

DOI: <https://doi.org/10.60797/JAE.2025.61.5>

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Научная статья

Го К.^{1*}, Богомолова Е.С.²

¹ ORCID : 0009-0004-3549-9611;

² ORCID : 0000-0001-5546-1967;

^{1,2} Российский университет дружбы народов, Москва, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (gky469120[at]yandex.ru)

Аннотация

В данной статье систематически анализируется история развития, теоретические основы и практическое применение модели государственно-частного партнерства (ГЧП) в Китае. Исследование показывает, что модель ГЧП превратилась из простого инструмента финансирования в комплексный инструмент управления, играя все более важную роль в строительстве инфраструктуры и государственных услугах. В статье рассматривается историческая эволюция понятие ГЧП, от платных дорог в Ассирии в 1950 году до нашей эры до платных дорог в Европе в 17 веке, а затем до практических случаев в современных странах, таких как Великобритания и Франция. В статье основное внимание уделяется статусу развития модели ГЧП в Китае, особенно ее применению в сфере туризма с 2010 по 2023 год, с совокупными инвестициями в размере 1,2 трлн юаней, что составляет 6% от общего масштаба проектов ГЧП в Китае. Исследование раскрывает замечательные достижения модели ГЧП в содействии модернизации культурной и туристической индустрии, оптимизации распределения ресурсов и сбалансированности регионального развития, а также указывает на такие проблемы, как чрезмерные инвестиции и недостаточные операционные мощности. Наконец, статья с нетерпением ждет будущих перспектив развития модели ГЧП в областях умного туризма и возрождения сельской местности.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), традиционная модель финансирования, механизм распределения рисков, устойчивое развитие, умный туризм.

TENDENCIES IN THE DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS AT THE PRESENT STAGE

Research article

Go K.^{1*}, Bogomolova Y.S.²

¹ ORCID : 0009-0004-3549-9611;

² ORCID : 0000-0001-5546-1967;

^{1,2} Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, Russian Federation

* Corresponding author (gky469120[at]yandex.ru)

Abstract

This article systematically analyses the history, theoretical foundations and practical application of the public-private partnership (PPP) model in China. The study shows that the PPP model has evolved from a simple financing tool into a complex management tool, playing an increasingly important role in infrastructure construction and public services. The paper examines the historical evolution of the PPP concept, from toll roads in Assyria in 1950 BC to toll roads in Europe in the 17th century, and then to practical cases in modern countries such as the United Kingdom and France. The work focuses on the status of PPP development in China, particularly its application in tourism from 2010 to 2023, with a total investment of 1.2 trillion yuan, accounting for 6% of the total scale of PPP projects in China. The research discloses the remarkable achievements of the PPP model in promoting the modernisation of the cultural and tourism industry, optimising resource allocation and balancing regional development, and also points to problems such as excessive investment and insufficient operational capacity. Finally, the article takes a forward-looking view of the future prospects for the development of the PPP model in the areas of smart tourism and rural regeneration.

Keywords: public-private partnership (PPP), traditional financing model, risk distribution mechanism, sustainable development, smart tourism.

Введение

ГЧП относится к сотрудничеству между государственным сектором и частными предприятиями, позволяющему ресурсам негосударственного сектора участвовать в предоставлении государственных продуктов и услуг, реализовывать государственные функции и приносить выгоды частным предприятиям. Его модель управления включает в себя множество конкретных форм, и посредством сотрудничества оно может предоставлять государственные продукты и услуги обществу более эффективно и заставлять ограниченные ресурсы играть большую роль.

В современный период первоначально модель ГЧП возникла в Великобритании в 20 веке, особенно в сферах водоснабжения и транспорта. Великобритания начала приватизировать свою систему водоснабжения в 19 веке и продвигала модель ГЧП в больших масштабах посредством реформ Маргарет Тэтчер в 1980-х годах. Во Франции частные службы водоснабжения, начавшиеся в 17 веке, и концессия Суэцкого канала в 19 веке, являются ранними случаями, и современное ГЧП широко используется в инфраструктуре и государственных услугах. В Нидерландах

частные компании по водоснабжению в 19 веке постепенно перешли под контроль муниципалитетов, и современная модель ГЧП в основном ориентирована на рынок. В США платные дороги в конце 18 века и приватизация водоснабжения в 19 веке были ранними практиками, и современная модель ГЧП широко используется в транспорте и строительстве инфраструктуры. В Китае железная дорога Синьнин в начале 20 века была ранним случаем. Современная модель ГЧП полностью пропагандировалась с Третьей пленарной сессии 16-го Центрального комитета КПК в 2004 году и широко используется в инфраструктуре и государственных услугах [2].

Западная Европа: Развитая рыночная экономика, сильные правовые традиции и влияние движения «Новый государственный менеджмент» привели к тому, что в модели ГЧП особое внимание уделяется эффективности, распределению рисков и защите прав потребителей. Директивы ЕС также способствовали гармонизации правил ГЧП между государствами-членами.

Россия: В условиях переходной экономики существует огромный спрос на обновление инфраструктуры, но государственные финансовые ресурсы относительно ограничены. Развитие ГЧП часто обусловлено крупномасштабными проектами (например, строительством «Западного диаметра» в Санкт-Петербурге). Законодательство и практика продолжают развиваться, при этом государство играет ведущую роль.

Китай: Сильное государственное руководство, устойчивый спрос на строительство инфраструктуры и значимая роль государственного сектора сформировали модель ГЧП с китайской спецификой. Она считается важным нововведением в механизмах предоставления государственных услуг и выполняет определенные функции макроэкономического регулирования, что обеспечивает мощную политическую поддержку ее продвижению.

Возникновение и развитие модели ГЧП представляет собой постепенный эволюционный процесс, суть которого заключается в достижении оптимального распределения ресурсов и эффективной реализации проекта посредством государственно-частного сотрудничества. Первые платные дороги и услуги водоснабжения заложили основу для модели ГЧП, в то время как современная модель ГЧП постепенно расширилась на большее количество областей, движимых политической поддержкой и рыночным спросом. Успешная практика модели ГЧП показывает, что посредством разумной разработки механизма государственный и частный секторы могут достичь взаимной выгоды и беспроигрышных результатов и повысить качество и эффективность государственных услуг [9].

Это сотрудничество выходит за рамки традиционных отношений доверия и обслуживания. Вместо этого оно основано на реализации общих целей посредством интеграции ресурсов и распределения рисков для достижения лучших результатов. Крупномасштабные проекты туристической инфраструктуры (такие как комплексные курорты, крупные тематические парки и крупные проекты по сохранению и развитию культурного наследия) обычно требуют значительных инвестиций, длительных сроков окупаемости и высокой операционной сложности. Для таких проектов модель государственно-частного партнерства (ГЧП) становится важнейшим инструментом привлечения частного капитала, повышения эффективности профессиональной деятельности и обеспечения устойчивого развития. Примечательно, что гибкость модели ГЧП делает её пригодной для проектов с небольшими активами или малых и средних проектов в сфере туристических услуг (таких как интеллектуальные туристические платформы и интегрированные сельские туристические кластеры). Однако основные сферы применения и преимущества модели остаются в сфере крупной инфраструктуры.

Суть понятия ГЧП заключается в достижении эффективного предоставления государственных продуктов и услуг посредством сотрудничества. Эти понятия — не просто транзакция между государственным и частным секторами, а глубокое сотрудничество, основанное на общих целях. Ее основная ценность заключается в следующих позициях.

1. Ключевые аспекты механизма взаимодействия. Данная модель сотрудничества основана на взаимодополняющих преимуществах государственных институтов и рыночных субъектов. Стратегическая координация и объединение ресурсов позволяют сторонам достигать более значительного совокупного эффекта по сравнению с автономной деятельностью.

2. Двойственная природа ценностных ориентиров. Понятия одновременно направлена на удовлетворение потребностей в общественных услугах и обеспечение обоснованной доходности для инвесторов, достигая тем самым как социального эффекта, так и коммерческой устойчивости.

3. Сбалансированное распределение рисков и выгод. Научно обоснованное проектирование контрактных условий и механизмов динамической адаптации формируют между участниками проекта партнерские отношения с взаимными обязательствами и разделением рисков.

1.1. Характеристики ГЧП: три основополагающих аспекта [1]

- Синергия взаимодействия (Стратегическая координация).

Основной принцип: достижение максимального объема услуг при оптимальном использовании ресурсов. Ключевое отличие: в отличие от традиционных закупок, ГЧП предполагает стратегическое выравнивание интересов и долгосрочную кооперацию

- Баланс экономических интересов (Социально-ориентированная модель).

Приоритет: обеспечение общественной пользы при контроле над прибыльностью частных инвестиций. Финансовая устойчивость: гарантия стабильной доходности для инвесторов при сохранении социальной направленности проектов.

- Оптимизация риск-менеджмента (Рациональное распределение обязательств).

Принцип соответствия: дифференциация рисков между участниками согласно их компетенциям. Управленческий эффект: синергетический результат («1+1>2») достигается через инновационные подходы к минимизации рисков

Функциональные особенности ГЧП

ГЧП сочетает стратегическое управление и рыночную эффективность через три ключевые функции:

1) координацию действий государства и бизнеса в долгосрочном планировании;

2) внедрение инновационных управленческих практик, включая ротацию кадров и цифровизацию;
3) систему мониторинга КРІ для минимизации рисков. Эти механизмы обеспечивают синергию публичных и частных ресурсов при реализации инфраструктурных проектов [7].

Специализированные инструменты ГЧП создают конкурентные преимущества: инвестиционные модели (концессии, проектное финансирование) привлекают частный капитал, технологический трансфер ускоряет внедрение Smart-решений, а институциональные инновации (гибридные контракты, адаптивное регулирование) балансируют государственный контроль с рыночной гибкостью.

Перспективы развития связаны с оптимизацией этих механизмов: стандартизацией КРІ, расширением цифровых платформ мониторинга и гармонизацией законодательства. ГЧП демонстрирует эффективность как инструмент решения социально-экономических задач при распределении рисков и ресурсов между секторами.

С научной точки зрения понятия ГЧП представляет собой понятие управления, основанную на теории систем, которая обеспечивает эффективное предоставление общественных продуктов и услуг путем оптимизации механизмов распределения ресурсов и разделения рисков. Это понятие применима не только к строительству инфраструктуры, но и может широко использоваться в сфере общественных услуг, предоставляя новые идеи и методы для устойчивого развития социальной экономики [8].

Концепция государственно-частного партнерства (ГЧП): ГЧП — [4]. Это понятие применимо не только к строительству инфраструктуры, но и может широко использоваться в сфере общественных услуг, предоставляя новые идеи и методы для устойчивого развития социальной экономики.

Разница между моделью управления ГЧП и моделью финансирования заключается в том, что понятие ГЧП — это не только метод финансирования, но и понятие управления. Основное отличие между ней и традиционным понятие финансирования заключается в следующих позициях [5].

Таблица 1 - Элементная база ГЧП и процесса финансирования проектных мероприятий

DOI: <https://doi.org/10.60797/JAE.2025.61.5.1>

| Критерий | Элементная база ГЧП | Процесс финансирования проектных мероприятий |
|-----------------------------------|--|---|
| 1. Участники | - Государство (федеральное/региональное) - Частный инвестор/компания [3]. - Банки/МФО (при кредитовании) | - Государство/бюджетные учреждения - Коммерческие инвесторы - Международные организации (ЕБРР, Всемирный банк) |
| 2. Источники финансирования | - Частные инвестиции (70-90%) - Государственные субсидии/гарантии (10–30%) - Заемные средства (при необходимости) | - Бюджетные ассигнования (100% госпроекты) - Смешанное финансирование (гранты+коммерческие займы) - Собственные средства компании |
| 3. Механизмы распределения рисков | - Риски делятся между государством и инвестором (например, госгарантии по доходам) - Форс-мажорные риски часто берет государство | - Полное госфинансирование=госорганы несут риски [10]. - При коммерческом финансировании риски на инвесторе |
| 4. Этапы финансирования | 1. Предпроектный анализ (feasibility study) 2. Заключение соглашения(концессия ГЧП-контракт) 3. Поэтапное инвестирование (по достижению КРІ) | 1. Планирование бюджета 2. Выделение средств (транши/единовременно) 3. Контроль исполнения сметы [12]. |
| 5. Контроль эффективности | - Обязательный мониторинг по международным стандартам - Финансовый аудит независимыми организациями | - Внутренний аудит госорганов - Проверка Счетной палатой (для бюджетных проектов) |
| 6. Примеры | - Строительство платной трассы «М-11» (частные инвестиции +господдержка) | - ФЦП «Развитие транспортной системы» (полное бюджетное) |

| | | |
|----------|--|--|
| Критерий | Элементная база ГЧП | Процесс финансирования проектных мероприятий |
| | - Реконструкция аэропортов через концессии | финансирование) - Нацпроект «Экология» (смешанные источники) |

Таблица 2 - Мнения ученых, поддерживающих модель ГЧП

DOI: <https://doi.org/10.60797/JAE.2025.61.5.2>

| Автор | Точка зрения |
|--|--|
| E.S. Savas (Новая школа государственного управления, США) | ГЧП повышает эффективность за счет внедрения рыночной конкуренции, экономя 20–30% затрат по сравнению с государственными монопольными услугами (Savas, 2000 г.) [5]. |
| Grimsey & Lewis, University of Adelaide/Tasmania (Australia) | Механизм распределения рисков ГЧП может снизить фискальное давление правительства и особенно подходит для долгосрочных инфраструктурных проектов (Grimsey & Lewis, 2004) [2]. |
| Ван Шоуцин (Исследовательский центр ГЧП, Университет Цинхуа) | ГЧП Китая должно обеспечить баланс между эффективностью и справедливостью и избежать отчуждения «Официальное право собственности при фактической долговой нагрузке» (Ван и др., 2018) [6]. |

Таблица 3 - Обзор основные данные проектов ГЧП в сфере туризма в Китае

DOI: <https://doi.org/10.60797/JAE.2025.61.5.3>

| Тип проекта | Характеристики отрасли | Типичные случаи | Доля рынка | |
|------------------------------|---|--|--------------------|------------|
| | | | % от общего объема | млрд юаней |
| Развитие курортов | Крупные инвестиции (>5 млрд юаней) | Реконструкция древнего города Лицзян (10,6 млрд юаней) | 45 | 540 |
| Культурные комплексы | Высокая доля частного капитала (>70%) | Уси Линшань, киногородок Hnayu Brothers | 30 | 360 |
| Туристическая инфраструктура | Государственные субсидии для покрытия рентабельности | Кольцевая дорога Хайнаня | 15 | 180 |
| Умный туризм | Технологические решения (мобильные платформы, цифровизация) | Проект «Путешествие по Юньнани с телефоном»(Tencent) | 10 | 120 |

Примечание: 2010–2023 г.; по ист. [13]

В последние годы понятие ГЧП в Китае сыграла важную роль в сфере инфраструктуры и общественных услуг, особенно в таких отраслях, как туризм, транспорт и муниципальное строительство, где были достигнуты значительные результаты. На основе данных за 2010–2023 годы можно выделить следующие положительные тенденции в развитии понятие ГЧП:

1. Постепенный рост масштабов и оптимизация структуры [8].

Совокупный объем инвестиций в ГЧП по стране превысил 20 трлн юаней, из которых 1,2 трлн юаней пришлось на туристические проекты, что стало важным катализатором модернизации индустрии культуры и туризма; Произошел переход от традиционной инфраструктуры (например, дороги, аэропорты) к новым форматам, таким как культурно-

туристические комплексы, «умный туризм» и экологическая защита, что сделало структуру более диверсифицированной.

2. Стандартизация политики и повышение зрелости рынка

Совершенствование законодательства: во многих регионах были приняты положения о ГЧП, оптимизированы механизмы распределения рисков и управления контрактами, что повысило устойчивость проектов.

3. Появление инновационных понятия и повышение операционной эффективности

Углубление сотрудничества между государством и бизнесом: увеличилось участие частного капитала (например, доля культурно-туристических комплексов составила 30%), что способствовало рыночной эксплуатации и модернизации услуг.

4. Сбалансированное региональное развитие и содействие revitalization сельских территорий

Ускорение ГЧП в сельском туризме: благодаря новой политике Министерства культуры и туризма в 2023 году годовой рост ГЧП в сельской местности составил 25%, что способствовало сбалансированному развитию городов и деревень [11].

Заключение

Модель ГЧП была модернизирована с «финансового инструмента» до «комплексного инструмента управления» и будет играть большую роль в предоставлении высококачественных государственных услуг, региональном экономическом балансе и устойчивом развитии в будущем. Пока она придерживается стандартизированных операций, инновационных моделей и контролируемых рисков, ГЧП останется важным двигателем развития инфраструктуры и индустрии культурного туризма в Китае.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Казурова О.А., Владимирский государственный университет им. А. Г. и Н. Г. Столетовых, Владимир Российская Федерация, Спортивно-оздоровительный центр «Олимп», Владимир Российская Федерация
DOI: <https://doi.org/10.60797/JAE.2025.61.5.4>

Conflict of Interest

None declared.

Review

Kazurova O.A., Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs, Vladimir Russian Federation, Sports and Recreation Center "Olympus", Vladimir Russian Federation
DOI: <https://doi.org/10.60797/JAE.2025.61.5.4>

Список литературы / References

- Allan R.J. PPP: a review of literature and practice / R.J. Allan // Saskatchewan Institute of Public Policy Paper. — 1999. — № 4. — 35 p.
- Grimsey D. Public-Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance / D. Grimsey, M.K. Lewis. — Cheltenham: Edward Elgar, 2004. — 280 p.
- Levinson D. Road Tolls in London, 1825 / D. Levinson. — 2002. — URL: <https://www.example.com> (accessed: 25.06.2025).
- For the good of the people: using PPP to meet America's essential needs / The National Council For PPP. — 2002. — 120 p.
- Savas E.S. Privatization and Public-Private Partnerships / E.S. Savas. — New York: Chatham House, 2000. — 368 p.
- Wang S. Critical success factors of PPP in China: a political economic perspective / S. Wang, X. Qu [et al.] // International Journal of Project Management. — 2018. — Vol. 36. — № 3. — P. 365–378.
- Marshall A. Principles of Economics. / A. Marshall; transl. by Z. Zhu [et al.]. — Beijing: Commercial Press, 1983. — Vol. 1. — 25 p.
- Robbins S.P. Management / S.P. Robbins. — Beijing: People's University of China Press, 2002. — 476 p.
- 周文渊. 国际规则与实务全书 / 周文渊. — Vol. 3. — 2778 p.
- 桑杰. 城市基础设施公私合作经营模式研究 / 桑杰. — Beijing: China Personnel Press, 2007. — P. 2–3.
- Savas E.S. 民营化与公私部门合作 / E.S. Savas; 周志仁等译. — 北京: 中国人民大学出版社, 2002. — 265 页.
- China Railway Network. — URL: <http://www.china-railway.com.cn/english/> (accessed: 25.06.2025).
- Ministry of Finance of China. Annual Report of the PPP Center. — 2022. — URL: <https://www.mct.gov.cn> (accessed: 25.06.2025).

Список литературы на английском языке / References in English

- Allan R.J. PPP: a review of literature and practice / R.J. Allan // Saskatchewan Institute of Public Policy Paper. — 1999. — № 4. — 35 p.
- Grimsey D. Public-Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance / D. Grimsey, M.K. Lewis. — Cheltenham: Edward Elgar, 2004. — 280 p.
- Levinson D. Road Tolls in London, 1825 / D. Levinson. — 2002. — URL: <https://www.example.com> (accessed: 25.06.2025).
- For the good of the people: using PPP to meet America's essential needs / The National Council For PPP. — 2002. — 120 p.
- Savas E.S. Privatization and Public-Private Partnerships / E.S. Savas. — New York: Chatham House, 2000. — 368 p.

6. Wang S. Critical success factors of PPP in China: a political economic perspective / S. Wang, X. Qu [et al.] // *International Journal of Project Management*. — 2018. — Vol. 36. — № 3. — P. 365–378.
7. Marshall A. *Principles of Economics*. / A. Marshall; transl. by Z. Zhu [et al.]. — Beijing: Commercial Press, 1983. — Vol. 1. — 25 p.
8. Robbins S.P. *Management* / S.P. Robbins. — Beijing: People's University of China Press, 2002. — 476 p.
9. Zhou Wenyuan. *Guoji guize yu shiwu quanshu [Complete Book of International Rules and Practices]* / Zhou Wenyuan. — Vol. 3. — 2778 p. [in Chinese]
10. San Jie. *Chengshi jichusheshi gongsi hezuojingying moshi yanjiu [Research on PPP Management Models for Urban Infrastructure]* / San Jie. — Beijing: China Personnel Press, 2007. — P. 2–3. [in Chinese]
11. Savas E.S. *Minyinghua yu gongsi bumen hezuo [Privatization and public-private sector cooperation]* / E.S. Savas; transl. by Zhou Zhiren [et al.]. — Beijing: Renmin University of China Press, 2002. — 265 p. [in Chinese]
12. China Railway Network. — URL: <http://www.china-railway.com.cn/english/> (accessed: 25.06.2025).
13. Ministry of Finance of China. *Annual Report of the PPP Center*. — 2022. — URL: <https://www.mct.gov.cn> (accessed: 25.06.2025).