

И. А. Прудников

*Бизнес-консультант, коммерческий директор,
Igor.prudnikov.orig@gmail.com
ООО «Жилком недвижимость»,
Москва, Российская Федерация*

А. М. Ротарь

*Генеральный директор,
gilcomrealty@gmail.com
ООО «Жилком недвижимость»,
Москва, Российская Федерация*

**Государственно–частное партнерство
как драйвер роста современной экономики**

***Аннотация:** Система взаимодействия институтов государственного и частного секторов экономики приобретает в настоящее время все большее значение и развитие. В России данный механизм обрел большую популярность и все большее значение. Многие важные инфраструктурные объекты уже реализованы посредством государственно–частного партнёрства (далее — ГЧП) и стоит отметить, что достаточно успешно.*

Государственно–частное партнерство стоит рассматривать как форму развития бизнеса, которая привлекает внимание как специалистов из научной отрасли, так и специалистов–практиков из различных отраслей экономик.

В данной статье делается попытка рассмотреть ГЧП как механизм развития современной экономики.

***Ключевые слова:** концессия, инновации, инфраструктура, государственно–частное партнерство, модернизация, инфраструктурные объекты.*

I. A. Prudnikov

*Business consultant, commercial director,
Igor.prudnikov.orig@gmail.com
Zhilkom Real Estate LLC,
Moscow, Russian Federation*

A. M. Rotary

General director,

gilcomrealty@gmail.com

*Zhilkom Real Estate LLC,
Moscow, Russian Federation*

Public–private partnership as a driver of the growth of the modern economy

Annotation: *The system of interaction between institutions of the public and private sectors of the economy is now becoming increasingly important and developing. In Russia, this mechanism has gained great popularity and increasing importance. Many important infrastructure facilities have already been implemented through public–private partnership (hereinafter — PPP) and it is worth noting that it is quite successful.*

Public–private partnership should be considered as a form of business development, which attracts the attention of both specialists from the scientific industry and practitioners from various sectors of the economy.

This article attempts to consider PPP as a mechanism for the development of the modern economy.

Keywords: *concession, innovation, infrastructure, public–private partnership, modernization, infrastructure facilities.*

Эпидемия негативно сказалась на экономике всего мира, и сейчас задача большинства государств восстановить экономику и выйти на стабильный её рост. Для этого требуется переход к инновационной экономике, что требует развитие создание инновационных и конкурентоспособных товаров, как для внутреннего потребления, так и для экспорта.

Для того, чтобы оказать необходимую государственную поддержку для предприятий, государству нужно разработать и создать соответствующие институты. Это могут быть, как и перенаправленные на другую сферу действующие институты, реформы и новые законодательные акты или новые специально и ситуативно разработанные институты. Задача всего этого поддерживать и развивать инновации.

При таких поставленных задачах, как показывает мировой опыт, требуется создание определенной государственной инновационной структуры. Структура должна быть суммой государственных, индивидуальных и общественных компаний и способах и совместной организованной деятельности. Эта структура должна разрабатывать, поддерживать, продвигать и репродуцировать новейшие технологии и научные

открытия. Все это должно сделать инновационный подход к экономике основным драйвером роста этой самой экономики.

В каждом государстве данный подход показывает разный и ситуативный результат. На это влияют характеристики государства, позиции и уровень вмешательства государства в процесс, позиции и вовлеченность частных предприятий.

Эксперты и специалисты всегда ведут дискуссии насчёт пропорций между государством и частным сектором, так как мнения меняются в зависимости от положения дел в стране, в России этот вопрос наиболее актуален, так как страна находится на этапе обновления экономики.

Сейчас эти дискуссии пытаются закончить и прийти к какому-либо определенному выводу. Решением всех этих споров и открытых вопросов стало создание государственного-частного партнерства. Он был создан для контроля и осуществления эффективного взаимодействия между государством и частным сектором для решения общественных экономических задач и проблем, с целью извлечения взаимной выгоды. Первооткрывателями данного механизма стали США и передовые страны Европы.

В России задумываться над созданием этого механизма начали в 2000-х годах. До настоящего момента этот механизм не был разработан ни на ком из уровней. Исторически сложилось так, что Россия всегда оказывала большое государственное влияние на рынок и экономику в целом. Также нынешняя ситуация, требующая обновления экономики, делает вопрос создания механизма одним из самых экономически актуальных.

России нужен данный механизм, так его создание станет одним из основных драйверов экономики.

Государственное-частное партнерство является эффективной инновацией в социально-экономической области, так как данный механизм предназначен для решения проблем в этих двух областях. Повышается конкурентоспособность государства, развиваются и создаются новые технологии и техническое обеспечение предприятий.

Такое взаимодействие приведет к улучшению экономической ситуации в стране, бизнесы будут получать прибыль, а уровень жизни населения будет только расти.

Препятствуют созданию механизма теоретический аспект и актуальные вопросы, связанные с рисками, которые может вызвать государственное-частное партнерство:

- усиление бюрократизации;
- создание новых коррупционных схем.

Создание механизма государственного-частного партнерства позволит государству:

- привлечь вложения со стороны и дополнительные ресурсы;
- улучшить финансовое положение.

При внедрении и использовании государственного-частного партнерства объединяются силы двух главных сегментов экономики.

На опыте некоторых государств, при использовании государственного-частного партнерства были выявлены определенные возможные риски:

- различие имеющихся знаний и подходов, что приведет к разногласиям при реализации экономических планов и задач.

На примере некоторых государств, с частной стороны появляются корыстные интересные, что приводит к различного рода финансовым махинациям.

Частный сегмент часто не одобряет такое сотрудничество, так как невозможно предсказать финансовые перспективы и возможную прибыль.

Также есть риск, что частный сегмент возьмёт контроль на себя и будет проводить политику, которая будет выгодна только им.

Государственное-частное партнерство — это механизм, который должен быть выгодным для двух взаимодействующих сторон, также он обязан решать не только экономические проблемы, но возникающие социальные.

Для достижения наиболее эффективного уровня и качества взаимодействия при использовании государственного-частного партнерства, необходимо, чтобы механизм стимулировал двух участников-партнёров.

Плюсы и минусы, имеющиеся у партнеров:

- государственная сторона;
- основной государственной целью является улучшение экономического состояния и качество жизни населения.

Из плюсов можно отметить:

- возможность вносить необходимые изменения в законодательство;
- имеются средства производства.

Минусы:

- финансовые и экономические ограничения;
- низкое развитие навыков управления предприятиями и ведения бизнеса;
- отсутствие возможности внедрения инновационных технологий;

- частные партнеры;
- основной целью является выйти на новый уровень конкуренции.

Плюсы:

- опыт и навыки управленческой деятельностью в сфере бизнеса и предприятий;
- несколько источников инвестирования и возможность привлекать новые.

Минусы:

- законодательные ограничения.

Отмечается, что для достижения максимальной эффективности от государственного-частного партнерства требуется полное доверие двух участников.

Как уже было сказано, что государственное-частное партнерство используется как драйвер роста экономики, реализуется этот принцип с помощью ряда механизмов.

Государственное-частное партнерство во всем мире используется в основном для построения дорог, что значительно улучшает инфраструктуру и логистику.

Также партнерство используется для:

- порты, аэропорты;
- суда любого типа и вида;
- медицинские учреждения(поликлиники и др.);
- объекты образования и культурологические(школы, детские сады, спортивные площадки, музеи);
- жилищно-коммунальное хозяйство.

Механизмы государственного-частного партнерства как драйвера экономического роста.

Институциональные. Включают в себя институты, цель которых, разработать нормативно-правовые акты, которые будут контролировать двух партнеров.

Инвестиционные. Методы, при помощи которых привлекается сторонний капитал. Стоит отметить, что этот вид финансирования зависит от политической ситуации, развитости на законодательном уровне.

Контроль рисков. Механизм, который даёт определённые гарантии, минимальную рентабельность проекта. Риски должны быть равномерно распределены между двумя участниками партнерства.

Постройка, использование, обслуживание объектов государственного и общественного имущества для производственных целей ложатся на частный сегмент.

Позволяет улучшить и обновить аппаратные и технологические условия для государственного производства.

Государственная и общественная собственность, направленная на производство товаров и услуг начинает использоваться рационально, что делает ее наиболее эффективной, так как частный партнер берет на себя управление и эксплуатацию.

В случае нарушения условий контракта со стороны частного партнера действие контракта прерывается и государственное имущество возвращается под контроль государства.

При таком уровне вмешательства государства в экономические вопросы повышается уровень социальной справедливости.

Государственно-частное партнерство должно строиться на:

- объединении финансовых и экономических возможностей, плюс ко всему должны объединяться навыки и умения управлять предприятием;
- из партнерства должна быть извлечена прибыль и справедливо разделена на двух участников партнерства;
- должно быть равномерное распределение рисков и ответственности между партнерами.

Для того, чтобы привлечь частный сегмент в социально-значимые проекты, государство предоставляет этим проектам бюджетные деньги. Для инвесторов же самым заманчивым предложением является то, что в данном проекте они будут монополистами. За это инвесторы платят тем, что государство усиливает контроль над бизнесом, он проявляется в контроле тарификации и другие подобные ограничения.

Основные проблемы государственно-частного партнерства.

Одной из главных проблем государственно-частного партнерства является, то что далеко не все детали и аспекты проработаны на законодательном уровне.

Также не было создано соответствующего органа, который бы занимался утверждением, управлением, определенных проектов, реализуемых с помощью государственно-частного партнерства.

Отсутствие всего этого создает множество проблем при возникновении ситуаций связанных с налогообложением, рисками, ответственностью, соотношением прибыли.

Проблема, которая существует на территории России и бывшего советского пространства, заключается в низком уровне доверия иностранных предпринимателей, слабом развитии национального рынка, неэффективных методах государственного управления, низком уровне жизни населения.

Но даже при всём этом в России уже образовалась некая база для формирования государственного-частного партнерства в виде создания инвестиционного фонда РФ, государственных корпораций и других инструментов.

Подведем следующие итоги.

Государственное-частное партнерство, несомненно, является одним из главных драйверов экономики, особенно в такое тяжелое для двух сторон время. Данный вид взаимодействия позволяет решить сразу несколько проблем, а именно: финансовые вопросы и увеличение прибыли для двух сторон, улучшение экономической и социальной ситуации в стране.

Особенности двух сторон сочетаются, но для максимально успешного партнерства, необходимо, чтобы обе стороны были максимально мотивированы и заинтересованы в проекте.

В период эпидемии государству, как и отечественным предприятиям тяжело привлекать иностранный капитал и инвестиции, в связи с отсутствием экономической стабильности внутри государства и с политической ситуацией, но сейчас уже разрабатывается как можно больше проектов, для того, чтобы привлекать инвестирование.

Государственное-частное партнерство также улучшает уровень жизни населения, так как механизм позволяет вмешиваться в дела бизнеса, что позволяет государству влиять как, на справедливую заработную плату, так и на стоимость производимых товаров и услуг. Такой вид партнерства позволяет государству и предпринимателям осваивать и внедрять новейшие технологии и существенно повышать навыки управления предприятием. Как уже говорилось, что основной проблемой является отсутствие законодательного каркаса, что отпугивает, как и предпринимателей, так и государство.

В 2020 году эпидемия вызвала несколько проблем, заключались они в том, что, чтобы побороть коронавирус, необходимо ввести карантин, что закрывает большинство предприятий, ресторанов. Но при этом всем также необходимо не допускать массового увеличения безработ-

ных и граждан, находящихся за чертой бедности, и банкротства предприятий, что сильно повлияет на экономическом положении государства, вследствие чего было принято решение, ввести кредитование для малого и среднего бизнеса на льготных условиях, но только при условии, что предприниматель сохранит большинство рабочих мест.

Данное партнерство несколько улучшило ситуацию, и, как мы видим, все критерии государственного-частного партнерства соблюдены, имеется выгода для двух партнеров, решаются социально-экономические проблемы. Хотя в настоящий момент Россия и находится на стадии разработки такого типа партнерства, уже есть примеры, когда ситуация буквально принуждает прибегать к механизму, толком не имея никакой правовой базы и создавая ее на ходу. Это предпосылки того, что партнерство между государством и частным сектором будет только увеличивать объемы и качество, потому что после победы над коронавирусом, будет необходимо решать острые социальные, экономические и финансовые проблемы, сделать это по отдельности не получится ни у одной стороны, действовать нужно сообща и опираться на основные принципы государственного-частного партнерства.

Список литературы

1. Adamiya T.T. Implementation of public-private partnership projects: problems and its solutions. Экономика и управление: проблемы, решения. 2020. Т. 1. № 9 (105). С. 137–141.
2. Балабанова А.В. Интеграционные процессы как тренд глобального общественного развития. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2019. Т. 18. № 4. С. 9–20.
3. Власов А.В., Заложных Е.С., Максина М.С. Финансирование инфраструктурных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства. В сборнике: Современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте. Материалы Международной научно-практической конференции. Под ред. А.А.Чеботаревой, В.М. Корякина, В.Е. Чеботарева. 2019. С. 131–137.
4. Власов А.В., Губин А.В., Дмитриева О.А., Жмылев Н.А., Комарова Е.В., Кулешова И.А., Кулешова Л.И., Морковкин Д.Е., Павлова А.В., Петров Ю.И., Поляков А.Е., Полякова Н.В., Рудакова Е.Н. Таможенно-транспортная логистика. Коллективная монография. Москва, 2020.
5. Моисеенко Н.А., Тимошина О.И. Ключевые вопросы при отборе проекта государственно-частного партнерства (ГЧП), формы ГЧП и предпосылки к их использованию. Вестник университета. 2012. № 13. С. 80–86.

6. Шаховская Л.С., Попкова Е.Г., Морозова И.А., Позднякова У.А. Оценки эффективности института ГЧП и рисков проектов, реализуемых на основе принципов ГЧП. Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6. С. 447.

References

1. Adamiya T.T. Implementation of public-private partnership projects: problems and its solutions. *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*. 2020. T. 1. № 9 (105). S. 137–141.
2. Balabanova A.V. Integracionnye processy kak trend global'nogo obshchestvennogo razvitiya. *Uchenye zapiski Rossijskoj Akademii predprinimatel'stva*. 2019. T. 18. № 4. S. 9–20.
3. Vlasov A.V., Zalozhnyh E.S., Maksina M.S. Finansirovanie infrastrukturnykh transportnykh proektov na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. V sbornike: *Sovremennye finansovyie i finansovo-pravovyye problemy na transporte. Materialy Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii*. Pod red. A.A.СНеботаревой, V.M. Koryakina, V.E. СНеботарева. 2019. S. 131–137.
4. Vlasov A.V., Gubin A.V., Dmitrieva O.A., Zhmylev N.A., Komarova E.V., Kuleshova I.A., Kuleshova L.I., Morkovkin D.E., Pavlova A.V., Petrov YU.I., Polyakov A.E., Polyakova N.V., Rudakova E.N. *Tamozhenno-transportnaya logistika. Kollektivnaya monografiya*. Moskva, 2020.
5. Moiseenko N.A., Timoshina O.I. Klyuchevyye voprosy pri otbore proekta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva (GCHP), formy GCHP i predposylki k ih ispol'zovaniyu. *Vestnik universiteta*. 2012. № 13. S. 80–86.
6. SHahovskaya L.S., Popkova E.G., Morozova I.A., Pozdnyakova U.A. Ocenki effektivnosti instituta GCHP i riskov proektov, realizuemykh na osnove principov GCHP. *Sovremennyye problemy nauki i obrazovaniya*. 2014. № 6. S. 447.