. Bar'ery razvitija mehanizma GChP v Rossii. M.: NPF «Jekspertnyj institut», 2010. 32 p.
2. *Shishkov Ju.* Jekonomicheskaja rol' gosudarstva v sovremennom mire // *Jekonomist*. 1999. № 1. P. 25–34.
3. World Bank Group. Private Sector Development Strategy Implementation Progress Report. Washington, D.C., 2003.
4. Analiticheskaja zapiska Centra razvitija gosudarstvenno-chastnogo partnerstva «Realizacija infrastruktturnyh proektov i razvitie mehanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Sibirskom federal'nom okruge». [Jelektronnyj resurs]. URL:<http://www.pppi.ru>
5. Politika novoj privatizacii. [Jelektronnyj resurs]. URL: <http://strategy2020.rian.ru/comments/20110801/366119031.html>