



ՀԱՅԿ ՍԱՐԳՍՅԱՆ
ՀՊՏՀ կառավարման ամբիոնի
ասպիրանտ

ՀԱՆՐԱՅԻՆ ԵՎ ՄԱՍՆԱՎՈՐ ԳՈՐԾԸՆԿԵՐՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ ԺԱՄԱՆԱԿԱԿԻՑ ՓՈՒԼՈՒՄ

Ներկայում հանրային-մասնավոր գործընկերությունը (ՀՄԳ) դիտարկվում է իբրև շուկայական տնտեսության զարգացման կարևոր գործոն, ինչը հաստատվում է ինչպես զարգացած, այնպես էլ զարգացող երկրների փորձով: Մի կողմից՝ ՀՄԳ-ն թույլ է տալիս բիզնես մոդելների ինտեգրումը պետական ոլորտ, մյուս կողմից՝ պետական տնտեսական քաղաքականության առավել հրատապ խնդիրների լուծումներ է առաջարկում: Համաշխարհային փորձը ցույց է տալիս, որ ՀՄԳ-ն առավել արդյունավետորեն է ստեղծում նորը և պահպանում հանրային հատվածի արդեն գոյություն ունեցող ենթակառուցվածքները:

Հոդվածում, վիճակագրական տվյալների օգնությամբ, հաստատվում է, որ ժամանակակից համաշխարհային տնտեսակարգի պայմաններում երկրի կայուն զարգացման ապահովումը, պետական իշխանության ռազմավարական նպատակներին հասնելն անհնար է առանց պետական և մասնավոր գործարարության համագործակցության:

Հիմնաբառեր. հանրային – մասնավոր գործընկերություն, ներդրումներ, մրցունակություն, ենթակառուցվածքներ, տեխնոլոգիական նախագծեր, հանրային սեփականություն, հանրային և մասնավոր շահեր

JEL: H54, H81, O3, O31, O38

Ժամանակակից համաշխարհային տնտեսակարգի պայմաններում երկրի կայուն զարգացումն ապահովելը, պետական իշխանության ռազմավարական նպատակներին հասնելն անհնար է առանց մասնավոր գործարարու-

թյան և պետական ու տեղական ինքնակառավարման մարմինների սերտ համագործակցության: Ջարգացման ռազմավարությունները և ծրագրերը միտված են բյուջետային և մասնավոր միջոցների միասնական օգտագործմանը, առանց որի անհնար է ապահովել երկրի կայուն մրցունակություն: Այսօր աշխարհում փոխգործակցության ընդունված ձև է հանրային-մասնավոր գործընկերությունը՝ ՀՄԳ (public-private partnership, PPP): Դա կիրառվում է այն դեպքերում, երբ պետությունը շահագրգռված է մասնավոր ներդրումների կատարմամբ՝ միաժամանակ պահպանելով օբյեկտի հանրային սեփականության իրավունքը:

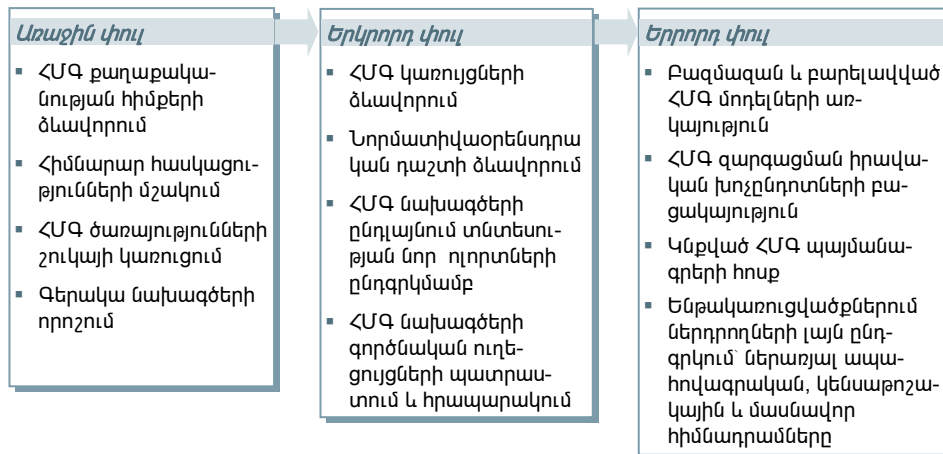
Ներկայում հանրային – մասնավոր գործընկերությունը շուկայական տնտեսության զարգացման և գործունեության կարևոր գործոն է, ինչը հաստատվում է ինչպես զարգացած, այնպես էլ զարգացող երկրների փորձով: ՀՄԳ-ն մի կողմից՝ թույլ է տալիս բիզնես մոդելների ներդրումը պետական ոլորտ, մյուս կողմից՝ պետական տնտեսական քաղաքականության առավել հրատապ խնդիրների լուծումներ է առաջարկում: Համաշխարհային փորձը ցույց է տալիս, որ գործընկերության նշված տեսակը արդյունավետորեն ստեղծում է նորը և պահպանում հանրային հատվածի արդեն գոյություն ունեցող ենթակառուցվածքները:

ՀՄԳ ծրագրի իրականացման նախնական ուղղության ընտրությունը մեծապես կախված է տվյալ պետության կամ տարածաշրջանի տնտեսական, սոցիալական զարգացման մակարդակից և կենսական առաջնահերթություններից: Ներդրումների ներգրավման, հանրային և մասնավոր գործընկերների փոխգործակցության ձևերի զարգացման ու համապատասխան արդյունավետ ինստիտուտների ձևավորման համար անհրաժեշտ է պատասխանել հետևյալ հարցադրումներին. «Գործունեության ո՞ր ոլորտներն ունեն առաջնահերթ ներդրումների կարիք», «Ե՞րբ են համընկնում պետական և մասնավոր շահերը», «Ներդրումների ո՞ր ձևերն են առավել նախընտրելի»:

Որոշ երկրներում ՀՄԳ ծրագրերը ներդրվում են այն ոլորտներում, որոնք նախկինում բացառապես պետության իրավասության շրջանակում էին: Օրինակ՝ ԱՄՆ-ում, Մեծ Բրիտանիայում և Գերմանիայում ներդրվում են ՀՄԳ ծրագրեր, որոնք թույլ են տալիս հանրային նախագծերի իրականացման համար տիեզերական հետազոտման ոլորտում համատեղել պետական պլանավորման առավելությունները մասնավոր շահամիտման հետ:

Հանրային – մասնավոր համագործակցության ձևերի, տեսակների և կիրառման ոլորտների բազմազանությունը հնարավորություն է ընձեռում որոշակի երկարաժամկետ նպատակների իրագործման պարագայում դրանք որպես համապիտանի (ունիվերսալ) գործիք ներդնելու գործունեության տարբեր բնագավառներում. զուտ հանրային մակարդակի ենթակառուցվածքային և սոցիալական ծրագրերից մինչև խոստումնալից նորարարական, տեխնոլոգիական ծրագրերի մշակում և տեղայնացում, որտեղ անհրաժեշտ են ընդգրկում մարդկային կապիտալ և գիտական ներուժ:

ՀՄԳ զարգացումը կարելի է ներկայացնել երեք փուլով.



Փճապատկեր 1. Հանրային – մասնավոր գործընկերության զարգացման հիմնական փուլերը¹

Երկրների մեծ մասը դեռևս ՀՄԳ զարգացման առաջին՝ օրենսդրական դաշտի և չափանիշների մշակման փուլում է։ Այստեղ մասնակիցներն արագորեն փորձում են ստեղծել ՀՄԳ համակարգ՝ առանց դրա իրականացման մեխանիզմների հիմնավոր ուսումնասիրության՝ դրանով իսկ իրենց և իրենց գործընկերներն ենթարկելով սխալները կրկնելու որոշակի ռիսկի, որի միջով անցել են ՀՄԳ նախնական փուլը հաղթահարած երկրները։ Նման սխալներից խուսափելու համար հարկ է վերլուծել և կիրառել ՀՄԳ զարգացման ճանապարհն անցած պետությունների կուտակած փորձը, այսպես. Ավստրալիա և Իռլանդիա՝ ճանապարհաշինության ոլորտ, Մեծ Բրիտանիա՝ ուսումնական և բուժհաստատությունների, ինչպես նաև ռազմական ենթակառուցվածքների շինարարություն, Նիդեռլանդներ՝ սոցիալական բնակարանաշինություն և այլն։

Այսօր ՀՄԳ զարգացման երրորդ փուլում են գտնվում միայն Մեծ Բրիտանիան, Ավստրալիան, Հարավային Կորեան և Իռլանդիան։

Երկրորդ փուլում է եվրոպական զարգացած երկրների ճնշող մեծամասնությունը՝ Գերմանիան, Ֆրանսիան, Իսպանիան, Իտալիան, ինչպես նաև ԱՄՆ-ն, Կանադան, Նոր Զելանդիան, Ճապոնիան և Ռուսաստանը։ Առաջին փուլում են Լատինական Ամերիկայի, Արևելյան Եվրոպայի և ԱՊՀ երկրները²։

ՀՄԳ-ն տարբեր կերպ է զարգանում շատ երկրներում։ Հաջողություններ են գրանցվում զարգացած շուկայական տնտեսությամբ, ինչպես նաև մասնավոր հատվածի և պետության միջև արդյունավետ համագործակցության երկարամյա ավանդույթներ ունեցող երկրներում։ Սակայն, չնայած ընդհանուր դիրքորոշման, տարբեր պետություններում առկա են ՀՄԳ կազմակերպման որոշ առանձնահատկություններ։ Օրինակ՝ անգլո-սաքսոնական տարածքում մասնավոր գործընկերոջ ընտրությունն իրականացվում է երեք տարբեր մրցույթների արդյունքում՝ շինարարություն, նախագծում և կառավարում, իսկ Ֆրանսիայում ծառայությունների և աշխատանքների բոլոր տեսակների համար հայտարարվում է մեկ միասնական մրցույթ։

¹ Տե՛ս **Емельянов Ю.С.**, Государственно-частное партнерство в инновационном развитии экономики России: автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2012, էջ 59:

² Տե՛ս **Шамбир В.Н.**, Государственно-частное партнерство как форма инвестирования приоритетных муниципальных проектов: автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2010, էջ 28:

Արևմտյան Եվրոպայի երկրների ՀՄԳ նախագծերի գործնական կիրառման փորձը ցույց է տալիս, որ դրանք գործադրվում են այն ոլորտներում, որտեղ բիզնեսը և կառավարությունն ունեն փոխլրացնող շահեր, և, միաժամանակ, չեն կարող միայնակ և լիովին ինքնուրույն գործել:

Ներկայումս ՀՄԳ տեսակների, ձևերի և ոլորտների բազմազանությունը տարաբնույթ երկարաժամկետ նպատակների լուծման համապատասխան կառուցակարգեր է պահանջում՝ համապետական նշանակության սոցիալական և ենթակառուցվածքային նախագծերի մշակումից մինչև հեռանկարային տեխնոլոգիաների ներդրում: Եթե վերլուծենք ՀՄԳ կիրառությունն ըստ երկրների, կախված երկրի սոցիալ-տնտեսական զարգացման մակարդակից, պատկերը կփոխվի: Այսպես՝ Մեծ յոթնյակի երկրներում (ԱՄՆ, Մեծ Բրիտանիա, Գերմանիա, Իտալիա, Կանադա, Ֆրանսիա, Ճապոնիա) տրանսպորտային ենթակառուցվածքների նախագծերը առաջնահերթ չեն դիտարկվում. առաջինը առողջապահությունն է (615 ծրագրից՝ 184-ը), 2-րդ տեղում կրթությունն է (138 ծրագիր), 3-րդը՝ ճանապարհաշինությունը (92 ծրագիր): Ոլորտային գերակայություններ են. ԱՄՆ-ում՝ ճանապարհաշինությունը (36 նախագծից՝ 32-ը), Մեծ Բրիտանիայում՝ առողջապահությունը (352 նախագծից՝ 123-ը) և կրթությունը (352 նախագծից՝ 113-ը), Գերմանիայում՝ կրթությունը (56 նախագծից՝ 24-ը), Իտալիայում, Կանադայում, Ֆրանսիայում՝ առողջապահությունը և այլն³:

ՀՄԳ ծրագրերի ճյուղային տեղայնացումը բազմազան է.

- **Ֆինանսական հատված,**
- **հասարակական կարգ և անվտանգություն.** մասնավոր ընկերությունների կողմից շահագործվող տրանսպորտում և հասարակական վայրերում կարգի պահպանում (զբոսայգիներ, հանրային շենքեր և այլն),
- **անշարժ գույք.** հանրային օբյեկտների և մունիցիպալ բնակարանաշինության և շահագործման առևտրային նախագծերի կազմակերպման և զարգացման իրավունքի դիմաց,
- **կրթություն և բժշկություն.** դպրոցների, հիվանդանոցների շինարարություն և վերազինում մասնավոր ընկերությունների կողմից, որոնք իրավունք են ստանում այլ հողամասերի առևտրային շինարարության և զարգացման,
- **բնապահպանության և զբոսաշրջության ենթակառուցվածքի զարգացում.** զբոսայգիների, արգելոցների, յուրահատուկ բնական օբյեկտների սպասարկում և զարգացում՝ զուգորդված բնական ռեսուրսների շահագործման իրավունքով, այդ թվում՝ այցելուներից և զբոսաշրջիկներից եկամտի ստացում,
- **հանրային ծառայություններ.** կոմունալ ցանցերի թարմացում և շահագործում, ինչպես նաև նորերի կառուցում (ջուր, կոյուղի և այլն), փողոցների մաքրում, աղբահանություն, հանրային տրանսպորտ,
- **հեռահաղորդակցություն.** հեռահաղորդակցության ենթակառուցվածքների ստեղծում և դրանց շահագործման մենաշնորհային իրավունք, որն ուղեկցվում է սպառողներին մատչելի գներով (սակագներով) ծառայություններ մատուցելու հանձնառությամբ,

³ Տե՛ս 2015 GLOBAL PPI UPDATE, World Bank:

- **տրանսպորտ.** Ճանապարհային շինարարություն, մշտադիտարկում և երթևեկության վերահսկողության համակարգերի շահագործում ու սպասարկում, մայրուղիների, օդանավակայանների տերմինալների և ճանապարհային, երկաթուղային, օդային, քաղաքային ու այլ նախագծերի շինարարություն և շահագործում:

Ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ հանրային-մասնավոր արդյունավետ գործընկերություն հնարավոր է, եթե առկա են հետևյալ պայմանները. նախ՝ գործընկերների շահերը պետք է համընկնեն: Սա առանցքային պայման է ինչպես հանրային, այնպես էլ մասնավոր գործընկերոջ տեսանկյունից: Երկրորդ՝ ՀՄԳ մեխանիզմները տարբերվում են ոլորտային մասնագիտացմամբ և, դրան համապատասխան, տարբեր մոդելներով: Երրորդ՝ ՀՄԳ ներդրումների համար ընտրված ոլորտի առաջնահերթությունը կախված է երկրի, տարածաշրջանի (մունիցիպալ միավորի) սոցիալ-տնտեսական զարգացման մակարդակից: Չորրորդ՝ հաշվի առնելով մարզերում ենթակառուցվածքների ցանցերի բարդ վիճակը, արտաբյուջետային միջոցների, կապիտալ վերանորոգման տարածաշրջանային ֆոնդերի հատկացումները, շուկայում ՀՄԳ ծրագրերի զարգացման անհրաժեշտություն կա:

2015 թ. ՀՄԳ նախագծերում կատարված ներդրումները համեմատաբար կայուն ցուցանիշ են գրանցել՝ կազմելով 111,6 մլրդ ԱՄՆ դոլար, ինչը, ըստ վերջին հինգ տարվա, միջինում կազմում է տարեկան 124,1 մլրդ ԱՄՆ դոլար: 2015 թ. ՀՄԳ ծրագրերում գրանցվել է ամենախոշոր ներդրումը, որը կազմում է 35,6 մլրդ ԱՄՆ դոլար և ներդրվել է Թուրքիայի նոր միջազգային օդանավակայանի կառուցման համար: Բացառությամբ Բրազիլիայի, Չինաստանի և Հնդկաստանի ենթակառուցվածքներում իրականացված ՀՄԳ ներդրումների, համընդհանուր ցուցանիշը 2015 թ. աճել է 92%-ով: Արևային էներգիայի ոլորտում մասնավոր հատվածի մասնակցությամբ կատարված ներդրումները հինգ տարվա ընթացքում աճել են 72%-ով և միջինում կազմել 9,4 մլրդ ԱՄՆ դոլար⁴:

Ըստ Համաշխարհային բանկի տվյալների՝ 2016 թ. առաջին կիսամյակում, 2015 թ. նույն ժամանակահատվածի համեմատությամբ, զարգացող երկրների ենթակառուցվածքներում իրականացված ՀՄԳ ներդրումների ծավալն աճել է: Սա փաստում է 2013 թ. ձգնաժամից հետո ներդրումների ծավալների կայունացման մասին⁵:

Վերականգնվող էներգիայի ոլորտի նախագծերը 2016 թ. առաջին կիսամյակում ևս առաջնային դիրքում էին: 76 էներգետիկ նախագծերից 57-ը վերաբերում են վերականգնողական էներգիային՝ քամի, արևային էներգիա և հիդրոէներգիա, որտեղ ներդրումները կազմել են 9,3 մլրդ ԱՄՆ դոլար կամ ողջ էներգետիկ նախագծերի 47 տոկոսը:

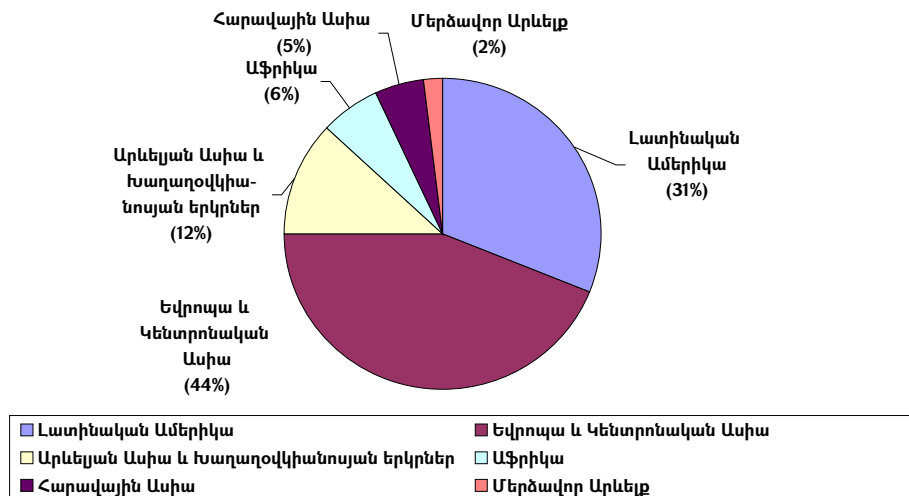
2016 թ. առաջին կիսամյակում ջրամատակարարման և ջրահեռացման ոլորտներում իրականացված ներդրումները կազմել են 446,2 մլն ԱՄՆ դոլար, ինչը 50 տոկոսով պակաս է նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի ներդրումների ծավալից: Դա, մասամբ, բացատրվում է 2015 թ. առաջին կիսամյակում այս ոլորտում ներդրումների բացառապես բարձր ցուցանիշներով: 2016 թ. առաջին կիսամյակում ջրամատակարարման և ջրահե-

⁴ Տե՛ս նույն տեղը:

⁵ Տե՛ս <https://ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/H1-2016-Global-Update.pdf>

ռացման նախագծերում խոշոր ներդրողներ են եղել Չինաստանը և Բրազիլիան /12 նախագծից. Չինաստան՝ 7, Բրազիլիա՝ 4, Պերու՝ 1/:

2015 թ. ՀՄԳ ենթակառուցվածքային ներդրումները մնացել են 2014 թ. մակարդակում միայն Թուրքիայում աննախադեպ ներդրումների ծավալի շնորհիվ: 2015 թ. Թուրքիայի համար ռեկորդային էր. այնտեղ իրականացվել է ՀՄԳ ենթակառուցվածքային յոթ նախագիծ 44,7 մլրդ դոլարի կամ համաշխարհային ներդրումների 40%-ի չափով: Գումարի հիմնական մասը ներդրվել է Ստամբուլի նոր օդանավակայանի շինարարության մեջ: Սա երբևիցե գրանցված ամենախոշոր ՀՄԳ նախագիծն է՝ 35,6 մլրդ դոլար ներդրումների ընդհանուր ծավալով, որը ներառում է նաև 29,1 մլրդ ԱՄՆ դոլար կոնցեսիոն վճար պետությանը:



Գծապատկեր 1. 2015 թ. համաշխարհային ՀՄԳ ենթակառուցվածքներում իրականացված ներդրումներն ըստ տարածաշրջանների⁶

Համաշխարհային ներդրումներն, ընդհանուր առմամբ, կրճատվել են, քանի որ դրանք նվազել են Բրազիլիայում, Չինաստանում և Հնդկաստանում՝ 2015 թ. կազմելով 111,6 մլրդ ԱՄՆ դոլար, ինչը 124,1 մլրդ ԱՄՆ դոլարով պակաս է 2010–2014 թթ. միջին ցուցանիշից: Մասնավորապես՝ Բրազիլիայում 2015 թ. ՀՄԳ նախագծերում ներդրումների կտրուկ անկում է գրանցվել. 2014 թ. 47,2 մլրդ ԱՄՆ դոլարից՝ 4,5 մլրդ ԱՄՆ դոլար, Չինաստանում ևս ներդրումներն անկման միտում են ցուցաբերել, 5, 10 և 20 տարվա միջին հաշվարկով՝ 63 մլն ԱՄՆ դոլար: Նախագծերի հաշվարկով այս երեք երկրներն իրենց վրա են վերցրել 300 գործարքներից 131-ը, կամ բոլոր նախագծային ներդրումների 44%-ը: Չնայած այս հանգամանքին, զարգացող տնտեսությամբ երկրներում ՀՄԳ ենթակառուցվածքային նախագծերում ներդրումների աճ է գրանցվել 99,9 մլրդ ԱՄՆ դոլար ընդհանուր ծավալով: Այս խմբում գործարքների թիվը ռեկորդային է եղել՝ 40. կազմել է 500 մլն ԱՄՆ դոլար:

Փաստորեն, 2015 թ. ենթակառուցվածքներում ամենախոշոր ներդրումներն իրականացվել են Եվրոպայի և Կենտրոնական Ասիայի տարածա-

⁶ Տե՛ս նույն տեղը:

շրջաններում, որտեղ դրանք երեք անգամ աճել են: Աճը հիմնականում ապահովվել է Ստամբուլի օդանավակայանի (35,6 մլրդ ԱՄՆ դոլար) և Գերգե-Իզմիր ավտոմայրուղու (6,4 մլրդ ԱՄՆ դոլար) շինարարության ներդրումների հաշվին:

Աղյուսակ 1

2015 թ. համաշխարհային ՀՄԳ ենթակառուցվածքներում իրականացված ներդրումներն ըստ տարածաշրջանների⁷

Տարածաշրջան	Նախագծերի քանակը	Ընդհանուր ներդրումները (մլրդ ԱՄՆ դոլար)	Ընդամենը (%)	Փոփոխությունը 5 տարվա միջին ցուցանիշի համեմատությամբ (%)
Լատինական Ամերիկա	128	35.2	32%	-32%
Եվրոպա և Կենտրոնական Ասիա	15	48.7	44%	+160%
Արևելյան Ասիա և Խաղաղօվկիանոսյան երկրներ	79	13.5	12%	-16%
Աֆրիկա	23	6.3	6%	+31%
Հարավային Ասիա	43	5.6	5%	-82%
Մերձավոր Արևելք և Հյուսիսային Աֆրիկա	12	2.3	2%	+12%
Ընդամենը	300	111.6	100%	-10%

Աֆրիկայի տարածաշրջանում նույնպես 2015 թ., 2014 թ. համեմատությամբ, գրանցվել կրկնակի աճ՝ 6,3 մլրդ ԱՄՆ դոլար 2,5 մլրդ-ի փոխարեն: Դրան նպաստել են էներգետիկայի ոլորտում իրականացված ներդրումները՝ մոտ 800 մլն ԱՄՆ դոլար: Ամենամեծ թվով նախագծերը (128) իրականացվել են Լատինական Ամերիկայում:

2015 թ. եվրոպական շուկայում ՀՄԳ գործարքների ֆինանսական համախառն արժեքը կազմել է 15,6 մլրդ եվրո՝ 2014 թ. համեմատությամբ նվազելով 17%-ով (18,7 մլրդ եվրո): 2015 թ. 49 գործարք հասցվել է ֆինանսական ավարտի՝ 2014 թ. 82 գործարքի փոխարեն: Գործարքների միջին արժեքն աճել է՝ հասնելով 319 միլիոն եվրոյի՝ 2014 թ. 229 մլն եվրոյի դիմաց: Ավարտին է հասցվել 5 խոշոր գործարք (2014 թ.՝ 11). դրանց ընդհանուր արժեքը կազմել է 9,6 մլրդ եվրո՝ ընդհանուր շուկայի 62%-ը⁸:

2015 թ. եվրոպական շուկայի տրանսպորտի ոլորտում իրականացված ներդրումները կազմել են ավելի քան 9 մլրդ եվրո, ինչը ընդհանուր շուկայի 60%-ն է: Սակայն գործարքների քանակը զգալիորեն նվազել է (12 գործարք՝ 2014 թ. 23-ի փոխարեն): Կրթության ոլորտում ակտիվություն է նկատվում գործարքների քանակի առումով՝ 15 ավարտված նախագիծ (2014 թ. 14-ի դիմաց): Առողջապահության ոլորտում ևս ծրագրերի աճի միտում է արձանագրվել, թեև ֆինանսական ավարտին հասցված ծրագրերի թիվը նվազել է՝ հասնելով 10-ի (2014 թ.՝ 15), իսկ ընդհանուր արժեքը երկու անգամ աճել է և կազմել 4.2 մլրդ եվրո (2014 թ.՝ 2.2 մլրդ): Հասարակական ծառայությունների ոլորտում գործարքների քանակը համեմատաբար կայուն է. ավարտին է

⁷ St'u ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/Global2015-PPI-Update.pdf

⁸ St'u Market Update, Review of the European PPP Market in 2015.

http://www.eib.org/epcc_market_update_2015_en2.pdf

հասցվել 7 գործարք, սակայն դրանց ընդհանուր արժեքը նվազել է (2015 թ.՝ 612 մլն եվրո, 2014 թ.՝ 661 մլն եվրո)⁹:

Ընդհանրացնելով 2015 թ. եվրոպական շուկայի ՀՄԳ նախագծերին վերաբերող տվյալները՝ ստանում ենք հետևյալ պատկերը.

- ֆինանսական ավարտին է հասցվել 49 ՀՄԳ ծրագիր 15,6 մլրդ եվրո ընդհանուր արժեքով,
- արժեքային առումով, շուկան, 2014 թ. համեմատությամբ, 17% անկում է գրանցել,
- շուկայում առավել ակտիվ է թուրքիան (արժեքային արտահայտությամբ) և Մեծ Բրիտանիան (նախագծերի թվով),
- 12 երկիր ավարտին է հասցրել առնվազն մեկ ՀՄԳ նախագիծ,
- տրանսպորտի ոլորտը, արժեքային առումով, եղել է ՀՄԳ շուկայի ամենածանրակշիռ հատվածը, իսկ կրթության ոլորտն առանձնացել է գործարքների թվով¹⁰:

Այսպիսով՝ այն երկրները, որոնք բնութագրվում են կայացած շուկայական տնտեսությամբ, արտադրողականության բարձր մակարդակով և մեկ շնչի հաշվով ՀՆԱ սպառման մակարդակով, որտեղ երաշխավորվում է սոցիալական պաշտպանություն, երկար է կյանքի տևողությունը, բարձր է բուժ-սպասարկման և կրթության մակարդակը, ինչը պայմանավորված է պետության քաղաքականությամբ:

Այլ զարգացած երկրներում (Ավստրիա, Բելգիա, Դանիա, Ավստրալիա, Իսրայել, Իռլանդիա, Ֆինլանդիա, Իսպանիա, Պորտուգալիա, Հունաստան, Հարավային Կորեա, Սինգապուր) ՀՄԳ նախագծերով 1-ին տեղում շինարարության և ճանապարհների վերակառուցման (93 նախագիծ) ոլորտներն են, դրանց հետևում են առողջապահության (29 նախագիծ), կրթության (23 նախագիծ) և հանրային բնակարանաշինության (22 նախագիծ) բնագավառները:

Շատ երկրներում ՀՄԳ ծրագրերի ամփոփ տեղեկատվությունը բացակայում է: Զարգացող և անցումային տնտեսությամբ երկրներում ՀՄԳ ծրագրերի լավագույն տեղեկատվությունը Համաշխարհային բանկինն է, որը զբաղվում է ենթակառուցվածքների զարգացման խնդիրներով ավելի քան 15 տարի: Ամեն տարի տասնյակ խոշոր հրապարակումները վերաբերում են ենթակառուցվածքի բարեփոխման տարբեր բնագավառներին: Սակայն դրանք հիմնականում սահմանափակվում են զարգացող և անցումային տնտեսությամբ երկրների ուսումնասիրությամբ՝ չանդրադառնալով զարգացած երկրներում ՀՄԳ գործընթացներին:

Համաշխարհային բանկի տվյալներով Եվրոպայի և Կենտրոնական Ասիայի (ԵԿԱ) վեց երկրներում իրականացվել է ՀՄԳ 15 գործարք 48.7 մլրդ ԱՄՆ դոլար ծավալով: Թեև թուրքիան իրագործել է այդ 15 նախագծերից 7-ը, սակայն տարածաշրջանում ներդրումների 92%-ը նրան է պատկանում, Ռուսաստանին է պատկանում 6%-ը, Վրաստանին, Հայաստանին, Մոնտենեգրոյին և Լիտվային՝ մնացած 2%-ը (աղյուսակ 2):

Հայաստանում չի ձևավորվել ՀՄԳ օրենսդրական դաշտ, այդ պատճառով էլ հանրային և մասնավոր համագործակցության հարաբերությունները

⁹ Տե՛ս http://www.eib.org/epcc/library/epcc_market_update_2015_en2

¹⁰ Տե՛ս Market Update, Review of the European PPP Market in 2015, http://www.eib.org/epcc_market_update_2015_en2.pdf

կարգավորվում են ներդրումների, գնումների նորմատիվաիրավական կանոնակարգերով:

Հայաստանում ՀՄԳ իրականացումը բաշխված է ոլորտային պետական մարմինների տարբեր գերատեսչությունների միջև: Կա նաև համակարգող մարմին՝ ի դեմս ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարության պետական ներդրումների ծրագրի կառավարման վարչության:

Աղյուսակ 2

ԵԿԱ տարածաշրջանում իրականացված ներդրումների ծավալը

Երկրներ	Նախագծերի քանակ	Ներդրումների միջին (մլն ԱՄՆ դոլար)	Ընդհանուր ներդրումներ (մլն ԱՄՆ դոլար)	Տարածաշրջանում իրականացված ներդրումների մասնաբաժին (%)
Թուրքիա	7	6,383	44,681	92%
Ռուսաստան	4	756	3,024	6%
Վրաստան	1	417	417	1%
Հայաստան	1	250	250	1%
Մոնտենեգրո	1	155	155	0%
Լիտվա	1	130	130	0%
Ընդամենը	15	1,304	48,657	100%

1990 թվականից ի վեր ՀՀ-ում ավարտին է հասցվել ՀՄԳ տարբեր մոդելի 8 ծրագիր, որոնց բյուջեն կազմել է 1,079 մլն ԱՄՆ դոլար: Նախագծերն իրականացվել են հիմնականում ջրամատակարարման ոլորտում¹¹:

ՀՄԳ ծրագրերի վրա դրական ազդեցություն են ունենում հետևյալ գործոնները. օրենսդրական դաշտը ձևավորող պետական կառույցների փորձը, մասնավոր ընկերությունների ունակությունը՝ համապատասխանեցնելու իրականացվող նախագծի իրական գինը և որակը, բոլոր մասնակիցների՝ ռիսկը կրելու կարողությունը և այլն: Դադարեցված ՀՄԳ շատ ծրագրեր ի սկզբանե անկենսունակ են եղել. չնայած ծախսվել են զգալի ռեսուրսներ, ժամանակ, սակայն մոլորեցված հասարակության նպատակները չեն իրականացել: Բնակարանային, տրանսպորտի, էներգետիկայի, կոմունալ ծառայությունների ոլորտում զգալի թվով չիրացված նախագծեր վկայում են ենթակառուցվածքների ոլորտի անկատարության, տնտեսական դժվարությունների չհաղթահարման, սոցիալ-քաղաքական պատասխանատվության բացակայության մասին:

¹¹ Ст'ю Государственно-частное партнерство в странах ЕЭС. Практическое руководство для инвесторов. М., Центр развития ГЧП, 2017:

Օգտագործված գրականություն

1. Պետական և մասնավոր հատվածների գործընկերությունը Հայաստանում: Հայեցակարգային փաստաթուղթ: Կազմող՝ Լեոնիդ Պոլիշչուկ: ՄԱԿ-ի Ջարգացման ծրագրի Հայաստանի գրասենյակ, Եր., 2008:
2. Айрапетян М. С., Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства // URL: <http://wbase.duma.gov.ru:8080/law?d&nd=981605628&mark=r981605004>. (дата обращения: 15.10.2014).
3. Варнавский В. Г., Клименко А. В., Королев В. А., Государственно-частное партнерство: теория и практика. М., "Высшая школа экономики", 2010.
4. Государственно-частное партнерство в странах ЕЭС. Практическое руководство для инвесторов. М., Центр развития ГЧП, 2017.
5. Емельянов Ю.С., Государственно-частное партнерство в инновационном развитии экономики России: автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2012.
6. Практическое руководство Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства [электронный ресурс]. URL:http://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/publications/ppp_r.pdf (дата обращения 27.02.2016).
7. Сазонов В.Е., Государственно-частное партнерство: гражданско-правовые, административно-правовые и финансово-правовые аспекты / Кафедра административного и финансового права Российского университета дружбы народов / Предисл. д.ю.н., проф. А.Б. Зеленцова. М., 2012.
8. Шамбир В.Н., Государственно-частное партнерство как форма инвестирования приоритетных муниципальных проектов: автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2010.
9. Belitskaya A.V., Public-private partnership as an alternative to contract system // Yurist. № 5, 2014.
10. Market Update, Review of the European PPP Market in 2015, http://www.eib.org/eppec_market_update_2015_en2.pdf
11. Public-Private Partnerships. Reference Guide, 2012.
12. Rodin A., Public-private partnership: the basic model and features of the application // EZH-Yurist, 2015, № 17 [e-resource]. Access from ref.-legal system "Consultant Plus".
13. 2015 GLOBAL PPI UPDATE, World Bank.

АЙК САРГСЯН

Аспирант кафедры управления АГЭУ,
ведущий специалист аналитического управления Государственной
комиссии по защите экономической конкуренции РА

Перспективы развития государственного и частного партнерства на современном этапе. – В настоящее время государственно-частные партнерства (ГЧП) рассматриваются как важный фактор в развитии рыночной экономики, что подтверждается опытом экономик как развитых, так и развивающихся стран. С одной стороны, ГЧП позволяет интегрировать бизнес-модели в государственный сектор, а с другой – предлагает решения наиболее актуальных вопросов государственной экономической политики. Мировой опыт показывает, что ГЧП эффективно создает новое и поддерживает существующую инфраструктуру государственного сектора.

В статье с помощью статистических данных установлено, что устойчивое развитие страны в условиях современной мировой экономики, достижения стратегических целей государственной власти невозможно без сотрудничества государства и частного бизнеса.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиции, конкурентоспособность, инфраструктура, технологические проекты, государственная собственность, общественные и частные интересы.

JEL: H54, H81, O3, O31, O38

HAYK SARGSYAN

Post - graduate at the Chair of Management of ASUE,
Leading specialist in Research and Enforcement Department at
the State Commission for Protection of Economic Competition of the RA

Development Trends of Public-private Partnership in the Current Stage. – Currently, public-private partnerships (PPP) are viewed as an important factor in the development of market economy, which is confirmed by the experience of developed and developing countries' economies. On the one hand, PPP allows to integrate business models into the public sector, and on the other hand it offers solutions to the most pressing issues of state economic policy. The world experience shows that PPP creates a new efficient and supports the existing infrastructure of the public sector.

In the article, using statistical data, it is established that sustainable development of the country in the conditions of the modern world economy, achievement of the strategic goals of state power is impossible without the cooperation of the state and private businesses.

Key words: public-private partnership, investments, competitiveness, infrastructure, technological projects, state property, public and private interests.

JEL: H54, H81, O3, O31, O38