

УДК 338.24:346.26

**ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА  
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ****В.А. ДЕРНОВА***(Представлено: канд. экон. наук, доц. Н.Л. БЕЛОРУСОВА)*

*На основе мировой практики формирования государственно-частного партнерства предлагаются основные направления эффективного развития ГЧП в Республике Беларусь. Рассмотрены основные положения инфраструктурного плана РБ на 2016–2030 гг. в области ГЧП. Представлены на рассмотрение пилотные инновационные проекты взаимодействия государства и бизнеса в РБ.*

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – новое выражение в современной управленческой практике. Однако его содержание и уж тем более способы эффективного применения в белорусском государственном управлении мало изучены. Востребованность темы вызвана повышенным интересом к ней в последнее время со стороны органов государственной власти, которые стали уделять такому партнерству внимание на государственном уровне и возлагать на него большие надежды.[5]

В настоящее время ГЧП в Беларуси пока не получило должного распространения. Государство является доминирующим партнером, а для эффективного развития ГЧП необходимы отношения, приближенные к равноправным. Белорусское законодательство предлагает инвесторам ограниченный набор необходимой нормативной правовой базы функционирования ГЧП [3].

Из реально существующих проектов законов, направленных на развитие ГЧП в Республике Беларусь, следует отметить Концепцию проекта Закона «О проектах ГЧП в Республике Беларусь», разработанную Министерством экономики Республики Беларусь, и проект Закона «О концессиях», разработанный Государственным комитетом по имуществу Республики Беларусь.

Также следует отметить, что 30 декабря 2015 года был принят Закон Республики Беларусь №345-3 «О государственно-частном партнерстве», что, безусловно, является новым витком развития отечественного законодательства. Иными словами, государство открывает для инвесторов сферы, которые изначально находятся в зоне ответственного публичного сектора, приглашая бизнес развивать определенные сектора (как, например, дорожную и транспортную инфраструктуру, энергетику, переработку нефти, агропромышленный сектор, здравоохранение) на партнерских началах.

В процессе ГЧП частный партнер принимает на себя обязательства по полному или частичному проектированию, возведению и (или) реконструкции, реставрации, ремонту, модернизации, техническому обслуживанию и (или) эксплуатации объектов инфраструктуры (п. 1 ст.2, п.2 ст.24, п.1 ст. 26 Закона) [4].

Частные партнеры, к коим относятся юридические лица, иностранные организации, не являющиеся юридическими лицами, индивидуальные предприниматели, вправе самостоятельно вносить предложения о реализации проектов ГЧП в той или иной сфере. Иницилируя такие предложения, инвесторы готовят технико-экономическое обоснование и проект соглашения о ГЧП.

Закон определяет следующие этапы в процессе подготовки проекта ГЧП:

1. Подготовка предложений.

Подготовку предложений о реализации проектов о ГЧП осуществляют государственные органы (организации). Между тем, частные лица также могут вносить свои предложения;

2. Конкурс на отбор частного партнера.

Для выбора частного партнера в обязательном порядке проводится конкурс. Законодательством предусмотрено лишь два случая, когда конкурс проводить не нужно: обстоятельства непреодолимой силы и обеспечение обороноспособности и национальной безопасности РБ.

3. Заключение соглашения о ГЧП.

Законом установлены требования к содержанию соглашения. Большинство его положений относительно такого соглашения не носят жесткий характер, а могут быть согласованы с государством.

Закон вступает в силу с 2 июля 2016 года, за исключением отдельных положений. До этого времени Правительству поручено определить порядок подготовки, рассмотрения и оценки предложений о реализации проектов государственно-частного партнерства, равно как и порядок организации и проведения конкурса, а также в целом привести акты законодательства Республики Беларусь в соответствие с законом.

Взаимодействие государственных органов и частных структур в современных условиях приобретает особую значимость. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Республики Беларусь, разработанной Министерством экономики Республики Беларусь, развитие института ГЧП определяется в качестве одного из стратегических направлений. ГЧП и как экономическая категория, и как процесс, по сути, новое явление для нашей страны.

Исходя из общей потребности страны в объектах инфраструктуры, по согласованию с органами государственного управления Межведомственным инфраструктурным координационным советом был отобран и утвержден список из 100 инфраструктурных проектов, отвечающих приоритетам социально-экономического развития Республики Беларусь – ТОП-100 (представлено в таблице). В качестве основ-

ных источников финансирования для реализации ТОП-100 проектов НИП Правительством рассматриваются привлеченные средства в рамках соглашений ГЧП, инвестиционных договоров, заемные средства, а также иные, не запрещенные законодательством Республики Беларусь источники.

Таблица 1

Топ-100 проектов в разрезе основных направлений развития инфраструктуры

Объекты транспортной инфраструктуры	В ТОП-100 включено 15 проектов по развитию транспортной инфраструктуры на общую сумму 1 260,1 млн долл., в том числе: – 14 проектов по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры автомобильного транспорта на общую сумму 1075,7 млн долл.; – 1 проект по созданию объекта инфраструктуры воздушного транспорта стоимостью 184,5 млн долл. Наиболее крупные из них: – реконструкция автомобильной дороги М–10: граница Российской Федерации (Селище) - Гомель – Кобрин, км 109,9 – км 184,5; – реконструкция участка (протяженностью 54,3 км) автомобильной дороги М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище)-Витебск-Гомель-граница Украины (Новая Гута), км 402,0 – км 456,3; – развитие инфраструктуры Витебского филиала государственного предприятия «Белаэроавиация» (строительство транспортно-логистического парка, ангарного комплекса, предприятия по обеспечению топливно-заправочного комплекса услуг)
Объекты энергетической инфраструктуры	Основными проектами ТОП-100, представляющими энергетическую инфраструктуру, стали проекты по строительству и реконструкции подстанций, а также ряд инвестиционных проектов по строительству ГЭС на общую сумму 751,2 млн долл. К наиболее крупным проектам относятся: – строительство ПС 330/110/10 кВ Слуцкая с подъездной автодорогой с переустройством заходов ВЛ 110 кВ, 330 кВ в Слуцком районе Минской области; – строительство Бешенковичской ГЭС (33 МВт) на реке Западная Двина Витебской области; – строительство Верхнедвинской ГЭС (13 МВт) на реке Западная Двина Витебской области
Объекты социальной инфраструктуры	Объекты социальной инфраструктуры представлены 48 проектами по строительству, реконструкции, модернизации и реставрации объектов инфраструктуры здравоохранения, образования, культуры, религии, спорта и туризма на общую сумму 968,25 млн долл.
Объекты инфраструктуры здравоохранения	В ТОП-100 вошли 9 проектов по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры здравоохранения, в частности больниц, корпусов, амбулаторного центра и военного санатория на общую сумму 402,1 млн долл. К числу наиболее крупных относятся проекты: – реконструкция комплекса зданий УЗ «Городская клиническая больница №3 г. Гродно» под «Гродненский областной клинический онкологический диспансер»; – строительство корпуса Центра репродуктивного здоровья УЗ «Клинический родильный дом Минской области» в г. Минск; – строительство операционно-реанимационного корпуса УЗ «Минская ордена Трудового Красного Знамени областная клиническая больница»
Объекты инфраструктуры образования	В ТОП-100 вошли 29 проектов по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры образования, в частности зданий детских садов, школ, высших учебных заведений и студенческих общежитий и т.д. на общую сумму 344,05 млн долл. К числу наиболее крупных относятся проекты: – Биотехнологический центр учреждения образования «Полесский государственный университет»; – Строительство учебно-педагогического комплекса «Средняя школа на 720 ученических мест и детский сад на 230 мест в восьмом микрорайоне г. Жодино» Минской области; – общежитие № 2 студенческого жилого комплекса «Студенческая деревня»
Объекты инфраструктуры культуры и религии, спорта и туризма	В ТОП-100 вошли 10 проектов по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры культуры и религии, спорта и туризма, в частности физкультурно-оздоровительные и историко-культурные комплексы на общую сумму 222 млн долл. К числу наиболее крупных относятся проекты: – историко-культурный комплекс «Брест» в границах наружных оборонительных валов Брестской крепости. Первая очередь. – реконструкция спорткомплекса Белорусского физкультурно-спортивного общества «Динамо», ул. Даумана, 23, г. Минск (легкоатлетический манеж, велобаза)
Объекты инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства	В ТОП-100 вошли 12 проектов по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства, в частности очистных сооружений, мусороперерабатывающих заводов, водных и канализационных сооружений, полигонов твердо-бытовых отходов на общую сумму 351,1 млн долл. К числу наиболее крупных относятся проекты: – строительство заводов для сжигания мусора в г. Могилев и г. Бобруйск; – строительство внеплощадочных сетей и сооружения водоснабжения города-спутника Скидель Гродненской области
Прочие объекты инфраструктуры	Помимо объектов, отнесенных к основным направлениям инфраструктуры, в ТОП-100 проектов НИП также включено 15 проектов по строительству гостиниц, жилых домов, административно- хозяйственных зданий на общую сумму 111,9 млн долл. К таким объектам относятся: – строительство базы технического обслуживания судов РУ ДД ПВП «Белводпуть» в верхнем бьефе Гродненской ГЭС; – модернизация транспортной инфраструктуры общего пользования за счет установки оборудования (электронная система) для взимания электронной платы за проезд с пассажиров в транспорте в г. Могилев. – Здание суда Советского района г. Минска по ул. Богдановича.

Источник: собственная разработка на основе изученной литературы.

На момент формирования настоящего НИП МИКС отобраны и утверждены для прохождения дальнейших этапов подготовки 7 пилотных проектов ГЧП, представляющих различные сектора экономики Республики Беларусь [1].

*Список пилотных проектов в сфере ГЧП включает:*

- Реконструкция автомобильной дороги М-10: граница Российской Федерации (Селище) -Гомель – Кобрин, км 109,9 – км 184,5.
- Строительство Бешенковичской ГЭС (33 МВт-130 млн. кВт·ч) на реке Западная Двина Витебской области.
- Реконструкция комплекса зданий УЗ «Городская клиническая больница №3 г. Гродно» под «Гродненский областной клинический онкологический диспансер».
- Строительство завода для сжигания мусора (тепловой мощностью до 1,2 МВт и электрической мощностью до 1,0 МВт) в г. Бобруйск.
- Строительство магистральной улицы в г. Гомель протяженностью 41,35 км, с учетом строительства моста через р. Сож и пяти путепроводов.
- Строительство детских дошкольных учреждений образования в регионах Минской области.
- Капитальный ремонт с реставрацией фасадов и реконструкцией под гостиничный комплекс объектов, расположенных в западной части Кобринского укрепления Брестской крепости.

Для более детального анализа планируемых инвестиционных проектов в РБ обратимся к отрасли, которая имеет наибольший удельный вес среди остальных пилотных проектов. Точнее, автомобильным дорогам.

Также это направление является наиболее приоритетным из-за того, что географическое положение Беларуси предопределило ее роль в качестве транзитного государства, но наша страна не использует этот потенциал в полной мере.

Автомобильная дорога М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин является международным транспортным маршрутом и обеспечивает кратчайшую связь стран Европейского Союза, Республики Беларусь и Российской Федерации. Маршрут проходит по территории Гомельской и Брестской областей. Протяженность маршрута составляет 608 км, в том числе по автомобильной дороге: М-1/Е 30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) – 65 км. Участок дороги М-1/Е 30 соответствует параметрам I категории и имеет 4 полосы движения.

М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин – 543 км. Автомобильная дорога М-10 на всем протяжении соответствует параметрам I-III категории и имеет 2–4 полосы движения.

Итак, проект реконструкции автомобильной дороги М-10 предполагает доведение параметров дороги до I категории, а также дальнейшее эксплуатирование на платной основе.

*Реализация проекта позволит:*

- увеличить инвестиционную привлекательность региона, страны;
- привлечь новые транспортные потоки;
- уменьшить срок доставки грузов;
- снизить количество дорожно-транспортных происшествий;
- повысить комфортность и безопасность дорожного движения;
- улучшить экологическую ситуацию в регионе;
- повысить транспортно-эксплуатационное состояние участка дороги.

*При этом частный партнер обязуется выполнить следующие условия:*

- Привлечение в проект инвестиций в размере, установленном соглашением ГЧП.
- Реконструкция участка автомобильной дороги М-10 (км109,9– км184,5).
- Ввод объекта в эксплуатацию и его дальнейшая эксплуатация.
- Техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт.

Ожидаемыми источниками возврата затрат на создание и обслуживание (эксплуатацию) объекта инфраструктуры являются: выплаты из республиканского бюджета + плата за проезд с пользователей транспортных средств.

Сроком реализации проекта является дата начала реконструкции 2016-2018 годы, 30 лет – предполагаемый срок соглашения (может быть скорректирован).

На данный момент уже произведено инициирование проекта. Дана предварительная оценка проекта, выявлена возможность его реализации на принципах ГЧП. Остальные этапы представлены на рисунке.

*В ходе реализации проекта будут получены следующие экономические и социальные эффекты:*

– планируемый экономический эффект от проекта: увеличение объема транзитных грузопотоков, сокращение времени доставки грузов, привлечение инвестиций для реализации стратегического (в отношении транспортной политики) проекта.

– планируемый социальный эффект от проекта: обеспечение связи между странами Европейского Союза, Республикой Беларусь и Российской Федерацией, повышение безопасности участников дорожного движения.

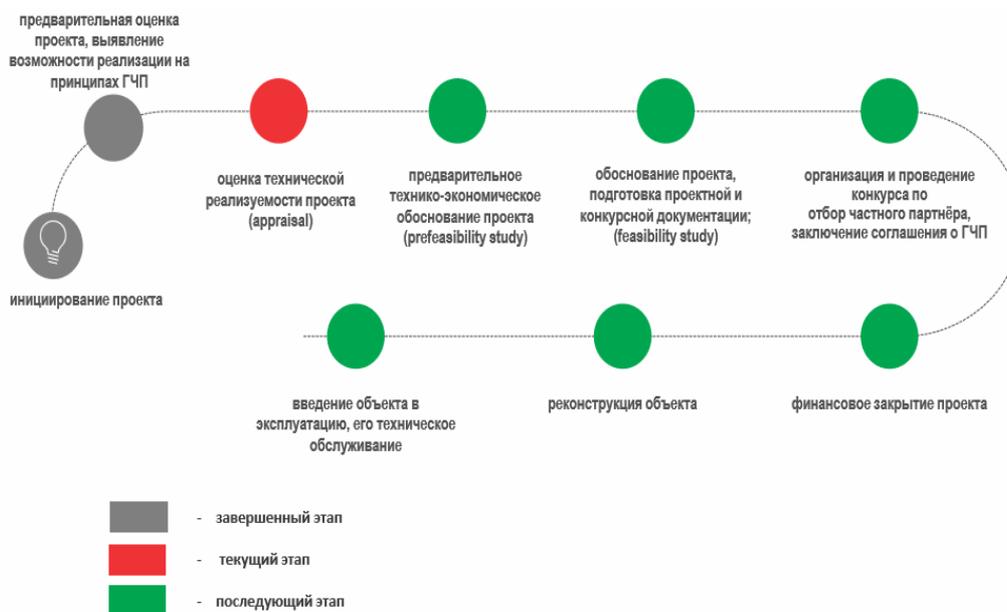


Рис. Этапы подготовки и реализации проекта

Источник: [2].

Таким образом, Беларусь находится в самом начале пути формирования эффективной системы государственно-частного партнерства. Государственные структуры принимают меры для совершенствования и преодоления недостатков действующей экономической системы с учетом международного опыта. При этом, важную роль играют стимулы к активному участию всех заинтересованных сторон в этом процессе для того, чтобы внедряемые механизмы государственно-частного партнерства служили во благо государства, бизнеса и населения.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Национальный инфраструктурный план 2016–2030 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pppbelarus.by/nip/>. – Дата доступа: 17.06.2016.
2. ГЧП в Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pppbelarus.by/projects/ongoing/>. – Дата доступа: 17.06.2016.
3. Государственно-частное партнерство: международный опыт и перспективы развития для Республики Беларусь. – Минск 2013. – 46 с.
4. Брестская областная коллегия адвокатов: «Создан институт государственно-частного партнерства» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bka.brest.by/>. – Дата доступа: 17.06.2016.
5. Бабосов, Е.М. Создание государственно-частного партнерства в сфере инновационной деятельности / Е.М. Бабосов // Проблемы управления. – 2011.