

быть интересна самому широкому кругу пользователей. К наиболее значимым вопросам, которые освещаются таблицами, эксперты относят: анализ спроса, создаваемого различными видами туризма; влияние туристского предложения на базовые макроэкономические переменные соответствующей страны; описание характера занятости и рабочих мест, накопления капитала и нефинансовых инвестиций; воздействие на государственные доходы, образование личного и предпринимательского дохода.

Не может не волновать вопрос о том, планирует ли Россия начать применение такого инновационного метода как вспомогательный счет туризма, который в российских источниках также называется спутниковый счет туризма. В настоящее время работает межведомственная рабочая группа, созданная усилиями Росстата и Ростуризма с привлечением экспертов Банка России, ФСБ России, МИД России и различных предпринимательских объединений в турбизнесе. Группа занимается изучением перспектив внедрения в практику РФ вспомогательного счета туризма. По рекомендациям ВТО, которая оказывает техническую, информационную и консультационную поддержку всем странам, внедряющим ВСТ, на первом этапе должна быть создана организационная платформа, в состав которой войдут представители национальной статистической службы, центрального банка и других государственных организаций, являющихся важными административными источниками для реализации такого масштабного проекта как внедрение вспомогательного счета туризма. На втором этапе должна произойти оценка состояния национальной статистики туризма. Третий этап – разработка пилотного проекта первого вспомогательного счета туризма с учетом особенностей страны.

России сложно определить, когда сформируются благоприятные условия для начала реализации данных этапов. Специалисты говорят о том, что в любом случае это может произойти не раньше 2014 г. На данный же момент руководитель Федеральной службы государственной статистики В.Л. Соколин для формирования информационной базы по туризму рекомендует использовать Порядок определения внутреннего туристского потока в РФ<sup>3</sup>, а также проводить специальные мероприятия по сбору информации в местах наиболее посещаемых туристами<sup>4</sup>. Соколин В.Л. отмечает, что точность этих данных напрямую зависит от инициативы региональных туристских администраций по проведению в регионах туристских опросов, рекомендованных в указанном Порядке.

#### **Литература**

Новиков В.С. Инновации в туризме. – М.: ИЦ «Академия», 2007. – 208 с.

УДК 332

Власова Т.И.

### **ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ ФАКТОРОВ ДИНАМИЧНОГО РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИИ ТУРИЗМА И ГОСТЕПРИИМСТВА**

В статье анализируются возможности государственно-частного партнерства в развитии туризма и приводится опыт Санкт-Петербурга в реализации совместных туристских проектов.

#### **Vlasova T.I. Public-private partnerships - once the main dynamic development tourism and hospitality**

The article analyzes the possibility of public-private partnership in tourism development and provides the experience of St. Petersburg in the implementation of joint tourism projects.

Современные экономические условия требуют от государства и бизнеса активизировать деятельность, направленную на повышение эффективности функционирования экономики. Одним из главных направлений в этой связи становится государственно-частное партнерство.

Государственно-частное партнерство можно определить как правовой механизм согласования интересов и обеспечения взаимодействия государства и бизнеса. При этом его необходимо рассматривать как систему эффективного взаимодействия между органами государственного управления разных уровней и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ социально-экономического развития территорий, направленных на улучшение качества жизни и на достижение целей государственного управления, как совокупность форм средне- и долгосрочного взаимодействия для решения общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях.

С экономической точки зрения государственно-частное партнерство интересно органам власти как механизм, посредством которого возможна реализация не только приоритетных инвестиционных проектов, но и развитие инфраструктуры, а также совершенствование социальной сферы региона.

<sup>3</sup> «Порядок определения внутреннего туристского потока в Российской Федерации. Вклад туризма в экономику субъектов Российской Федерации», утвержден Приказом Ростуризма от 18 июля 2007 г. № 69.

<sup>4</sup> Мосеев О.В. Статистика туризма: Движение к мировым стандартам // Вопросы статистики. - 2008. - № 5. - С. 13-15. с. - 15.

В настоящее время в России существует целый ряд объективных предпосылок для формирования эффективных форм государственно-частного партнерства позволяющих привлечь частные инвестиции в экономику страны (региона, города), реализовать социально-значимых проекты, обеспечить эффективность использования имущества, находящегося в собственности государства:

- переориентация выездных туристских потоков на внутренние в условиях кризиса;
- создание новых особых экономических туристско-рекреационных зон и комплексов, реконструкция существующей рекреационной инфраструктуры на уровне требований мировых стандартов;
- создание системы научного и кадрового сопровождения развития индустрии туризма России;
- создание системы малого и среднего бизнеса, обеспечивающего всестороннее развитие индустрии туризма;
- осознание необходимости развития туризма и отдыха органами законодательной и исполнительной власти всех уровней.

Этому в определенной степени способствует и нормативно-правовая деятельность государства, хотя и она в первую очередь требует серьезного совершенствования:

- ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» (дополнение от июля 2006 г. о создании зон туристско-рекреационного типа);
- ФЗ «О местном самоуправлении» (дополнение от декабря 2008 г., разрешающее планирование и расходование средств местных бюджетов на рекреационную и туристскую деятельность);
- ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» (от 24 июля 2007 г).

В туристической сфере реализуются проекты на основе государственно-частного партнерства, как правило, трех видов: комплексные (создание особых экономических зон туристско-рекреационного типа, федеральные либо региональные целевые программы), целевые (по отдельным направлениям или задачам развития туротрасли) и обеспечивающие (опосредованно влияющие на туризм – например, по развитию транспортной инфраструктуры).

При этом основными формами государственно-частного партнерства в сфере экономики и государственного управления, как правило, являются: государственные контракты, арендные отношения, финансовая аренда (лизинг), государственно-частные предприятия, соглашения о разделе продукции и концессионные соглашения.

Наиболее ярким и показательным примером комплексных проектов с использованием государственно-частного партнерства в туризме является создание особых экономических зон туристско-рекреационного типа (ОЭЗ ТРТ). Государственно-частное партнерство в рамках данных проектов заключается в совместном вложении средств бюджета и частных инвестиций в развитие той или иной территории в интересах развития туристской отрасли региона. Как известно, в феврале 2007 г. постановлениями Правительства РФ создано семь туристско-рекреационных зон (Республика Алтай, Республика Бурятия, Калининградская и Иркутская области, Краснодарский, Алтайский и Ставропольский края). В 2008 г. было начато проектирование и строительство первых объектов инфраструктуры. Однако, в связи с экономическим кризисом из семи ТР ОЭЗ активное развитие продолжается только в трех – «Бирюзовая Катунь» в Алтайском крае, «Алтайская долина» в Республике Алтай и «Байкальская гавань» в Бурятии.

Рассматривая государственно-частное партнерство применительно к реализации федеральных и региональных целевых программ, следует отметить, что в настоящее время в субъектах РФ реализуются 65 региональных целевых программ развития туризма, финансирование которых составляет по предварительным оценкам около 37 млрд руб. Из них из внебюджетных источников около 32 млрд руб., что составляет почти 85 % от общей суммы.

Активно развивается государственно-частное партнерство в сфере развития туристской инфраструктуры, когда государство через федеральные целевые программы финансирует развитие инженерной инфраструктуры, а бизнес инвестирует в строительство гостиниц, подъемников и т.п.

Если говорить о реализации целевых и обеспечивающих проектов в сфере туризма на основе государственно-частного партнерства, то весьма показательным может быть, как представляется, пример Санкт-Петербурга – одного из ведущих экономических и туристских центров страны.

В настоящее время на основе государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге реализуется целый ряд крупных инвестиционных проектов, имеющих стратегическое значение для города:

- Строительство первой очереди скоростной платной автомобильной дороги Москва-Санкт-Петербург.
- Строительство автодороги «Западный скоростной диаметр».
- Модернизация аэропорта «Пулково» и строительство третьего современного пассажирского терминала.
- Строительство на Васильевском острове морского пассажирского порта, способного принимать крупнотоннажные круизные и паромные суда, и намыв территории под застройку недвижимостью по проекту «Морской фасад».
- Создание нового вида скоростного пассажирского транспорта «Надземный экспресс».
- Строительство Орловского туннеля.

- Создание особой экономической зоны технико-внедренческого типа и др.

Указанные стратегические проекты имеют определяющее значение для развития туристской отрасли Санкт-Петербурга. Их реализация позволит в перспективе существенно увеличить потоки зарубежных и отечественных туристов, прибывающих в Санкт-Петербург автомобильным, авиационным и морским транспортом, улучшить туристско-экскурсионное обслуживание гостей нашего города.

Создание особой экономической зоны технико-внедренческого типа в Санкт-Петербурге, кроме того, послужит, как представляется, мощным стимулом для дальнейшего развития конгрессно-выставочного туризма в городе.

Государственно-частное партнерство является ключевым механизмом в решении такой стратегической задачи для Санкт-Петербурга как привлечение инвестиций в строительство гостиниц всех классов: от пяти звезд до экономичных мини-отелей, как в историческом центре города, так и в пригородах.

На наш взгляд, весьма привлекательным представляется применение механизма государственно-частного партнерства также по отношению к реконструкции памятников истории и архитектуры, как основных элементов туристской привлекательности города.

Реализуются в Санкт-Петербурге и, если можно так выразиться, «чисто туристические проекты» на основе государственно-частного партнерства.

Прежде всего, это проект «Городской водный туристско-экскурсионный автобус», который функционирует уже с 2004 г. Для его реализации было создано некоммерческое партнерство с идентичным названием, в состав которого вошли «Городской туристско-информационный центр» и шесть ведущих прогулочно-экскурсионных судоходных компаний города. Маршруты следования экскурсионных судов разработаны таким образом, что позволяют увидеть с воды все красивейшие архитектурные ансамбли города, сделать остановки и посадку-высадку туристов у наиболее популярных объектов туристского интереса. Ежегодно этот проект обслуживает до 100 тыс. пассажиров.

При этом, основными направлениями дальнейшего сотрудничества со стороны властных структур являются:

- развитие нормативно-правового поля (проект Закона СПб «О водном транспорте в Санкт-Петербурге»);
- обеспечение безопасного судоходства и развитие причальных комплексов для внутригородского водного транспорта (ГУ «Управление водного транспорта Санкт-Петербурга»);

Со стороны бизнеса:

- развитие флота прогулочно-экскурсионных судов (строительство, модернизация);
- развитие причальных комплексов (строительство, модернизация);
- создание новых водных экскурсионных и прогулочных маршрутов;
- расширение и улучшение качества предлагаемых услуг.

Еще один пример реализации принципов государственно-частного партнерства в туристической отрасли города – действующий проект «Городской экскурсионный автобус «Сити тур». Обзорные автобусные экскурсии по центральному району города в соответствии с проектом организованы на шести двухэтажных автобусах марки «Вольво», три из которых оборудованы открытыми площадками на втором этаже. Все автобусы оснащены многоканальным лингафонным оборудованием, обеспечивающим перевод экскурсионного сопровождения на восемь иностранных языков.

Важным перспективным направлением реализации государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге является развитие яхтенно-катерного туризма.

Взаимодействие государства, бизнеса, общественных структур в этом случае должно проявляться в самых разных областях:

- частная инициатива должна обеспечить формирование флота парусных, моторных и парусно-моторных яхт;
- государственные структуры совместно с бизнесом должны обеспечить создание и функционирование береговой и портовой яхтенной инфраструктуры (строительство марин), навигационного оборудования фарватеров и внутренних водных путей;
- государство призвано реализовать нормативно-правовое обеспечение яхтенно-катерного туризма;
- государственные структуры совместно с бизнес-сообществом, опираясь на общественную инициативу должны обеспечить подготовку квалифицированных яхтенных судоводителей и судоводителей маломерных судов;
- непосредственно бизнес-структуры организуют чартер (аренду) яхт;
- органы государственной власти совместно с бизнес-сообществом, с привлечением широкой общественности должны обеспечить популяризацию яхтинга среди населения, особенно молодежи (через проведение регат, фестивалей, выставок, интернет, специализированные журналы).

Анализ мирового опыта реализации государственно-частного партнерства показывает, что наибольшего распространения оно достигло в странах с развитой рыночной экономикой. Существует корреляция ме-

жду уровнем социально-экономического развития страны и приоритетными отраслями для применения в них проектов государственно-частного партнерства. Так, например, в странах «Большой семерки» больше внимания уделяется социальной сфере (здравоохранение, образование, инфраструктура туризма), а в развивающихся странах – транспортной инфраструктуре.

С точки зрения экономической выгоды следует отметить, что проекты государственно-частного партнерства более чем на 30 % чаще оказываются в рамках заявленных объемов финансирования, чем традиционные проекты. Среднее увеличение стоимости выполнения контракта ГЧП составляет 4,3 %, для традиционного контракта – 18 %.

А если говорить о временных параметрах, то разница между традиционными проектами и проектами государственно-частного партнерства еще очевиднее. Средние временные задержки составляют:

- на проектной стадии для проектов ГЧП – 14,8 %, для традиционных проектов – 18,1 %;
- на стадии выполнения для проектов ГЧП – 2,6 %, для традиционных проектов – 19,4 %;
- на строительной стадии для проектов ГЧП – 2,6 %, для традиционных проектов – 25,9 %.

Безусловно, современные реалии, в которых оказалась мировая экономика, экономика страны и регионов накладывают определенные ограничения на реализацию крупных инвестиционных проектов. Это, однако, не означает свертывания строительства, а лишь отодвигает сроки их реализации. В государственно-частном партнерстве существуют определенные преимущества, которые необходимо использовать, в том числе с целью преодоления кризисных явлений и в условиях сокращения инвестиций в экономику и инфраструктуру.

Таким образом, взаимодействие государства и бизнеса в государственно-частном партнерстве может стать одним из перспективных направлений по интенсификации развития индустрии туризма и гостеприимства в современных условиях. Это возможно на основе дальнейшего совершенствования законодательства, сохранения диалога между органами власти и деловыми кругами, творческой и продуктивной работы всех нас в этой сфере.

УДК 777.555

Гайнанов Д.А.  
Кириллова С.А.

## РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ТУРИЗМА В ФОРМАТЕ СУПЕРКЛАСТЕРА

В целях повышения конкурентоспособности территорий на постиндустриальном этапе развития обоснована целесообразность создания в регионах, обладающих высоким природно-ресурсным потенциалом, системы туристско-рекреационных кластеров, объединенных в региональный суперкластер – новую форму организации экономического пространства. При этом под региональным суперкластером предлагается понимать специфическую форму территориальной организации кластеров, вертикально-интегрированных в цепочке создания добавленной стоимости в условиях особой инновационной среды.

### Gaynanov D.A., Kirillova S.A. The Regional Tourism Development in the Format of Supercluster

In this article, the practicability of creation of a system of the tourist-recreational clusters consolidated into the regional supercluster as a new form of organization of the economic space in the regions having high level of the natural resources potential has been grounded conformably to a problem of the competitiveness of the territories at the post-industrial stage of development. The regional supercluster is considered as a specific form of the territorial organization of clusters that are vertically integrated into the scheme of the value added creation in the situation of the especial innovative environment.

Формирование объемных и динамических параметров экономического роста на основе приоритетного развития сырьевых, экспортно-ориентированных отраслей за последние десятилетия обусловило не только усиление сложившихся структурных диспропорций, увеличение зависимости российской экономики от темпов внешнего спроса на сырье, но и увеличение субрегиональной и межрегиональной дифференциации по показателям социального и экономического развития. Так, если в 1998 г. десять регионов-лидеров производили 47,5 % суммарного объема ВРП, а десять регионов-аутсайдеров – 1,14 %, то по результатам 2008 г. удельный вес регионов-лидеров и регионов-аутсайдеров в производстве суммарного ВРП страны составил 57,0 и 0,9 % соответственно.

В этой связи обеспечение устойчивого и долговременного повышения качества экономического роста предполагает необходимость задействования принципов и методов управления региональным развитием, учитывающих воздействие факторов внешней среды, внутренние возможности территорий, а также реалии перехода к постиндустриальному этапу развития. В числе этих реалий следует отметить смену приоритета производства в экономике на доминирование третичного сектора – сферы услуг, обусловленной социальной переориентацией структуры мировой экономики, и приоритетное развитие знаниевых технологий с высоким содержанием инновационной составляющей. Эффективность функционирования и развития разноразнообразных