

- привлечение и поощрение национальных и иностранных инвестиций в развитие индустрии туризма;
- создания институциональных условий для регионального развития.

Взаимодействие всех элементов туристической индустрии, создание конкурентоспособного туристического продукта, активная государственная политика и согласованные действия всех органов государственной и местной власти по развитию туризма смогут обеспечить Украине соответствующее место на мировом рынке туристических услуг, повысить рост национальной экономики и международной интеграции.

Список использованных источников

1. UNWTO [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www2.unwto.org/>.
2. Государственная служба статистики Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Н. С. Кобикова,

магистрант факультета экономики и управления
Пензенского государственного университета, г. Пенза

И. Г. Хохлова,

канд. экон. наук, доцент кафедры «Экономика и финансы»
Пензенского государственного университета, г. Пенза

В статье рассматривается сущность и значение государственно-частного партнерства, формы сотрудничества в рамках ГЧП, а также преимущества и недостатки проектов, которые будут реализованы с помощью механизма государственно-частного партнерства.

В России первые модели государственно-частного партнерства (ГЧП) появились в начале 2000-х годов. Шаг за шагом они получали широкое развитие, но, тем не менее, до сих пор идет очень много дискуссий по поводу перспективности реализации различного рода проектов с применением механизмов государственно-частного партнерства.

По сути государственно-частное партнерство представляет собой такую схему реализации инвестиционных проектов, при которой существуют особые взаимовыгодные условия, как для бизнеса, так и для государства. Государство получает функционирующий объект, экономя при этом на финансировании его строительства или реконструкции, а предприниматель, т. е. частное лицо – зарабатывает средства на последующей эксплуатации данного объекта.

Проблематика механизма государственно-частного партнерства сегодня является одной из актуальнейших в России. Безусловно, ГЧП можно назвать перспективным инструментом в сложном инфраструктурном проектировании.

Проекты государственно-частного партнерства реализуются как непосредственно проекты ГЧП, нормативной базы для которых является Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 29.07.2018) [1], так и на основе концессионных соглашений, заключаемых в соответствии с Федеральным законом «О концессионных соглашениях» (115-ФЗ). Именно оно транслирует отношения, которые возникают между государством и частным партнером в процессе применения механизмов ГЧП в реализа-

ции проектов, так один из субъектов соглашения выступает концедентом (государство), а другой концессионером (частное лицо) [2].

За 2014-2018 годы было реализовано несколько важнейших направлений практики государственно-частного партнерства в России. В качестве примеров наиболее значимых направлений ГЧП можно привести такие, как например: совершенствование системы жилищно-коммунального хозяйства, строительство и реконструкция сети новых автомобильных дорог, создание различных объектов социального характера.

Обращаясь к статистическим данным 2003 и 2018 годов, можно заметить, что в 2003 году в стадии проработки находилось всего лишь около 20 проектов ГЧП с относительно небольшим объемом финансирования – не более 15 млрд долл.

В 2018 году наметился заметный рост как количества проектов, т.е., их стало 200 и выше, так и увеличения объема их финансирования – цифра приближается к 70 млрд долл. Поэтому можно смело сказать, что популярность государственно-частного партнерства возросла и распространилась практически по всей России.

Срок реализации проектов государственно-частного партнерства, как правило, составляет 3–50 лет, что в среднем – около 12,5 лет [3, с. 87].

По статистике наибольшая доля реализации проектов ГЧП приходится на отрасль здравоохранения, далее идет отрасль коммунального хозяйства, транспорта и социальной инфраструктуры. Более 50 % проектов осуществляются в форме концессионных соглашений, 35 % – в форме соглашений о ГЧП в рамках регионального законодательства.

Лидер по количеству проектов в области государственно-частного партнерства – Приволжский федеральный округ. Достаточно высоким потенциалом развития механизма государственно-частного партнерства характеризуются Республика Татарстан и Нижегородская область, а также Сибирский, Северо-Западный и Центральный федеральный округа, в них особое внимание уделяется проектированию объектов социальной и транспортной инфраструктуры, т. е. строительство школ, детских садов, автомобильных дорог и др. [10].

По данным Министерства экономического развития за март 2017 года в России насчитывается около 1 тыс. 340 зарегистрированных проектов, в числе которых были успешно реализованы, т. е. выведены на этап эксплуатации – 426.

Безусловно, нельзя отрицать целесообразность применения механизма государственно-частного партнерства. Его привлекательность обусловлена рядом причин:

1. Использование государством эффективности частного сектора в процессе строительства.
2. За счет того, что частный инвестор заинтересован в качестве строящегося объекта, во время строительно-монтажных работ можно существенно снизить издержки.
3. Частный партнер обеспечивает качество предоставляемых населению услуг.
4. Грамотное распределение рисков, т. е. для каждого проекта с учетом факторов риска разрабатывается определенная схема, позволяющая ими управлять.

Наряду с преимуществами существует и ряд недостатков (рисков), присущих государственно-частному партнерству, причем как для государства, так и для частного партнера.

Недостатки для государства:

1. На стадии разработки проекта могут возникнуть технические ошибки, связанные с закупкой материальных ресурсов.
2. Выбор нерациональной формы государственно-частного партнерства.
3. Недобросовестность со стороны частного партнера.
4. Предоставление частным партнером неудовлетворительного качества услуг.

Недостатки для частного партнера:

1. Риски, связанные с деятельностью органов власти.
2. Риски, связанные с участием государства как партнера в проектах государственно-частного партнерства.

3. Коммерческие риски проектов.

4. Низкие показатели контроля и управления, т. е. могут возникнуть протесты населения, общественных и международных организаций, которые необходимо будет грамотно урегулировать [5, с. 30–33].

Финансовые потоки в проектах государственно-частного партнерства зависят от множества факторов, часть из которых очень сложно предсказать, поэтому неотъемлемой частью ГЧП являются финансовые риски.

Таким образом, можно сказать, что в России на государственно-частное партнерство возлагают большие надежды. Само определение «государственно-частное партнерство» крепко и надолго внедрилось в нашу жизнь и теперь стремительно и перспективно начинает набирать обороты.

В условиях ограниченных финансовых возможностей расширяя практику применения механизма государственно-частного партнерства, мы можем создать серьезный стимул, который позволит нам обеспечить необходимые темпы роста экономического благосостояния Российской Федерации. Поэтому необходимо активно привлекать частного партнера к инвестированию в инфраструктурное развитие, которое можно осуществить при наличии инвестиций в рамках реализации ГЧП-проектов.

Для того, чтобы развивать государственно-частное партнерство и сделать его основным инструментом реализации инфраструктурных проектов необходимо на стадии планирования учитывать такие особенности как:

- нормативно-правовая база, которая бы определяла условия концессионных соглашений;
- стабильность политической ситуации в регионе и отсутствие видимых политических рисков.
- степень развития социально-экономической политики субъекта, позволяющая гарантировать возврат средств концессионера, инвестируемых в объект инфраструктуры;
- наличие компетентных органов государственной власти и местного самоуправления, контролирующих этапы реализации концессионных соглашений;
- конкурентоспособность частных компаний, позволяющая проводить конкурсные процедуры и выбирать того инвестора, который наиболее эффективно может участвовать в концессии.

Список использованных источников

1. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 29.07.2018) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 N 115-ФЗ (последняя редакция).
3. Алпатов А.А. Государственно-частное партнерство. Механизмы реализации / А.А. Алпатов, А.В. Пушкин, Р.М. Джапаридзе. – М.: Альпина Паблицерз. 2014. – 196 с.
4. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. М.: Наука РАН. 2015. – 315 с.
5. Гладун Татьяна Николаевна Муниципально-частное партнерство как инструмент социально-экономического развития муниципальных образований // Актуальные проблемы современности: наука и общество. 2014. №1 (2). – С. 30–33.
6. Любинин Д.С. Партнерство государства и бизнеса: о необходимости, сущности и формах // Российский экономический журнал. 2015. – № 9. – С. 48–49.
7. Суворова И.А., Мижит-Оол О.Р. Государственно-частное партнерство // Молодой ученый. – 2016. – №10. – С. 891–894.
8. Шевченко Е.А. Муниципально-частное партнерство как механизм обеспечения экономического развития муниципальных образований // Вестник АПК Ставрополя. 2014. – №4(8). – С. 96–98.
9. Министерство экономического развития РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/>. – Дата доступа: 02.11.2019.
10. Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.hse.ru/>. – Дата доступа: 02.11.2019.