

DOI: 10.18721/JE.12110

УДК 338.49

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

И.В. Белинская¹, Ю.Г. Терентьева², А.В. Чайковская³

¹ Ленинградский государственный областной университет им. А.С. Пушкина,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

² Санкт-Петербургский Гуманитарный университет профсоюзов,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

³ Санкт-Петербургский государственный университет,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

Сохранение стабильного социально-экономического положения региона требует постоянного совершенствования способов и методов реализации региональных программ и проектов. Развитие региона происходит через создание рациональных условий существования различных секторов регионального народного хозяйства. Социальная инфраструктура региона формирует базис для повышения качества жизни населения и стимулирует рост его инвестиционной привлекательности. В этой связи одним из основных направлений разработки стратегии развития региона являются проекты совершенствования системы социальной инфраструктуры. С учетом сокращения затрат региональных бюджетов на развитие социальной сферы и необходимости сокращения сроков реализации проектов по развитию социальной инфраструктуры для решения этой задачи целесообразно использовать инструмент «государственно-частное партнерство», который реализуется через различные формы организации взаимодействия между бизнесом и государством. Современная нормативно-законодательная база позволяет выработать гибкие, наиболее оптимальные условия этого взаимодействия и максимально полно удовлетворить интересы частных коммерческих структур, органов государственной власти и общества в целом. Опыт успешной реализации проектов государственно-частного партнерства в различных регионах страны свидетельствует об его экономической эффективности в процессе решения задач социальной значимости, что отражается в результатах рейтинговых исследований успешности субъектов РФ. Развитие инвестиционного потенциала, снижение инвестиционного риска, повышение значений основных показателей эффективности функционирования региона достигается путем активного внедрения принципов смешанного финансирования социальной инфраструктуры региона. Привлечение средств бизнес-сообщества совместно со средствами регионального бюджета создает синергетический эффект при достижении плановых показателей развития региона, характеризующих его социально-экономическое положение, и обеспечивает выполнение стратегических целей.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, социально-экономическое положение, качество жизни, инвестиционная привлекательность, социальная инфраструктура, развитие региона, региональный валовой продукт, рейтинговая оценка

Ссылка при цитировании: Белинская И.В., Терентьева Ю.Г., Чайковская А.В. Оценка влияния механизмов государственно-частного партнерства на эффективность социально-экономического развития региона // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2019. Т. 12, № 1. С. 120–131. DOI: 10.18721/JE.12110

ASSESSING THE IMPACT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISMS ON EFFICIENCY OF REGIONAL SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT

I.V. Belinskaia¹, Yu.G. Terentieva², A.V. Chaikovskaia³

¹ Leningrad state regional University. A.S. Pushkin, St. Petersburg, Russian Federation

² NOU VPO «Saint-Petersburg humanitarian University of trade unions»,
St. Petersburg, Russian Federation

³ Saint-Petersburg state Universitys, St. Petersburg, Russian Federation

Maintaining a stable socio-economic situation in the region means constantly improving the methods for implementing regional programs and projects. Regional development involves generating conditions for different sectors of the regional economy. The social infrastructure of the region forms the basis for improving the quality of life of the population and stimulates the growth of the region's investment attractiveness. In this regard, one of the main directions of the regional development strategy is the social infrastructure. In view of reducing the costs of regional budgets for the development of the social sphere and shortening the deadlines for implementing social infrastructure projects, it is advisable to use the tool of public-private partnerships to solve this problem. Public-private partnerships are implemented through different forms of interaction between business and state. Modern regulatory and legislative framework allows to develop flexible, conditions that are the most optimal for this interaction and to fully satisfy the interests of private commercial structures, public authorities and society as a whole. The experience of successfully introducing public-private partnership projects in different regions of the country testifies to its economic efficiency in solving problems of social importance, which is reflected in studies on performance rankings of subjects of the Russian Federation. Development of investment potential, reduction of investment risk, increase in the values of the main performance indicators of the region is achieved through actively implementing the principles of mixed financing of social infrastructure in the region. Attracting funds from the business community together with the regional budget creates a synergetic effect in achieving the planned indicators of the region's development characterizing its socio-economic situation and ensures the implementation of strategic goals. We propose to assess the importance of public-private partnerships in the development of the region by identifying the relationship between the indicators describing the effectiveness of regional development and the intensity with which public-private partnership mechanisms are implemented in this region. Methods of comparative analysis, aggregation, induction are used as a methodology for research. The results of ratings built via quantitative and qualitative analysis of the set of economic indicators served as a basis for the study.

Keywords: public-private partnership, development of the region, socio-economic situation, life quality, investment attractiveness, social infrastructure, regional gross product, rating

Citation: I.V. Belinskaia, Yu.G. Terentieva, A.V. Chaikovskaia, Assessing the impact of public-private partnership mechanisms on efficiency of regional socio-economic development, St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics, 12 (1) (2019) 120–131. DOI: 10.18721/JE.12110

Введение. Социально-экономическое развитие региона основывается на разработке и реализации стратегического плана, включающего комплекс программ и проектов в производственном секторе, сфере услуг, объектах соци-

альной инфраструктуры региона. В рамках разработки стратегии происходит выбор инструментов достижения поставленных целей и задач, определение источников и объемов необходимых ресурсов, анализ оптимальности выбранных

схем реализации стратегии, оценка предполагаемых результатов и последствий [1]. Выбор способа привлечения финансовых средств является одним из основополагающих этапов в процессе управления разработанной стратегией. Современное состояние российской экономики стимулирует поиск новых способов финансирования стратегии развития региона, не ограничивающихся государственными поступлениями [2]. В первую очередь, использование более широких способов финансирования должно происходить при реализации проектов и программ социальной направленности, в том числе на развитие транспортной системы региона, улучшение состояния коммунальных сетей, строительство объектов сфер образования и здравоохранения. Эффективным финансовым механизмом выступает государственно-частное партнерство, позволяющее выстраивать оптимальные схемы взаимодействия между государственными структурами и частным бизнесом [3]. Целью данного исследования является выявление зависимости между уровнем социально-экономического развития региона и вовлеченностью бизнес-сообщества в реализацию проектов в сфере социальной инфраструктуры.

Методика исследования. Эффективность развития региона определяется комплексным показателем, включающим анализ динамики регионального валового продукта, уровня инвестиционной привлекательности региона, социально-экономического развития, качества жизни и т. п. [4]. Оценить степень значимости государственно-частного партнерства в вопросе развития региона предполагается с помощью выявления зависимостей между показателями, формирующими эффективность развития региона, и интенсивностью использования механизмов государственно-частного партнерства в них. В исследовании использованы методы сравнительного анализа, агрегирования, индукции, моделирования. Базой для проведения исследования являются результаты рейтингов, построенных с использованием количественного и качественного анализа совокупности экономических показате-

лей. Обобщенную характеристику эффективности регионов предоставляет рейтинговое агентство «РИА Рейтинг»¹, специализирующееся на исследовании и оценке социально-экономического положения регионов России с помощью многофакторной модели. Компоненты используемой модели составляют четыре группы: показатели масштаба экономики, показатели эффективности экономики, показатели бюджетной сферы, показатели социальной сферы.

Результаты исследования. В 2017 г. рейтинг социально-экономического положения субъектов РФ продемонстрировал сохранение регионами основных позиций, по сравнению с предыдущими периодами. Первые места занимают Москва, Санкт-Петербург и Ханты-Мансийский автономный округ – Югра. Динамика изменений позиций в рейтинге за последние три года по «регионам-лидерам» и «регионам-аутсайдерам» представлена в табл. 1.

Положение региона в рейтинге отражает общий уровень социально-экономической ситуации, учитывающий, в первую очередь, темпы роста доходов в производственной и непроизводственной сферах [5]. На развитие региона в значительной степени влияет объем инвестиций, направляемых на стимулирование экономической активности. Оценить уровень инвестиционной привлекательности регионов РФ позволяет рейтинг, ежегодно составляемый рейтинговым агентством «Эксперт РА»². Регионы, уровень привлекательности которых оценивается в категории «наиболее благоприятные для инвестиций», представлены в табл. 2.

Динамика уровня инвестиционной привлекательности за последние два года свидетельствует о стабильном положении Москвы, Санкт-Петербурга, а также Республики Татарстан и Ямало-Ненецкого автономного округа.

¹ Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг». URL: <http://riarating.ru/regions/> (дата обращения: 23.12.2018).

² Рейтинговое агентство «Эксперт-РА». URL: <https://raexpert.ru/releases/2017/dec15a> (дата обращения: 24.12.2018).

Таблица 1

Рейтинг социально-экономического положения субъектов РФ
Rating of the socio-economic status of the subjects of the Russian Federation

Место в рейтинге по итогам 2017 г.	Субъект РФ	Интегральный рейтинг	Место в рейтинге по итогам	
			2016	2015
1	Москва	78,490	1	1
2	Санкт-Петербург	71,197	2	2
3	Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	67,676	3	3
4	Республика Татарстан	67,531	5	5
5	Ямало-Ненецкий автономный округ	66,620	6	6

И с т о ч н и к . Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг».

Таблица 2

Рейтинг инвестиционной привлекательности 2017–2018³

Investment attractiveness rating 2017–20183

Регион (субъект РФ)	2017	2018
Москва	1	1
Санкт-Петербург	1	1
Республика Татарстан	2	2
Ямало-Ненецкий автономный округ	2	2

И с т о ч н и к . Национальное рейтинговое агентство.

Основным факторами, способствующими росту инвестиционной привлекательности регионов, являются степень инвестиционного риска и инвестиционного потенциала регион [6]. Динамика данных показателей за три года представлена в табл. 3 и 4.

Рейтинговое агентство «Эксперт-РА» определяет регионом с наименьшим инвестиционным риском Московскую область, далее в 2017 г. следуют Ленинградская и Липецкая области. При этом в 2016 г. Московская и Ленинградская области уступали Краснодарскому краю и Тамбовской области. По итогам девяти месяцев 2018 г. ранг 1 имеет Московская область, на 2-е место выходит Краснодарский край, Липецкая область сохранила свои позиции, а Ленинградская об-

ласть «опустилась» со 2-го на 4-е место. Таким образом, динамика имеющегося инвестиционного риска сохраняется с течением времени.

В «пятерку» регионов с наибольшим инвестиционным потенциалом входят Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Краснодарский край, Свердловская область.

По итогам первых девяти месяцев 2018 г. Москва и Московская область получают меньшее значение уровня инвестиционного потенциала, в то время как Санкт-Петербург поднялся на одну позицию, а Краснодарский край – на две.

Развитие инвестиционного потенциала стимулирует развитие региона через наличие современной инфраструктурной основы, включающей широкий спектр объектов здравоохранения, образования, культуры, транспортной, коммунальной, жилищной систем и формирующей понятие «качество жизни» [7]. Рейтинг, позволяющий оценить качество жизни в регионах РФ, составляется агентством «РИА Рейтинг» на основании 72 показателей, характеризующих все основные аспекты условий проживания в регионе: уровень экономического развития, объем доходов населения, обеспеченность населения различными видами услуг, климатические условия в регионе проживания и т. п. Позиции субъектов РФ в итоговом рейтинге определялись на основании интегрального рейтингового балла, который рассчитывался путем агрегирования рейтинговых баллов регионов РФ по всем анализируемым группам.

³ Национальное рейтинговое агентство. URL: http://www.ra-national.ru/sites/default/files/analytic_article/ipr-6-06112018.pdf (дата обращения: 23.12.2018).

Таблица 3

Инвестиционный риск российских регионов в 2017 г.

Investment risk of Russian regions in 2017

Ранг риска		Ранг потенциала, 2017 г.	Регион (субъект РФ)	Средневзвешенный индекс риска, 2017 г.	Изменение индекса риска, 2017 г. / 2016 г., увеличение (+), снижение (-)
2017	2016				
1	5	2	Московская область	0,128	-0,032
2	4	23	Ленинградская область	0,132	-0,016
3	3	40	Липецкая область	0,133	-0,013
4	1	4	Краснодарский край	0,136	-0,006
5	2	48	Тамбовская область	0,138	-0,004
6	7	6	Республика Татарстан	0,146	-0,018
7	8	14	Белгородская область	0,147	-0,019
8	9	19	Воронежская область	0,150	-0,017
9	12	3	Санкт-Петербург	0,151	-0,044
10	6	37	Курская область	0,151	-0,012

Источники. Рейтинговое агентство «Эксперт-РА».

Таблица 4

Инвестиционный потенциал российских регионов в 2016–2017 г.

Investment potential of the Russian regions in 2016–2017

Ранг потенциала		Ранг риска, 2017 г.	Регион (субъект Федерации)	Доля в общероссийском потенциале, 2017 г., %	Изменение доли в потенциале, 2017 г. / 2016 г., п. п.
2017	2016				
1	1	13	Москва	14,412	-0,099
2	2	1	Московская область	5,860	-0,008
3	3	9	Санкт-Петербург	4,949	0,297
4	4	4	Краснодарский край	2,981	0,104
5	5	22	Свердловская область	2,529	-0,022
6	6	6	Республика Татарстан	2,487	0,027
7	7	45	Красноярский край	2,386	0,057
8	9	16	Нижегородская область	2,009	0,022
9	8	18	Ростовская область	1,982	-0,012
10	10	34	Челябинская область	1,912	0,045

Источники. Рейтинговое агентство «Эксперт-РА».

Рассмотрим результаты исследований, характеризующих наиболее значимые показатели развития социальной инфраструктуры региона, формирующие прирост инвестиционной активности: плотность и состояние автомобильных дорог, железнодорожных путей, состояние ком-

мунальных сетей, обеспеченность детскими образовательными учреждениями и поликлиническими комплексами [7]. Рейтинг регионов по показателю «Освоение территории и развитие транспортной инфраструктуры», представлен в табл. 5.

Рейтинг регионов РФ по показателям, входящим в группу «Освоенность территории и развитие транспортной инфраструктуры»

Rating of regions of the Russian Federation by indicators included in the group «Territorial Development and Development of Transport Infrastructure»

Субъект РФ	Плотность автомобильных дорог общего пользования	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям	Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в общей протяженности	Плотность железнодорожных путей общего пользования
Москва	2	1	1	1
Санкт-Петербург	1	16	2	1
Республика Ингушетия	3	5	56	48
Севастополь	4	46	5	1
Московская область	5	18	24	4
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	78	2	19	74
Белгородская область	6	3	9	14
Краснодарский край	21	4	18	13
Ямало-Ненецкий автономный округ	83	7	4	78

И с т о ч н и к . Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг».

Таким образом, Москва, Московская область, Санкт-Петербург, являющиеся лидерами рейтингов по уровню социально-экономического положения и инвестиционной привлекательности, имеют значительную плотность автомобильных и железных дорог, однако уровень их соответствия недостаточно отвечает потенциальной производственной мощности эксплуатации.

По показателю «соответствие дорог нормативным требованиям» Ханты-Мансийский автономный округ занимает 2-е место, однако плотность автомобильных дорог общего назначения незначительна, что препятствует развитию логистической системы в регионе. Наихудшие показатели освоенности территории и развития транспортной инфраструктуры – в Чукотском автономном округе и Ямало-Ненецком автономном округе, в то время как уровень их инвестиционной привлекательности в 2017–2018 гг. составлял соответственно четвертую и вторую позиции благоприятствования.

Краснодарский край, демонстрирующий по итогам 2018 г. наилучшие позиции по уровню инвестиционного потенциала, среди показателей освоенности территорий занимает 4-е место и только по наличию автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям.

Характеристика объектов социальной инфраструктуры представлена в табл. 6.

Наиболее привлекательные с позиции инвестиционной активности регионы РФ Санкт-Петербург и Москва занимают достаточно низкие показатели по уровню модернизации коммунальных сетей, обеспеченности дошкольными учреждениями и амбулаторно-поликлиническими комплексами. Ямало-Ненецкий автономный округ имеет высокую степень соответствия коммунальных сетей нормативам, однако обеспечение объектами образования и здравоохранения не стимулирует привлечение профессиональных дополнительных трудовых ресурсов в регион.

Таблица 6

Рейтинг регионов по уровню качества объектов социальной инфраструктуры

Rating of regions by the level of quality of social infrastructure objects

Субъект РФ	Доля коммунальных сетей (водопроводной, канализационной сети и тепловых и паровых сетей), нуждающихся в замене, в общей протяженности	Обеспеченность детей дошкольного возраста местами в дошкольных образовательных учреждениях	Мощность амбулаторно-поликлинических учреждений на 100 тыс. человек населения
Чукотский автономный округ	1	1	1
Ненецкий автономный округ	2	6	57
Республика Коми	9	2	3
Ямало-Ненецкий автономный округ	3	32	59
Магаданская область	74	4	2
Москва	39	72	15
Санкт-Петербург	20	47	8

И с т о ч н и к . Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг».

Решение проблем развития социальной инфраструктуры является одной из основных в рамках стратегии развития регионов, однако механизмы ее достижения следует разрабатывать с привлечением средств бизнеса⁴. В действующих отраслевых и территориальных документах стратегического планирования (государственных программах, федеральных целевых программах) совокупно предусмотрены затраты на создание и модернизацию инфраструктуры в размере 2990,8 млрд р. Большинство программ рассчитано на срок до 2020 г., при этом ряд программ рассчитан и на более длительный срок. Значительное число государственных программ и федеральных целевых программ, рассчитанных на срок реализации после 2020 г., находится в стадии разработки или актуализации, в силу чего размеры бюджетных расходов в этом периоде достаточно низки, по сравнению с периодом 2018–2019 гг.

Эффективным инструментом реализации программ социально-экономического развития регионов выступает государственно-частное партнерство, являющееся результатом согласования интересов государства и бизнеса в процессе реализации социальных проектов на основе взаимовыгодного сотрудничества⁵. «Государ-

ственно-частное партнерство — юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, осуществляемое на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения доступности и повышения качества товаров, работ, услуг, обеспечение которыми потребителей обусловлено полномочиями органов государственной власти и органов местного самоуправления» [9]. Государственно-частное партнерство имеет различные формы организации сотрудничества, определяемые законодательством. На федеральном уровне основными законодательными актами, определяющими порядок организации государственно-частного партнерства, являются ФЗ-115 «О концессионных соглашениях» и ФЗ-224.⁶

⁶ Министерство экономического развития Российской Федерации: [официальный сайт]. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev> (дата обращения: 25.12.2018); О концессионных соглашениях : Федер. закон ФЗ-115 от 21.07.2005 г. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/ (дата обращения: 28.12.2018); О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон № 224-ФЗ от 13.07.2015 г.

⁴ Коваленко Е.Г. Региональная экономика и управление: [учеб. пособие]. СПб.: Питер, 2005. 288 с.

⁵ Министерство экономического развития Российской Федерации: [официальный сайт]. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev> (дата обращения: 25.12.2018).

Результатом реализации проектов государственно-частного партнерства является решение общественно значимых задач, способствующих повышению качества жизни населения региона. Механизм реализации государственно-частного партнерства направлен на привлечение частных инвестиционных средств для реализации приоритетных социальных проектов, способствует более рациональному использованию средств бюджета региона⁷. Сфера социальных проектов является расширенным комплексом взаимосвязанных программ развития некоммерческих направлений социально-экономической системы региона. К ним относятся объекты транспортной инфраструктуры, здравоохранения, образования, жилищно-коммунальной сферы, культуры и искусства и т. п.

В 2017 г. наибольшая доля финансовых вложений в рамках механизма государственно-частного партнерства приходилась на соглашения в сфере коммунально-энергетических услуг (84 %), на втором месте по объему затрат – объекты социальной сферы (11 %), далее следуют транспортная отрасль (2,5 %), сфера здравоохранения (1,8 %), санаторно-курортного лечения (0,7 %) ⁸.

Для поддержания высоких темпов развития социально-экономического положения региона целесообразно использовать механизм государственно-частного партнерства, способствующий решению следующих задач:

1) сокращению степени отклонения реализации проектов от нормативного (планового): увеличению продолжительности реализации проектов государственно-частного партнерства на 22 % меньше, по сравнению с традиционными формами [10];

2) оптимизации процесса финансового планирования при реализации социальных проектов: при

100 %-м финансировании за счет средств государственного бюджета увеличение стоимости объектов социальной инфраструктуры составляет 18 %, при использовании государственно-частного партнерства – 4 %, при этом объемы заявленного объема финансирования сохраняются в 30 % чаще⁹;

3) сохранению динамики ввода объектов социальной инфраструктуры вне зависимости от объемов финансовых поступлений из региональных бюджетов;

4) распределению инвестиционных, технологических, конъюнктурных рисков на различных стадиях реализации проекта.

Средний уровень годовых бюджетных расходов на реализацию инфраструктурных мероприятий государственных программ и федеральных целевых программ в 2018–2020 гг. составляет 800–900 млрд р., тогда как в 2022–2025 гг. – 20–30 млрд р. [11]. Соответственно, необходимо определять новые способы проектного финансирования, позволяющие нивелировать недостаток бюджетных поступлений. Использование механизма государственно-частного партнерства предполагает увеличение в 2019 г. инвестиционной активности частного бизнеса, по сравнению с 2016 г., на 85 млрд р., что обеспечит более половины всей непокрытой бюджетными деньгами инфраструктурной потребности сферы⁹.

Формы реализации государственно-частного партнерства определяют порядок и механизм взаимодействия между органами государственной власти и частным бизнесом на всех проектных стадиях, начиная от подготовительной и заканчивая деятельностью объекта после прохождения «критической точки». Согласно ФЗ-224 «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» реализация механизмов государственно-частного партнерства строится с использованием следующих моделей:

⁷ Министерство экономического развития Российской Федерации: [официальный сайт]. URL: <http://economy.gov.ru/minrec/activity/sections/privgovpartnerdev> (дата обращения: 25.12.2018).

⁸ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон № 224-ФЗ от 13.07.2015 г.

⁹ Некоммерческое партнерство «Центр развития ГЧП». URL: <http://pppcenter.ru/> (дата обращения: 25.12.2018).

1) концессионной модели, предусматривающей право государственной (муниципальной) собственности на объект соглашения;

2) модели государственно-частного партнерства, при которой объект соглашения может находиться в частной собственности при условии соблюдения требований, предусмотренных ФЗ-224 и соглашением о ГЧП.

Первая модель более «прозрачна» по механизму реализации и формализации взаимоотношений между бизнесом и государством. В 2017 г. государственно-частное партнерство в социальной сфере преимущественно реализовывалось в концессионной форме (91,1 %). Остальные проекты (7,8 %) реализовывались в форме:

- долгосрочного инвестиционного соглашения;
- «контрактов жизненного цикла» в рамках 44-ФЗ;
- корпоративной форме (принципы долгосрочного партнерства зафиксированы в акционерных соглашениях или иных сопутствующих договорах);
- долгосрочном договоре аренды публичной собственности, предусматривающей определенные инвестиционные обязательства арендатора согласно требованиям Гражданского кодекса РФ и 135-ФЗ.

Проекты, в которых коммерческие риски разделены с органами государственной власти, составляют порядка 10 %. Остальные 90 % проектов реализуются через механизм платы за доступность и, как правило, в отношении объектов дошкольного и школьного образования. В наибольшей степени формирование высокого уровня инвестиционной активности регионов обуславливается реализацией проектов в сфере коммунального хозяйства и транспортной инфраструктуры. Практика реализации социальных проектов свидетельствует о том, что в этой области более 80 % предусматривают окупаемость за счет прямого сбора платы с потребителей и осуществления иной коммерческой деятельности частного партнера. Таким образом, достижение социально значимых для региона задач обеспечивает достижение финансовых показателей компании-концессионера в течение некоторого временного лага.

Представленная характеристика применения государственно-частного партнерства свидетельствует о положительной динамике развития данного инструмента финансирования социально значимых проектов. В аспекте развития региональной экономической системы ГЧП может стать эффективным механизмом повышения его социально-экономической эффективности. Анализ направлений и форм реализации механизма государственно-частного партнерства позволяет сформулировать функциональную зависимость между социально-экономическим развитием и ГЧП. В качестве интегрирующей характеристики социально-экономического положения региона будем рассматривать показатель «качество жизни», который является комплексным показателем регионального развития, учитывающим различные индикаторы уровня жизни населения региона как экономической категории, такие как условия труда и отдыха, состояние жилищно-коммунального хозяйства, социальная обеспеченность, охрана правопорядка, состояние транспортной инфраструктуры и окружающей среды, уровень системы здравоохранения и образования и т. п. [11–14]. Соответственно, социально-экономическое развитие региона может быть выражено в виде следующей зависимости:

$$LQ_r = \int \left(\sum_{i=1}^n HUS_i; \sum_{j=1}^m PHS_j; \sum_{q=1}^p ES_q; \sum_{e=1}^t RI_e \right),$$

где LQ_r – интегральный показатель качества жизни в регионе; $\sum_{i=1}^n HUS_i$ (Housing Utility Sector) –

комплексный показатель, характеризуемый количеством коммунальных аварий, объемом произведенных капитальных и текущих ремонтов, введенных в эксплуатацию элементов тепловых, энергетических сетей, а также сетей водоснабжения и водоотделения, количеством внедренных технологий по отдельному сбору мусора и т. п.;

$\sum_{j=1}^m HS_j$ (Public Health System) – комплексный

показатель, учитывающий количество введенных объектов здравоохранения, объем оказанных медицинских услуг в стационарных, поликлиниче-

ских условиях, а также учреждениях санаторно-курортной направленности; $\sum_{q=1}^p ES_q$ (Pre-School and School Education System) – комплексный показатель, включающий в себя суммарный объем оказанных услуг в системе дошкольного и школьного образования на региональном уровне, количество введенных объектов дошкольного и школьного образования и т. п.; $\sum_{e=1}^t RI_e$ (Road Infrastructure) – показатель состояния транспортной инфраструктуры региона, оцениваемый с помощью объемов построенных и отремонтированных автомагистралей в регионе, введенного в эксплуатацию для осуществления пассажирских перевозок транспорта, количества транспортно-пересадочных узлов и т. п.

Положительная динамика представленных факториальных показателей в течение некоторого ретроспективного периода свидетельствует об эффективности социально-экономической стратегии. Повышение значений исследуемых комплексных показателей достигается путем инвестирования в региональные проекты и программы, направленные на развитие социальной инфраструктуры. В связи с сокращением уровня государственного финансирования в данной сфере государственно-частное партнерство выступает эффективным механизмом решения данной задачи. Привлечение средств частного бизнеса к реализации социально значимых региональных проектов оказывает влияние на повышение показателя качества жизни, являющегося одним из основополагающих критериев эффективности социально-экономического развития региона.

Выводы. Повышение показателей, характеризующих социально-экономическое положение регионов, основывается на разработке стратегий, включающих в себя программы развития различных отраслей регионального народного хозяйства. Успешность их реализации основывается на проработанной системе финансирования проектов, в том числе в социальной сфере. Эффективным инструментом реализации социально значимых региональных программ и проектов выступает государственно-частное партнерство, позволяющее сбалансировано использовать финансовые средства как органов государственной власти, так и частного сектора. Этот инструмент взаимодействия бизнеса и государства способствует повышению комплексных показателей, характеризующих социально-экономическую систему региона.

Представленная в статье зависимость является базовой, направленной на формирование концептуального подхода к оценке влияния механизмов государственно-частного партнерства на повышение эффективности социально-экономического положения региона. В целях дальнейшего развития данной гипотезы целесообразно ввести в модель качественные параметры, характеризующие элементы социально-экономической системы региона. При разработке долгосрочных региональных стратегий представляется необходимым в качестве критериальных показателей эффективности учитывать результаты оценки влияния механизма государственно-частного партнерства на социально-экономическое развитие региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Боговиз А.В., Строителева Е.В. Стратегические приоритеты социально-экономического развития регионов. М.: КноРус, 2013. 215 с.
- [2] Бабкин И.А., Кузьмина С.Н., Бабкин А.В. Развитие механизма государственно-частного партнерства в России: концептуальные особенности и препятствия // Новая экономическая реальность, кластерные инициативы и развитие промышленности (Информ-2016): тр. Междунар. науч.-практ. конф. СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2016. С. 28–32.
- [3] Игнатьев Н.А. Государственно-частное партнерство. М.: Юстицинформ, 2012. 382 с.
- [4] Ускова Т.В. Управление устойчивым развитием региона. М.: Экономика. бизнес, 2009. 115 с.
- [5] Воржецова А.Г. Основы социального прогнозирования. Казань.: КГТУ, 2010. 44 с.

[6] **Мерзликina Г.С., Бабкин А.В., Пшеничников И.В.** Инновационный потенциал региона: формирование и стратегия развития // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2015. № 3. С. 99–109.

[7] **Милоенко Е.В.** Теоретические подходы к понятию социальной инфраструктуры // Инновационная экономика, 2015. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-podhody-k-ponyatiyu-sotsialnoy-infrastruktury> (дата обращения: 27.12.2018).

[8] **Пушкин А.В.** Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации. М.: Альпина Паблшерз, 2010. 128 с.

[9] **Бабкин И.А., Бабкин А.В.** Проектное финансирование как эффективный способ развития государственно-частного партнерства // Современные технологии в науке и образовании – СНО-2016: сб. тр. Междунар. науч.-техн. и науч.-метод. конф. Рязань: РГРУ, 2016. С. 162–165.

[10] **Белинская И.В., Коробельникова С.С.** Использование механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов в сфере дорожного строительства // Известия Санкт-Петербургского

государственного аграрного университета. 2015. № 40. С. 207–210.

[11] **Яковенко О.В., Ферару Г.С.** Государственно-частное партнерство как одно из направлений развития туризма на федеральном и региональном уровнях // Региональная экономика и управление. 2018. № 1 (45). URL: <https://eee-region.ru/article/450> (дата обращения: 23.12.2018).

[12] **Мукожева И.А.** Государственно-частное партнерство как одно из направлений развития рекреационной сферы // Экономические науки. 2018. № 60 (1). URL: <https://novainfo.ru/article/11385> (дата обращения: 25.12.2018).

[13] Проект национального доклада о привлечении частных инвестиций в развитие инфраструктуры и применение механизмов государственно-частного партнерства в Российской Федерации. URL: <http://pppcenter.ru/assets/files/260418-rait.pdf> (дата обращения: 24.12.2018).

[14] Митрошин А.А., Шитова Ю.Ю., Шитов Ю.А. Методы оценки качества жизни населения и социально-экономической дифференциации территорий. М.: Инфра-М, 2018. 96 с.

БЕЛИНСКАЯ Ирина Викторовна. E-mail: sasha_chaikovska@list.ru

ТЕРЕНТЬЕВА Юлия Германовна. E-mail: yulia.ter@mail.ru

ЧАЙКОВСКАЯ Александра Владимировна. E-mail: sasha_chaikovska@list.ru

Статья поступила в редакцию: 12.01.2019

REFERENCES

[1] **A.V. Bogoviz, E.V. Stroiteleva,** Strategicheskie prioritety social'no-jekonomicheskogo razvitija regionov. M.: KnoRus, 2013.

[2] **I.A. Babkin, S.N. Kuz'mina, A.V. Babkin,** Razvitie mehanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii: konceptual'nye osobennosti i prepjatstvija, Novaja jekonomicheskaja real'nost', klasternye iniciativy i razvitie promyshlennosti (Inprom-2016): tr. Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. SPb.: Izd-vo Politehn. un-ta, (2016) 28–32.

[3] **N.A. Ignatjuk,** Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. M.: Justicinform, 2012.

[4] **T.V. Uskova,** Upravlenie ustojchivym razvitiem regiona. M.: Jekonomika. Biznes, 2009.

[5] **A.G. Vorzhecova,** Osnovy social'nogo prognozirovaniya. Kazan': KGTU, 2010.

[6] **G.S. Merzlikina, A.V. Babkin, I.V. Pshenichnikov,** Innovacionnyj potencial regiona: formirovanie i strategija razvitija, Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta. Serija: Jekonomika, 3 (2015) 99–109.

[7] **E.V. Miloenko,** Teoreticheskie podhody k ponyatiyu social'noj infrastruktury // Innovacionnaja jekonomika, 2015. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-podhody-k-ponyatiyu-sotsialnoy-infrastruktury> (дата обращения: 27.12.2018).

[8] **A.V. Pushkin,** Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: Mehanizmy realizacii. M.: Al'pina Pablishez, 2010.

[9] **I.A. Babkin, A.V. Babkin,** Proektное finansirovanie kak jeffektivnyj sposob razvitija gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, Sovremennye tehnologii v nauke i obrazovanii – SNO-2016: sb. tr. Mezhdunar. nauch.-tehn. i nauch.-metod. konf. Rjazan': RGRU, (2016) 162–165.

[10] **I.V. Belinskaja, S.S. Korabel'nikova,** Ispolzovanie mehanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva pri realizacii proektov v sfere dorozhnogo stroitel'stva, Izvestija Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta, 40 (2015) 207–210.

[11] **O.V. Jakovenko, G.S. Feraru,** Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak odno iz napravlenij razvitija turizma na federal'nom i regional'nom urovnjah, Regional'na-

ja jekonomika i upravlenie, 1 (45) (2018). URL: <https://eee-region.ru/article/450> (data obrashhenija: 23.12.2018).

[12] **I.A. Mukozheva**, Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak odno iz napravlenij razvitija rekreacionnoj sfery, Jekonomicheskie nauki, 60 (1) (2018). URL: <https://novainfo.ru/article/11385> (data obrashhenija: 25.12.2018).

[13] Proekt nacional'nogo doklada o privlechenii chastnyh investicij v razvitie infrastruktury i primenenie mehanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossijskoj Federacii. URL: <http://pppcenter.ru/assets/files/260418-rait.pdf> (data obrashhenija: 24.12.2018).

[14] **A.A. Mitroshin, Ju.Ju. Shitova, Ju.A. Shitov**, Metody ocenki kachestva zhizni naselenija i social'nojekonomicheskoj differenciacii territorij. M.: Infra-M, 2018.

BELINSKAIA Irina V. E-mail: sasha_chaikovska@list.ru

TERENTIEVA Julia G. E-mail: yulia.ter@mail.ru

CHAIKOVSKAIA Alexandra V. E-mail: sasha_chaikovska@list.ru