



005001601

Хомерики Наиля Борисовна

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ФАКТОР
СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва 2011

1 0 НОЯ 2011

Работа выполнена на кафедре «Экономика и управление в предприятиях малого и среднего бизнеса» в Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Московский государственный университет технологий и управления».

Научный руководитель:

Иванова Валентина Николаевна
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Афанасенко Иван Дмитриевич
доктор экономических наук, профессор

Фомина Валентина Павловна
доктор экономических наук, доцент

Ведущая организация:

Российский экономический университет имени
Г.В. Плеханова

Защита состоится «18» ноября 2011 года в 15:00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.122.01 при Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Московский государственный университет технологий и управления» по адресу: 109004, г. Москва, ул. Земляной вал, дом 73, диссертационный зал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГОУ ВПО МГУТУ.

Автореферат разослан и размещен на официальном сайте МГУТУ www.mgutm.ru «18» октября 2011 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Сапожникова С.

I. Общие положения работы

Актуальность исследования. Изучение актуального положения инвестиционной деятельности демонстрирует, что она не обеспечивает эффективного функционирования социальной сферы. Решить данную проблему требует президент РФ, который в посланиях 2010-2011 гг. подчеркивал, что модернизация – это инструмент решения актуальных проблем социальной сферы. Д.А. Медведев особо выделил значение региональных инвестиционных программ для решения поставленных социальных задач.

Актуальное положение социальной сферы в регионах РФ не соответствует международным стандартам, и не обеспечивает в полной мере развитие человеческого потенциала. Отсутствие дополнительных мер по ее поддержке может привести к уменьшению трудовых ресурсов, снижению динамики роста экономики. Это обуславливает актуальность стимулирования инвестиционного развития регионов, причем в качестве целевых ориентиров должны выдвигаться задачи совершенствования социальной сферы.

Важность развития социальной сферы подтверждается установками В.В. Путина, который выдвигает ее как основной приоритет в рамках проектов федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов на 2011-2013 годы: главное – «гарантировать безусловное выполнение социальных обязательств перед гражданами страны»¹. Решение этой задачи требует значительных ресурсов, совместных усилий органов власти и бизнес-сообщества. В связи с этим механизм государственно-частных партнерств приобретает особую актуальность при реализации инвестиционных программ социальной направленности.

Приоритетная функция социальной сферы – улучшение качества жизни населения посредством удовлетворения социальных потребностей, что

¹ Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин провёл заседание Правительства Российской Федерации / Сайт Председателя Правительства РФ Владимира Путина [<http://premier.gov.ru/events/news/12308/>] 23.09.2010.

101

является основой системного развития человеческого потенциала. Определенное значение для повышения качества жизни и создания условий для комфортного проживания имеет гаражная инфраструктура. Стремительный рост городов вызывает потребность в мобильности, а интенсивная государственная поддержка автомобильной промышленности и увеличение доли среднего класса позволяют ее удовлетворить. Согласно данным Росстата, количество собственных легковых автомобилей на 1000 человек в РФ удвоилось с начала XXI века. Это обуславливает актуальность формирования гаражной инфраструктуры. Она увеличит экономию личного времени автовладельцев, обеспечит сохранность их имущества, оптимизирует дорожное движение.

В крупных российских городах, особенно в мегаполисах, таких как Москва и Санкт-Петербург, постройка парковок сопряжена с рядом проблем, главнейшие из которых: недостаток свободных земельных ресурсов и низкая разработанность институциональной основы гаражного строительства. В начале 2009 года в столице дефицит парковочных мест составлял 77%, что обуславливает неоднозначное отношение населения к социальной политике государства. Постройка многоярусных парковок на основе государственно-частного партнерства и привлечение заинтересованных граждан к возведению таких объектов является способом решения проблемы.

Таким образом, тема данной диссертации представляется актуальной и ориентированной на формирование концептуальных подходов к совершенствованию инструментария государственно-частного партнерства для обеспечения развития социальной сферы крупных городов.

Степень изучения выбранной проблемы исследования. Существенный вклад в разработку экономических аспектов инвестиционного развития социальной сферы регионов, в том числе на основе методов государственно-частного партнерства, внесли следующие учёные: Абалкин Л.И., Афанасенко И.Д., Бурак П.И., Валентей С.Д., Гайнутдинов Н.А., Гранберг А.Г., Иванова В.Н., Иванов В.С., Ковалев А.П., Меламед И.И.,

Полтерович В.М., Смирнов Е.Б., Столяров О.И., Третьяк В.П., Фомина В.П., Хубулава Н.М. и др.²

Вопросам влияния транспортной инфраструктуры на развитие территории посвящены труды следующих ученых: Гейдт А.А., Максимов В.В., Могилевкин И.М., Родионов А.Ю., Столяров В.В. и др.³

Практическая часть исследования основана на формировании экономико-математической модели определения рейтингов инвестиционных программ социальной направленности. Значительный вклад в изучение теории рейтингов внесли: Карминский А.М., Манаков Л.Ф., Моисеенко В.В., Литвак Б.Г., Негашев Е.В., Пересецкий А.А., Петров А.Е., Шеремет А.Д. и др.⁴ Также необходимо отметить исследования Всемирного банка, Мирового валютного фонда, агентств Standard and Poor's, Moody's и др.

В научной литературе в настоящее время отсутствует комплексный подход к анализу эффективности государственно-частного партнерства, формируемого с целью развития социальной сферы крупного города. Выбор темы диссертации обусловлен потребностью проведения соответствующих исследований.

² Афанасенко И.Д. Экономика и духовная программа России. М.: Третье тысячелетие, 2001; Бурак П.И., Ростанец В.Г., Кириллова А.Н. и др. Реорганизация производственных территорий города Москвы: экономические, организационные и градостроительные аспекты. М.: Экономика, 2005; Гайнутдинов Н.А., Меламед И.И., Столяров О.И. Стратегии развития городов и мегаполисов. Проблемы, цели, механизмы. М.: Современная экономика и право, 2007; Движение регионов России к инновационной экономике / под ред. Гранберга А.Г., Валентя С.Д. – М.: Наука, 2006; Иванова В.Н., Иванов В.С. Государственно-частное партнерство в инновационном развитии региона и предприятий. М.: Финансы и статистика, 2010; Социальные факторы экономического развития регионов России (коллективная монография) / Под ред. Смирнова Е.Б. – СПб.: СПбГИЭУ, 2006; Современные проблемы экономической теории. Отв. за выпуск В.П. Третьяк. – М.: Парад, 2004; Хубулава Н.М. Стратегическое планирование и прогнозирование. М.: Издательский комплекс, 2003; Фомина В. П. Экономическое регулирование социальной сферы. М.: Изд-во МГОУ, 2000 и др.

³ Актуальные проблемы транспорта / под. ред. В.В. Столярова. СПб.: Российская академия транспорта, 2003; Гейдт А.А. Механизм и система стратегического планирования развития дорожно-транспортной инфраструктуры. СПб., 2004; Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре. Критерии оценки концессионных конкурсов. М.: Альпина Паблишер, 2010; Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: Прошлое, настоящее, будущее. – М.: Наука, 2005; Родионов А.Ю. Методические рекомендации по организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований.-М.: Институт экономики города, 2005 и др.

⁴ Карминский А.М., Пересецкий А.А., Петров А.Е. Рейтинги в экономике. Теория и практика. – Москва. Финансы и статистика, 2004; Литвак Б.Г. Экспертные технологии в управлении. М.: Дело, 2004; Манаков Л.Ф., Моисеенко В.В. Методика автоматизированного расчета рейтинга предприятий, Новосибирск: НГАСУ, 2004; Негашев Е.В., Шеремет А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций. М.: Инфра-М, 2006 и др.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования являются инвестиционные программы социальной направленности крупного городского центра субъекта РФ.

Предметом исследования является совокупность отношений, возникающих в ходе использования механизма государственно-частного партнерства по реализации инвестиционных программ социальной направленности (на примере программ развития инфраструктуры личного легкового транспорта жителей крупного города).

Цель исследования – разработка методологического подхода и обоснование технологий, инструментария и методических рекомендаций для формирования государственно-частного партнерства по реализации инвестиционных программ социальной направленности на примере программ развития инфраструктуры личного легкового транспорта жителей крупного города.

Задачи исследования. Для достижения поставленной цели предполагается решить следующие задачи:

1) разработать и теоретически обосновать методологический подход к выработке стратегии социального развития региона с использованием методов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности;

2) обосновать классификацию рисков и потенциалов субъектов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности;

3) построить экономико-математическую модель определения рейтингов привлекательности инвестиционных программ социальной направленности для субъектов государственно-частного партнерства в регионах РФ;

4) разработать методы управления рисками участниками государственно-частного партнерства, возникающими в ходе создания

объектов гаражной инфраструктуры для личного легкового транспорта в крупных городах РФ;

5) обосновать методические рекомендации по совершенствованию реализации потенциалов субъектов государственно-частного партнерства в осуществлении инвестиционных программ развития гаражной инфраструктуры в городе Москве.

Методологическая, теоретическая и эмпирическая база исследования. Общей методологической основой исследования являются методы познания и способы научного знания: абстрактно-логический, аналитический, диалектический, системный, структурно-функциональный и другие. Теоретической основой являются положения экономической теории по разработке и реализации инвестиционных программ и выделенные на их основе принципы, подходы и методы. Эмпирическую базу составляют данные статистики, научных центров и исследователей проблематики.

Научные положения, выносимые на защиту:

1. Методологический подход к выработке стратегии социального развития региона с использованием методов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности, оптимизирующий реализацию экономических интересов государства и бизнес-сообщества в интересах повышения качества жизни населения, расширения объема необходимых гражданам социальных и бытовых услуг.

2. Классификация рисков и потенциалов субъектов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности, позволяющая учитывать интересы населения, органов власти и частных компаний.

3. Экономико-математическая модель определения рейтингов привлекательности инвестиционных программ социальной направленности для субъектов государственно-частного партнерства в регионах РФ,

учитывающая рейтинги конкретной программы в любой отрасли социально сферы и специфику каждого конкретного проекта.

4. Методы управления рисками участников государственно-частного партнерства, возникающими в ходе создания объектов гаражно инфраструктуры для личного легкового транспорта в крупных городах РФ.

5. Методические рекомендации по совершенствованию реализации потенциалов субъектов государственно-частного партнерства осуществлении инвестиционных программ развития гаражно инфраструктуры в городе Москве: для органов власти – формирование благоприятных условий развития гаражной инфраструктуры, улучшение предпринимательского климата; для частных компаний – реорганизации системы корпоративного управления, а также выстраивание долгосрочных отношений с представителями власти и населением территории.

Научная новизна результатов исследования состоит в разработке методологического подхода, обосновании технологий, инструментария методических рекомендаций для формирования государственно-частного партнерства по реализации инвестиционных программ социальной направленности на примере программ развития инфраструктуры личного легкового транспорта жителей крупного города. Конкретное приращение научных знаний содержится в следующем:

1. Разработан методологический подход к выработке стратегии социального развития региона с использованием методов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности. Подход отличается от предшествующих разработок по проблеме регионального развития обоснованием результативности согласования экономических интересов частных и государственных организаций в целях повышения качества жизни населения за счет развития непроизводственной инфраструктуры.

2. Обоснована классификация рисков и потенциалов субъектов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных

программ социальной направленности. Классификация отличается от предшествующих разработок по проблеме системным подходом к учету экономических интересов субъектов государственно-частного партнерства с точки зрения как потенциалов, так и рисков, имеющих отношение к улучшению качества жизни населения крупного города за счет обеспечения социальными и бытовыми услугами.

3. Построена экономико-математическая модель определения рейтингов привлекательности инвестиционных программ социальной направленности для субъектов государственно-частного партнерства в регионах РФ. Модель отличается от предшествующих разработок по проблеме тем, что она позволяет адаптировать инвестиционные программы социальной направленности к многовариантным условиям регионального развития, оценивая степень обеспечения экономических интересов государства, бизнес-сообщества и населения. Гибкая оценка соотношения факторов таких интересов позволяет принять оптимальные управленческие решения в зависимости от условий развития субъекта РФ.

4. Разработаны методы управления рисками участников государственно-частного партнерства, возникающими в ходе создания объектов гаражной инфраструктуры для личного легкового транспорта в крупных городах РФ. Методы отличаются от предшествующих разработок по проблеме тем, что они формируют системный инструментарий обеспечения качественного выполнения субъектами государственно-частного партнерства их обязанностей по развитию инфраструктуры.

5. Обоснованы методические рекомендации по совершенствованию реализации потенциалов участия субъектов государственно-частного партнерства в осуществлении инвестиционных программ развития гаражной инфраструктуры в городе Москве. Отличие рекомендаций от предшествующих разработок по проблеме заключается в том, что они образуют гибкую систему мер, расширяющую возможности органов власти и частных компаний по повышению обеспеченности населения крупного

города услугами парковки и хранения при одновременном удовлетворении собственных экономических интересов.

Теоретическая и практическая значимость работы. Теоретическая значимость состоит в развитии основ разработки и реализации инвестиционных программ социальной направленности в крупных городах. Практическая значимость состоит в возможности применения разработок автора при формировании региональной политики инвестиционного развития, а также в процессе преподавания профильных дисциплин.

Соответствие темы диссертации требованиям паспортов специальностей ВАК РФ (экономические науки). Содержание диссертационной работы соответствует п. 3.16. «Региональная социальная экономическая политика; анализ особенностей и оценка эффективности региональной экономической политики в Российской Федерации федеральных округах, субъектах Федерации и муниципальных образованиях» паспорта ВАК РФ (экономические науки) специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Публикации. Основное содержание исследования изложено в опубликованных научных работах, которые в полной мере отражают научные и практические результаты исследования. Общий объем составляет 1,5 п.л., 6 работ издано в журналах, рекомендованных ВАК РФ.

Структура и объем диссертационной работы. Исследование состоит из введения; трех глав: 1. Государственно-частное партнерство в развитии социальных проектов: структура и приоритетные составляющие; 2. Государственно-частное партнерство как фактор развития гаражной инфраструктуры регионов РФ (на примере г. Москвы); 3. Методы и модели развития гаражной инфраструктуры крупного города на основе государственно-частного партнерства; содержит 39 таблиц и 25 рисунков; выводы; список литературы из 187 наименований.

II. Основное содержание диссертации и защищаемых научных положений

2.1. Разработан методологический подход к выработке стратегии социального развития региона с использованием методов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности.

Суть подхода в том, что для повышения качества жизни граждан программы социальной направленности необходимо осуществлять с учетом взаимосвязи экономических интересов государства и бизнес-сообщества. Ее учет может быть осуществлен на основе оценки рисков и потенциалов их участия в таких программах, каждый из которых напрямую связан с рисками и потенциалами населения. Это позволит не только развивать социальную сферу региона в соответствии с актуальными потребностями населения, но и сделает участие в таком развитии привлекательным как для органов власти, так и для бизнес-сообщества.

Основной потенциал населения при реализации таких программ – улучшение качества жизни. Он обуславливает потенциалы государства (развитие людских ресурсов из-за улучшения условий жизни) и бизнес-сообщества (повышение прибыли из-за расширения сбыта). Основной риск населения – несоответствие программы ожиданиям налогоплательщиков. Он, напротив, обусловлен рисками государства и частной компании, сводящимися к оценке надежности партнеров и несоответствию курса развития инфраструктуры потребностям населения.

Государственно-частное партнерство позволяет совершенствовать как реализацию потенциалов, так и управление рисками его субъектов. В его рамках можно предоставлять льготы компаниям и расширять инструментарий органов власти, одновременно снижая риски некачественного выполнения партнерами своих обязанностей. Это максимизирует стимулы и возможности участников партнерства по обеспечению потребностей населения, и снизить риски нерациональных

бюджетных расходов из-за усиления контроля государства. Результатом станет рост привлекательности программы для субъектов государственно-частного партнерства, расширение их стимулов и возможностей обеспечения населения социальными и бытовыми услугами, увеличивая, в итоге, ее результативность для улучшения качества жизни граждан.

2.2. Обоснована классификация рисков и потенциалов субъектов государственно-частного партнерства в реализации инвестиционных программ социальной направленности.⁵

Диссертантом выделены риски и потенциалы населения, органов власти и частных компаний в реализации инвестиционных программ социальной направленности на основе государственно-частного партнерства. Потенциалы и риски населения выделены для: 1) всего населения; 2) потребителей конкретных услуг; 3) инвесторов-посредников приобретающих часть услуг для их последующей реализации, либо коммерческой эксплуатации. Потенциалы и риски органов власти и частных компаний распределены на группы: 1) реализация программ; 2) взаимодействие с партнером. Особое внимание автором уделено специфике программ развития гаражной инфраструктуры.

Потенциалы населения обусловлены возрастанием значимости гаражной инфраструктуры как условия жизни (см. табл. 1).

Таблица 1 – Основные потенциалы категорий населения

Категория	Основной потенциал	Пример фактора потенциала
Все население	Улучшение непроизводственной инфраструктуры	С 1987 по 2007 года затраты времени на передвижение по Москве увеличились с час. 10 мин. до 2 час. 31 мин.
Потребители услуг хранения и паркования	Увеличение обеспеченности данными услугами	Количество легкового транспорта в г. Москве увеличивается на 10% ежегодно
Инвесторы-посредники	Увеличение доходов от вложенных средств	Цена машиноместа в программе «Народный гараж» в среднем меньше на 60% средних цены на машиноместо в г. Москве

⁵ Подробный перечень рисков и потенциалов и их детализированное описание приведены в диссертации

Риски населения обусловлены недостаточным учетом общественного мнения всех групп граждан, что не позволяет развивать гаражную инфраструктуру в интересах всего населения крупного города (см. табл. 2).

Таблица 2 – Основные риски категорий населения

Категория	Основной риск	Пример фактора риска
Все население	Противоречие развития гаражной инфраструктуры потребностям определенных групп граждан	Более 40% москвичей считают, что экологическая ситуация в городе ухудшается, в первую очередь, из-за увеличения количества автотранспорта.
Потребители услуг хранения и паркования	Недостаточная обеспеченность данными услугами, а также возможность банкротства застройщика	Дефицит мест организованного паркования в Москве в 2009 г. составил 77%.
Инвесторы-посредники		Недостаточная обеспеченность прав потребителя при долевом строительстве гаражей.

Потенциалы органов власти (развитие человеческого потенциала) обусловлены увеличением количества легкового транспорта у населения крупных городов РФ. Их риски (неприемлемые для населения результаты программы) обусловлены несоответствием развития гаражной инфраструктуры экономическим интересам определенной части населения.

Потенциалы частных компаний (рост прибыли) обусловлены высокой инвестиционной привлекательностью гаражного строительства в крупных городах. Их риски (ухудшение позиций на рынке) обусловлены низким уровнем развития рынка услуг гаражной инфраструктуры в регионах РФ.

2.3. Сформирована экономико-математическая модель определения рейтингов привлекательности инвестиционных программ социальной направленности для субъектов государственно-частного партнерства.

Основные положения модели предусматривают определение рейтингов на основе оценки потенциалов и рисков для субъектов государственно-частного партнерства. Рейтинги программы для бизнес-сообщества и органов власти определяют возможность их участия в ней. Рейтинг программы для населения определяет степень ее соответствия интересам налогоплательщиков. Рейтинги отдельных потенциалов и рисков позволяют

определить управленческие решения по реализации программы. Модель включает в себя пять ключевых составляющих.

I. Критерий оптимальности

Критерий оптимальности заключается в максимизации социальной результативности программы для улучшения качества жизни населения:

$$\sum_{v \in V} \sum_{p \in P} (G_v^p + \sum_{i \in I} \alpha_{vi}^p \times x_{vi}^p) \rightarrow \max, \quad (1)$$

где G_v^p – актуальное количество объектов, на основе которых предоставляются услуги, расширение объема предоставления которых планируется в программе; x_{vi}^p – реализация/ нереализация i -го проекта ($i \in I$), p -ой отрасли ($p \in P$) v -ой административно-территориальной единицы ($v \in V$);⁶ α_{vi}^p – объекты, возникающие при реализации i -го проекта в p -ой отрасли v -ой административно-территориальной единицы.

II. Ограничения

Автором были выделены три ограничения для модели (см. табл.3).

Таблица 3 – Ограничения экономико-математической модели

Ограничение	Факторы ограничения
1	2
1. Ограничение на объем выделяемых средств	$\sum_{i \in I} C_{vi}^p \alpha_{vi}^p x_{vi}^p \leq CS_v^p + CE_v^p$ <p style="text-align: right;">(2)</p> <p>где C_{vi}^p – нормированная стоимость проекта, планируемого в рамках реализации программы в p-ой отрасли v-й административно-территориальной единицы; CS_v^p – средства государства, расходуемые на реализацию программы в p-ой отрасли v-й административно-территориальной единицы; CE_v^p – средства частных инвесторов, затраченные на реализацию программы в p-ой отрасли административно-территориальной единицы.</p>
2. Ограничение соотношения инвестиций, вкладываемых участниками партнерства	$CS_v^p \leq CE_v^p,$ <p style="text-align: right;">(3)</p>

⁶ $x_{vi}^p \in [0,1]$, т.е. $x_{vi}^p = 1$, если проект реализуется и $x_{vi}^p = 0$, если проект не реализуется

Продолжение таблицы 3

3. Ограничение на стоимость услуг в силу социальной направленности программы	$C_v^p \leq \overline{C_v^p}, \quad (4)$ <p>где $\overline{C_v^p}$ – нормативная стоимость услуги, расширение предоставления которых планируется в рамках программы в v-ой отрасли v-й административно-территориальной единицы.</p>
--	--

$$C_v^p \text{ из формулы (4) находится как } C_v^p = \frac{bS_v^p + bE_v^p}{\sum_{i \in I} \alpha_{vi}^p x_{vi}^p}, \quad (5)$$

где $\sum_{i \in I} \alpha_{vi}^p x_{vi}^p$ – количество объектов, на основе которых предоставляются услуги, расширение объема предоставления которых планируется в v -ой административно-территориальной единице после реализации программы. Если предоставления услуг ранее отсутствовало, берется уровень цен по целой (города вместо района) или более крупной (региона вместо города) административно-территориальной единице.

Общий смысл ограничений сводится к выполнению инвестиционных программ за счет преимущественного финансирования со стороны частного партнера и, возможно, физических лиц (как в случае программы «Народный гараж»). К примеру, подобные ограничения соблюдались в процессе реализации «Городской целевой программы строительства гаражей-стоянок в г. Москве на период 2008-2010 гг.» (см. табл.4).

Таблица 4 – Финансовое обеспечение Целевой программы по годам реализации (млн. руб.)

	2008	2009	2010	Всего
Расходы бюджета г. Москвы	1 000	3 000	3 000	7 000
Расходы внебюджетных источников (средства победителей инвестиционных конкурсов)	50 000	60 000	80 000	190 000
Итого	51 000	63 000	83 000	197 000

III. Оценка рисков и потенциалов

Модель позволяет оценить 10 рисков и 10 потенциалов для органов власти и частных компаний, а также 7 рисков и 4 потенциалов населения.⁷

IV. Ранжирование рисков и потенциалов

⁷ Соответствующие формулы и скоринговые шкалы для их оценки приведены в диссертации

Четвертым этапом модели является определение и ранжирование итогового ранга. В начале оно проводится отдельно для потенциалов и рисков. Затем по его общей совокупности (см. пятый этап).

- Определение и ранжирование итоговых рангов потенциалов

Итоговый ранг потенциалов рассчитывается следующим образом

$$L_{\text{итог}} = \frac{\sum_{j=1}^n L_j}{k}, \quad (6)$$

где $L_{\text{итог}}$ – итоговый ранг для группы потенциалов, L_j – оценка j -го потенциала данной группы; k – количество оцениваемых потенциалов.

Для ранжирования проводится оценка отклонения величины ранга от нормативного уровня по региону, где реализуется проект (см.табл.5).

Таблица 5 – Ранжирование итогового ранга потенциалов

Величина отклонения	Группа потенциала
Значительное превышение (более 10%)	A
Соответствие (плюс минус 10%)	B
Некоторое отставание (от 11 до 25%)	C
Отставание от 26 до 50%,	D
Значительное отставание (свыше 50%)	E

- Определение и ранжирование итоговых рангов рисков

Определение итогового ранга для каждой группы рисков проводится путем суммирования баллов, полученных по итогам скоринговой оценки. Затем проводится ранжирование уровней риска (см. табл.6).

Таблица 6 – Ранжирование уровней риска по итогам скорингового анализа

Диапазон	Группа риска
0-18	A
19-36	B
37-54	C
55-72	D
73-89	E
90-100	«Непроходной» балл ⁸

V. Определение и ранжирование интегральных рейтингов проекта

⁸ В отличие от «непроходных» баллов, указанных для отдельных рисков данный показатель является сводным, отображая недопустимо высокий уровень сразу нескольких рисков, которые по отдельности не достигают величины «непроходного» балла

Предлагается придать найденным рангам (см. табл.5 и 6) следующие значения: 1) А–0, В–20, С–40, D–60, Е–80 (риски); 2) А–80, В–60, С–40, D–20, Е–0 (потенциалы). Общие ранги определяются аналогично формуле (6). Они ранжируются,⁹ что позволяет оценить x_{vi}^p из критерия оптимальности.¹⁰ Следующий шаг – определение интегрального показателя на основе найденных рангов и весовых коэффициентов, определяемых с учетом ранжирования (0,2, 0,4, 0,6, 0,8, 1).¹¹

$$P_{\text{int}} = wP_v^p - wR_v^p, \quad (7)$$

где P_{int} – интегральный рейтинг проекта, P_v^p – общий ранг потенциалов проекта, R_v^p – общий ранг рисков проекта, w – весовой коэффициент.

Затем показатели снова ранжируются, позволяя оценить величину x_{vi}^p , исходя из соотношения рисков и потенциалов.¹²

2.4. Разработаны методы управления рисками участников государственно-частного партнерства, возникающими в ходе инвестиционного развития инфраструктуры хранения и паркования личного легкового транспорта в крупных городах РФ.¹³

Их суть заключается в снижении рисков населения, возникающих при реализации программ социальной направленности, с помощью управления рисками органов власти и частных компаний (см. табл. 9). Методы управления рисками органов власти заключаются в системном учете социальных и инвестиционных приоритетов развития гаражной инфраструктуры, а также во введении обязательного страхования при реализации проектов ее развития. Они позволят обеспечить необходимый уровень качества услуг паркования и хранения, снижая уровень недовольства граждан социальной политикой государства.

⁹ Таблица ранжирования приведена в диссертации. Она подобна таблице 6. Существенным отличием является то, что показатель рисков изменяется от 0 до 100, а показатель потенциалов – от 100 до 0.

¹⁰ В случае «непроходного» балла он равен нулю

¹¹ Обоснование величин весовых коэффициентов и их детализированное описание приведены в диссертации

¹² Таблица ранжирования приведена в диссертации. Она подобна таблице 6, с тем отличием, что показатель интегрального показателя изменяется от 100 до 0.

¹³ Подробный перечень методов и их детализированное описание приведены в диссертации

Таблица 9 – Взаимосвязь снижения рисков населения и управления рисками государства и частных компаний

Риски органов власти при реализации программы	
Основной – неприемлемые для населения результаты программы	Сопутствующие: 1) негативная оценка действий власти населением; 2) экологические риски.
Снижаемые риски населения. Для всего населения: 1) противоречие развития гаражной инфраструктуры интересам определенных групп граждан; 2) возникновение негативных эффектов концентрации транспорта. Для потребителей услуг хранения и паркования и инвесторов-посредников: 1) неопределенность статуса потребителя данных услуг как инвестора; 2) уровень цен на данные услуги, неадекватный рынку.	
Риски органов власти при взаимодействии с частной компанией	
Основной – недостаточный уровень реализации проекта	Сопутствующие: 1) банкротство подрядчика; 2) недостаточная оснащенность подрядчика; 3) невыполнение обязательств по договору.
Снижаемый риск населения – недостаточный уровень качества услуг паркования и хранения (для потребителей данных услуг и инвесторов-посредников).	
Риски частной компании при реализации программы.	
Основной – ухудшение позиций на рынке	Сопутствующие: 1) банкротство в результате проекта; 2) отсутствие платежеспособного спроса.
Снижаемый риск населения – чрезмерный уровень цен на услуги паркования и хранения (для потребителей данных услуг и инвесторов-посредников).	
Риски частной компании при взаимодействии с органом власти	
Основной – невыполнение государственным партнером обязательств в установленные сроки	Сопутствующие: 1) влияние форс-мажора на партнерские отношения; 2) невыполнение обязательств по договору; 3) изменение деловой среды.
Снижаемый риск населения – недостаточное развитие рынка услуг гаражной инфраструктуры (для потребителей данных услуг и инвесторов-посредников).	

Методы управления рисками частного партнера заключаются в формировании стратегии социальной безопасности реализации проектов, а также в формировании стратегии компенсации недостаточного развития институциональной основы гаражного строительства. Они позволяют увеличить доступность услуг паркования и хранения, решая одну из ключевых проблем крупных городов – завышенную цену таких услуг.

2.5. Обоснованы методические рекомендации по совершенствованию реализации потенциалов участия субъектов государственно-частного партнерства в осуществлении инвестиционных программ развития гаражной инфраструктуры в городе Москве.¹⁴

Их суть состоит в использовании методов, оптимизирующих взаимодействие таких субъектов для улучшения качества жизни населения

¹⁴ Подробный перечень рекомендаций и их детализированное описание приведены в диссертации

(см. табл. 10). Рекомендации по совершенствованию потенциалов органов власти заключаются в формировании благоприятных условий развития гаражной инфраструктуры и улучшении предпринимательского климата. Это позволит привлечь квалифицированных застройщиков, увеличивая обеспеченность населения качественными услугами паркования и хранения.

Таблица 10 – Взаимосвязь повышения потенциалов населения и совершенствования потенциалов государства и частных компаний

Потенциалы органов власти при реализации программы	
Основной – развитие людских ресурсов региона.	Сопутствующие: 1) повышение обеспеченности населения услугами паркования и хранения; 2) увеличение налоговых поступлений; 3) повышение поддержки деятельности власти.
Повышаемый потенциал населения – улучшение качества жизни за счет расширения обеспеченности услугами паркования и хранения (для всех групп населения).	
Потенциалы органов власти при взаимодействии с частной компанией	
Основной – экономия бюджетных средств.	Сопутствующие: 1) снижение цены на услуги подрядчика; 2) увеличение доли средств, вкладываемых частным партнером; 3) ускорение проекта за счет технологий частного партнера.
Повышаемый потенциал населения – улучшение инфраструктуры вокруг возведенных парковок (мойки, магазины запчастей и т.д.) (для всего населения).	
Потенциалы частной компании при реализации программы.	
Основной – извлечение повышенной прибыли.	Сопутствующие: 1) снижение уровня неудовлетворенного спроса; 2) увеличение стоимости основного капитала компании.
Повышаемый потенциал населения – получение доступа к парковкам лучшего качества (для потребителей услуг хранения и паркования и инвесторов-посредников).	
Потенциалы частной компании при взаимодействии с органом власти.	
Основной – увеличение общей устойчивости.	Сопутствующие: 1) увеличение доли государственных заказов; 2) наличие дополнительных услуг по сопровождению объектов.
Повышаемый потенциал населения – улучшение культурной и/ или экологической обстановки в регионе (для всего населения).	

Рекомендации для частной компании заключаются в реорганизации системы корпоративного управления для учета специфики инвестиционного развития гаражной инфраструктуры, а также в выстраивании долгосрочных отношений с представителями власти и населения. Это позволит увеличить социальную результативность застройщиков.

Итоги расчетов по реализации программ социальной направленности на основе государственно-частного партнерства для увеличения обеспеченности населения услугами паркования и хранения

Приведем итоги расчетов для компаний, рассмотренных в диссертации.¹⁵ Для проекта, реализуемого компанией НПО «Космос» интегральный рейтинг будет равен $65*0,8 - 25*0,4 = 42$, в случае ООО «Василек-строй» $40*0,4 - 35*0,6 = -5$, а в случае ООО ПСФ «Сталькон» $70*0,8 - 10*0,2 = 54$. В первом проекте большая часть показателей положительна, однако высоки риски государства при реализации программы – возведение объекта сталкивается с протестами населения. Во втором проекте риски государства при реализации программы низки, однако остальные риски высоки, в особенности надежность частной компании и ее государственного партнера. В третьем проекте все риски низки, за исключением результативности государственного партнера, что не оказывает существенного влияния на интегральный рейтинг. По итогам определения интегрального показателя по первому проекту интегральный рейтинг относится к уровню В, по второму проекту – к уровню С, а по проекту ООО «Василек-строй» мы сталкиваемся с «непроходным» баллом. То есть, по двум первым проектам $x_w^p = 1$, а по третьему проекту $x_w^p = 0$, что говорит о необходимости смены частного партнера и совершенствовании работы органов власти на территории реализации проекта.

Предложения автора можно обобщить таким образом (см. рис.1).



Рисунок 1. – Этапы функционирования организационно-экономического механизма улучшения качества жизни населения на основе программ социальной направленности, реализуемых на основе государственно-частного партнерства

¹⁵ Подробная схема расчетов, а также детальные аналитические выводы и рекомендации приведены в диссертации

По итогам применения разработанных методов, рекомендаций и модели появляется возможность гибкой оценки факторов развития гаражной инфраструктуры в регионе и выработки результативной стратегии управления рисками и развития потенциалов органов власти и частных компаний для повышения качества жизни населения за счет обеспечения услугами паркования и хранения.

Выводы и рекомендации

Методологический подход, обоснованный диссертантом, заключается в том, что развитие социальной сферы крупного города должно быть основано на согласовании экономических интересов населения, государства и частных компаний на основе государственно-частного партнерства.

Обоснованная диссертантом классификация рисков и потенциалов предоставляет возможность системного анализа инвестиционных программ социальной направленности для выработки управленческих решений по их совершенствованию.

Экономико-математическая модель определения рейтингов привлекательности проектов предоставляет возможность осуществления интегральной оценки перспектив реализации конкретного проекта с учетом его значимости для повышения уровня жизни населения.

Методы управления рисками, разработанные диссертантом, позволяют снизить уровень ключевых угроз реализации проектов развития гаражной инфраструктуры в крупных городах для снижения рисков недостаточной обеспеченности населения услугами паркования и хранения.

Разработанные диссертантом методические рекомендации по совершенствованию реализации потенциалов субъектов государственно-частного партнерства при осуществлении проектов развития гаражной инфраструктуры позволяют улучшить качество жизни населения за счет согласования экономических интересов органов власти и частных компаний.

Список работ, опубликованных по теме диссертации**Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК:**

1. Хомерики Н.Б. Актуальные направления совершенствования программ инвестиционного развития российских регионов // Экономические науки. 2011. №80. – 0,3 п.л.
2. Хомерики Н.Б. Государственно-частное партнерство в развитии социальной сферы регионов РФ // Вопросы экономики и права. 2011. №39. – 0,2 п.л.
3. Хомерики Н.Б. Инвестиционное развитие региона: выбор направлений и управление рисками // Экономические науки. 2010. №73. – 0,2 п.л.
4. Хомерики Н.Б. Отечественный и зарубежный опыт развития региональной гаражной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства // Вопросы экономики и права. 2011. №38. – 0,3 п.л.
5. Хомерики Н.Б. Разработка стратегии инвестиционного развития регионов Российской Федерации в современных условиях. // Сегодня и завтра российской экономики. 2011. №1. – 0,2 п.л.
6. Хомерики Н.Б. Совершенствование транспортной инфраструктуры региона на основе государственно-частного партнерства // Вопросы экономики и права. 2011. №37. – 0,3 п.л.

Подписано в печать

Формат 60x84. Объем 1,0 п.л. Тираж 100 экз.

109004, г. Москва, ул. Земляной вал, д.73, Московский государственный университет технологий и управления им. К.Г. Разумовского.