УДК 334.021(470.3)

ШУРТУХИНА Е.А.

Государственно-частное партнерство как эффективная форма взаимодействия власти и бизнеса

Статья посвящена одной из форм взаимодействия власти и бизнеса в решении проблем регионов – государственно-частному партнерству. Автор рассматривает опыт государственно-частного партнерства в Центральном федеральном округе, успехи в данной области, а также сложности в реализации проектов, факторы, сдерживающие его развитие, проблемы. В статье определены основные направления повышения эффективности партнерских отношений в регионах.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, развитие инфраструктуры региона, нормативно-правовая база, инвестиционные проекты.

В посткризисный период становится все более очевидным тот факт, что обеспечение высоких и устойчивых темпов развития страны, достижение стратегических целей государственной власти невозможно без заинтересованного партнерства государственных и муниципальных органов власти с представителями частного бизнеса. Стратегии и программы, ориентирующиеся только на использование бюджетных средств, не позволяют органам власти осуществлять масштабные, стратегические проекты, лежащие в основе высокой конкурентоспособности страны. Признанной во всем мире альтернативой подобному способу финансирования выступает государственно-частное партнерство (ГЧП). Поэтому не случайно В.В. Путин, выступая на Межрегиональной конференции партии «Единая Россия» в г. Екатеринбурге 30 июня 2011 г. заверил: «Правительство будет привлекать серьёзные частные инвестиции в инфраструктуру, готово создавать для этого необходимые условия, использовать механизмы частно-государственного партнёрства»[1].

Проблемы модернизации транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры сегодня являются актуальными и для органов государственной власти, и для органов местного самоуправления. «Развитие инфраструктуры должно стать главным направлением экономической политики России на ближайшие годы»,[2] – советовал лауреат Нобелевской премии по экономике Джозеф Стиглиц, выступая на Форуме «Россия» в марте 2011 г. «Инфраструктурные проекты должны составить основу развития России до 2020 года», – заявил Президент Дмитрий Медведев[3].

Потребность в повышении энергоэффективности, восстановлении и развитии дорожной сети, объектов жилищно-коммунального хозяйства постоянно растет. На уровне регионов и муниципальных образований бюджетные ограничения становятся барьером для модернизации изношенной инфраструктуры. Дефициты региональных бюджетов, сокращение трансфертов из федерального бюджета, направляемых на реализацию инвестиционных проектов в субъектах РФ, необходимость модернизации устаревших объектов приводят к поиску внебюджетного финансирования, которое в мировой практике осуществляется на основе механизмов государственно-частного партнерства. Реализация инфраструктурных проектов с применением механиз-

мов ГЧП способна обеспечить каждому региону экономический рост, привлечение инвестиций, создание новых рабочих мест. В свою очередь, развитая инфраструктура значительно повышает инвестиционную привлекательность региона, создает основу для реализации бизнес-проектов и, как следствие, устойчивого роста доходов населения и региональных бюджетов.

Как показывает зарубежный опыт (сам термин «государственно-частное партнерство» – Public Private Partnership – появился в начале 90-х гг. XX в. и связан главным образом с «британской моделью» ГЧП), государственно-частное партнерство является более эффективной формой взаимодействия власти и бизнеса в решении инфраструктурных проблем, нежели бюджетное финансирование и приватизация. Механизмы ГЧП широко используются в мировой практике для привлечения частного капитала к строительству автомобильных и железных дорог, автобанов, а также к совместным проектам в сфере транспорта, энергетики, ЖКХ.

Опыт реализации проектов государственно-частного партнерства в регионах Центрального федерального округа.

Идея развития государственно-частного партнерства в России стала обсуждаться на федеральном уровне с начала 2000-х годов. Однако и сегодня приходится констатировать, что мы находимся в начале длинного пути развития и адаптации различных моделей сотрудничества государства и частного бизнеса. В последние годы государственно-частное партнерство получает все более широкое распространение в нашей стране: наблюдается некоторый рост активности в области проектов на основе государственно-частного партнерства, и оно становится одной из самых эффективных форм взаимодействия власти и бизнеса в решении многих, в том числе инфраструктурных, проблем регионов. ГЧП на данный момент переходит из обсуждения в формат практической реализации, но с российской спецификой.

Сам безусловно модный термин «государственно-частное партнерство» все чаще стал встречаться не только в СМИ и сети Интернет, но и нередко в заявлениях Президента, членов Правительства России, предпринимателей. Так, Президент РФ Дмитрий Медведев, ознакомившись с деятельностью особой экономической зоны «Липецк» в январе 2010 г., заявил о важности «коммуникации между властью и бизнесом»[4]. О необходимости более тесного и всестороннего взаимодействия власти и бизнеса неоднократно заявлял и Председатель Правительства РФ В.В. Путин. Обсуждая итоги регионального развития в 2010 году с вице-премьером Д.Н. Козаком 7 февраля 2011 г., глава правительства подчеркнул то огромное значение, которое имеет взаимодействие власти и бизнеса для социально-экономического развития субъектов РФ. В качестве примера отмечалось, что только 107 совместных инвестиционных проектов обеспечат приток дополнительных инвестиций в региональное развитие на сумму около 1 трлн. рублей, при этом 83% инвестиций – это внебюджетные источники, частный бизнес[5].

Российская специфика состоит в том, что, к сожалению, не везде региональные власти должным образом относятся к бизнесу и совместным с ним проектам. Этот вывод прозвучал в совместном докладе президентского Института современного развития (ИнСоР) и Центра развития государственно-частного партнерства (ЦРГЧП), который они обнародовали в конце мая 2010 года[6]. В регионах ЦФО сейчас реализовано лишь шесть инфраструктурных ГЧП-проектов с привлечением бюджетного и внебюджетного финансирования и с распределением рисков между партнерами. Как правило, это проекты по жилищному строительству и в сфере жилищно-коммунальных услуг. Большинство же инфраструктурных проектов находятся пока в стадии планов и подготовки. И в целом перспективы их реализации туманны.

«С одной стороны, региональные и муниципальные власти понимают необходимость поиска внебюджетного финансирования для реализации инфраструктурных

проектов, – отмечается в докладе. – С другой – отсутствуют понятные схемы эффективного взаимодействия власти и бизнеса, которые формировали бы интересные для обеих сторон проекты». Поэтому сегодня реализация ГЧП-проектов носит лишь фрагментарный характер. Причем иногда государственно-частным партнерством ошибочно называют ситуацию простого предоставления государством разного рода субсидий, дотаций и льгот бизнесу. Специалисты Центра развития ГЧП ввели для такой ситуации понятие «квази-ГЧП-проекты». «Почти все реализуемые региональные проекты являются таковыми. Возникли они в условиях отсутствия законодательства и нехватки квалифицированных компаний, обладающих инвестициями», – объясняет термин председатель президиума Ассоциации молодых предпринимателей России и председатель генерального совета ЦРГЧП Андрей Спиридонов[7].

Как показала практика, региональные власти в рамках взаимодействия с бизнесом осуществляют ряд мер по предоставлению государственной поддержки его развития, в том числе предоставление субсидий, государственных гарантий, обеспечение обязательств по кредитам, привлекаемым в приоритетные для региона сферы, предоставление льготных условий налогообложения. Кроме того, в регионах проводятся выставки и межрегиональные оптово-розничные ярмарки, которые позволяют установить деловые контакты между руководителями, а также представителями бизнес-структур различных стран и регионов. Такое взаимодействие, активно используемое для установления и развития партнерских отношений с бизнесом, чиновники также стремятся отнести к ГЧП, не отделяя эту практику общения от инфраструктурных проектов, реализуемых на определенных правовых основаниях. В целом на сегодняшний день ГЧП в большинстве регионов рассматривают именно как возможность привлечения инвестиций бизнеса или средств из государственных источников, а не как способ реализации инфраструктурных проектов со смешанным финансированием.

Специалисты ИнСоРа и ЦРГЧП практически едины в своем мнении, что «сегодня нельзя работать в рамках ГЧП». Хоть какое-то будущее есть у уже начатых, наработанных проектов, если же говорить о новых, планируемых проектах, то «в сложившихся условиях их успешная реализация сомнительна»[8].

Однако практика последних лет опровергает пессимистические прогнозы аналитиков. Одним из примеров плодотворного сотрудничества власти и бизнеса в строительстве новых современных автодорог в форме ГЧП может служить концессионное соглашение сроком на 30 лет, заключенное между государственной компанией «Автодор» и консорциумом «Главная дорога» по строительству и эксплуатации шестиполосного шоссе протяженностью 18,5 км в обход г. Одинцово Московской области. «Северный обход г. Одинцово» – это новая трасса, соединяющая МКАД и федеральную автомагистраль М-1 «Беларусь» в обход районного центра, по которому до этого проезжало свыше 50 тыс. автомобилей в сутки, создавая огромные неудобства его жителям. С введением новой автодороги огромный транспортный поток пойдет в стороне от города. Причем с этой дороги можно будет съехать на Можайское, Подушкинское и Рублево-Успенское шоссе[9]. Отвечая на вопрос о стоимости строительства трассы Москва–Минск в обход города Одинцово, генеральный директор «Главной дороги» Михаил Плахин сказал, что она составляет 23 миллиарда рублей, из них 11 миллиардов рублей – госсредства[10]. Этот участок автомагистрали будет платным, чтобы бизнес мог вернуть свои затраты на его строительство. Средневзвешенная цена за проезд легкового автомобиля составит с учетом инфляции около 6 рублей.

Также на условиях ГЧП ведется строительство скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург, проходящей через Химкинский лес. На основе концессий и бизнес-проектов ГЧП организовано строительство, реконструкция и эксплуатация станций очистки сточных вод в Южном Бутово и Зеленограде, а также реконструкция мусоросжигательного завода № 3 в Москве и др.

Политический опыт государственно-частного партнерства в регионах РФ по-

казывает, что эта форма взаимодействия власти и бизнеса в последние годы стала одной из самых эффективных. Достаточно сказать, что только в 2011 г. общий объем финансовых ресурсов, привлеченных с помощью ГЧП, превысил 60 млрд. рублей. Эти деньги сыграли положительную роль в социально-экономическом развитии регионов.

Государство оказывает значительную поддержку реализации проектов как на федеральном, так и на региональном уровнях. В настоящее время разрабатываются новые проекты в сфере транспорта, энергетики, ЖКХ, утилизации отходов, здравоохранения, образования, культуры и спорта, структурированных в той или иной форме ГЧП. В то же самое время можно говорить лишь о начале формирования практики применения ГЧП. В отличие от Запада, где сформировалась культура взаимодействия государства и бизнеса, в России каждый проект по-своему уникален и требует «ручного управления и настройки».

В большинстве регионов существующую региональную нормативно-правовую базу для применения государственно-частного партнерства можно оценить как слабую. До сих пор понятие ГЧП законодательно на федеральном уровне не закреплено. В ряде регионов термин ГЧП широко применяется в различных нормативных актах. При этом в этих документах речь идет лишь об осуществлении деятельности «на основе принципов государственно-частного партнерства», «организации и участии в реализации проектов государственно-частного партнерства», «консолидации и концентрации ресурсов на перспективных научно-технологических направлениях на основе расширения применения механизмов государственно-частного партнерства» и т.п. Поэтому остается вопрос необходимости разработки федерального закона о ГЧП.

Экспертный совет по законодательству о государственно-частном партнерстве при Комитете по экономической политике и предпринимательству Государственной Думы РФ в 2009 году рекомендовал модельный закон «Об участии субъекта в государственно-частном партнерстве», который по-разному был воспринят руководителями законодательных и исполнительных органов власти. На данный момент нет ни одного региона в ЦФО, где принят региональный закон об участии субъекта РФ в ГЧП. Только в 14 субъектах РФ, не входящих в ЦФО, приняты региональные нормативные акты, регулирующие участие регионов в государственно-частных партнерствах: в республиках Алтай, Дагестан, Калмыкия, Удмуртия, Тыва и в Кабардино-Балкарии, а также в Томской, Кемеровской, Курганской, Нижегородской, Челябинской областях, г. Санкт-Петербурге, Ставропольском крае и Ямало-Ненецком автономном округе.

Принятые в 14 субъектах законы о ГЧП зачастую носят декларативный характер, не предусматривают многих инструментов, действительно интересных частным инвесторам, имеют в целом невысокий уровень проработки, что создает правовую неопределенность в толковании некоторых положений и приводит к противоречиям федеральному законодательству. В то же время существующая правовая база для инвестиционных проектов в регионах создает определенные условия для развития механизмов ГЧП в широком его понимании (то есть как любое взаимодействие бизнеса и власти), но отсутствие четко прописанных механизмов как на федеральном, так и на региональном уровне препятствует его полноценному развитию и внедрению новых форм взаимодействия бизнеса и власти.

В 11 регионах ЦФО разработан проект закона и планируется его рассмотрение (Москва, Московская, Воронежская, Тверская, Смоленская, Ивановская, Белгородская, Рязанская, Липецкая, Орловская, Ярославская области). 3 региона (Костромская, Брянская, Тамбовская области) не видят необходимости принятия данного закона ввиду отсутствия федерального закона о ГЧП, а 4 региона (Калужская, Владимирская, Тульская, Курская области) аргументируют нецелесообразность принятия закона о ГЧП тем, что существующее инвестиционное законодательство

позволяет им реализовывать инфраструктурные проекты[11].

При реализации инвестиционных проектов на условиях ГЧП государство привлекает частный бизнес для осуществления своих собственных задач, которые оно не может решить в рамках бюджетных ограничений и рационально сформированных компетенций. В частности, в нашей системе государство отвечает за городскую и транспортную инфраструктуру, за здравоохранение, образование и социальное обеспечение, безопасность и правопорядок, оборону, геологоразведку. В перечисленных сферах у государства множество полномочий и инструментов управления. Одновременно велик и спрос на повышение качества услуг государства и эффективность их предоставления. Учитывая размеры указанных отраслей, их дальнейшее развитие крайне важно для преодоления кризиса. Государственно-частное партнерство, как представляется, может повлиять на возобновление развития в этих отраслях в условиях кризиса. Поэтому спрос на ГЧП возможен очень существенный.

Государственно-частное партнерство – новый инструмент развития региона

Для этого достаточно вспомнить, что ГЧП является альтернативой прямому бюджетному финансированию капитальных вложений[12]. Механизмы ГЧП реализуются через базовую конструкцию привлечения внебюджетных инвестиций в развитие различных видов общественной инфраструктуры и публичных услуг. Это означает, что государство, контролируя отрасли, связанные с инфраструктурой, государственными или муниципальными услугами, в силах сделать больше в рамках имеющихся источников, сформировать необходимый рычаг. ГЧП позволяет привлекать частные ресурсы в государственные задачи, потому что государство участвует в управлении рисками проекта. При этом оно использует свой весьма специфический и ценный ресурс – способность в рамках правовой системы и политической стабильности формировать некий «коридор будущего», определяющий сохранность и возвратность частных капиталовложений.

Такая структура ГЧП имеет принципиальное отличие от той модели, которая до сих пор пропагандировалась в России, – со складчиной государства и частного бизнеса (собственно, на практике действовал принцип: «я построю шахту, а вы постройте дорогу»). При такой конструкции ГЧП не возникает финансового рычага, так как никто из ее участников взаимными рисками не управляет. На самом же деле ГЧП должно быть ориентировано на разделение рисков. Именно эта его особенность выходит на первый план для частного бизнеса, особенно в условиях кризиса. Как показала российская практика, в условиях кризиса государство способно снизить риски для инвесторов, вкладывающих деньги в совместные с государством проекты.

Более того, в рамках Инвестиционного фонда Российской Федерации государство само выступает в роли инвестора, вкладывает немалые деньги в инфраструктуру из расчета окупаемости осуществляемых бюджетных затрат за счет будущих доходов от частных проектов. В рамках же ГЧП государство чаще всего выступает заказчиком. Оно поддерживает риски частных инвестиций в инфраструктуру, для чего готово потратить возникшие за счет этих инвестиций будущие доходы бюджета на обеспечение приемлемой рентабельности таких инвестиций.

Важное значение для развития ГЧП, привлечения российского бизнеса к решению масштабных общегосударственных задач, реализации федеральных и региональных программ, как показала практика, имеют Инвестиционный фонд, особые экономические зоны, концессии, Венчурный фонд, Российская венчурная компания, технопарки и другие инструменты и институты.

Однако, несмотря на то, что и государство, и бизнес возлагают на государственно-частное партнерство большие надежды, рассматривая его в качестве важнейшего инструмента повышения национальной (и региональной) конкурентоспособности, внедрение механизмов государственно-частного партнерства в россий-

скую практику идет крайне медленно. Нерешенность целого ряда методологических вопросов концепции перехода к партнерским отношениям государства и бизнеса, отсутствие должного опыта такого партнерства, неразвитость законодательной и нормативной базы на всех уровнях, бюрократические препоны сдерживают внедрение государственно-частного партнерства в нашей стране.

Проанализировав имеющиеся данные по реализации российских ГЧП-проектов, обозначим основные успехи в данной области:

1. политическая поддержка развития инфраструктуры на условиях ГЧП на всех уровнях;

2. начало реализации широкого круга проектов стоимостью свыше 1 млрд. долларов за последние 10 лет;

3. в рамках деятельности Министерства транспорта и госкомпании «Росавтодор» ведется планомерная подготовка новых конкурсов на объекты федеральной транспортной инфраструктуры. В Удмуртии ведется подготовка регионального концессионного конкурса на строительство крупного автомобильного моста;

4. развитие законодательной и институциональной базы ГЧП на федеральном и региональном уровнях;

5. заинтересованность иностранных инвесторов в реализации российских проектов.

Но наравне с успехами и результатами имеются и некоторые сложности и прорехи в реализации проектов:

1. нет согласованности действий государственных органов при разработке и реализации проектов. Каждое министерство пытается курировать свои проекты и создавать собственные программы;

2. большой минус в том, что наше законодательство не содержит специальных положений, целенаправленно регулирующих тот или иной аспект реализации проектов ГЧП. Не закреплено законодательно даже само определение государственно-частного партнерства, что можно было бы сделать в рамках принятия федерального закона или нормативного акта о ГЧП. Не урегулированы процедуры защиты проектов и интересов частных инвесторов;

3. недостаток финансовых ресурсов и неэффективное использование имеющихся средств;

4. недоверие муниципальных органов к частным операторам;

5. муниципальные активы не всегда зарегистрированы в установленном порядке, поэтому не могут быть переданы в управление частному сектору;

6. пробелы в инвестиционных соглашениях и отсутствие судебной практики по решению спорных вопросов;

7. отсутствие единой концепции государственно-частного партнерства, отсюда проблемы с правовым обеспечением проектов, плохо структурированные соглашения, малоинтересные для инвесторов экономические модели и допустимые финансовые механизмы;

8. отсутствие единого центра для выработки общей позиции государственных органов, координации их деятельности при реализации принятых проектов.

В целях достижения более весомых результатов взаимодействия в рамках ГЧП российская государственная власть должна, по нашему мнению, разработать детальные планы и программы сотрудничества с бизнесом в форме цивилизованного партнерства. В этих документах четко определить сферы государственно-частного партнерства, а также цели, которые власть преследует в рамках каждого конкретного проекта.

В настоящее время в регионах России проекты государственно-частного партнерства осуществляются в основном в сфере транспорта, энергетики, ЖКХ. Между тем потенциал государственно-частного партнерства может и должен быть задействован в обеспечении граждан доступным и комфортным жильем, в развитии агропромышленного сектора, сферы образования, в разработке и производстве медицинского оборудования и медикаментов. Механизмы государственно-частного партнерства могут быть одной из форм привлечения российского бизнеса к решению других масштабных региональных программ.

Развитие государственно-частного партнерства в России – одна из актуаль-

ных тем современной экономической жизни страны, поэтому ГЧП требует пристального внимания на различных уровнях его становления. «В нынешних условиях роль государства в экономике возрастает, и для сохранения ее рыночной структуры применение государственно-частного партнерства неизбежно», – справедливо отмечает Александр Баженов, директор Центра государственно-частного партнерства Внешэкономбанка России[13].

По данным региональных администраций, к 2011 г. в ЦФО было реализовано около 20 проектов с использованием механизмов ГЧП, около 40 проектов находится в стадии реализации и столько же планируется к реализации в ближайшем будущем. Многие проекты невозможно подвести под один отраслевой «знаменатель», так как за счет масштабного характера их сложно отнести к той или иной отрасли. В частности, проект в Тульской области «Комплексный инвестиционный проект общегосударственного значения «Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области», в состав которого входят 11 разных проектов; проект в Калужской области «Развитие инфраструктуры индустриальных парков Калужской области: формирование кластера производства автомобилей и автокомпонентов», в рамках которого также реализуется несколько проектов. В Москве и Московской области реализуются проекты по созданию территориальных инновационно-технологических кластеров и промышленных округов.

Большая часть совместных инвестиций власти и бизнеса в регионах ЦФО направляется на финансирование строительства жилых объектов: крупный Региональный инвестиционный проект Белгородской области «Строительство инженерных, транспортных сетей, зданий и сооружений территории комплексной застройки жилого района «Юго-Западный-2» г. Белгорода» (8826,52 млн. рублей), строительство спортивно-развлекательного комплекса курортного типа и коттеджного поселка «Новое Завидово» в Тверской области (20 000 млн. рублей). Вторая отрасль по приоритетности финансирования в регионах ЦФО – это ЖКХ, затем следуют сельское хозяйство, энергетика, транспорт и здравоохранение.

В Белгородской области накоплен значительный опыт государственной поддержки инвесторов, в рамках которой в соответствии с действующим законодательством оказывается содействие по выделению земельных участков под строительство производственных объектов, продолжается работа по оказанию государственной поддержки в виде возмещения части затрат на уплату процентов по привлекаемым кредитным ресурсам за счет средств федерального и областного бюджетов, льготы по налогу на имущество организаций, а также предоставляются государственные гарантии Белгородской области для обеспечения исполнения кредитных обязательств хозяйствующими субъектами области, также в качестве залогового обеспечения по привлекаемым кредитным ресурсам предприятиям–участникам областных целевых программ развития животноводства предоставляется имущество области. Кроме того, Правительством области ведется работа с компаниями–поставщиками услуг по электро-, газо- и водоснабжению, по поддержанию объема инвестиций, направляемых на развитие инженерной инфраструктуры. Правительство области проводит политику, направленную на повышение инвестиционной привлекательности региона. Утверждена «Стратегия социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года», и принят ряд документов, обеспечивающих льготные условия инвесторам. Основной проблемой привлечения частных инвестиций к участию в проектах ГЧП, по мнению представителей Белгородской администрации, является отсутствие единого координирующего и регулирующего органа в данной сфере, законодательной базы и устойчивой правовой среды, следствием чего является отсутствие государственных гарантий стабильных условий работы бизнеса.

Представители региональных органов власти Брянской области рассматривают ГЧП как понятие, включающее в себя две составляющие: политическую и экономическую. Под экономической понимается

объединение усилий всех органов власти: федеральных, региональных, муниципальных и бизнеса с целью создания объектов инфраструктуры, под политической – наличие определенных общественных организаций, созданных представителями бизнеса, в том числе для построения взаимодействия с представителями органов государственной власти, для создания конструктивных, доверительных отношений между бизнесом и властью для обеспечения экономического роста страны.

В Брянской области, к сожалению, отсутствуют крупные инфраструктурные проекты, реализуемые на условиях ГЧП. Но среди всех инвестиционных проектов можно выделить проекты, где планируется использовать такие механизмы: разработан проект строительства мусороперерабатывающего завода (предполагается к реализации на основе концессии), планируется строительство новых котельных в муниципальных образованиях, передаваемых в управление частному оператору, а также разрабатывается программа по энергосбережению с использованием энергосервисных контрактов. В настоящее время Брянская область не имеет нормативно-правовых актов, устанавливающих основы и принципы взаимодействия в рамках ГЧП. Принятие регионального закона «Об участии Брянской области в государственно-частном партнерстве» (проект закона не был разработан) не представляется чиновникам необходимым в силу отсутствия федерального законодательства и сложившейся практики реализации инвестиционных проектов в регионе.

Представители органов власти Владимирской области рассматривают ГЧП как партнерство государства и бизнеса на определенных условиях в течение определенного периода времени с разделением рисков и объединением ресурсов с целью реализации конкретных проектов. Из существующих механизмов ГЧП в части финансирования в области используются Федеральные целевые программы, Инвестиционный фонд (проект «Развитие систем теплоснабжения г. Владимира и Владимирской области на 2009–2012 годы»), в качестве правовой основы использованы инвестиционные соглашения.

Администрация Владимирской области и Законодательное Собрание региона проводят политику, направленную на привлечение инвестиций. Утверждены «Стратегии социально-экономического развития Владимирской области до 2027 года», концепция долгосрочной программы развития внешнеэкономической деятельности области, принят ряд документов, обеспечивающих льготные условия инвесторам.

Представители администрации Воронежской области трактуют государственно-частное партнерство как взаимовыгодное сотрудничество сторон, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений, направленных на развитие инновационного и промышленного потенциала Воронежской области, реализацию значимых инвестиционных и высокоэффективных энергосберегающих проектов, выполнение работ по техническому обслуживанию, эксплуатации, реконструкции или новому строительству объектов общественной инфраструктуры и другое взаимодействие на условиях разделения рисков, компетенции и ответственности.

Основание Масловской зоны экономического развития – наиболее яркий пример эффективного использования федеральных, региональных средств и частных инвестиций в данном регионе. Создаваемая промышленная площадка для инвесторов привлекательна тем, что они не несут затрат на строительство инфраструктурных объектов. В 2011 году начата работа по формированию уже второго кластера – в Семилукском и Хохольском районе. Солидные запасы сырья позволяют разместить здесь предприятия по производству строительных материалов, по изготовлению керамических изделий, стекла. Как считают в Правительстве области, укреплению взаимодействия бизнеса и власти, привлечению в регион крупных инвесторов могут также послужить расширение Залогового фонда области, создание четкой системы мотивации предпринимателей к сотрудничеству.

В администрации Ивановской области ГЧП рассматривают как взаимовыгодное

сотрудничество власти и бизнеса с целью реализации крупных инфраструктурных проектов. В настоящее время Правительство Ивановской области ищет возможности привлечения внебюджетных ресурсов в развитие общественной инфраструктуры, в первую очередь – ресурсов частных компаний и институтов развития РФ.

Согласно «Стратегии социально-экономического развития Калужской области до 2030 года» ГЧП – это основной инструмент реализации на территории области инфраструктурных проектов. При реализации таких проектов органы исполнительной власти могут осуществлять выделение земли, ее инженерную подготовку и обеспечение режима наибольшего благоприятствования. При этом зоной ответственности бизнеса становится строительство производственных объектов, инновационных предприятий, складских помещений. Из существующих механизмов ГЧП в части финансирования в области используются Федеральные целевые программы, средства Инвестиционного фонда, заемные средства Внешэкономбанка, в качестве правовой основы используются инвестиционные соглашения.

В целях повышения качества инвестиционной политики, содействия реализации на территории Калужской области проектов, значимых для экономики региона, Правительством Калужской области утвержден План действий исполнительных органов государственной власти Калужской области по развитию частно-государственного партнерства (постановление Правительства Калужской области от 06.03.2008 № 74 «Об утверждении плана действий исполнительных органов государственной власти Калужской области по развитию частно-государственного партнерства»). Исполнительные органы государственной власти Калужской области обеспечивают выполнение мероприятий плана в рамках своей компетенции. Органам местного самоуправления муниципальных образований области, организациям, находящимся на территории области, рекомендовано учитывать мероприятия Плана при осуществлении своей непосредственной деятельности[140].

Выводы.

Таким образом, политический опыт организации государственно-частного партнерства в регионах РФ показывает, что эта форма взаимодействия власти и бизнеса в последние годы стала одной из самых эффективных. Достаточно сказать, что только в 2011 г. общий объем финансовых ресурсов, привлеченных с помощью ГЧП, превысил 60 млрд. рублей. Эти деньги сыграли положительную роль в социально-экономическом развитии регионов.

Государство оказывает значительную поддержку реализации проектов как на федеральном, так и на региональном уровнях. В настоящее время разрабатываются новые проекты в сфере транспорта, энергетики, ЖКХ, утилизации отходов, здравоохранения, образования, культуры и спорта, структурированных в той или иной форме ГЧП. В то же самое время можно говорить лишь о начале формирования практики применения ГЧП. В отличие от Запада, где сформировалась культура взаимодействия государства и бизнеса, в России каждый проект – по своему уникален и требует «ручного управления и настройки».

Дефициты региональных бюджетов, сокращение трансфертов из федерального бюджета, направляемых на реализацию инвестиционных проектов в субъектах РФ, необходимость модернизации устаревших объектов приводят к поиску внебюджетного финансирования, которое в мировой практике осуществляется на основе механизмов государственно-частного партнерства. Реализация инфраструктурных проектов с применением механизмов ГЧП способна обеспечить каждому региону экономический рост, привлечение инвестиций, создание новых рабочих мест. В свою очередь, развитая инфраструктура значительно повышает инвестиционную привлекательность региона, создает основу для реализации бизнес-проектов и, как следствие, устойчивого роста доходов населения и региональных бюджетов.

[1] Из выступления В.В. Путина на Межрегиональной конференции партии «Единая Россия» в г. Екатеринбурге 30 июня 2011 г. //Российская газета. 2011. 1 июля.

[2] Джозеф Стиглиц, Герман Греф, Владимир Дмитриев и другие о “Мировой динамике инвестиций: где деньги и каковы риски?”/ / Сайт Форума «Россия» 2011. Код доступа: http://2011.therussiaforum.com/ru/news/news-14032011-3.

[3] Сайт Центра развития государственно-частного партнерства. Код доступа: http:// pppcenter.ru/ ru/activities/funkcii.

[4] Дмитрий Медведев ознакомился с деятельностью особой экономической зоны «Липецк»//Официальный сайт Президента Российской Федерации Д.А. Медведева. Код доступа: http://kremlin.ru/news/6675.

[5] Официальный сайт Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина. Код доступа: http://www.premier.gov.ru/ events/news/14055.

[6] Похороны государственно-частного партнерства. Обнародованы неутешительные выводы об отношениях российской власти к бизнесу // Независимая газета. 2010. 28 мая.

[7] Аналитический отчет «Развитие государственно-частного партнерства в регионах ЦФО: инвестиции и инфраструктура». М.: ИНСОР, 2010. С. 12.

[8] Похороны государственно-частного партнерства. Обнародованы неутешительные выводы об отношениях российской власти к бизнесу// Независимая газета. 2010. 28 мая.

[9] Леонова В. Скоростной обход Одинцово// Аргументы недели. 2011. 8 декабря.

[10] Дорогу в обход Одинцово планируется открыть во второй половине 2012 г. //Сайт РИА Новости. Код доступа: http://www.riarealty.ru/ news_infrastructure/20111111/396898809.html

[11] Аналитический отчет «Развитие государственно-частного партнерства в регионах ЦФО: инвестиции и инфраструктура». М.: ИНСОР, 2010. С. 59–61.

[12] Баженов А. Государственно-частное партнерство: ослабление рисков //Государственная служба. 2009. № 5. С. 20–23.

[13] Баженов А. Государственно-частное партнерство: ослабление рисков // Государственная служба. 2009. № 5. С. 20–23.

[14] Аналитический отчет «Развитие государственно-частного партнерства в регионах ЦФО: инвестиции и инфраструктура». М.: ИНСОР, 2010. С. 60–69.