

УДК 334.7+338.49+658.11

**МЕХАНИЗМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНОГО БИЗНЕСА
В ФОРМИРОВАНИИ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ***(д-р экон. наук, проф. Е.Б. ДОРИНА)**(Белорусский государственный экономический университет, Минск);***О.М. МЕЩЕРЯКОВА***(Полоцкий государственный университет)*

Проанализирован зарубежный опыт реализации инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства по регионам и секторам. Исследованы формы государственно-частного партнерства при реализации объектов инфраструктуры. Рекомендовано дополнить существующие формы государственно-частного партнерства в Республике Беларусь. Предложены перспективные направления в развитии объектов инфраструктуры нашей страны.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, инфраструктура, зарубежный опыт, концессионное соглашение.*

В условиях современной рыночной экономики повышается роль развития благоприятного взаимодействия между государственной властью и частным бизнесом в связи с необходимостью решения важных социально-экономических задач, зачастую требующих больших капитальных вложений.

На современном этапе в целях успешной реализации инфраструктурных проектов следует объединить усилия и интересы со стороны органов государственной власти и представителей частного бизнеса для устойчивого экономического роста страны. Представляется, что государственно-частное партнерство (ГЧП) – наиболее универсальный и эффективный механизм данного сотрудничества, с помощью которого можно увеличить объем инвестиций в инфраструктуру и повысить их эффективность. Государственно-частное партнерство позволяет привлечь в экономику частные инвестиции, уменьшить объем необходимых бюджетных средств, направить высвободившиеся бюджетные средства на другие нужды, реализовать перспективные инфраструктурные проекты. При этом каждый партнер при реализации проектов концентрируется на той деятельности, в которой он обладает компетенциями, и, как следствие, повышается эффективность использования ресурсов и выполнения задач.

В широком смысле под государственно-частным партнерством Дж. Делмон [1, с. 2] понимает «любые контрактные или юридические отношения между государственными и частными структурами с целью улучшения и/или расширения инфраструктурных услуг, исключая контракты по государственному заказу (государственные закупки)».

Международные организации отмечают отсутствие четкого определения государственно-частного партнерства. Например, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР, 2012) отметила, что «нет общепризнанного определения государственно-частного партнерства, соответствующего учетным рамкам». Международный валютный фонд (IMF, 2004) разъясняет, что «нет четкого согласия в отношении того, что не является государственно-частным партнерством ... термин «государственно-частное партнерство» иногда используется для описания более широкого диапазона организационных мероприятий» [2].

С учетом роста бюджетных ограничений, государственные власти с каждым годом все больше заключают соглашения с частными инвесторами на принципах государственно-частного партнерства и передают в управление объекты инфраструктуры. Во многом благодаря этому рынок государственно-частного партнерства показывает стабильный рост за последние пять лет. В разных странах развитие государственно-частного партнерства происходит различными темпами. Так, если в США, Великобритании, Канаде, Франции, Испании, Китае, Индии, Австралии, Бразилии данный рынок достаточно сформирован, то другие страны только начали развивать партнерства между государством и частным бизнесом. Но есть страны, которые вообще не имеют опыта государственно-частного партнерства, например, Беларусь, Армения, Киргизия находятся на этапе зарождения государственно-частного партнерства, в то время как в Казахстане, России в полной мере реализуются ГЧП проекты.

Исследование практики зарубежных ГЧП проектов и анализ данных Всемирного банка за последние пять лет (Database of PPP Projects) показали, что за 2013–2017 годы в базе данных зарегистрировано 2972 проекта, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства, в том числе запланировано 623 проекта, отменен 81 проект [3].

На рисунке 1 представлена информация по общему количеству ГЧП проектов по регионам, находящихся на различных стадиях реализации проекта, за исключением запланированных и отмененных проектов.

Детализируя данные, представленные на рисунке 1, следует отметить, что более 30% ГЧП проектов приходится на страны Евросоюза, здесь лидерами выступают Великобритания, Франция, Испания,

Турция, Германия. За 2013–2017 годы из числа всех европейских ГЧП проектов на Великобританию приходилось 28%, на Францию – 10%, Испанию – 8%, Турцию – 5%, Германию – 4%. В Азии лидерами выступают Индия и Китай. За последние пять лет из числа всех ГЧП проектов Азии на Индию приходилось 36%, Китай – 32%, на все остальные азиатские страны – немногим более 30% ГЧП проектов. В Северной Америке на США приходилось 50%, Канаду – 37%, Мексику – 16% всех соглашений по государственно-частному партнерству. В Центральной и Южной Америке лидером можно назвать Бразилию – 42%. Также активно реализуются ГЧП проекты в Перу (13%), Колумбии (12%), Чили (11%). В Африке наиболее привлекательными странами для реализации ГЧП проектов являются: Южно-Африканская Республика (20%), Кения (13%), Нигерия (12%), Египет (8%). В Океании лидер – Австралия, на долю которой приходилось около 95% ГЧП проектов.

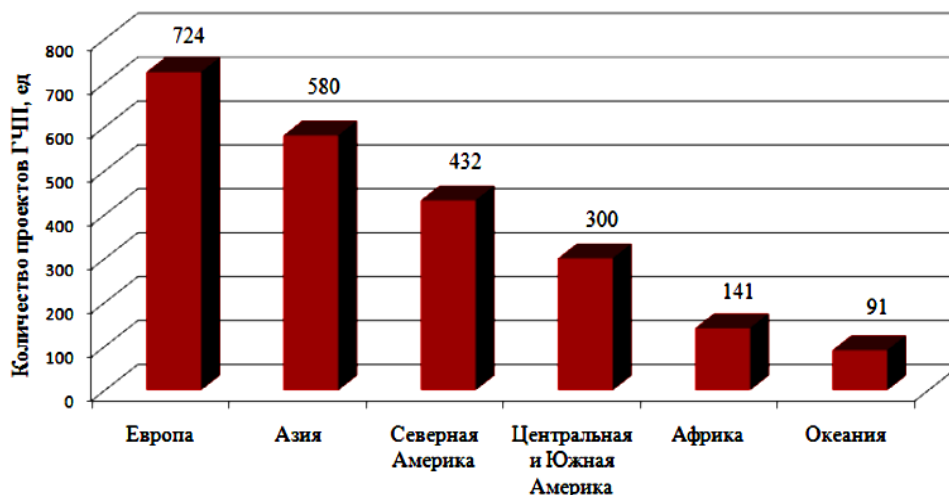


Рисунок 1. – Количество ГЧП проектов по регионам за 2013–2017 годы

Источник: собственная разработка.

Темпы развития механизмов государственно-частного партнерства отличаются в различных странах в зависимости от их социально-экономического развития, законодательства, экономической политики государств и пр. Например, США, Великобритания, Канада, Япония, Германия, Франция и Италия одни из первых начали реализовывать ГЧП проекты и до сих пор остаются лидерами в использовании механизма государственно-частного партнерства. Приоритетная отрасль, которая выбирается для привлечения в нее инвестиций с помощью государственно-частного партнерства, также зависит от социально-экономического уровня развития страны и реализуемой политики государства.

Во всем мире за 2013–2017 годы государственно-частное партнерство преимущественно реализуется в транспортном секторе. Чем выше уровень производительности труда, уровень потребления ВВП на душу населения, уровень социальной защиты, качество медицинского обслуживания и образования, тем чаще государственно-частное партнерство используется в социальном секторе.

Анализ ГЧП проектов за 2013–2017 годы свидетельствует, о том, что наиболее привлекательными секторами реализации ГЧП проектов являются транспортный и социальный (рисунок 2).

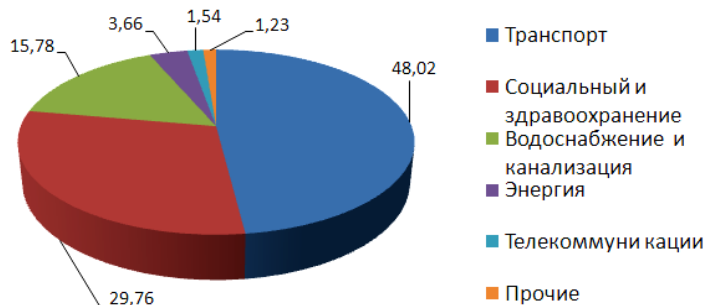


Рисунок 2. – Структура ГЧП проектов по секторам за 2013–2017 годы, %

Источник: собственная разработка.

Таким образом, можно сделать вывод, что лидирует транспортный сектор – 1089 ГЧП проектов, или 48,02% от их общего количества. На 2-м месте – социальный сектор и здравоохранение – 675 проектов (29,76%). На 3-м – водоснабжение и канализация – 358 проектов (15,78%). На другие секторы – энергетику, телекоммуникации, промышленность и прочие – приходится 6,43% от общего количества ГЧП проектов.

Анализ показал, что в каждом регионе имеется свой наиболее приоритетный сектор по использованию государственно-частного партнерства. Например, в США и Австралии это строительство автодорог, в Европе – здравоохранение и образование; в Азии – транспортный сектор наряду с сектором водоснабжения и канализации; в странах Африки приоритетным выступает также транспортный сектор.

С учетом изложенного выше можно сделать вывод, что существует взаимосвязь между уровнем развития страны и сектором, который выбирается для привлечения в него инвестиций с помощью механизма государственно-частного партнерства. Чем выше уровень социально-экономического развития страны, тем более приоритетной является социальная сфера (здравоохранение, образование), что обусловлено политикой таких государств и их социально-экономическим развитием. К их числу относятся США, Великобритания, Канада, Япония, Германия, Франция и др. В развивающихся странах и странах с переходной экономикой приоритетной остается транспортная отрасль, в том числе строительство автодорог, мостов и пр.

Сегодня существует возможность управления инфраструктурой через систему государственно-частного партнерства, механизм которого может быть реализован в различных формах. Например, в Российской Федерации реализовать инфраструктурный проект с участием внебюджетных средств можно с использованием различных организационно-правовых форм. К формам государственно-частного партнерства относятся: соглашение о государственно-частном партнерстве, соглашение о муниципально-частном партнерстве и концессионное соглашение. Концессионная форма государственно-частного партнерства – наиболее распространенная в Российской Федерации, на ее основе уже реализуется более 1600 проектов, в основном в сфере водоснабжения, водоотведения и теплоснабжения.

В Республике Казахстан также активно используются концессионные соглашения, об этом свидетельствуют более 100 ГЧП проектов, которые находятся на стадии реализации. В то время как в Республике Беларусь, несмотря на созданную законодательную базу государственно-частного партнерства, сформированную институциональную среду, выбранные пилотные проекты и опубликованную Национальную инфраструктурную стратегию до 2030 года, в настоящее время не реализован ни один ГЧП проект. При этом следует обратить внимание на то, что в Республике Беларусь существует лишь одна форма реализации ГЧП проектов – соглашение о государственно-частном партнерстве, алгоритм заключения которых довольно сложный.

В целом, в мировой практике одной из наиболее распространенных форм государственно-частного партнерства является концессия, особенность которой состоит в том, что государство в рамках партнерских отношений, оставаясь полноправным собственником имущества, составляющего предмет концессионного соглашения, уполномочивает частного партнера выполнять в течение определенного срока оговариваемые в соглашении функции и наделяет его с этой целью соответствующими правомочиями, необходимыми для обеспечения нормального функционирования объекта концессии. За пользование государственной собственностью концессионер вносит плату на условиях, оговоренных в концессионном соглашении.

Для развития механизма государственно-частного партнерства в Республике Беларусь, успешной реализации ГЧП проектов нами предложено отнести концессионное соглашение к форме государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов с привлечением внебюджетных средств. Это связано с тем, что для нашей страны концессионная модель партнерства государства и частного бизнеса является исторически, экономически и социально приемлемой, соответствует хозяйственному укладу и современному этапу развития страны. Кроме того, для Республики Беларусь перспективным вектором в развитии объектов инфраструктуры в соответствии с современными запросами рынка являются следующие направления [4]:

- развитие объектов инфраструктуры в Республике Беларусь и за ее пределами с учетом экономически обоснованного их включения в национальные и международные цепи поставок;
- формирование инфраструктуры с учетом территориального развития объектов транспорта (аэропортов, терминалов, железнодорожных станций, речных портов), генеральных схем развития транспортных узлов и принципов интермодальности;
- корпоративное объединение при создании региональных логистических схем товародвижения на основе взаимного использования инфраструктуры: складских помещений, транспортных средств и пр.;
- развитие терминально-складской инфраструктуры для переработки контейнеров по мере роста контейнерных перевозок;
- обеспечение комплексности развития объектов логистической инфраструктуры;
- развитие логистических схем поставок на основе рынка товародвижения свободных экономических зон. В республике предусмотрено расширение территории четырех свободных экономических зон:

«Могилев», «Витебск», «Минск», «Гродноинвест», а также возможности развития их инфраструктуры в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 22 августа 2018 года № 346;

- развитие рынка логистических услуг, способствующего максимальной реализации принципа мультимодальности;

- развитие региональной системы распределения транспортно-логистических услуг;

- интеграция объектов инфраструктуры в существующие и перспективные международные цепи доставки, транспортные коридоры, глобальные интеграционные схемы товародвижения и развитие пропускных способностей инфраструктуры исходя из тенденций развития экономики Республики Беларусь до 2030 года;

- интеграция в глобальные международные транспортные и логистические организации и вовлечение их в логистическую сферу экспортно-ориентированных товаропроводящих сетей. Базовым проектом является Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» с учетом позиционирования данного парка как опорной точки Экономического пояса Шелкового пути;

- обновление транспортных ресурсов, соответствующих инновационным решениям, способствующим обеспечению уровня опережающего развития и реализации целей и принципов устойчивого развития, определенных Организацией Объединенных Наций;

- развитие трансграничного потенциала логистической системы путем интеграции с рынками Европейского союза; развитие функций логистического интегратора между Европейским союзом и Евразийским экономическим союзом.

Следовательно, для того чтобы ощутить преимущества государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных объектов, необходимо: *вывести* этот механизм взаимодействия государства и частного бизнеса на новый уровень; *исправить* системные ошибки; *заполнить* пробелы в понимании концепции государственно-частного партнерства; *разработать* комплекс стимулирующих мер с целью нахождения разумного баланса риска и доходности инфраструктурных проектов; *значительно повысить* качество управления и оценки ГЧП проектов. Кроме того должны быть обеспечены эффективные условия участия частного капитала в подобном рода проектах по примеру лучших мировых практик. Одновременно при успешном взаимодействии государства и частного бизнеса выгоду в виде более качественного предоставления услуг получит и третья сторона – общество.

ЛИТЕРАТУРА

1. Делмон, Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре : практ. рук. для органов государственной власти / Дж. Делмон, 2010. – 165 с.
2. Public-Private Partnerships and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Fit for purpose? / K.S. Jomo [et al.] // DESA Working Paper No.148 ST/ESA/2016/DWP/148. – February, 2016.
3. Дорина, Е.Б. Международный опыт реализации проектов государственно-частного партнерства. Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты [Электронный ресурс] / Е.Б. Дорина, О.М. Мещерякова // Электрон. сб. ст. II междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 7–8 июня 2018 г. ; Полоц. гос. ун-т. – Новополоцк, 2018. – С. 181–186.
4. Мещерякова, О.М. Логистическая инфраструктура: сущность, проблемы и перспективы развития в Республике Беларусь / О.М. Мещерякова // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. – 2018. – № 2 (18). – С. 71–77.

Поступила 07.08.2018

MECHANISM OF INTERACTION OF THE STATE AND PRIVATE BUSINESS IN THE FORMATION OF INFRASTRUCTURE OBJECTS: FOREIGN EXPERIENCE

E. DORINA, O. MESHCHERYAKOVA

The article analyzes foreign experience in the implementation of infrastructure projects based on the principles of public-private partnership across regions and sectors. The forms of public-private partnership in the implementation of infrastructure objects are investigated. It was recommended to supplement the existing forms of public-private partnership in the Republic of Belarus. Promising directions in the development of infrastructure of our country were proposed.

Keywords: *public-private partnerships, infrastructure, foreign experience, concession agreement.*