

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕХАНИЗМА  
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ  
ПРОЕКТАХ**

**Кравченко Р.С.**, асс. каф. «Прикладная математика и информатика», Автомобильно-дорожный институт ГВУЗ «ДонНТУ»

**Кравченко Р.С. Организационно-экономические аспекты механизма государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах.** Анализ тенденций развития современных экономических систем свидетельствует о возрастании уровня сложности, как самой их структуры, так и взаимосвязей элементов, образующих данные структуры. Следствием данных процессов является снижение эффективности существующих подходов к управлению экономическими системами, а зачастую их полная недееспособность противостоять деструктивным процессам. Яркое подтверждение этому – глобальный кризис мировой финансово-экономической системы. В данных условиях очевидным становится факт чрезвычайной важности эффективного развития механизмов взаимодействия частного бизнеса и государственного капитала и включение такого механизма, в качестве элемента, в экономические системы микро и макроуровней. Это повысит уровень системного разнообразия объекта управления, и в силу «закона необходимого разнообразия» обеспечит лучшую управляемость системы. Кроме того, известен факт, что стратегические проекты (особенно инфраструктурные), реализуемые исключительно в рамках госбюджетного финансирования, характеризуются достаточно низким уровнем эффективности в силу того, что государство не в состоянии успешно реализовывать функции менеджера в данной сфере. Поиск решения проблемы лежит в плоскости активизации альтернативных источников проектного финансирования в рамках некоторой модели взаимодействия государства и частного капитала. В мировом экономическом сообществе таким общепризнанным механизмом эффективного взаимодействия является государственно-частное партнерство (ГЧП) (публично-приватное партнерство). Данный тезис, по мнению автора, и обуславливает актуальность предмета исследования. В работе проанализирована эффективность механизма ГЧП в инфраструктурных проектах, рассмотрены преимущества такого взаимодействия для каждого из участников. В качестве результата приведено обоснование целесообразности создания независимого органа координирующего усилия, направленные на развитие механизмов ГЧП и представлена развернутая схема реализации соответствующих функций.

**Кравченко Р.С. Організаційно-економічні аспекти механізму державно-**

**приватного партнерства в інфраструктурних проектах.** Аналіз тенденцій розвитку сучасних економічних систем свідчить про зростання рівня складності, як самої їхньої структури, так і взаємозв'язків елементів, що утворюють дані структури. Наслідком даних процесів є зниження ефективності існуючих підходів до керування економічними системами, а найчастіше їх повна нездатність протистояти деструктивним процесам. Яскраве підтвердження цьому – глобальна криза світової фінансово-економічної системи. У даних умовах очевидним стає факт надзвичайної важливості ефективного розвитку механізмів взаємодії приватного бізнесу та державного капіталу і включення такого механізму, у якості елемента, в економічні системи мікро і макрорівнів. Це підвищить рівень системної різноманітності об'єкта керування, і в силу «закону необхідної різноманітності» забезпечить кращу керованість системи. Крім того, відомий факт того, що стратегічні проекти (особливо інфраструктурні), реалізовані винятково в рамках держбюджетного фінансування, характеризуються досить низьким рівнем ефективності через те, що держава не в змозі успішно реалізовувати функції менеджера в даній сфері. Пошук розв'язку проблеми лежить у площині активізації альтернативних джерел проектного фінансування в рамках деякої моделі взаємодії держави і приватного капіталу. У світовому економічному співтоваристві таким загально визнаним механізмом ефективної взаємодії є державно-приватне партнерство (ДПП) (публічно-приватне партнерство). Дана теза, на думку авторів, і обумовлює актуальність обраного напрямку дослідження. У роботі проаналізована ефективність механізму ДПП в інфраструктурних проектах, розглянуті переваги такої взаємодії для кожного з учасників. У якості результату наведено обґрунтування доцільності створення незалежного органа координуючого зусилля, які спрямовані на розвиток механізмів ДПП, і представлена розгорнута схема реалізації відповідних функцій.

**Kravchenko R.** Organizational and economic aspects of public-private partnership in infrastructure projects. Trend analysis of the current economic system shows increasing levels of difficulty, as most of their structure and interrelationships of elements forming the structure data. The consequence of these processes is to reduce the effectiveness of current approaches to the management of economic systems, and often their complete incapacity to resist the destructive processes. Striking confirmation of this - a global crisis of the world financial and economic system. In these conditions, the obvious fact is of extreme importance of effective mechanisms of cooperation between private business and the state capital, and the inclusion of such a mechanism, as an element in the economic systems of the micro and macro levels. This increases the diversity of the object management system, and in view of the "law of requisite variety" will provide better manageability. In addition, the well-known fact that the strategic projects (infrastructure), exercisable within the state budget financing, characterized by a rather low efficiency due to the fact

that the state is not able to successfully implement the functions of a manager in the field. Finding the solution of the problem lies in the plane of the activation of alternative sources of project financing in the framework of some models of interaction between the state and private capital. Into the world economy in such a recognized mechanism for effective communication is a public-private partnership (PPP) (public private partnership). This thesis is determines the relevance of the research subject. The article was analyzed the effectiveness of PPPs in infrastructure projects, discusses the advantages of such an interaction for each participant. The result shows the rationale for the creation of an independent body coordinating efforts on the development of PPPs, and presents detailed scheme of the relevant functions.

**Постановка проблемы.** В условиях сложившихся экономических реалий, существует ряд стратегических задач в отрасли теплоснабжения, решение которых не терпит отлагательств.

1. Задача повышения уровня энергоэффективности государства.
2. Задача снижения стоимости реализации проектов модернизации в отрасли.
3. Задача повышения качества предоставляемых услуг.
4. Задача управления тарифной политикой в отрасли.

Проблемы, лежащие в основе вышеперечисленных задач, возникали в той, или иной мере практически в каждой среде мирового экономического сообщества. При этом их решения, в подавляющем большинстве, находились в плоскости дерегулирования процесса управления отраслью с помощью механизма ГЧП, преимущества которого, в полной мере, раскрываются именно в инфраструктурных проектах [1].

**Анализ последних исследований и публикаций.** Проблемам и перспективам развития ГЧП посвящены работы таких отечественных и зарубежных ученых, как В.М. Вакуленко, О.В. Бердановой, А.Ф. Ткачука, В.Г. Варнавского, В.Н. Мочальникова, Е.А. Коровина, И.В. Запатриной и других. Однако вопросы усовершенствования механизма государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах остаются открытыми и требуют дополнительных исследований и уточнений.

**Цель статьи** состоит в обосновании эффективности механизма ГЧП в инфраструктурных проектах отрасли теплоснабжения, анализе преимуществ взаимодействия для каждого из участников проекта и приведении обоснования создания независимого органа координирующего усилия, направленные на развитие механизмов ГЧП.

**Изложение основного материала.** Определяющим показателем конкурентоспособности экономики любого государства является показатель энергоёмкости ВВП. Значимость данного показателя для экономики Украины возрастает на порядок в условиях «газовых войн» с Россией. Таким образом, снижение зависимости национальной

экономики от импортируемого природного газа является важнейшей задачей, которая во многом определит будущее развитие нашего государства. Ситуация усугубляется еще и тем, что наблюдается стабильное повышение цен на энергоносители. Так, согласно прогнозным расчетам Мирового банка, цены на природный газ в Украине до 2017 года повысятся до 2 300-3 500 грн/тыс. м<sup>3</sup>, или в 3,4-5,1 раза в сравнении с текущей ценой, заложенной в действующих тарифах, в зависимости от реализации оптимистичного или пессимистического сценария (рис. 1).

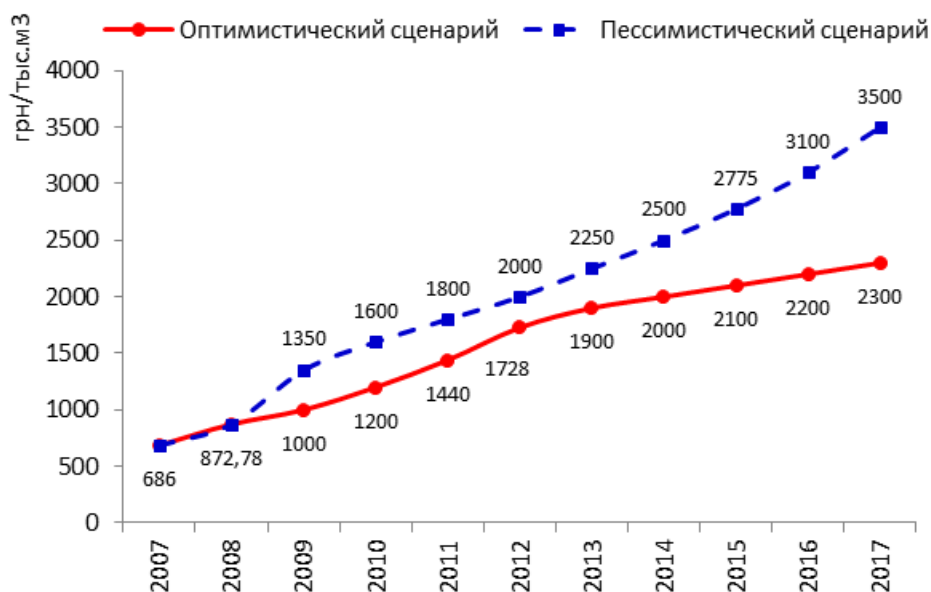


Рисунок 1 – Динамика цен на природный газ

Решение данной проблемы является базовым условием обеспечения энергетической безопасности государства, кроме того это возможность предоставлять населению коммунальные услуги по экономически обоснованным тарифам. По оценкам Мирового банка, проблема с оплатой тарифов для населения промышленных городов Украины даст о себе знать уже в 2017 году. Так, условные 1 (20 % домохозяйств с самым низким уровнем дохода) и 2 (следующие 20 % домохозяйств с более высоким уровнем дохода) группы будут затрачивать приблизительно 18 % и 16 % от общего дохода на оплату услуг теплоснабжения соответственно, что значительно превышает общемировой «порог доступности» в 12 % (рис. 2).

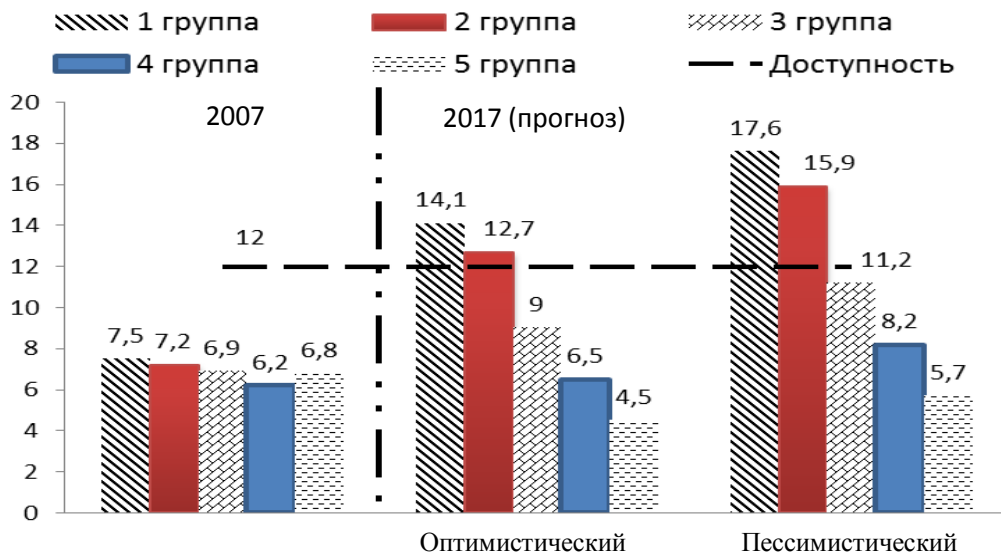


Рисунок 2 – Доля расходов на оплату услуг отопления и горячего водоснабжения от общего дохода домохозяйств, %

В данном контексте, значительные резервы сокращения национальных расходов содержатся в жилищно-коммунальном хозяйстве (ЖКХ) в целом, и отрасли теплоснабжения, в частности. Причина этого заключается в том, что в ЖКХ потребляется 44% энергетических ресурсов государства (70 млн. т. условного топлива (у.т.); 30% общего потребления топлива в Украине), причем 85% от общего потребления отраслью приходится на жилищный фонд и социальную сферу.

Наслоение данных факторов плюс локальные проблемы, сформировали критическую ситуацию в Украине [2, С. 47-56], охватив, все сферы экономики.

В рамках очерченного круга проблем и задач в контексте данной проблемы, автором была построена концептуальная схема их решения (рис. 3).

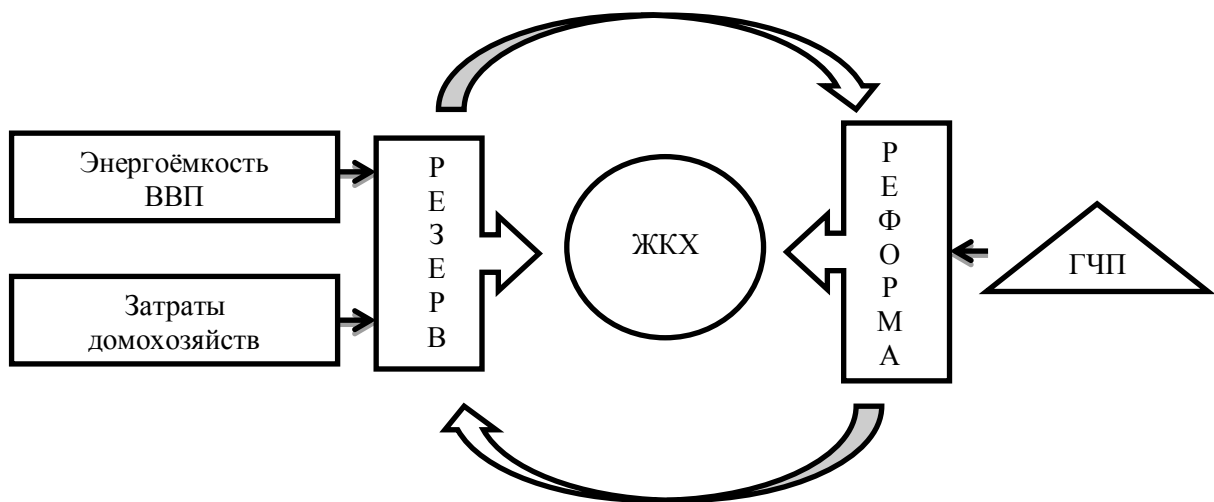


Рисунок 3 – Концепция решения стратегических задач экономики

В данном случае, механизм ГЧП рассматривается как инструмент реформирования отрасли, посредством которого возможно активизировать процесс снижения энергоемкости ВВП и затрат домохозяйств. При чем, как было указано ранее, значительный резерв содержится именно в отрасли ЖКХ. При этом финансовые ресурсы, которые будут высвобождаться, следует направить на поддержку и углубление реформационных процессов в отрасли.

Концепцию государственно-частного партнерства, следует воспринимать как бинарное понятие: с одной стороны это механизм взаимодействия публичного и частного партнеров, а с другой, – это непосредственно проекты, которые реализуются в рамках такого взаимодействия. Ключевой же характеристикой данной концепции является баланс интересов участников, действующих в её рамках (табл. 1).

Таблица 1 – Преимущества ГЧП в инфраструктурных проектах

Для государства	Для частного партнера
1. Экономия бюджетных финансовых ресурсов	1. Привлечение государственных бюджетных средств
2. Оптимизация бюджетных расходов	2. Доступ к закрытым рынкам (инфраструктурные проекты, ЖКХ)
3. Эффективное управление имуществом	3. Возможность получения кредитов под государственные гарантии на льготных условиях
4. Активизация инвестиционных механизмов	4. Оптимизация портфеля рисков
5. Доступ к передовому опыту частных компаний	5. Упрощение решения бюрократических вопросов при работе с разрешительными органами
6. Оптимизация портфеля рисков	6. Повышение статуса проекта ввиду гарантий государственного партнера
7. Эффективный менеджмент инфраструктурных объектов	7. Формирование положительного имиджа у граждан
8. Активизация альтернативных инструментов проектного финансирования	
9. Сокращение уровня безработицы	
10. Реализация своих социальных функций	
11. Формирование положительного имиджа у граждан	

Следует подчеркнуть, что данная модель в полной мере раскрывает свои преимущества (табл. 2) именно в инфраструктурных отраслях, специфика проектов в которых заключается в крупномасштабности, социальной направленности и долгосрочности.

Ключевым моментом внедрения инструментов ГЧП является организация так называемых Центров развития государственно-частного партнерства (ЦРГЧП). По этому пути пошли большинство стран [3, С. 9-18]. Они позволяют скоординировать усилия, которые направлены на развитие механизмов ГЧП. Более того, в рамках деятельности ЦРГЧП находят свое решение проблемы эффективности управления проектами в ГЧП на государственном и региональном уровнях.

Таблица 2 – Преимущества ГЧП в инфраструктурных проектах

Особенности проектов ЖКХ	Преимущества ГЧП
Значительная стоимость	Возможность активизации различных источников финансирования, в том числе МФО
Длительный срок окупаемости	Проекты направлены на долгосрочное сотрудничество
Наличие обширного портфеля рисков	Оптимальное распределение рисков между участниками проекта
Потребность в ноу-хау	Наличие доступа к передовому опыту частных компаний
Стратегическая важность	Возможность закрепить контроль над стратегически важными объектами проекта (инфраструктура) за государством, таким образом, беспрепятственно реализовывать свои социальные функции
Социальная направленность	

Именно в рамках ЦРГЧП разрабатываются и внедряются меры, которые направлены на ликвидацию институциональных провалов. При этом отправной точкой в деятельности ЦРГЧП должна стать эффективная организация основных этапов развития ГЧП (рис. 4) [4, С. 4].



Рисунок 4 – Этапы развертывания ГЧП в рамках ЦРГЧП

На первом этапе формулируется общая стратегия развития ГЧП: выделяются приоритетные секторы экономики и выбираются эффективные формы сотрудничества государства и частного капитала.

Второй этап состоит в мониторинге поля потенциально выгодных проектов.

На третьем этапе анализируется пакет проектов. Именно на этом этапе проводится технико-экономическое обоснование (ТЭО) с точки зрения технической реализуемости, финансовой привлекательности и экологической безопасности.

Четвертый этап связан с реализацией государственных закупок.

Пятый этап касается всех этапов процесса договорных отношений в рамках проектов ГЧП, самым важным из которых является обеспечение выполнения условий договора, который и является критерием успешности проекта.

**Выводы.** В работе обоснована эффективность механизма ГЧП с точки зрения реализации инфраструктурных проектов, проанализированы преимущества взаимодействия для каждого из участников данного процесса, а также представлена развернутая схема реализации соответствующих функций Центра развития государственно-частного партнерства, как независимого органа координирующего усилия, направленные на развитие механизмов ГЧП.

#### **Список использованных источников:**

1. Экспертный портал Высшей школы экономики. ГЧП для инфраструктуры. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://opec.ru/1240402.html>
2. Соскін О.І. Необхідність зміни економічної моделі для конкурентоспроможного розвитку України / О.І. Соскін // Економіка ринкових відносин. – 2010. – №5. С. 47-56
3. Семенин А.А. «Центры развития государственно-частного партнерства: сравнительный анализ» / А.А. Семенин. // Аналитическая записка «Центра развития государственно-частного партнерства». – 2010. С. 9-18
4. Public-Private Partnership Units. Lessons for their Design and Use in Infrastructure, PPIAF [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ppiaf.org/>

**Ключевые слова:** жилищно-коммунальное хозяйство, теплоснабжение, государственно-частное партнерство, проекты, дерегулирование.

**Ключові слова:** житлово-комунальне господарство, теплозабезпечення, державно-приватне партнерство, проекти, дерегулювання.

**Key words:** public utilities, heating, public-private partnerships, projects, deregulation.