

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования
«Полоцкий государственный университет»

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей

II Международной научно-практической конференции,
посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета

(Новополоцк, 7–8 июня 2018 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2018

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей II международной научно-практической конференции, посвященной 50-летию Полоцкого государственного университета, Новополоцк, 7–8 июня 2018 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2018. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн М. С. Мухоморовой
Технический редактор А. Э. Цибульская.
Компьютерная верстка Т. А. Дарьяновой.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Е.Б. Дорина, д-р экон. наук, проф., Белорусский государственный экономический университет, г. Минск, О.М. Мещерякова, аспирант БГЭУ, Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк, Республика Беларусь

В широком смысле под государственно-частным партнерством Дж. Делмон 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)» [1, с. 2].

В современных экономических условиях в целях успешной реализации крупных проектов, в том числе инфраструктурных, следует объединить усилия и интересы со стороны органов государственной власти и представителей частного бизнеса для устойчивого экономического роста страны. Государственно-частное партнерство является наиболее универсальным и эффективным механизмом данного сотрудничества, с помощью которого можно увеличить объем инвестиций в инфраструктуру и повысить их эффективность.

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, Республика Беларусь, Армения, Киргизия находятся на этапе зарождения государственно-частного партнерства, в то время как в Казахстане, России в полной мере реализуются ГЧП проекты.

Исследуя практику зарубежных ГЧП проектов, нами проанализирована база данных Project Tracker: Database of PPP Projects [2]. В данной базе данных проекты разбиты по датам, регионам и странам, по секторам, а также по текущей стадии ГЧП проекта. За 2013-2017 годы в ней зарегистрировано 2972 проекта реализуемых на принципах государственно-частного партнерства, в том числе запланировано – 623 проекта, отменено – 81 проект.

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 %, на Китай – 32 %. На все остальные азиатские страны чуть более 30 % ГЧП проектов.



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

Источник: собственная разработка.

В Северной Америке на США приходилось 50 %, Канаду – 37 %, Мексику – 16% всех соглашений по государственно-частному партнерству. В Центральной и Южной Америке лидером является Бразилия – 42 %. Также активно реализуются ГЧП проекты в Перу (13 %), Колумбии (12 %) и Чили (11 %).

В Африке наиболее привлекательными странами для реализации ГЧП проектов выступали Южно-Африканская Республика (20 %), Кения (13 %), Нигерия (12 %) и Египет (8 %).

В Океании лидером выступает Австралия, на долю которой приходилось около 95 % ГЧП проектов.

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 гг. 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 (рис. 2).

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 сектора: энергетику, телекоммуникации, промышленность и прочие приходится 6,43 % от общего количества ГЧП проектов.



Рисунок 2. – Структура ГЧП проектов по секторам за 2013-2017 гг.

Источник: собственная разработка.

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

С учетом вышесказанного 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 приоритетна социальная сфера (здравоохранение, образование), что обусловлено политикой таких государств и их социально-экономическим развитием. К числу таких стран 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.

В Республике Беларусь в настоящее время не реализован ни один ГЧП проект. Несмотря на то, что создана законодательная база государственно-частного партнерства, сформирована институциональная среда, составлен перечень пилотных ГЧП проектов, опубликована Национальная инфраструктурная стратегия (НИС) до 2030 г.

В анализируемой базе данных в Республике Беларусь зарегистрировано только 2 ГЧП проекта, которые находятся на стадии планирования – Реконструкция городской клинической больницы в Гродно (сентябрь 2015 г.) и проект автодороги М-10 «граница России – Гомель – Кобрин» (февраль 2018 г.). Несмотря на это, в НИС до 2030 года в Беларуси представлено 100 проектов для реализации на принципах государственно-частного партнерства (табл.).

Однако, несмотря на важность развития инфраструктуры, значительный рост спроса на нее, в Беларуси наблюдается дефицит средств на финансирование объектов инфраструктуры.

В перспективе до 2020 года потребность средств на создание инфраструктурных объектов оценивается в сумме 17,9 млрд. долл. США, до 2030 года – 50,5 млрд. долл. США. Основной объем инвестиций приходится на долю государства, что вызвано отсутствием бизнес-моделей, генерирующих необходимый денежный поток и стимулирующих участие представителей частного бизнеса в развитии объектов инфраструктуры.

Таблица. – Количество проектных предложений по секторам в Республике Беларусь

Тип инфраструктуры	Количество проектных предложений, ед.
Транспортная , в том числе	19
инфраструктура автомобильного транспорта	18
инфраструктура воздушного транспорта	1
Энергетическая	5
Социальная , в том числе	52
образование	27
здравоохранение	9
спорт, культура, туризм	16
Жилищно-коммунальная	12
Прочая инфраструктура	12

Источник: [3].

Также барьерами по привлечению частных инвестиций в инфраструктурные объекты могут выступать:

- высокая капиталоемкость многих объектов, в результате чего не обеспечивается уровень доходности, который заинтересует частного инвестора, поэтому эти объекты реализует государство;
- отсутствие конкуренции между различными формами участия государства и частного бизнеса в инфраструктурных проектах;
- непрозрачность тендерных процедур;
- отсутствие комплекса стимулирующих мер для разумного баланса риска и доходности инфраструктурных проектов. В качестве решения данной проблемы предложено использовать для каждого сектора свою классификацию рисков, основанную на конкретных видах деятельности;
- недостаточные гарантии возврата инвестиций, несовершенные условия выбора исполнителей инфраструктурных проектов, отсутствие понимания перспектив инфраструктурных инвестиций и др.

Таким образом, для того, чтобы ощутить преимущества государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных объектов, необходимо вывести эту форму взаимодействия на новый уровень, исправить системные ошибки, заполнить пробелы в понимании концепции государственно-частного партнерства, уточнить понятие господдержки, ответственность публичного партнера, значительно повысить качество управления и оценки ГЧП проектов. Возможно, создать единые методические рекомендации, отражающие общие принципы оценки эффективности проектов с учетом их отраслевой специфики, разъясняющие применение той или иной методики, так как многообразие методик в оценке инфраструктурных проектов вызывает сложности при их реализации.

Список использованных источников

1. Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. Джеффри Делмон, 2010. – 165 с.
2. InfraPPP World. Infrastructure Finance & Investment – PPP. Project Tracker: Database of PPP Projects. URL: <http://www.infrappworld.com>.
3. Национальная инфраструктурная стратегия 2017-2030. Государственно-частное партнерство. Минск, 2017. URL: <http://www.economy.gov.by/uploads/files/G4P/NIS-16.10.2017compressed.pdf>.
4. Public Private Partnerships in Infrastructure – World Bank – PPIRC. URL: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/>.