

Мерзлов Игорь Юрьевич

**РАЗВИТИЕ ТЕОРИИ И МЕТОДОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ НА
ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Пермский государственный национальный исследовательский университет»

Научный консультант**Прудский Владимир Григорьевич**

доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой менеджмента ФГБОУ ВО
«Пермский государственный национальный
исследовательский университет», г. Пермь

Официальные оппоненты**Тупчиенко Виталий Алексеевич**

доктор экономических наук, профессор департамента
экономической теории ФГБОУ ВО «Финансовый
университет при Правительстве Российской Федерации»
(Финансовый университет), г. Москва

Лапаева Мария Григорьевна

доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой региональной экономики ФГБОУ
ВО «Оренбургский государственный университет»,
г. Оренбург

Власова Наталья Юрьевна

доктор экономических наук, профессор кафедры
региональной и муниципальной экономики и управления
ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический
университет», г. Екатеринбург

Ведущая организация

Институт экономики УрО РАН, г. Екатеринбург

Защита состоится «07» февраля 2017 г. в 13.30 часов на заседании диссертационного совета ДМ 212.188.09, созданного на базе ФГБОУ ВО «Пермский национальный исследовательский политехнический университет» и ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет», по адресу: 614990, г. Пермь, Комсомольский пр., д. 29, ауд. 4236.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеках и на сайтах ФГБОУ ВО «Пермский национальный исследовательский политехнический университет» (<http://www.pstu.ru>) и ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» (<http://www.psu.ru>).

Автореферат разослан «02» ноября 2016 г.

Ученый секретарь

диссертационного совета

кандидат экономических наук, доцент

Жуланов Е.Е.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одной из наиболее остро стоящих проблем экономики современной России продолжает оставаться ее низкая конкурентоспособность.

Состояние инфраструктурной сферы регионов (под которой мы понимаем совокупность объектов экономической и социальной инфраструктуры, расположенных на территории региона и обеспечивающих бесперебойное и эффективное функционирование региональной экономики в целом и жизнедеятельности людей в частности) оказывает существенное влияние на конкурентоспособность региональной экономики. Кроме того, уровень развития инфраструктуры предопределяет предпосылки, скорость и качество перехода стран и регионов в новый технологический уклад. Отсутствие развитых и эффективно функционирующих объектов инфраструктуры в регионах приводит к существенному сдерживанию возможностей снижения себестоимости, росту транзакционных издержек хозяйствующих субъектов и ограничивает возможности привлечения инвестиций в региональную экономику.

Развитие инфраструктурной сферы регионов находится в прямой зависимости от объемов и интенсивности привлечения в нее инвестиций. При этом в силу значительной капиталоемкости, рискованности и длительности сроков окупаемости частный капитал, как правило, очень осторожно включается в реализацию инфраструктурных проектов.

С другой стороны, ограниченность бюджетных ресурсов подавляющего большинства регионов России, а также проблемы, связанные с качеством государственного управления на региональном и муниципальном уровнях при реализации сложных и инновационных проектов в инфраструктурной сфере, сдерживают возможности решения многих важных региональных социально-экономических вопросов. В результате происходит существенное снижение темпов развития инфраструктурной сферы регионов. Последнее, в свою очередь, объективно ведет к замедлению роста конкурентоспособности регионов и страны в целом, а также создает предпосылки для выталкивания ее на периферию мировой экономики. Следовательно, объективно существует проблема недостатка условий для привлечения инвестиционных средств в инфраструктуру региона, что сдерживает рост конкурентоспособности региональной экономики, а также демотивирует хозяйствующие субъекты повышать свою инновационную активность.

Одним из наиболее эффективных инструментов решения указанной проблемы является государственно-частное партнерство (ГЧП) как особая экономическая система, обеспечивающая развитие инфраструктурной сферы регионов. При этом актуальной в настоящее время является необходимость решения следующих проблем теоретико-методологического характера:

- ✓ В подавляющем большинстве научных исследований, рассматривающих ГЧП, имеет место теоретический пробел, связанный с недостаточным учетом на региональном уровне роли ГЧП как значимого инструмента проведения региональной стратегии социально-экономического развития.

- ✓ Отсутствуют методологические подходы к исследованию влияния на региональную экономику пространственных условий применения ГЧП.

- ✓ Недостаточно исследована и разработана, с точки зрения управления региональной экономикой, роль ГЧП как инструмента инвестиционной региональной политики, обеспечивающего синергетические и мультипликативные эффекты.

- ✓ Нет универсальной концепции, системно увязывающей вопросы управления конкурентоспособностью регионов с институциональными факторами, обеспечивающими применение ГЧП на региональном уровне.

- ✓ Отсутствуют теоретико-методологически обоснованные механизмы управления развитием ГЧП на региональном уровне.

Как следствие, актуальным становится решение научной проблемы, связанной с развитием теории и методологии управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП как особой социально-экономической системы региональной экономики, стимулирующей развитие инфраструктурной сферы регионов на основе взаимодействия частных и государственных структур.

Работа выполнена на основе задания №2014/153 на выполнение государственных работ в сфере научной деятельности в рамках базовой части государственного задания Минобрнауки России ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» (проект 1461).

Степень разработанности проблемы исследования. Вопросам государственного регулирования региональной экономики посвящены работы таких авторов как Н.Ю. Власова, А.Л. Гапоненко, Г.А. Гершанок, Дж.М. Кейнс, В.Н. Лившиц, Т.В. Миролубова, В.Г. Прудский, А.Н. Пыткин, В.А. Тупчиенко, Л.И. Якобсон.

Свою существенную роль в развитии ГЧП сыграли такие авторы как А.В. Баженов, А.В. Белицкая, И.А. Вдовин, В.Г. Варнавский, Дж. Делмон, А.А. Зверев, Х.М. Салихов, П.Л. Селезнев, А.В. Кабашкин, И.В. Макарова, С.Е. Литовченко, В.Н. Шамбир, И.Р. Хайруллин.

Проблемы, связанные с оценкой конкурентоспособности и влияющих на нее факторов, исследованы И. Ансоффом, П.С. Завьяловым, Ж.-Ж. Ламбеном, М. Портером, А. Смитом, Н.К. Моисеевой, Ж.А. Мингалевой, И.П. Фаминским, Р.А. Фатхутдиновым.

Вопросы, связанные с влиянием состояния инфраструктуры на конкурентоспособность, рассматриваются в работах таких исследователей как Л. Вейверман, С.Г. Важенин, А.И. Татаркин, С.В. Казанцев, М.Г. Лапаева, И.В. Липсиц, Д. Ошаур, Л.Х. Роллер, С. Страуб.

Вопросы, связанные с комплексным анализом общего развития инвестиционных процессов в экономике, рассматриваются в работах И.А. Бланка, Л.Дж. Гитмана, М.Д. Джонка, У.Ф. Шарпа, содержание инвестиционных процессов и подходы к их регулированию – в работах Р. Брейли, С. Майерс, В.П. Попкова, Т.В. Тепловой. Анализ эффективности инвестиционных решений изложен в трудах В.В. Ковалева, Е.С. Стояновой, Е.М. Четыркина.

Объектом исследования являются региональные социально-экономические системы взаимодействия хозяйствующих субъектов в форме ГЧП.

Предметом исследования являются управленческие отношения, возникающие в региональной экономике в процессе реализации проектов в инфраструктурной сфере с применением ГЧП.

Основная гипотеза. Повышение конкурентоспособности региональной экономики достигается через развитие инфраструктурной сферы на основе применения ГЧП за счет снижения издержек хозяйствующих субъектов. При этом в зависимости от уровня развития инфраструктурной сферы различных типов регионов необходим определенный уровень интенсивности реализации мероприятий по развитию ГЧП. В целях методического обоснования применения ГЧП на региональном уровне целесообразно использование соответствующего алгоритма. Управление конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП неразрывно связано с необходимостью разработки определенного организационно-экономического механизма и построения регионального рынка проектов ГЧП, основу которого составляет ряд институтов.

Целью исследования является развитие теории и методологии управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП, направленного на повышение эффективности функционирования инфраструктурной сферы.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- ✓ Разработать концепцию управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП.
- ✓ На основе разработки типологии регионов России по уровням развития инфраструктурной сферы и инвестиций в нее доказать приоритетность развития ГЧП в сравнении с государственными закупками для определенных типов регионов.
- ✓ Обосновать достижение опережающего роста конкурентоспособности региональной экономики в результате применения ГЧП, которое способствует возникновению синергетических и мультипликативных эффектов, в сравнении с использованием инвестиций в форме государственных закупок.
- ✓ Разработать модель регионального рынка проектов ГЧП на основе выявления специфических институтов, обеспечивающих его развитие.
- ✓ Разработать организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе, совершенствующий методы управления экономикой регионов.

Теоретико-методологической базой исследования явились теоретико-методологические труды отечественных и зарубежных ученых-экономистов в области региональной экономики, теории управления, государственного регулирования экономики, инвестиций в инфраструктуру. В основе настоящего диссертационного исследования лежат методы системного, сравнительного, графоаналитического, технико-экономического, расчетно-аналитического и статистического анализов.

Информационно-эмпирической базой диссертации послужили нормативная и законодательная база РФ, Великобритании, Франции, США, Австралии; статистические данные, содержащиеся в отчетах Федеральной службы государственной статистики; информационные материалы, разработанные такими институтами развития ГЧП как Европейская комиссия Организации Объединенных Наций, Мировой банк, Европейский банк реконструкции и развития, Внешэкономбанк; эмпирический материал, содержащийся в публикациях отечественных и зарубежных ученых, на официальных сайтах центров развития ГЧП таких стран как Россия, Великобритания, Ирландия, Франция, Португалия, США, Канада, ЮАР, Южная Корея, Австралия, Чили, Мексика; результаты самостоятельных исследований автора.

Диссертационная работа выполнена в рамках паспорта специальностей ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации по специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством (Региональная экономика): пункт 3.9. – «Роль институциональных факторов в развитии региональных экономических систем. Региональные особенности трансформации отношений собственности, их влияние на структуру и эффективность функционирования и развития региональных экономических систем», пункт 3.10. – «Исследование традиционных и новых тенденций, закономерностей, факторов и условий функционирования и развития региональных социально-экономических систем», пункт 3.12. – «Региональные особенности социально-экономического развития; типы регионов (развитые и депрессивные, доноры и реципиенты, монопродуктовые и диверсифицированные, с крупными городскими агломерациями и без них и др.), методические проблемы классификации и прикладные исследования особенностей развития различных типов регионов», пункт 3.17. – «Управление экономикой регионов. Формы и механизмы взаимодействия федеральной, региональной, муниципальной власти, бизнес-структур и структур гражданского общества. Функции и механизмы управления. Методическое обоснование и разработка организационных схем и механизмов управления экономикой регионов; оценка их эффективности».

Наиболее существенные научные результаты исследования, полученные лично автором и отражающие его научную новизну, состоят в следующем:

1. Разработана концепция управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП. Отличительная особенность и новизна данной концепции заключается в том, что в ее рамках проведено исследование ГЧП как комплексного регионального социально-экономического явления в нескольких аспектах: ГЧП как особая региональная социально-экономическая система, ГЧП как исторически обусловленная специфическая форма организации общественно-хозяйственной деятельности, ГЧП как инструмент реализации региональной стратегии социально-экономического развития региона и ГЧП как проект. Данный комплексный подход к пониманию ГЧП на региональном уровне позволил впервые сформулировать и детально раскрыть содержание принципов, средств, результатов и ресурсов ГЧП во взаимосвязи с конкурентоспособностью региональной экономики (п. 3.10. – *«Исследование традиционных и новых тенденций, закономерностей, факторов и условий функционирования и развития региональных социально-экономических систем»*, глава 1, параграф 1.4., стр. 88–123).

2. На основе разработки типологии регионов России по уровням развития инфраструктурной сферы и инвестиций в нее доказана приоритетность развития ГЧП в сравнении с государственными закупками для определенных типов регионов. Предложенная типология регионов позволяет выявить особенности текущего социально-экономического развития регионов в инфраструктурном аспекте и определить необходимый уровень интенсивности реализации мероприятий по развитию ГЧП для выделенных типов регионов в целях повышения их конкурентоспособности (п. 3.12. – *«Региональные особенности социально-экономического развития; типы регионов (развитые и депрессивные, доноры и реципиенты, монопродуктовые и диверсифицированные, с крупными городскими агломерациями и без них и др.), методические проблемы классификации и прикладные исследования особенностей развития различных типов регионов»*, глава 2, параграф 2.1, стр. 124–134).

3. Обосновано достижение опережающего роста конкурентоспособности региональной экономики в результате применения ГЧП, которое способствует возникновению синергетических и мультипликативных эффектов, в сравнении с использованием инвестиций в форме государственных закупок. Автором впервые предложен алгоритм методического обоснования эффективности применения ГЧП в целях повышения конкурентоспособности региональной экономики в сравнении с государственными закупками и разработана эконометрическая модель измерения эффективности принимаемых региональными органами власти решений относительно целесообразности применения ГЧП (п. 3.17. – *«Управление экономикой регионов. Формы и механизмы взаимодействия федеральной, региональной, муниципальной власти, бизнес-структур и структур гражданского общества. Функции и механизмы управления. Методическое обоснование и разработка организационных схем и механизмов управления экономикой регионов; оценка их эффективности»*, глава 3, параграфы 3.2., 3.3, стр. 163–171).

4. Разработана модель регионального рынка проектов ГЧП. Отличительной особенностью указанного рынка является выявление специфических институтов, обеспечивающих его развитие. В качестве таких институтов автор впервые на основе системного подхода рассматривает совокупность организационно-правовых условий функционирования регионального рынка проектов ГЧП, виды регулирования регионального рынка проектов ГЧП, а также организационные структуры, входящие в состав регионального рынка проектов ГЧП (п. 3.9. – *«Роль институциональных факторов в развитии региональных экономических систем. Региональные особенности*

трансформации отношений собственности, их влияние на структуру и эффективность функционирования и развития региональных экономических систем», глава 4, параграфы 4.1. и 4.2., стр. 178–192).

5. Разработан организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе, обеспечивающий более эффективное управление региональной экономикой в сравнении с государственными закупками. Составной частью данного механизма является разработанный автором метод выбора инструментов привлечения финансовых ресурсов как средства повышения эффективности реализации региональных проектов ГЧП. Отличительной чертой данного метода является то, что он развивает механизмы управления экономикой регионов на основе оценки экономической эффективности различных вариантов привлечения финансовых ресурсов в региональный проект ГЧП (п. 3.17. – *«Управление экономикой регионов. Формы и механизмы взаимодействия федеральной, региональной, муниципальной власти, бизнес-структур и структур гражданского общества. Функции и механизмы управления. Методическое обоснование и разработка организационных схем и механизмов управления экономикой регионов; оценка их эффективности»*, глава 5, параграфы 5.1. и 5.3., стр. 193–225, 265–276).

Теоретическая значимость работы заключается в развитии теории и методологии управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП, которое обеспечивает развитие инфраструктурной сферы регионов. В настоящей работе изложена концепция управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП, вносящая вклад в расширение представлений о возможных подходах к развитию инфраструктурной сферы регионов, изучена взаимосвязь конкурентоспособности региона и ГЧП, усовершенствованы методы управления экономикой региона.

Практическая значимость исследования заключается в том, что основные положения диссертационного исследования могут использоваться в качестве рекомендаций, которые позволяют проводить эффективную региональную социально-экономическую политику, направленную на повышение конкурентоспособности, на основе системного развития инфраструктурной сферы региона. Эти рекомендации могут быть использованы региональными и местными органами власти при разработке социально-экономической стратегии развития региона, а также в пространственном аспекте применены представителями частного бизнеса, планирующими участие в региональных проектах ГЧП. Основные положения, сформулированные в диссертации, использовались в процессе разработки стратегии социально-экономического развития Пермского края (акт внедрения от 19.03.2014 г.), в развитии муниципально-частного партнерства (включая концессионные соглашения) в г. Перми (акт внедрения от 20.03.2014 г.), при реализации инвестиционной политики ОАО АКБ «РОСБАНК» в Пермском крае (акт внедрения от 17.03.2014 г.), в деятельности Пермской торгово-промышленной палаты (акт внедрения от 17.03.2014 г.), а также в учебном процессе на кафедре менеджмента Пермского государственного национального исследовательского университета (акт внедрения от 12.04.2016 г.).

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационной работы обсуждались на кафедре менеджмента и научном семинаре экономического факультета Пермского государственного национального исследовательского университета, изложены в публичных выступлениях и докладах на тринадцати научно-практических конференциях, в том числе на двенадцати международных научно-практических конференциях: Пенза, 2006 г.; Брянск, 2006 г.; Тольятти, 2007 г.; Челябинск, 2007 г.; Пермь, 2011, 2012, 2015 гг.

Публикации. По теме докторской диссертации опубликовано 59 научных работ общим объемом 33 п.л., из них 32,5 авторских п.л., в том числе: 2 авторских монографии, 23 статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК для публикации результатов диссертационных исследований.

Структура и объем работы. Диссертационное исследование состоит из введения, пяти глав, заключения, тринадцати приложений, списка литературы (включает 364 наименования работ отечественных и зарубежных авторов), содержит 27 рисунков, 28 таблиц, общий объем – 280 страниц.

Во *введении* обоснована актуальность выбранной темы, определены объект и предмет исследования, сформулирована цель работы, определены научная новизна и практическая значимость полученных результатов. Приведены сведения о внедрении результатов, апробации и публикациях.

В *первой главе* «**Концепция управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП**» раскрыты подходы к современному пониманию терминов «региональная конкурентоспособность», «инфраструктура» и «государственно-частное партнерство». Детально рассмотрены исторические аспекты возникновения ГЧП и современный мировой опыт использования ГЧП в таких странах как Россия, Великобритания, Ирландия, Франция, Португалия, США, Канада, ЮАР, Южная Корея, Австралия, Чили, Мексика. Раскрыто содержание принципов, средств, результатов и ресурсов, составляющих основу концепции управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП.

Во *второй главе* «**Инфраструктурная сфера: типология регионов и перспективы применения ГЧП на региональном уровне**» разработана типология регионов России по уровням развития инфраструктурной сферы и инвестиций в нее. На этой основе обоснована приоритетность развития ГЧП в ряде регионов России. Обосновано наличие прямой взаимосвязи между уровнями развития инфраструктурной сферы регионов и их конкурентоспособностью.

В *третьей главе* «**Конкурентоспособность региональной экономики и оценка влияния на нее ГЧП**» проведен анализ, подтверждающий наличие прямой положительной взаимосвязи между конкурентоспособностью региона и уровнем развития ГЧП в нем. Раскрыто содержание эконометрической модели измерения эффективности принимаемых региональными органами власти решений относительно целесообразности применения ГЧП как механизма повышения конкурентоспособности региональной экономики. Проведена апробация данной модели на основе статистических данных Пермского края.

В *четвертой главе* «**Региональный рынок проектов государственно-частного партнерства как саморегулируемая социально-экономическая система**» определены основные институты, составляющие основу регионального рынка проектов ГЧП, раскрыто их содержание. Разработана модель регионального рынка проектов ГЧП.

В *пятой главе* «**Организационно-экономический механизм управления развитием государственно-частного партнерства в регионе**» детально описано содержание разработанного организационно-экономического механизма управления развитием ГЧП в регионе, предложен алгоритм выбора оптимальной модели ГЧП. Рассмотрена совокупность инструментов, обеспечивающих привлечение инвестиций в проект ГЧП с учетом его региональных особенностей. Разработан и описан алгоритм выбора инструментов привлечения инвестиций в региональный проект ГЧП.

В *заключении* содержатся основные выводы теоретического и практического характера, намечены возможные направления дальнейших исследований.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Разработана концепция управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП. Отличительная особенность и новизна данной концепции заключается в том, что в ее рамках проведено исследование ГЧП как комплексного регионального социально-экономического явления в нескольких аспектах: ГЧП как особая региональная социально-экономическая система, ГЧП как исторически обусловленная специфическая форма организации общественно-хозяйственной деятельности, ГЧП как инструмент реализации региональной стратегии социально-экономического развития региона и ГЧП как проект. Данный комплексный подход к пониманию ГЧП на региональном уровне позволил впервые сформулировать и детально раскрыть содержание принципов, средств, результатов и ресурсов ГЧП во взаимосвязи с конкурентоспособностью региональной экономики.

В основе теоретической концепции управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП лежит положение о том, что повышению конкурентоспособности региональной экономики способствует снижение издержек хозяйствующих субъектов, которое достигается на основе развития инфраструктурной сферы региона с применением ГЧП (рис. 1).



Рис. 1. Взаимосвязь конкурентоспособности региональной экономики и ГЧП

Отличительной чертой разработанной концепции является то, что ГЧП рассматривается в рамках региональной экономики как комплексное социально-экономическое явление, которое в своей основе имеет следующие аспекты:

1. ГЧП как особая региональная социально-экономическая система, включающая в себя такие элементы как институты развития ГЧП, органы власти, частный бизнес, население, финансирующие организации и наличие определенных взаимодействий между ними. В настоящем исследовании содержание ГЧП как особой региональной социально-экономической системы нашло отражение в разработанной автором модели регионального рынка проектов ГЧП.

2. ГЧП как исторически обусловленная специфическая форма организации общественно-хозяйственной деятельности субъектов рыночной экономики в условиях ее перехода к автоматизированному интеллектуальному производству и возрастания доли наукоемких услуг в структуре воспроизводимого валового национального продукта (ВНП).

3. ГЧП как инструмент, обеспечивающий реализацию региональной стратегии социально-экономического развития региона в части повышения эффективности функционирования его инфраструктурной сферы.

4. ГЧП как проект, основанный на объединении усилий региональной власти и частного бизнеса и направленный на достижение конкретной цели - предоставление на региональном уровне конечным потребителям качественно функционирующего объекта инфраструктуры. В этом аспекте речь идет только о тех проектах, где взаимодействие бизнеса и региональной власти имеет долгосрочный, ограниченный временем характер и основано на совместном инвестировании регионального бюджета и частного бизнеса в

инфраструктурные объекты. При этом частная сторона готова вкладывать в проекты собственные финансовые и управленческие ресурсы на условиях платности, а также заранее оговоренном паритете взаимных интересов и рисков.

Концепция управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП опирается на следующие принципы:

1. Принцип синергии сторон, взаимодействующих в региональном проекте ГЧП. Наличие существенных различий в подходах к управлению проектами у региональной власти и бизнеса увеличивает вероятность возникновения у каждой из сторон существенных транзакционных издержек, связанных с подготовкой, заключением и реализацией соглашений о ГЧП (например, затраты, связанные с разработкой конкурсной документации, поиском оптимальной модели ГЧП, проведением переговоров с потенциальными частными партнерами, обеспечением выполнения взятых на себя сторонами обязательств). В крайнем случае, эти издержки могут даже нивелировать достижение положительного синергетического эффекта, основанного на взаимном дополнении и обогащении сторон и заключающегося в эффективном достижении целей регионального проекта ГЧП (то есть более короткие сроки, меньшие затраты и обеспечение лучшего качества предоставляемых на основе использования объекта инфраструктуры услуг конечным потребителям в сравнении с вариантом, если бы данный проект реализовывала каждая из сторон самостоятельно).

При этом положительный синергетический эффект регионального проекта ГЧП достигается при условии, что сильные стороны частного партнера перекрывают слабые стороны региона, и в то же время региональная власть создает нормативно-правовые и политические (наличие политической воли) возможности для участия в проекте частного партнера, при этом транзакционные издержки сторон не увеличиваются или увеличиваются незначительно. В этом случае проект будет реализован эффективно (рис. 2).



Рис. 2. Принцип синергии сторон, взаимодействующих в региональном проекте ГЧП

2. Принцип комплексной эффективности регионального проекта ГЧП заключается в том, что повышение конкурентоспособности экономики региона может быть достигнуто при одновременном выполнении двух необходимых условий (эффективности для бюджета (сравнение критерия «соотношение цены и качества» (value for money (VFM) с критерием «бюджетная эффективность при государственных закупках» (public sector comparator (PSC)) и эффективности для частной стороны (классические показатели – NPV, PI, IRR, PP) и одного достаточного условия (получение социально-экономического эффекта (критерий – реализация регионального проекта ГЧП обеспечивает достижение ряда социально-экономических показателей, определенных стратегий социально-экономического развития региона)) (рис. 3).

3. Принцип инновационности региональных проектов ГЧП. Анализ мирового опыта применения ГЧП подтверждает тот факт, что ГЧП стимулирует использование в инфраструктурных проектах инновационных технологий значительно чаще в сравнении с теми случаями, когда речь идет исключительно о государственных инвестициях, в основе которых лежат государственные закупки. Данное обстоятельство связано с тем, что органы региональной власти при выборе частной стороны фокусируются на четком описании критериев качества услуги, которая будет предоставляться с использованием создаваемого инфраструктурного объекта, и при этом не ограничивают потенциальных частных партнеров в выборе технологических решений, обеспечивающих достижение установленных критериев качества. Следовательно, принцип инновационности региональных проектов ГЧП заключается в том, что региональная власть стимулирует частный бизнес к поиску инновационных решений в рамках реализуемых проектов в инфраструктурной сфере региона.

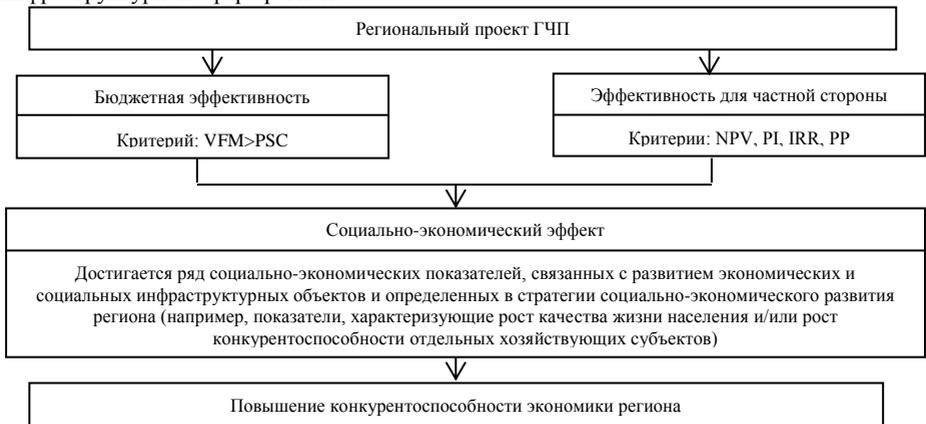


Рис. 3. Принцип комплексной эффективности регионального проекта ГЧП

4. Принцип интегрированности ГЧП в стратегию социально-экономического развития региона заключается в том, что региональные инфраструктурные проекты, реализуемые на основе ГЧП, должны быть четко взаимосвязаны с целями утвержденной стратегии социально-экономического развития региона (рис. 4). При этом ГЧП ни в коей мере не должно рассматриваться исключительно как средство решения локальных проблем микроэкономического масштаба.

Кроме того, имеет место и обратное влияние: когда взвешенная и качественно сформулированная стратегия развития ГЧП на региональном уровне выступает важным стимулом преобразований в региональной власти. В частности, такое влияние заключается

в следующем: повышение прозрачности и эффективности расходования бюджетных средств, рост качества проводимых конкурсных процедур, фокусирование усилий региональной власти на стратегическом управлении и создание бенч-марк эффективности.

Концепция управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП достигается через следующие средства:

- ✓ Институциональные средства, представляющие собой региональные институты ГЧП, которые обеспечивают формирование соответствующего правового поля, регулирующего вопросы применения ГЧП, и функционирование на уровне региона центров компетенций по развитию ГЧП (в мировой практике их, как правило, называют центрами ГЧП).

- ✓ Инвестиционные средства – совокупность средств, способствующих привлечению в региональный проект ГЧП инвестиционных ресурсов.

- ✓ Превентивные средства – совокупность средств, обеспечивающих наличие приемлемого уровня рисков в региональном проекте ГЧП на основе их распределения между регионом и частным партнером, а также использования совокупности инструментов по минимизации отдельных видов проектных рисков.

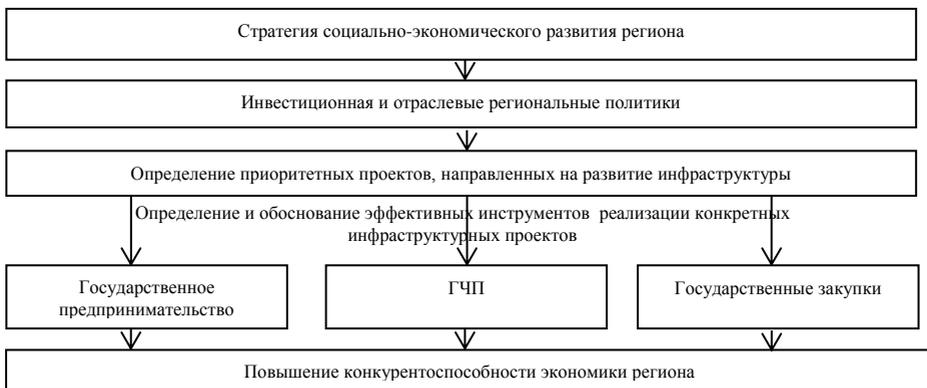


Рис. 4. Принцип интегрированности ГЧП в стратегию социально-экономического развития региона

Применение ГЧП способно привести к двойному результату в экономике региона:

- ✓ Прямые результаты, которые заключаются в том, что создание качественной региональной инфраструктуры непосредственно приводит к снижению издержек хозяйствующих субъектов, функционирующих в регионе, и, следовательно, снижает себестоимость производимой продукции и/или оказываемых услуг, работ. Кроме того, создание инфраструктурного объекта влечет за собой создание новых рабочих мест в регионе.

- ✓ Косвенные результаты, которые заключаются в том, что наличие качественной региональной инфраструктуры повышает инвестиционную привлекательность региона для потенциальных инвесторов, планирующих открытие новых производств. Если посмотреть на лучший опыт работы с промышленными инвесторами прошлых лет (Калужская, Ленинградская, Ульяновская, Ростовская области и Татарстан), то именно в этих регионах компаниям предоставлялась качественная готовая инфраструктура. Кроме того, обеспечивается рост налогооблагаемой базы, как за счет самого регионального проекта ГЧП, который управляется частным бизнесом, так и за счет создания новых бизнесов (в том числе, малого и среднего бизнеса) в регионе (например, при строительстве новой

дороги, как правило, получает толчок развитие придорожной инфраструктуры (автозаправочные станции, места общественного питания, гостиницы и прочее)). Следовательно, использование ГЧП способно оказывать мультипликативный эффект на региональную экономику.

Реализация концепции управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП зависит от трех групп ресурсов, которые также предопределяют наличие специфических черт, характеризующих особенности состояния ГЧП в отдельных регионах:

- ✓ Кадровый ресурс заключается в объективной необходимости обеспечения органов региональной власти квалифицированным в сфере ГЧП персоналом, а также зависит от уровня активности региональной власти (наличие политической воли) по инициированию новых проектов ГЧП.

- ✓ Информационный ресурс зависит от уровня развитости информационной и методической поддержки функционирования и развития ГЧП в регионе.

- ✓ Инвестиционный ресурс определяется уровнем инвестиционных возможностей региона, включая наличие у региона успешного опыта реализации проектов ГЧП.

Таким образом, в соответствии с разработанной концепцией управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП, мы определяем ГЧП как особую региональную социально-экономическую систему, основу которой составляет взаимодействие двух сторон (органов региональной власти и частного бизнеса), направленное на развитие и повышение конкурентоспособности региональной экономики и использующее в своей основе проектный подход к развитию инфраструктурной сферы региона, обеспечивающий положительный синергетический эффект от взаимодействия вовлеченных сторон.

2. На основе разработки типологии регионов России по уровням развития инфраструктурной сферы и инвестиций в нее доказана приоритетность развития ГЧП в сравнении с государственными закупками для определенных типов регионов. Предложенная типология регионов позволяет выявить особенности текущего социально-экономического развития регионов в инфраструктурном аспекте и определить необходимый уровень интенсивности реализации мероприятий по развитию ГЧП для выделенных типов регионов в целях повышения их конкурентоспособности.

В настоящее время существует большое количество классификаций регионов, в основу которых положены различные аспекты их социально-экономического развития. Безусловно, подавляющее большинство таких классификаций учитывают ряд показателей, которые характеризуют уровень развития инфраструктурной сферы. Вместе с тем, в настоящее время отсутствуют какие-либо специализированные классификации, призванные проранжировать регионы исключительно по уровню текущего развития инфраструктурной сферы и потенциалу ее развития в перспективе.

С целью выявления региональных особенностей состояния и перспектив развития инфраструктуры, а также обоснования приоритетности развития ГЧП нами разработана типология регионов, основанная на двух критериях:

1. Уровень текущего развития инфраструктуры. В основе данной группировки регионов лежит расчет соответствующего интегрального показателя:

$$Ri_n = (Rie_n + Ris_n) / 2, \quad (1)$$

где Ri_n – интегральный показатель, характеризующий текущий уровень развития инфраструктуры в регионе n, балл,

Rie_n – интегральный показатель, характеризующий состояние экономической инфраструктуры в регионе n, балл,

Ris_n – интегральный показатель, характеризующий состояние социальной инфраструктуры в регионе n , балл.

$$Rie_n = (Ro_n + Ra_n + In_n + Tel_n) / 4, \quad (2)$$

где Ro_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в регионе n ,

Ra_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему плотность железнодорожных путей в регионе n ,

In_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему число активных абонентов фиксированного широкополосного доступа к сети Интернет в регионе n ,

Tel_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему объем услуг связи, оказанных населению, на одного жителя в регионе n .

$$Ris_n = (ChO_n + PC_n + Me_n + Am_n) / 4, \quad (3)$$

где ChO_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему охват детей дошкольными образовательными организациями в регионе n ,

PC_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему число персональных компьютеров, используемых в учебных целях, на 1000 студентов в регионе n ,

Me_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему численность населения на одну больничную койку в регионе n ,

Am_n – место региона n в рейтинге по показателю, характеризующему мощность амбулаторно-поликлинических организаций в регионе n .

Чем меньше значение показателя Ri_n , тем более высокое место занимает регион по уровню развития инфраструктуры. В зависимости от значения показателя Ri_n каждый регион относится в одну из четырех групп (табл. 1).

2. Уровень инвестиций, осуществляемых в инфраструктуру. В основе построения данной группировки регионов лежит расчет соответствующего интегрального показателя:

$$I_n = (Ir_n + Itel_n + Ied_n + Imed_n) / Kreg_n / 4, \quad (4)$$

где I_n – интегральный показатель, характеризующий объем инвестиций региона n в инфраструктуру на одного жителя региона n , балл,

Ir_n – место региона n в субрейтинге по показателю, характеризующему среднегодовой объем инвестиций (за 2009–2013 гг.) региона n в основной капитал в транспортную отрасль на одного жителя региона n ,

$Itel_n$ – место региона n в субрейтинге по показателю, характеризующему среднегодовой объем инвестиций (за 2009–2013 гг.) региона n в основной капитал в развитие связи на одного жителя региона n ,

Ied_n – место региона n в субрейтинге по показателю, характеризующему среднегодовой объем инвестиций (за 2009–2013 гг.) региона n в основной капитал в развитие образования на одного жителя региона n ,

$Imed_n$ – место региона n в субрейтинге по показателю, характеризующему среднегодовой объем инвестиций (за 2009–2013 гг.) региона n в основной капитал в развитие здравоохранения на одного жителя региона n .

Чем меньше значение показателя I_n , тем более высокое место занимает регион по уровню инвестиций в инфраструктуру. В зависимости от значения показателя I_n каждый регион отнесен в одну из четырех групп (табл. 1).

Критерии группировки субъектов федерации в зависимости от значения интегрального показателя

Наименование группы, в которую входит субъект Федерации	Значение интегрального показателя для субъекта Федерации ¹
Высокий уровень	от 1 до 20 (включительно)
Средний уровень	от 20 до 40 (включительно)
Низкий уровень	от 40 до 60 (включительно)
Крайне низкий уровень	Более 60

В качестве обоснования выбора показателей, составляющих основу разработанной типологии регионов, необходимо отметить, что было взято одинаковое количество показателей, характеризующих состояние экономической инфраструктуры (4 показателя, два – для транспортной инфраструктуры и два – для инфраструктуры связи) и социальной инфраструктуры (4 показателя: два – в сфере образования, два – в сфере здравоохранения). По нашему мнению, именно данные 4 инфраструктурные отрасли способны оказывать существенное влияние на конкурентоспособность региона, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. Безусловно, для других исследований типология может быть существенно расширена и другими показателями, но для целей настоящего исследования использование 8-ми показателей является достаточным.

Выбор показателя «охват детей дошкольными образовательными учреждениями» (как составная часть социальной инфраструктуры) в плане его влияния на конкурентоспособность региональной экономики требует, на наш взгляд, дополнительных пояснений. Во-первых, значительный охват детей дошкольными образовательными учреждениями положительно влияет на работоспособность экономически активного населения, так как освобождает время для профессиональной деятельности (на данный момент острая нехватка дошкольных образовательных учреждений серьезно снижает возможности профессиональной самореализации работоспособного населения в большинстве российских регионов). Во-вторых, развитая структура детских дошкольных образовательных учреждений позволяет формировать долгосрочные конкурентные преимущества региона в плане человеческих ресурсов, закладывая в детях в наиболее сензитивный период важнейшие человеческие качества, определяющие конкурентоспособность индивида – интеллект, креативность, коммуникабельность и др.

На основе сравнения групп регионов по обоим интегральным показателям (R_i , I_n) построена матрица, в соответствии с которой выделены 4 типа регионов (рис. 5):

I. Регионы, уже имеющие достаточно развитую инфраструктуру и продолжающие инвестировать в дальнейшее ее развитие. Количество таких регионов – 15. Регионы данного типа имеют в настоящее время и продолжают формировать существенное конкурентное преимущество на будущее.

II. Регионы, уже имеющие достаточно развитую инфраструктуру, но при этом осуществляющие относительно низкий объем инвестиций в дальнейшее ее развитие. Количество таких регионов – 16. Не смотря на относительно высокий уровень развития инфраструктуры в текущем моменте, регионы данного типа в будущем могут потерять свое конкурентное преимущество в связи с тем, что не уделяют достаточного внимания дальнейшему развитию инфраструктуры. При реализации своей политики социально-экономического развития им следует предусмотреть мероприятия, способствующие их превращению в тип I (то есть увеличивать объемы инвестиций в инфраструктуру). В

¹ Интервал значений интегрального показателя для каждой группы установлен как средняя величина, определенная исходя из количества анализируемых субъектов федерации (84 региона) и количества групп (4 группы)

противном случае по истечении нескольких лет у данных регионов увеличивается вероятность того, что они станут типом III.

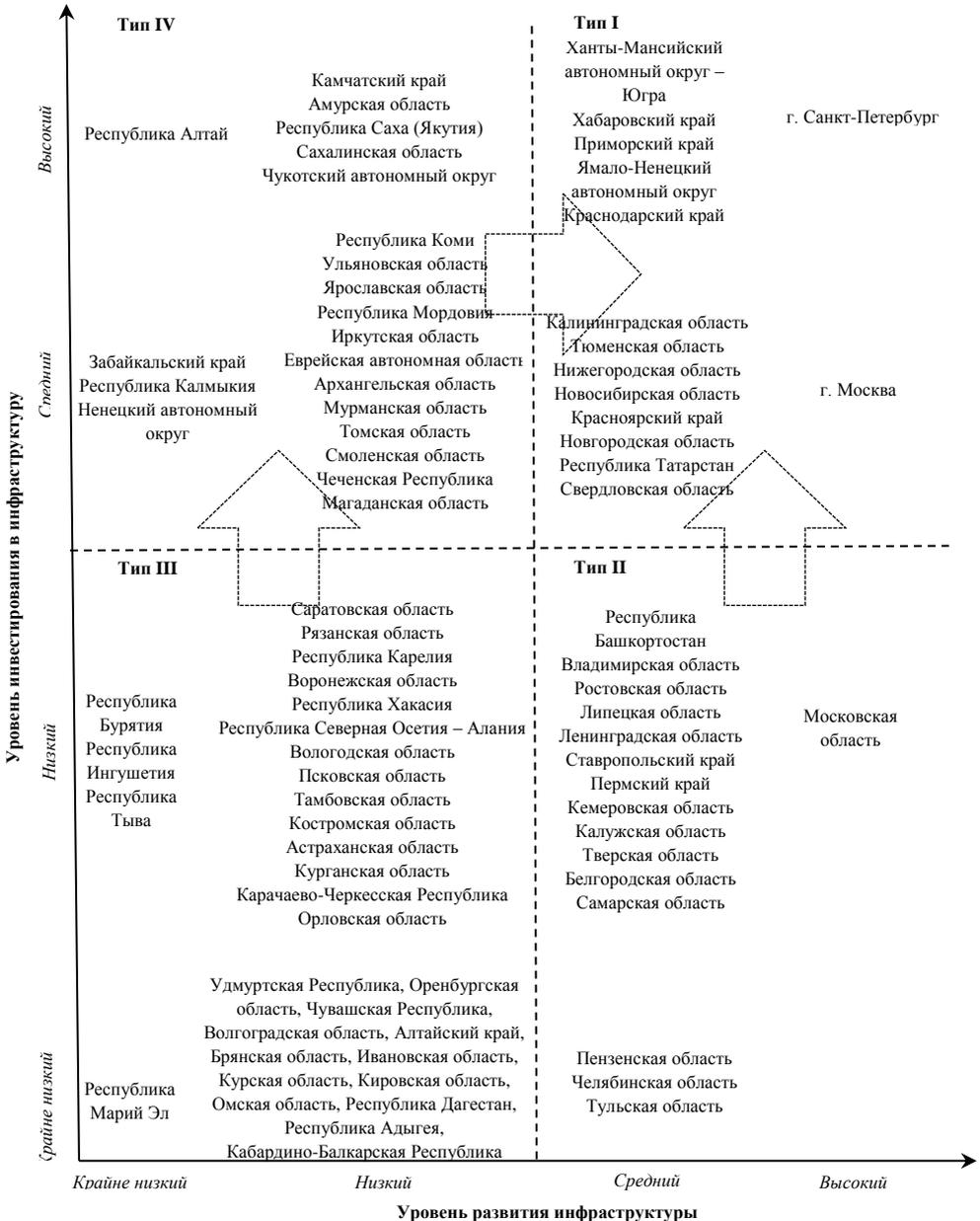


Рис. 5. Типология регионов России по уровням развития инфраструктурной сферы и инвестиций в нее

III. Регионы, имеющие недостаточно развитую инфраструктуру и при этом осуществляющие относительно низкий объем инвестиций в дальнейшее ее развитие. Количество таких регионов – 32. Регионы данного типа имеют существенные ограничения в отношении наращивания собственного конкурентного потенциала, основанного на наличии развитой инфраструктуры. Прежде всего им необходимо предпринимать максимальные усилия по их превращению в тип IV. Кроме того, должен вызывать определенное беспокойство и тот факт, что это самый многочисленный тип регионов (38% от общего количества регионов).

IV. Регионы, имеющие недостаточно развитую инфраструктуру и при этом осуществляющие относительно высокий объем инвестиций в дальнейшее ее развитие. Количество таких регионов – 21. Активная позиция регионов, относящихся к данному типу, создает все предпосылки для их превращения в течение ближайших лет в тип I.

Для самого многочисленного типа регионов (тип III) необходим максимальный уровень интенсивности реализации мероприятий по развитию ГЧП во всех четырех его аспектах в рамках предложенной выше концепции управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП. В конечном результате это будет способствовать ускоренному преодолению инфраструктурной отсталости данных регионов и их последующему переходу в тип IV.

В первую очередь, регионы, относящиеся к типу III должны приложить системные усилия для построения у себя полноценно функционирующего регионального рынка проектов ГЧП.

Для регионов, относящихся к типу II и IV, в целях обеспечения их перехода в тип I достаточно использовать ГЧП для осуществления единичных (наиболее значимых для экономики региона) проектов ГЧП в рамках реализации своих стратегий социально-экономического развития, то есть предложенную выше концепцию управления конкурентоспособностью экономики региона на основе применения ГЧП достаточно реализовать только в двух аспектах: ГЧП как инструмент, обеспечивающий эффективную реализацию региональной стратегии социально-экономического развития региона, и ГЧП как проект.

3. Обосновано достижение опережающего роста конкурентоспособности региональной экономики в результате применения ГЧП, которое способствует возникновению синергетических и мультипликативных эффектов, в сравнении с использованием инвестиций в форме государственных закупок. Автором впервые предложен алгоритм методического обоснования эффективности применения ГЧП в целях повышения конкурентоспособности региональной экономики в сравнении с государственными закупками и разработана эконометрическая модель измерения эффективности принимаемых региональными органами власти решений относительно целесообразности применения ГЧП.

Методическое обоснование опережающего роста конкурентоспособности региональной экономики в результате применения ГЧП в сравнении с использованием инвестиций в форме государственных закупок может быть осуществлено на основе использования соответствующего алгоритма.

В основе данного алгоритма лежит проведение оценки уровня зависимости между объемами инвестиций в инфраструктуру и конкурентоспособностью региона, а также осуществление сравнительного анализа эффективности инвестиций в инфраструктуру в форме ГЧП с инвестициями в традиционных формах (на основе государственных закупок) (рис. 6).

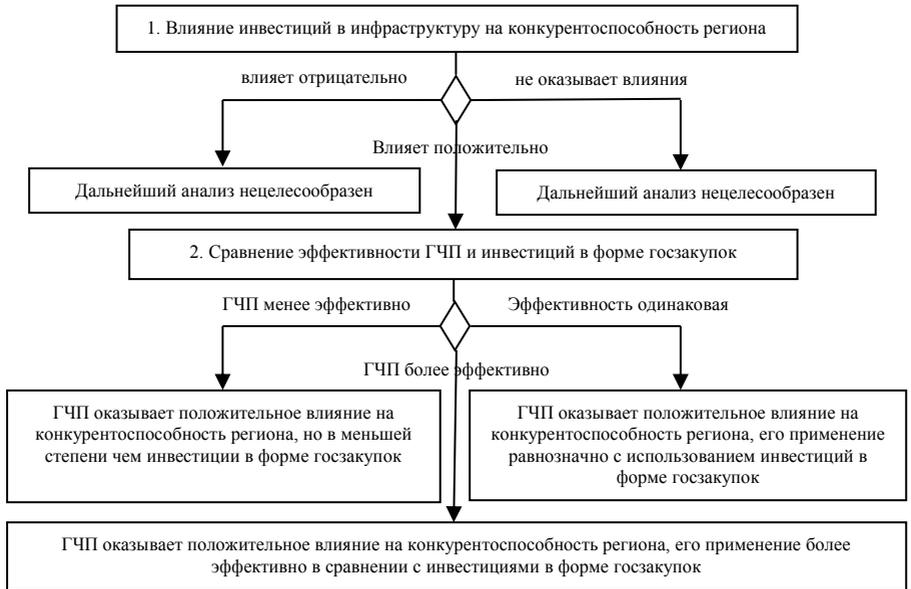


Рис. 6. Алгоритм методического обоснования эффективности применения ГЧП в целях повышения конкурентоспособности региональной экономики в сравнении с государственными закупками

В целях проведения оценки уровня зависимости между объемами инвестиций в инфраструктуру и конкурентоспособностью региона мы предлагаем использовать два альтернативных подхода:

1. Построение прогнозного рейтинга регионов, в котором в качестве переменных используются параметры, характеризующие инвестиции в инфраструктуру на основе ГЧП.

Следует отметить, что в настоящее время в научной литературе существует большое количество различных методик оценки конкурентоспособности регионов, которые в своей основе содержат тот или иной набор статистических показателей, экспертных оценок и рангов.

Тем не менее, общим для подавляющего большинства методик оценки конкурентоспособности является построение рейтинга, характеризующего относительное место того или иного региона в сравнении с другими (так в настоящем исследовании нами используется методика, применяемая для расчета Европейского индекса конкурентоспособности (*European Competitiveness Index*) и адаптированная для регионов России).

Суть всего многообразия методов построения рейтингов конкурентоспособности регионов сводится к расчету интегрального показателя конкурентоспособности каждого региона (R_i), который рассчитывается как сумма произведений весового коэффициента (K_j) каждого фактора, влияющего на конкурентоспособность, и фактического значения соответствующего фактора (J_i) для соответствующего региона:

$$R_i = \sum_{j=1}^n K_j * J_i \quad (4)$$

где R_i – интегральный показатель индекса конкурентоспособности региона i ,

K_j – весовой коэффициент фактора J , влияющего на конкурентоспособность,

J_i – значение фактора J , влияющего на конкурентоспособность, для региона (как правило, укрупненно выделяют следующие группы факторов, влияющих на конкурентоспособность: природно-климатические, экономико-

географические, политические, макроэкономические, региональные экономические, социально-демографические, инновационные и инфраструктурные факторы).

Следовательно, не сложно заметить, что при прочих равных условиях регион, осуществляющий инвестиции в инфраструктуру, получает большие значения соответствующих факторов, влияющих на конкурентоспособность. В результате регион, больше инвестирующий в инфраструктуру, получает больший рейтинг, то есть уровень его конкурентоспособности повышается.

Проанализированный в диссертации ряд методик построения рейтингов, характеризующих те или иные аспекты конкурентоспособности регионов, показал, что суммарный вес факторов, характеризующих состояние экономической и социальной инфраструктуры, варьируется от 10 до 30%.

2. Использование эконометрических расчетов.

Наличие зависимости между инвестициями в инфраструктуру и ростом валового регионального продукта (ВРП) (как одного из важнейших элементов, предопределяющих конкурентоспособность региона) может быть установлена путем использования модели линейной регрессии, имеющей следующий вид:

$$Y = a + b * R + \varepsilon \quad (5)$$

Y – индекс физического объема ВРП, %,

R – индекс физического объема инвестиций в основной капитал инфраструктурной отрасли, %,

a – средний индекс физического объема валового регионального продукта, %,

b – коэффициент влияния (показывает на сколько процентов увеличится индекс физического объема ВРП при увеличении индекса физического объема инвестиций в основной капитал инфраструктурной отрасли на 1%),

ε – случайный член.

В настоящем исследовании проведен регрессионный анализ зависимости индекса физического объема ВРП от индекса физического объема инвестиций в основной капитал таких инфраструктурных отраслей как здравоохранение, образование, транспорт и связь.

Полученные результаты² позволили нам сделать следующие выводы:

✓ Инвестиции в здравоохранение оказывают положительное влияние на рост ВРП в 54 субъектах РФ (65% от числа всех субъектов РФ) (коэффициент влияния b имеет значения от 0,01% до 0,15%).

✓ Инвестиции в образование оказывают положительное влияние на рост ВРП в 61 субъекте РФ (73% от числа всех субъектов РФ) (коэффициент влияния b имеет значения от 0,01% до 0,12%).

✓ Инвестиции в транспорт и связь оказывают положительное влияние на рост ВРП в 63 субъектах РФ (76% от числа всех субъектов РФ) (коэффициент влияния b имеет значения от 0,01% до 0,11%).

Следовательно, инвестиции в те или иные инфраструктурные отрасли в разных регионах имеют разный (в 77 регионах положительный) уровень влияния на рост ВРП.

Решение второй части задачи (доказательство того, что ГЧП является более эффективным инструментом в сравнении с инвестициями, осуществляемыми регионом на основе госзакупок) достигается путем сопоставления чистых дисконтированных расходов (NPC) реализации инфраструктурного проекта на основе ГЧП и госзакупок.

Как было отмечено ранее, одной из отличительных особенностей ГЧП (в отличие от госзакупок) является то, что у региона появляется возможность перераспределить часть рисков реализации инфраструктурного проекта на частную сторону, обладающую возможностями более эффективно управлять ими в силу большего (в сравнении с

² Результаты получены с помощью платформы бизнес-аналитики Prognoz Platform 7

регионом) накопленного опыта реализации аналогичных инфраструктурных проектов. Данный факт предопределяет неравенство:

$$NPC_{ГЧП} < NPC_{гз}, \quad (6)$$

$$\text{где } NPC_{ГЧП} = \sum_{n=1}^N \frac{P_{ст} + P_{опер} + P_{фин} + P_{рег} - P_{чп}}{(1+i)^n},$$

$$NPC_{гз} = \sum_{n=1}^N \frac{P'_{ст} + P'_{опер} + P'_{фин} + P_{рег} + P_{чп}}{(1+i)^n},$$

$NPC_{ГЧП}$ – чистые дисконтированные расходы инфраструктурного проекта, который реализуется с использованием ГЧП,

$NPC_{гз}$ – чистые дисконтированные расходы инфраструктурного проекта, который реализуется с использованием инвестиций, осуществляемых государством на основе госзакупок

$P_{ст}$ – расходы региона, связанные с проектированием и/или строительством инфраструктурного объекта,

$P_{опер}$ – операционные расходы региона, связанные с техническим обслуживанием и эксплуатацией инфраструктурного объекта,

$P_{фин}$ – расходы, связанные с привлечением и обслуживанием заемного финансирования,

$P_{рег}$ – стоимость рисков³, связанных с реализацией инфраструктурного проекта, которые в соответствии с соглашением о ГЧП несет регион,

$P_{чп}$ – стоимость рисков⁴, связанных с реализацией инфраструктурного проекта, которые в соответствии с соглашением о ГЧП передаются частному партнеру,

N – количество периодов, в течение которых действует соглашение о ГЧП,

i – ставка дисконтирования.

Объективно ясно, что неравенство (6) не будет соблюдаться в случае, когда $(P_{ст} + P_{опер} + P_{фин}) \leq (P'_{ст} + P'_{опер} + P'_{фин})$ и $P_{чп} \rightarrow 0$. Такая ситуация может быть объяснена либо тем, что выбор модели ГЧП осуществлен некорректно и необходимо заново структурировать планируемый к реализации инфраструктурный проект в целях нахождения оптимальной модели ГЧП (под оптимальной моделью регионального проекта ГЧП мы понимаем такую модель реализации инфраструктурного проекта, которая обеспечивает одновременное выполнение трех условий: достижение бюджетной эффективности (критерий: $VFM > PSC$), эффективности для частной стороны (классические показатели – NPV, PI, IRR, PP) и эффективности для хозяйствующих субъектов (население (показатель – индекс человеческого развития⁴) и бизнес (показатель – рентабельность)), являющихся пользователями соответствующего объекта инфраструктуры), либо тем, что стоимость рисков, которые возможно передать частной стороне, действительно незначительна (как правило, такая ситуация характерна для небольших инфраструктурных проектов (например, уровня одного муниципального образования)).

Именно поэтому ГЧП в подавляющем большинстве случаев должно использоваться для реализации крупных капиталоемких инфраструктурных проектов регионального или межмуниципального значения.

Таким образом, ГЧП в сравнении с государственными инвестициями в форме госзакупок обеспечивает меньшую величину чистых дисконтированных расходов регионального бюджета в процессе реализации инфраструктурного проекта при достижении одинакового уровня совокупного социально-экономического эффекта,

³ Стоимость риска рассчитывается как сумма произведений последствий наступления (в денежном выражении) каждого вида риска на вероятность наступления каждого вида риска. Вероятность наступления риска может быть рассчитана на основании общепринятых математических методов (например, метод Монте-Карло)

⁴ Индекс человеческого развития – интегральный показатель, включающий три составляющие: ВВП на душу населения, ожидаемая продолжительность жизни при рождении, достигнутый уровень образования.

получаемого экономикой региона от использования соответствующего объекта инфраструктуры.

Разработанный алгоритм свидетельствует о том, что ГЧП оказывает положительное влияние на конкурентоспособность региона и его применение на региональном или межмуниципальном уровне в инфраструктурной сфере является более эффективным (за счет возникновения синергетического и мультипликативного эффектов) в сравнении с традиционными государственными инвестициями в форме государственных закупок (рис. 6).

Дальнейшее свое развитие рассматриваемый алгоритм находит в разработанной эконометрической модели измерения эффективности принимаемых региональными органами власти решений относительно целесообразности применения ГЧП (формула 7).

$$\left. \begin{array}{l} \text{ВРП}(t+1)=f_1[\text{ВРП}(t), X_1(t), X_2(t), e(t)] \\ \text{ВРП}'(t+1)=f_1[\text{ВРП}(t), X'_1(t), X'_2(t)] \\ \text{ВРП}(t+1) > \text{ВРП}'(t+1) \\ \\ \text{Рк}(t+1)=f_2[\text{Рк}(t), X_1(t), X_2(t), e(t)] \\ \text{Рк}'(t+1)=f_2[\text{Рк}(t), X'_1(t), X'_2(t)] \\ \text{Рк}(t+1) > \text{Рк}'(t+1) \end{array} \right\} \quad (7)$$

где ВРП(t) – валовый региональный продукт за период t;

f_1 – производственная функция;

f_2 – функция, описывающая зависимость уровня конкурентоспособности региона от совокупности социально-экономических факторов на нее влияющих (формула 5);

Рк(t) – место региона в рейтинге конкурентоспособности на конец периода t;

$X_1(t)$ – инвестиции в объекты экономической инфраструктуры на основе ГЧП за период t;

$X_2(t)$ – инвестиции в объекты социальной инфраструктуры на основе ГЧП за период t;

$X'_1(t)$ – инвестиции в объекты экономической инфраструктуры на основе государственных инвестиций за период t;

$X'_2(t)$ – инвестиции в объекты социальной инфраструктуры на основе государственных инвестиций за период t;

$e(t)$ – поправочный коэффициент, учитывающий уровень развития ГЧП в регионе, в период t.

В свою очередь поправочный коэффициент $e(t)$ определяется по следующей формуле:

$$e(t) = \frac{\sum_{i=1}^6 K_i}{6} \quad (8)$$

где K_i – балл по критерию оценки i (табл. 2). При этом критерии оценки устанавливаются в соответствии с региональными условиями, обеспечивающими развитие ГЧП.

Таблица 2

Расчет поправочного коэффициента $e(t)$, учитывающего уровень развития ГЧП в регионе

Проект \ Критерий оценки	Инфраструктурные проекты, реализация которых планируется на основе ГЧП			
	Проект 1 ($K_i = 1$, в случае, если критерий оценки соблюдается; $K_i = 0$, в случае, если критерий оценки не соблюдается)	Проект 2	...	Проект N
1. Политико-правовые условия				
1.1. Реализация инфраструктурного проекта логически вытекает из утвержденной стратегии социально-экономического развития региона и зафиксирована в соответствующей отраслевой политике или программе развития	Да (1 балл) / Нет (0 баллов)	...	...	...
1.2. Целесообразность применения механизма ГЧП для реализации проекта (рис. 2)	Использование ГЧП целесообразно (1 балл) Использование ГЧП не целесообразно (0 баллов)	...	...	...

Проект Критерий оценки	Инфраструктурные проекты, реализация которых планируется на основе ГЧП			
	Проект 1 ($K_i = 1$, в случае, если критерий оценки соблюдается; $K_i = 0$, в случае, если критерий оценки не соблюдается)	Проект 2	...	Проект N
2. Социально-экономические условия				
2.1. Комплексная оценка эффективности проекта ГЧП (на основе принципа комплексной эффективности проекта ГЧП, см. рис.3)	Достигаются одновременно все показатели (1 балл): - бюджетная эффективность (VFM>PSC) - эффективность для частной стороны (NPV>0) - достигаются социально-экономические показатели в соответствии с утвержденной стратегией социально-экономического развития региона Как минимум один из указанных показателей не достигается (0 баллов)	...	...	...
3. Организационно-управленческие условия				
3.1. Определение наиболее подходящей модели реализации регионального проекта ГЧП (см. табл. 4)	Оптимальная модель выбрана из окончательного перечня моделей и успешно прошла согласование у контролирующих органов (напр., Прокуратура, УФАС) (1 балл) Оптимальная модель не прошла согласование контролирующих органов (0 баллов)	...	...	...
3.2. Определение оптимальных инструментов привлечения инвестиций в проект ГЧП (на основе скоринговой методики определения окончательного перечня инструментов привлечения финансовых ресурсов, наиболее соответствующих структуре регионального проекта ГЧП, см. табл. 6, 7)	Определена оптимальная комбинация выбранных инструментов привлечения инвестиций, получено предварительное согласие кредиторов о предоставлении соответствующего финансирования (1 балл) Не получено предварительное согласие кредиторов о предоставлении соответствующего финансирования в соответствии с оптимальной комбинацией выбранных инструментов привлечения инвестиций (0 баллов)	...	...	...
3.3. Уровень развития институциональной модели ГЧП	Наличие регионального законодательства о ГЧП и наличие в регионе институтов развития ГЧП (1 балл) Региональное законодательство о ГЧП отсутствует или в регионе отсутствуют институты развития ГЧП (0 баллов)	...	...	...

В случае если оба условия модели выполняются, можно с уверенностью констатировать факт целесообразности применения ГЧП в целях повышения конкурентоспособности региона.

В целях апробации разработанной эконометрической модели нами рассмотрен вопрос решения двух инфраструктурных задач, актуальных для Пермского края: полное обеспечение детей местами в дошкольных образовательных учреждениях и увеличение до 90% доли автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, которые соответствуют нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

Результаты проведенных расчетов позволяют сделать вывод, подтверждающий целесообразность применения ГЧП в Пермском крае: реализация на основе ГЧП двух рассмотренных инфраструктурных проектов способствует опережающему росту конкурентоспособности региона в сравнении с использованием инвестиций в форме госзакупок.

4. Разработана модель регионального рынка проектов ГЧП. Отличительной особенностью указанного рынка является выявление специфических институтов, обеспечивающих его развитие. В качестве таких институтов автор впервые на основе системного подхода рассматривает совокупность организационно-правовых условий функционирования регионального рынка проектов ГЧП, виды регулирования регионального рынка проектов ГЧП, а также организационные структуры, входящие в состав регионального рынка проектов ГЧП.

Под региональным рынком проектов ГЧП мы понимаем совокупность организационно-экономических отношений по поводу взаимовыгодного участия в региональных проектах ГЧП между следующими субъектами: региональными и муниципальными органами власти, центром ГЧП, ассоциацией ГЧП, представителями частного бизнеса, банковскими и страховыми организациями.

При этом в составе регионального рынка проектов ГЧП следует выделить три субрынка: рынок соглашений о ГЧП, рынок финансовых посредников и рынок услуг, оказываемых на основе использования объекта инфраструктуры, создаваемого в рамках проекта ГЧП (табл. 3).

Таблица 3

Характеристика субрынков регионального рынка проектов ГЧП

Характеристика субрынка	Рынок соглашений о ГЧП	Рынок финансовых посредников	Рынок услуг, оказываемых на основе использования объекта инфраструктуры, создаваемого в рамках проекта ГЧП
Субъект, формирующий спрос	Представители частного бизнеса (потенциальные частные партнеры)	Представитель частного бизнеса (частный партнер), заключивший соглашение о ГЧП	Хозяйствующие субъекты (физические и юридические лица), пользующиеся услугами, которые оказываются частным партнером с использованием объекта инфраструктуры, созданного или модернизированного в рамках регионального проекта ГЧП
Субъект, формирующий предложение	Орган исполнительной власти региона, инициирующий конкурс по выбору частного партнера в рамках реализации проекта ГЧП	Кредитные и страховые организации, готовые предоставлять заемное финансирование и страхование рисков частному партнеру в процессе реализации проекта ГЧП	Частный партнер
Цена и способ ее определения	Цена (стоимость проекта, зафиксированная в соглашении о ГЧП) устанавливается органом исполнительной власти (конкурсной комиссией) по результатам выбора наилучшего предложения полученного от частного бизнеса в ходе проведения конкурсной процедуры	Цена (стоимость заемного финансирования и размер страховой премии) устанавливается кредитными и страховыми организациями на основе совокупности переговоров, проводимых с частным партнером	Цена (как правило, в форме тарифа), которая устанавливается за право пользования услугами, которые оказываются частным партнером с использованием объекта инфраструктуры, созданного или модернизированного в рамках проекта ГЧП

В рамках построения модели регионального рынка проектов ГЧП существенного внимания заслуживают институты, обеспечивающие развитие данного рынка (рис. 7):

1. Организационно-правовые условия функционирования регионального рынка проектов ГЧП, включая государственную стратегию и тактику управления ГЧП.
3. Виды регулирования регионального рынка проектов ГЧП.
2. Организационные структуры, входящие в состав регионального рынка проектов ГЧП.

Организационно-правовые условия функционирования регионального рынка проектов ГЧП определяются содержанием политики, стратегии и тактики применения ГЧП в регионе.

Государственная политика в сфере ГЧП заключается в разработке общих правил и научно-методологических подходов к его применению в стране. При этом критически важным является то, что решение вопросов об объемах и способах государственного участия в региональных проектах ГЧП должно основываться на оценке самим регионом экономической и социальной значимости проекта в инфраструктурной сфере с учетом альтернативных вариантов его реализации и принятых стратегических планов развития экономики в целом.

Под государственной стратегией управления ГЧП нами понимается совокупность институциональных механизмов, осуществляемых органами власти всех уровней, по созданию благоприятных условий для всех вовлеченных в проект ГЧП сторон с целью оживления инвестиционной деятельности в инфраструктурной сфере и, как следствие, роста конкурентоспособности региональной экономики.

В государственной стратегии управления ГЧП, по нашему мнению, следует выделить шесть уровней институциональных механизмов (табл. 4). При этом уровни с III по VI относятся к компетенции региональных властей.

Тактика управления ГЧП должна заключаться в разработке и реализации конкретных механизмов, обеспечивающих со стороны региона поддержку инвестиционной активности частного бизнеса в инфраструктурной сфере и взвешенное управление рисками в региональных проектах ГЧП, способствующее нахождению оптимального баланса интересов региона и частного партнера.

Нами определены три вида регулирования регионального рынка проектов ГЧП:

1. Административное регулирование, заключающееся в том, что уполномоченный региональный орган устанавливает тарифы (в соответствии с которыми будут оказываться услуги конечным пользователям соответствующего объекта инфраструктуры), регулирует доступ частных партнеров к региональному рынку ГЧП и качество оказываемых им инфраструктурных услуг, а также на первоначальном этапе участвует в разрешении споров между органом исполнительной власти, инициировавшим региональный проект ГЧП, и частной стороной.

2. Независимое регулирование, которое заключается в том, что независимый экспертный совет или консультант/группа консультантов участвуют в пересмотре тарифов, устанавливают стандарты и осуществляют мониторинг хода реализации региональных проектов ГЧП, а также осуществляют досудебный арбитраж спорных ситуаций, возникающих между сторонами регионального проекта ГЧП.

3. Контрактное регулирование – вид регулирования взаимоотношений сторон региона и частной стороны в рамках проекта ГЧП, основанное на условиях заключенного соглашения о ГЧП.

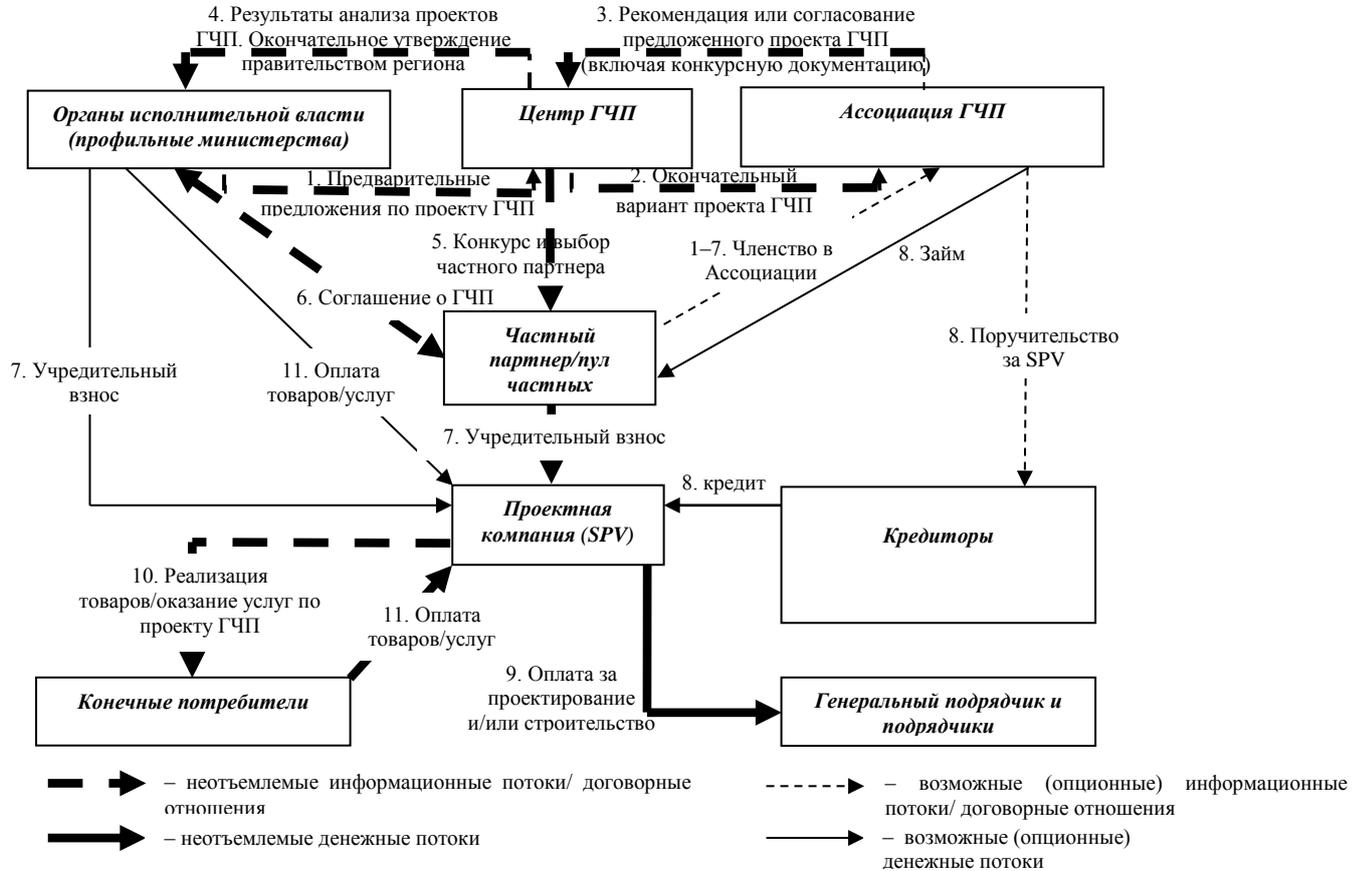


Рис. 7. Модель регионального рынка проектов ГЧП

Основные уровни государственной стратегии управления ГЧП

Уровень государственной стратегии управления ГЧП	Наименование и характеристика институционального механизма государственной стратегии управления ГЧП
I уровень	Механизм государственного регулирования ГЧП на основе федерального законодательства, включающий в себя федеральный закон о ГЧП, федеральный бюджет, комплексные федеральные программы развития отдельных инфраструктурных отраслей экономики, инвестиционный фонд РФ
II уровень	Общезаконодательный институциональный механизм развития ГЧП, включающий в себя установление целей, задач и функций отдельных федеральных институтов (например, банков развития, центров ГЧП), ответственных за развитие ГЧП в стране
III уровень	Региональный механизм регулирования ГЧП на основе регионального законодательства, включающий в себя региональные законы о ГЧП и региональные программы развития инфраструктурных отраслей как составная часть стратегии социально-экономического развития региона
IV уровень	Региональный институциональный механизм развития ГЧП, включающий в себя установление целей, задач и функций институтов ГЧП (например, положения о региональных центрах ГЧП, устав ассоциации ГЧП), ответственных за развитие ГЧП в регионе
V уровень	Муниципальный институциональный механизм развития ГЧП, включающий в себя цели, задачи и функции органов исполнительной власти муниципальных образований в части реализации инфраструктурных проектов на основе ГЧП
VI уровень	Институциональный механизм досудебного разрешения споров, возникающих в процессе реализации проектов ГЧП (например, арбитраж, медиация проектов ГЧП)

По нашему мнению, административное регулирование должно осуществляться центром ГЧП, независимое – Ассоциацией ГЧП, контрактное вытекает из тех прав и обязанностей сторон, которые были зафиксированы в соглашении о ГЧП в силу реализации принципа свободы договора. Кроме того, каждый из указанных вариантов регулирования дополняет и усиливает другие, тем самым обеспечивая устойчивость функционирования регионального рынка проектов ГЧП на основе учета интересов каждого из его участников (рис. 8).

Центры ГЧП, осуществляющие административное регулирование, должны быть созданы в каждом субъекте федерации. При этом основными их функциями являются следующие:

1. Определение стратегии и направлений развития ГЧП.
2. Выбор региональных проектов развития инфраструктуры, из всей совокупности предлагаемых отраслевыми министерствами, которые целесообразно реализовывать на основе ГЧП.
3. Прогноз эффективности реализации региональных инфраструктурных проектов на основе ГЧП во взаимосвязи с целями и задачами действующей стратегии социально-экономического развития региона.
4. Совместное с отраслевыми министерствами практическое применение организационно-экономического механизма управления развитием ГЧП в регионе.
5. Координация действий с министерством финансов, профильными министерствами и другими органами региональной власти по вопросам, связанным с ГЧП.
6. Прогнозирование появления в регионе потенциальных ограничений, способных снизить эффективность реализации региональных проектов ГЧП, и разработка соответствующих рекомендаций по их своевременному устранению.
7. Повышение эффективности реализации проектов ГЧП на муниципальном уровне на основе предоставления регионом грантов муниципалитетам в целях привлечения опыта внешних консультантов при подготовке и реализации проектов ГЧП.

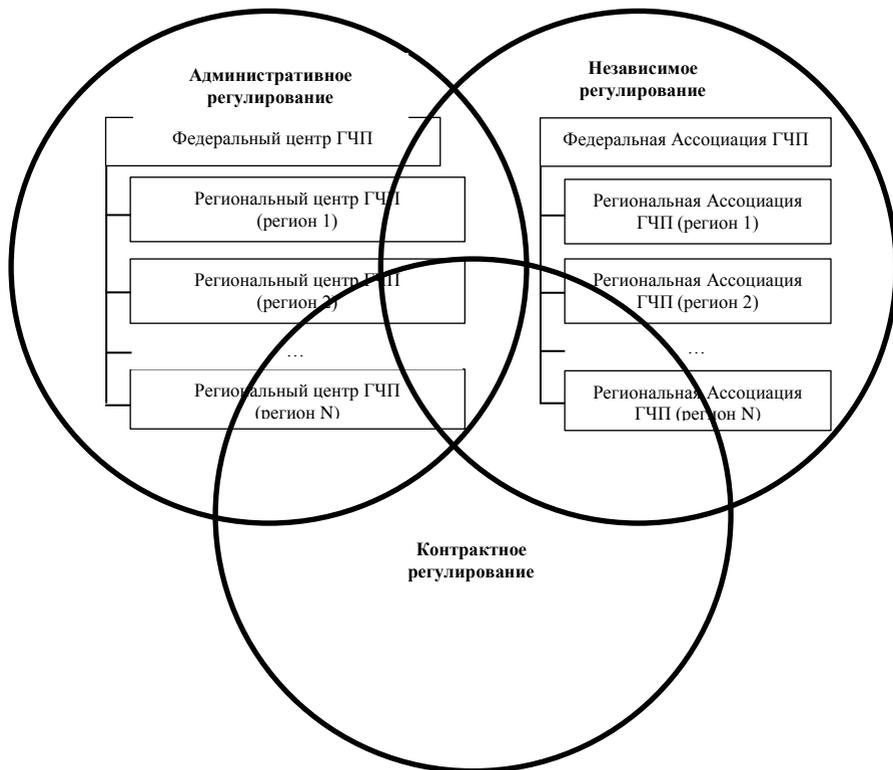


Рис. 8. Взаимосвязь видов регулирования регионального рынка проектов ГЧП и организационных структур, их осуществляющих

8. Проведение систематического обучения сотрудников отраслевых министерств в части стратегии и тактики реализации проектов ГЧП на региональном уровне.

9. Сбор, обработка и распространение информации о ГЧП в целях его популяризации на региональном уровне.

Необходимо понимать, что в конечном итоге, будучи частью региональной исполнительной власти, центр ГЧП, естественно, в первую очередь, будет отстаивать именно ее интересы. При этом остается нерешенной задача обеспечения полного баланса интересов всех сторон, участвующих в проекте ГЧП, то есть региональной власти, частного бизнеса, финансирующих организаций, конечных потребителей.

Как следствие, сам по себе термин «партнерство» может быть искажен, так как в региональном проекте ГЧП начнут доминировать интересы какого-либо одного из его участников, а именно – чаще всего преобладают интересы региональной власти.

Следовательно, возникает институциональная необходимость создания на региональном уровне специализированного независимого экспертного института, который был бы способен обеспечить объективность достижения баланса интересов всех вовлеченных в региональный проект ГЧП сторон в процессе имплементации механизмов ГЧП в стратегию социально-экономического развития региона. По нашему мнению, такой институт должен быть создан в форме ассоциации в соответствии со ст.

121, ч. 1 Гражданского кодекса РФ. Далее будем именовать такой институт Ассоциацией ГЧП.

Членами Ассоциации ГЧП могут стать субъекты регионального рынка проектов ГЧП за исключением органов исполнительной власти.

Функциями Ассоциации ГЧП являются следующие:

1. Экспертно-консультационная функция, которая заключается в проведении независимой экспертизы наличия объективной необходимости реализации регионального инфраструктурного проекта с использованием ГЧП. Кроме того, Ассоциация ГЧП может высказывать свое мнение относительно выбора модели ГЧП, структуры регионального проекта ГЧП, включая объективность распределения рисков между участниками и выбора планируемых инструментов привлечения финансовых ресурсов.

2. Финансовая функция, заключающаяся в формировании предпосылок, обеспечивающих привлечение институциональных инвесторов, потенциально заинтересованных финансировать региональный проект ГЧП (напр., выпуск гарантии погашения кредита в пользу институционального инвестора) с одновременным стимулированием участия в таких проектах малого и среднего бизнеса того региона, где реализуется проект ГЧП.

3. Арбитражная – содействие сторонам регионального проекта ГЧП в досудебном решении взаимных споров.

4. Контрольная – мониторинг объективности и непредвзятости проведения конкурсных процедур при выборе частного партнера.

Таким образом, образование Ассоциации ГЧП на региональном уровне формирует уникальную возможность повышения эффективности функционирования регионального рынка проектов ГЧП как саморазвивающейся системы. Кроме того, создаются условия для вовлечения представителей малого и среднего бизнеса, осуществляющих свою деятельность в регионе, где реализуется проект ГЧП. В результате достигается мультипликативный эффект влияния реализации регионального проекта ГЧП на конкурентоспособность экономики региона.

5. Разработан организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе, обеспечивающий более эффективное управление региональной экономикой в сравнении с государственными закупками. Составной частью данного механизма является разработанный автором метод выбора инструментов привлечения финансовых ресурсов как средства повышения эффективности реализации региональных проектов ГЧП. Отличительной чертой данного метода является то, что он развивает механизмы управления экономикой регионов на основе оценки экономической эффективности различных вариантов привлечения финансовых ресурсов в региональный проект ГЧП.

Сложность и уникальность организационно-экономического механизма управления развитием ГЧП в регионе заключается в появлении двух уровней управления. При этом объединение усилий региональной власти и представителя частного бизнеса в целях реализации конкретного проекта ГЧП (в подавляющем большинстве случаев организуется специально создаваемая проектная компания (special purpose vehicle (SPV))), с одной стороны, является объектом управления для институтов ГЧП, выполняющих, в первую очередь, функцию стратегического управления ГЧП во всех инфраструктурных отраслях во взаимосвязи с утвержденной стратегией социально-экономического развития региона, включая выбор приоритетов развития, разработку конкурсной документации, проведение конкурсов и т.д. С другой стороны, такое

объединение само выступает в качестве субъекта управления, реализуя при этом функции тактического и оперативного управления конкретным региональным проектом ГЧП (рис. 9).

Конечная цель применения организационно-экономического механизма управления развитием ГЧП в регионе – это эффективная практическая имплементация региональной социально-экономической политики в целях обеспечения роста конкурентоспособности экономики региона за счет повышения эффективности функционирования объектов инфраструктуры (в результате их создания или модернизации) на основе достижения синергетического эффекта взаимодействия региона и частной стороны, реализующих соответствующий региональный инфраструктурный проект, а также нахождения баланса их интересов.

Целесообразно, чтобы организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе реализовывался в прямой зависимости от этапов жизненного цикла регионального проекта ГЧП, которые представлены на рис. 10.

В рамках рассмотренного организационно-экономического механизма управления ГЧП в регионе особое место занимает процесс выбора оптимальной модели регионального проекта ГЧП, что является основой эффективного прохождения проектом всех последующих этапов: в частности, обеспечивает заинтересованность частного бизнеса участвовать в проекте и успешность реализации проекта в целом. В свою очередь, выбор оптимальной модели регионального проекта ГЧП является составной частью процесса его структурирования.

Структурирование регионального проекта ГЧП, по нашему мнению, можно определить как процесс достижения между всеми будущими участниками проекта ГЧП компромисса в отношении его основных параметров (срок, сумма вложения, доли участия и риски каждой из сторон), в результате чего выбирается конкретная модель регионального проекта ГЧП и, следовательно, становится возможной его практическая реализация.

При этом под оптимальной моделью регионального проекта ГЧП мы понимаем такую структуру инфраструктурного проекта, которая обеспечивает одновременное выполнение трех условий: достижение бюджетной эффективности регионального бюджета (критерий: $VFM > PSC$), эффективности для частной стороны (классические показатели – NPV, PI, IRR, PP) и эффективности для хозяйствующих субъектов, функционирующих в регионе (достижение ряда социально-экономических показателей, определенных стратегий социально-экономического развития региона).

По нашему мнению, в рамках процесса структурирования с целью определения регионом оптимальной модели реализации инфраструктурного проекта может использоваться следующий алгоритм:

1. Сбор вводных данных (цели и задачи проекта, анализ затрат, политическая ситуация, анализ рынка, опыт частной стороны и консультантов, источники финансирования, вероятность привлечения заемного финансирования, а также анализ рисков).
2. Определение перечня наиболее подходящих моделей реализации регионального проекта ГЧП (табл. 4).
3. Осуществление детального анализа с целью определения конкретных элементов в структуре сделки, с помощью которых достигается максимизация критерия VFM, а также нахождение оптимального баланса между минимально необходимым уровнем контроля над ходом реализации регионального проекта ГЧП и уровнем рисков, которые целесообразно взять на себя.



Рис. 9. Организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе

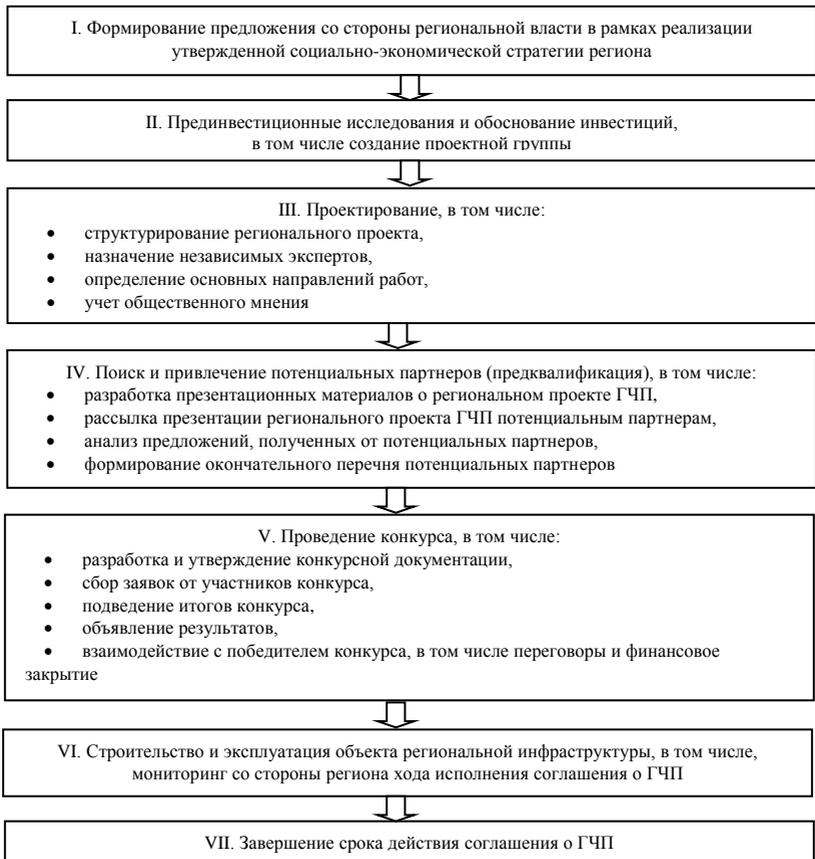


Рис. 10. Этапы жизненного цикла регионального проекта ГЧП

4. Проведение анализа собранных на предыдущих двух этапах данных и их проверка на объективность соответствия макро- и микроэкономическим условиям, в которых планируется реализовывать региональный проект ГЧП. В этом должны принимать участие независимые эксперты.

5. Анализ опыта реализации аналогичных проектов (с учетом модели их реализации) в других регионах и странах.

6. Анализ каждой модели из окончательного перечня на предмет ее эффективности, в том числе на предмет соответствия целям и задачам регионального проекта ГЧП, а также на предмет минимизации рисков.

7. Выбор оптимальной модели, ее подробное и четкое описание, а также разработка юридической конструкции, закрепляющей предлагаемую структуру будущей сделки, и включение ее в конкурсную документацию.

Таблица 4

Определение перечня наиболее подходящих моделей реализации регионального проекта ГЧП

Критерий выбора модели ГЧП	Весовой коэффициент	Наиболее приемлемые модели реализации регионального проекта ГЧП (в соответствии с окончательным перечнем)			
		Модель 1	Модель 2	...	Модель n
Сохранение гибкости со стороны региона в управлении различными параметрами проекта	10%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Минимизация рисков	20%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Время, необходимое, чтобы структурировать региональный проект	5%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Наличие интереса со стороны ключевых игроков соответствующей отрасли, представляющих частную сторону и заинтересованных в участии в проекте	15%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Критерий «соотношение цена-качество» (VFM)	20%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Полное соответствие действующей бюджетной политике региона	15%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Возможность региона контролировать действия других сторон, участвующих в проекте	15%	[-2 ÷ +2]	[-2 ÷ +2]	...	[-2 ÷ +2]
Итого	100%	Σ	Σ		Σ

По каждому критерию центром ГЧП выставляется балл соответствия каждой из рассматриваемых форм:

- 2 балла – полностью соответствует,
- 1 балл – в большей степени соответствует,
- 1 балл – в большей степени не соответствует,
- 2 балла – полностью не соответствует.

По каждой модели баллы взвешиваются с учетом весовых коэффициентов, и выбирается та модель, которая набрала наибольшее количество баллов.

В связи с большой капиталоемкостью региональных инфраструктурных проектов реализация организационно-экономического механизма управления развитием ГЧП в регионе требует от частной стороны наличия достаточного объема финансовых ресурсов. Именно поэтому в подавляющем большинстве региональных проектов ГЧП появляется третья сторона – кредиторы (финансирующая организация).

Объективно ясно, что стоимость региональных проектов ГЧП в большинстве случаев существенно ниже тех пороговых сумм, начиная с которых готовы работать международные и федеральные банки развития. С другой стороны, подавляющее большинство федеральных и региональных коммерческих банков объективно не обладают достаточными ресурсами, чтобы предоставлять финансирование на столь длительные сроки, которые характерны для проектов ГЧП.

Следовательно, вопрос привлечения заемного финансирования в большинство региональных проектов ГЧП зачастую решается гораздо более сложно, чем в более крупные федеральные проекты.

В связи с этим в рамках подготовки и непосредственной реализации регионального проекта ГЧП необходимо значительное внимание уделять решению вопроса, связанного с обоснованием выбора наиболее подходящих инструментов привлечения финансовых ресурсов.

Обобщенно возможные инструменты привлечения финансовых ресурсов в региональные проекты ГЧП в зависимости от стороны, привлекающей инвестиции, представлены в табл. 5.

5. Вероятность существенного изменения условий ведения бизнеса							
Оценка	Чем выше вероятность существенного изменения условий ведения бизнеса (например, в силу наличия каких-либо ковенант), тем выше балл						
Инструмент	К	Г	Л	Э	П	Д	
Балл	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	
6. Готовность частной стороны уменьшить свою долю в проекте							
Оценка	Чем выше вероятность того, что при использовании того или иного инструмента привлечения инвестиций со стороны кредитора будет выдвинуто требование о передаче доли в проекте ГЧП кредитору (и эта доля будет превышать ту величину, на которую изначально была готова частная сторона проекта ГЧП), тем ниже балл						
Инструмент	К	Г	Л	Э	П	Д	
Балл	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	
Критерии рациональности	7. Наличие у проекта валютной выручки						
	Оценка	Чем с большей вероятностью обеспечивается полное и своевременное погашение соответствующих долговых обязательств, номинированных в иностранной валюте, планируемым поступлением валютной выручки от проекта, тем выше балл					
	Инструмент	К	Г	Л	Э	П	Д
	Балл	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]
	8. Прогноз готовности контрагентов производить расчеты на условиях, предлагаемых частной стороной						
	Оценка	Чем выше вероятность того, что хозяйственный контрагент частной стороны проекта ГЧП будет согласен осуществлять расчеты по договору на условиях, предлагаемых частной стороной (при этом тот или иной инструмент привлечения инвестиций способствует минимизации стоимости обслуживания с учетом графика расчетов), тем выше балл					
	Инструмент	К	Г	Л	Э	П	Д
	Балл	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]
	9. Затраты (стоимостные и временные) на привлечение инвестиций						
	Оценка	Чем ниже стоимостные и временные затраты на привлечение и обслуживание того или иного инструмента привлечения инвестиций, тем выше балл					
Инструмент	К	Г	Л	Э	П	Д	
Балл	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	[0 ÷ 1]	

В окончательный перечень включаются те инструменты, которые набирают не менее 0,75 баллов (итоговый балл рассчитывается как среднеарифметическое значение баллов по каждому критерию, указанному в табл. 6).

3. Анализ инструментов привлечения финансовых ресурсов из окончательного перечня на предмет возможности их одновременного применения в целях достижения положительного синергетического эффекта.

Данный этап может быть реализован на основе использования табл. 7.

Таблица 7

Комбинации совместного использования инструментов привлечения финансовых ресурсов в региональном проекте ГЧП

2→ 1↓	К	Г	Л	Э	П	Д
К		0	0	0	+	+
Г	+		+	0	-	-
Л	-	-		-	-	-
Э	+	-	+		-	-
П	-	-	-	-		-
Д	-	-	-	-	-	

Условные обозначения:

«+» – последовательное сочетание инструментов, при котором достигается положительный синергетический эффект, заключающийся в росте финансовой конкурентоспособности регионального проекта ГЧП в сравнении с раздельным применением этих инструментов;

«-» – заданная последовательность применения инструментов невозможна в рамках структурирования одной сделки;

«0» – такое последовательное сочетание инструментов возможно, но не влияет на рост финансовой конкурентоспособности регионального проекта ГЧП.

При этом учитывается хронологическая последовательность: сначала используется инструмент, указанный по вертикали (согласно короткому перечню), и только потом – инструмент, указанный по горизонтали.

В случае если на пересечении соответствующих инструментов указан «+», то инструмент, указанный по горизонтали (даже при условии того, что не вошел в первоначальный короткий перечень), подлежит сравнению на этапе 4.

4. Сравнение выбранных инструментов привлечения финансовых ресурсов (включая их комбинации) по стоимости обслуживания. Выбор тех, которые обеспечивают минимизацию стоимости обслуживания заемного капитала в рамках регионального проекта ГЧП.

Предложенный метод носит оптимизационный характер. Главный результат его применения – выбор из большого количества всевозможных сочетаний инструментов привлечения финансовых ресурсов необходимого и возможного минимума наиболее эффективных с учетом особенностей конкретного регионального проекта ГЧП. При этом оптимальной будет считаться такая комбинация инструментов, которая обеспечивает минимизацию стоимости обслуживания заемного капитала при сохранении утвержденной стратегии реализации регионального проекта ГЧП в целом.

Таким образом, разработанный организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе, направленный на развитие инфраструктуры региона, выступает основой достижения синергетического эффекта в процессе равноправного взаимодействия региональной власти и бизнеса при реализации региональных проектов ГЧП в инфраструктурной сфере.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенного исследования автором сформулированы следующие выводы, обобщающие полученные результаты:

1. Основу разработанной концепции управления конкурентоспособностью региональной экономики на основе применения ГЧП составляет положение о том, что повышение конкурентоспособности региональной экономики может быть достигнуто путем развития инфраструктурной сферы регионов, в основе которого лежит применение ГЧП. В рамках региональной экономики ГЧП рассматривается нами как комплексное региональное социально-экономическое явление, проявляющее себя в нескольких аспектах: как особая региональная социально-экономическая система, как исторически обусловленная специфическая форма организации общественно-хозяйственной деятельности, как инструмент, обеспечивающий реализацию региональной стратегии социально-экономического развития региона и как проект. Разработанная концепция опирается на принципы синергии сторон, взаимодействующих в региональном проекте ГЧП, комплексной эффективности регионального проекта ГЧП, инновационности региональных проектов ГЧП и интегрированности ГЧП в стратегию социально-экономического развития региона; достигается через инвестиционные, институциональные, превентивные средства; зависит от кадрового, информационного и инвестиционного ресурсов и способна приводить к прямым и косвенным результатам, включая достижение мультипликативного эффекта развития региональной экономики.

2. Применение разработанной типологии регионов России позволило определить перечень субъектов федерации, в которых необходимо обеспечить максимальный уровень интенсивности реализации мероприятий по развитию ГЧП, т.е. имплементацию выше обозначенной концепции во всех четырех ее аспектах.

3. Достижение опережающего роста конкурентоспособности региональной экономики в результате применения ГЧП в сравнении с использованием инвестиций в форме государственных закупок обосновано на основе предложенного алгоритма методического

обоснования эффективности применения ГЧП в целях повышения конкурентоспособности региональной экономики в сравнении с государственными закупками и разработанной эконометрической модели измерения эффективности принимаемых региональными органами власти решений относительно целесообразности применения ГЧП. Доказано, что применение ГЧП на региональном или межмуниципальном уровне в инфраструктурной сфере является более эффективным в сравнении с традиционными государственными инвестициями в форме государственных закупок, что связано с возникновением синергетических и мультипликативных эффектов.

4. Разработанная модель регионального рынка проектов ГЧП и организационно-экономический механизм управления развитием ГЧП в регионе создают возможности как для повышения объективности применения ГЧП в целях развития региональной инфраструктуры, так и для вовлечения представителей малого и среднего бизнеса в региональные инфраструктурные проекты, реализуемые на основе ГЧП. В результате достигается эффективная реализация конкретных региональных инфраструктурных проектов и, как следствие, повышение конкурентоспособности экономики регионов.

Обобщающим результатом диссертационного исследования является положение о том, что опережающий рост конкурентоспособности региональной экономики может быть обеспечен на основе применения ГЧП, которое необходимо рассматривать как комплексное социально-экономическое явление в каждом отдельно взятом регионе.

4. СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендуемых ВАК РФ

1. Мерзлов И.Ю. К вопросу о содержании понятия «конкурентоспособность» // *Ars Administrandi* (Искусство управления). – 2012 – №3. – С.5-14 (авт. – 0,57 п.л.).
2. Мерзлов И.Ю. Конкурентный потенциал хозяйствующих субъектов и управление им // *Вестник Пермского университета (экономика)*. – 2013 – №1 (16). – С.76-83 (авт. – 0,44 п.л.).
3. Мерзлов И.Ю. Возможные подходы к повышению конкурентоспособности бизнеса на региональном уровне // *Современные проблемы науки и образования*. – 2012. – № 6; URL: <http://www.science-education.ru/106-7557> (дата обращения: 29.11.2012) (авт. – 0,53 п.л.).
4. Мерзлов И.Ю. Национальная инфраструктура: сущность и управление ее развитием // *Экономический анализ: теория и практика*. – 2013 – 22 (325). – С.42-48 (авт. – 0,38 п.л.).
5. Мерзлов И.Ю. Оценки влияния инфраструктуры на конкурентоспособность бизнеса // *Менеджмент в России и за рубежом*. – 2013 – №2. – С.9-16 (авт. – 0,45 п.л.).
6. Мерзлов И.Ю. Основные подходы к реализации инфраструктурных проектов // *Фундаментальные исследования*. – 2012 – №9 (часть 2). – С.485-490 (авт. – 0,31 п.л.).
7. Прудский В.Г., Мерзлов И.Ю. Государственно-частное партнерство как важнейший фактор инновационного развития экономики // *Ars Administrandi* (Искусство управления). – 2011 – №4. – С.36-45 (авт. – 0,57 п.л.).
8. Мерзлов И.Ю. Международный опыт развития государственно-частного партнерства в экономически развитых странах: институциональный аспект // *Вестник Пермского университета (экономика)*. – 2012 – №3 (14). – С.74-81 (авт. – 0,45 п.л.).
9. Мерзлов И.Ю. Особенности применения банковских инвестиционных технологий в проектах государственно-частного партнерства // *Фундаментальные исследования*. – 2013 – №6 (часть 4). – С.953-957 (авт. – 0,25).
10. Мерзлов И.Ю. Институциональный аспект совершенствования механизмов развития инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства // *Управление*

экономическими системами. – 2013. – № 4(52); URL: http://www.uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=2106 (дата обращения: 09.08.2013) (авт. – 0,43 п.л.).

11. Мерзлов И.Ю. Сущность национальной инфраструктуры и ее развитие // Экономика устойчивого развития. – 2013 – 14. – С. 114-121 (авт. – 0,44 п.л.).

12. Мерзлов И.Ю. Мировой опыт учета рисков составляющей в проектах государственно-частного партнерства // Экономика и управление. – 2013 – №4 (114). – С.26-31 (авт. – 0,32 п.л.).

13. Мерзлов И.Ю. Роль государства в развитии государственно-частного партнерства // Экономические и гуманитарные науки. – 2013 – №7 (258). – С.15-24 (авт. – 0,57).

14. Мерзлов И.Ю. Содержание организационно-экономического механизма управления государственно-частным партнерством // Экономика и менеджмент систем управления. – 2013 – №4.2 (10). – С.264-275 (авт. – 0,70 п.л.).

15. Мерзлов И.Ю. Развитие социальной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства // Риск: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2013 – №4. – С.92-95 (авт. – 0,19 п.л.).

16. Мерзлов И.Ю. Особенности организации финансирования проектов государственно-частного партнерства // ЭТАП: Экономическая теория, анализ, практика. – 2013 – №6. – С.6-18 (авт. – 0,76 п.л.).

17. Мерзлов И.Ю. Подходы к структурированию проектов государственно-частного партнерства // Вопросы регулирования экономики. – 2014 – Т.5, №1. – С.77-87 (авт. – 0,64 п.л.).

18. Мерзлов И.Ю. Содержание эконометрической модели оценки эффективности решений применимости государственно-частного партнерства во взаимосвязи с конкурентоспособностью региона // Современные проблемы науки и образования. – 2015 – № 2; URL: <http://www.science-education.ru/122-21250> (дата обращения: 13.08.2015) (авт. – 0,65 п.л.).

19. Мерзлов И.Ю. Условия регионального функционирования и развития государственно-частного партнерства // Теория и практика общественного развития. – 2015. – № 19. – С.57-61 (авт. – 0,25 п.л.).

20. Мерзлов И.Ю. Перспективы и ограничения дальнейшего развития государственно-частного партнерства в регионах России // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2015 – №5. – С.52-57 (авт. – 0,32 п.л.).

21. Мерзлов И.Ю. Повышение эффективности реализации региональных проектов государственно-частного партнерства на основе обоснованного выбора инструментов привлечения инвестиций // Фундаментальные исследования. – 2015 – №11 (часть 2). – С.395-399 (авт. – 0,25 п.л.).

22. Мерзлов И.Ю. Содержание и особенности функционирования регионального рынка услуг государственно-частного партнерства // Риск: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2015 – №3. – С.231-235 (авт. – 0,25 п.л.).

23. Ромодина И.В., Силин М.В., Мерзлов И.Ю. Институциональная среда государственно-частного партнерства: опыт Пермского края // Ars Administrandi (Искусство управления). – 2015 – №3. – С.28-45 (1,08 п.л., авт. – 0,70 п.л.).

Монографии

24. Мерзлов И.Ю. Основы государственно-частного партнерства. Пермь: ПГУ, – 2013. – 196 с. (авт. – 11,50 п.л.).

25. Мерзлов И.Ю. Государственно-частное партнерство и конкурентоспособность экономики: региональный аспект. Пермь: ПГУ, – 2015. – 326 с. (авт. – 18,95 п.л.).

Статьи в научных журналах, сборниках, доклады, публикации

26. Мерзлов И.Ю. К вопросу о роли государственно-частного партнерства в развитии регионов России // ВУЗ. XXI век. – 2015 – №1 (47). – С.239-251 (авт. – 0,76 п.л.).
27. Мерзлов И.Ю. Власть бизнесу товарищ. Процесс вхождения государственно-частного партнерства в жизнь края идет медленно // Деловой интерес. – 21.02.2013 – №4 (64). – С.3 (авт. – 0,1 п.л.).
28. Мерзлов И.Ю. Влияние мирового кризиса на проекты государственно-частного партнерства: текущее состояние // Стратегическое и проектное управление: сб. науч. статей. Пермь, – 2012. – С.128-132 (авт. – 0,25 п.л.).
29. Мерзлов И.Ю. Вы дружите, мы поможем. Что такое государственно-частное партнерство и каковы его перспективы развития в Пермском крае? // Деловой интерес. – 13.09.2012. – №29 (47). – С.2 (авт. – 0,1 п.л.).
30. Мерзлов И.Ю. Повышение конкурентоспособности региона на основе системы управленческо-трудовой концепции // сб. науч. ст. «Теория и практика корпоративного менеджмента». Пермь, – 2011. – С.109-115 (авт. – 0,38 п.л.).
31. Мерзлов И.Ю. Роль государственно-частного партнерства в обновлении инфраструктурных объектов национальной экономики // материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Совершенствование стратегического управления корпоративными образованиями и региональная промышленная политика перехода к новой инновационной экономике». Пермь, – 2011. – С.99-100 (авт. – 0,13 п.л.).
32. Мерзлов И.Ю., Прудский В.Г. Концепция государственно-частного партнерства в современной экономике // сб. науч. ст. «Стратегическое и проектное управление». Пермь, – 2011. – С.96-103 (авт. – 0,45 п.л.).
33. Мерзлов И.Ю. Внешние источники финансирования как инструмент повышения конкурентоспособности предприятия // Сборник научных трудов «Экономика и эффективность организации производства». Брянск: БГИТА, – 2009. – С.296-299 (авт. – 0,19 п.л.).
34. Мерзлов И.Ю. Сделки слияний и поглощений в стратегии развития предприятий // Сборник докладов межрегиональной заочной научно-практической конференции «Управление экономическими системами». Чита: ЧитГУ, – 2009. – С.59-63 (авт. – 0,25 п.л.).
35. Мерзлов И.Ю. Сделки слияний и поглощений в антикризисной стратегии предприятий // Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Развитие механизма стратегического антикризисного управления корпоративными образованиями и региональная промышленная политика: проблемы и инновации». Пермь: ПГУ, – 2009. – С.87-91 (авт. – 0,25 п.л.).
36. Мерзлов И.Ю. Управление финансово-инвестиционным потенциалом предприятия в условиях кризиса // Сборник научных статей «Теория и практика корпоративного менеджмента». Пермь: ПГУ, – 2009. – С.109-117 (авт. – 0,51 п.л.).
37. Мерзлов И.Ю. Банковские инвестиционные технологии // Методические материалы. Пермь: ПГУ, – 2008. – 40 с. (авт. – 2,55 п.л.).
38. Мерзлов И.Ю. Управление финансовым потенциалом предприятия // Экономика и эффективность организации производства. Сборник научных трудов. Выпуск 9. Брянск, – 2008. – С.241-247 (авт. – 0,38 п.л.).
39. Мерзлов И.Ю. Подходы к автоматизации системы маркетинга на предприятии // Торгово-экономические проблемы регионального бизнес-пространства. Материалы V международной научно-практической конференции. Том 1. Челябинск, – 2007. – С.27-29 (авт. – 0,13 п.л.).

40. Мерзлов И.Ю. Управление трансформациями социально-экономических систем в промышленности: кластерный подход // Особенности роста и развития региональных социально-экономических систем. Статьи III всероссийской научно-практической конференции. Пенза, – 2007. – С.133-135 (авт. – 0,13 п.л.).

41. Мерзлов И.Ю. Финансовая модель построения и функционирования кластера // Экономика и эффективность организации производства. Сборник научных трудов. Выпуск 8. Брянск, – 2007. – С.46-49 (авт. – 0,19 п.л.).

42. Мерзлов И.Ю. Организационное построение кластерной модели в промышленности // Конкурентоспособность предприятий и организаций. Сборник статей V всероссийской научно-практической конференции. Пенза, – 2007. – С.192-194 (авт. – 0,13 п.л.).

43. Мерзлов И.Ю. Система управления качеством продукции и реинжиниринг бизнес-процессов // Экономика и эффективность организации производства. Сборник научных трудов. Выпуск 7. Брянск, – 2007. – С.167-171 (авт. – 0,25 п.л.).

44. Мерзлов И.Ю. Инструментарий обеспечения инновационного роста промышленных предприятий // Состояние и перспективы развития инновационной деятельности в области сервиса. Первая международная научно-практическая конференция. Тольятти, – 2007. – С.237-243 (авт. – 0,38 п.л.).

45. Мерзлов И.Ю. Финансовый инструментарий как элемент инновационной основы развития экономического потенциала промышленного предприятия // Повышение технического и экономического потенциала инвестиционно-строительной сферы в условиях реализации национального жилищного проекта: отечественный и зарубежный опыт. Сборник статей IV международной научно-практической конференции. Пенза, – 2006. – С.120-123 (авт. – 0,19 п.л.).

46. Мерзлов И.Ю. Управление акционерным капиталом предприятия при реализации инвестиционных проектов // Управление в социальных и экономических системах. Сборник статей IV международной научно-практической конференции, Пенза, – 2006. – С.202-203 (авт. – 0,10 п.л.).

47. Мерзлов И.Ю. Внедрение автоматизированных систем управления финансами на многофилиальных предприятиях // Болонский процесс: развитие менеджмента и маркетинга. Материалы III международной научно-практической конференции. Екатеринбург, – 2006. – С.329-335 (авт. – 0,38 п.л.).

48. Мерзлов И.Ю. Управление клиентской базой промышленных предприятий // Макроэкономические проблемы современного общества (федеральный и региональный аспекты). Сборник статей V международной научно-практической конференции. Пенза, – 2006. – С.161-164 (авт. – 0,19 п.л.).

49. Мерзлов И.Ю. Содержание и роль системы бюджетного управления в обеспечении конкурентоспособности организации // Теория и практика корпоративного менеджмента. Сборник научных статей. Выпуск 5. Пермь, – 2006. – С.82-93 (авт. – 0,70 п.л.).

50. Мерзлов И.Ю. Повышение эффективности функционирования предприятий на основе управления ресурсосбережением // Экономика и эффективная организация производства. Материалы конференции. Брянск, – 2006. – С.181-184 (авт. – 0,19 п.л.).

51. Мерзлов И.Ю., Камалов А.И. Содержание региональной политики как механизма повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов // Экономика и эффективная организация производства. Материалы конференции. Брянск, – 2006. – С.81-84 (0,19 п.л., авт. – 0,16 п.л.).

52. Мерзлов И.Ю., Хохрин А.В. Организационно-финансовые механизмы реализации инвестиционных проектов промышленных предприятий: модель выбора // Теория и

практика корпоративного менеджмента. Сборник научных статей. Выпуск 4. Пермь, – 2006. – С.160-170 (0,64 п.л., авт. – 0,58 п.л.).

53. Мерзлов И.Ю. Характеристика аутсорсинга как инструмента повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов в новой экономике // Новая экономика и российские реалии. Межвузовский сборник научных трудов. Пермь, – 2005. – С.262-270 (авт. – 0,51 п.л.).

54. Мерзлов И.Ю. Эффективное взаимодействие промышленных предприятий с региональной властью и кредитными организациями: состояние и направления развития // Иерархические взаимосвязи в экономических системах. Межвузовский сборник научных трудов. Пермь, – 2005. – С.150-158 (авт. – 0,51 п.л.).

55. Мерзлов И.Ю. Особенности взаимодействия промышленных предприятий с кредитными организациями на современном этапе развития экономики // Экономические проблемы современной России и пути их решения. Научные чтения. Екатеринбург, – 2005. – С.79-82 (авт. – 0,16 п.л.).

56. Мерзлов И.Ю. Содержание процесса формирования механизма повышения конкурентоспособности продукции в условиях рыночного хозяйствования // Государство и рынок. Труды VI международного российско-китайского симпозиума (секция II). Екатеринбург, – 2005. – С.219-221 (авт. – 0,13 п.л.).

57. Мерзлов И.Ю. Проблемы привлечения инвестиционных ресурсов промышленными предприятиями, пути решения // Проблемы экономики, финансов и управления производством. Сборник научных трудов вузов России (16-й выпуск). Иваново, – 2004. – С.73-81 (авт. – 0,51 п.л.).

58. Мерзлов И.Ю., Хохрин А.В. Возможности использования государственных методов повышения инвестиционной привлекательности промышленных предприятий Пермской области // Экономическое развитие отраслей народного хозяйства в рыночных условиях. Сборник материалов международной научно-практической конференции (ч.2). Киров, – 2002, – С.121-125 (0,25 п.л., авт. – 0,22 п.л.).

59. Мерзлов И.Ю. Оценка и выбор форм финансирования производства газотурбинных электростанций // Экономика и управление: актуальные проблемы и поиск путей решений. Материалы Всероссийской конференции молодых ученых и студентов. Пермь, – 2002. – С.19-30 (авт. – 0,70 п.л.).