

УДК 338.24:346.26

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ  
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА****В.А. ДЕРНОВА***(Представлено: канд. экон. наук, доц. Н.Л. БЕЛОРУСОВА)*

*Выявлены основные сферы реализации проектов ГЧП в зависимости от уровня развитости стран. Произведен анализ развития государственно-частного партнерства на примере развитых стран (Великобритания, США). Определены первоначальные виды деятельности для реализации пилотных проектов ГЧП.*

Государственно-частное партнерство рассматривается правительствами большинства стран как наилучший способ организации и управления отношениями государства и бизнеса. Более того, ГЧП является эффективным инструментом создания и модернизации публичной инфраструктуры, приносящим взаимные выгоды для обоих партнеров. Несмотря на это, лишь незначительное число стран по оценке ООН имеют успех в реализации проектов ГЧП, большинство же находится на начальном этапе развития. Развитие ГЧП, согласно исследованиям многих международных организаций, связано в первую очередь с созданием институциональной среды ГЧП, ключевыми элементами которой являются центры ГЧП. Однако следует также учесть, что на развитие институтов ГЧП в отдельном государстве оказывает влияние институциональное развитие ГЧП на международном уровне.[2]

В мировой практике механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) используются для привлечения частных компаний с целью долговременного финансирования и управления общественной инфраструктурой по широкой гамме ГЧП-объектов. Выбор первоочередного направления реализации ГЧП-проекта зависит от уровня социально-экономического развития и приоритетности задач конкретной страны или региона. Разнообразие видов, форм и сфер использования ГЧП превращают их в универсальный механизм решения различного рода долгосрочных задач в широком диапазоне сфер деятельности от реализации исключительно социальных и инфраструктурных проектов общегосударственного значения до разработки и адаптации особо перспективных технологий для новых точек роста там, где сосредоточены значительный научный потенциал и человеческий капитал.

Анализ зарубежной практики государственно-частного партнерства показал, что в различных странах применяются разнообразные институциональные формы и виды партнерских отношений государства и частного сектора в инвестиционной сфере экономики. Это государственные контракты на оказание общественных услуг, на поставку продукции для государственных нужд, на оказание технической помощи. Это и традиционная аренда или лизинг. Распространены также концессии типа «строительство – управление – передача» или «строительство – владение – управление», а также эксплуатация без стадии строительства. Почти все страны используют соглашения о разделе продукции, совместные предприятия с акционированием и без акционирования капитала, финансово-промышленные группы в виде объединений разнородных предприятий различных отраслей национальной экономики. В зарубежных промышленно развитых странах осуществляемые в рамках государственно-частного партнерства проекты легко обнаружить в самых разных отраслях экономики и общественных отношений:

- финансовый сектор;
- частные страховые и управляющие компании, имеющие опыт работы с потребителями на конкурентных добровольных рынках, занимают все более прочные позиции в секторах обязательного социального страхования и государственного пенсионного обеспечения;
- общественный порядок и безопасность – обеспечение порядка на транспорте и в общественных местах, эксплуатируемых частными компаниями (парках, общественных зданиях), эксплуатация городских парков;
- недвижимость – строительство и эксплуатация общественных объектов и муниципального жилья в обмен на право застройки и развития в коммерческих проектах;
- образование и медицина – школы и больницы строятся или переоборудуются частными компаниями, получающими право коммерческой застройки и развития соседних или других земельных участков;
- природоохранная деятельность и развитие инфраструктуры туризма – обслуживание и развитие городских и загородных парков, национальных парков и заповедников, уникальных природных объектов, совмещенных с правом эксплуатации природных или рекреационных ресурсов, в том числе получения доходов от посетителей и туристов;
- муниципальные услуги – обновление и эксплуатация, а также строительство новых коммунальных сетей (водопровод, канализация, тепло- и электроснабжение), уборка улиц, вывоз и утилизация мусора, муниципальный транспорт;
- телекоммуникации – создание телекоммуникационной инфраструктуры и монопольные права на ее эксплуатацию, сопровождающиеся обязательствами по предоставлению услуг потребителям (или установленным государством специальным категориям потребителей);

– транспорт – строительство, эксплуатация и обслуживание систем мониторинга и управления движением, строительство и эксплуатация автомагистралей, терминалов аэропортов и множество других проектов в автомобильном, железнодорожном, воздушном, городском, трубопроводном, морском и речном транспорте, в портах, на внутренних линиях и т. д.

Государственно-частное партнерство стало популярным в течение последних десяти лет, с тех пор, как оно успешно было использовано в Англии. По данным Лондонской международной финансовой службы, за последнее десятилетие было реализовано проектов ГЧП на сумму свыше 40 млрд долларов. Сегодня же в этой стране с помощью государственно-частного партнерства на реализацию крупномасштабных проектов из частного сектора ежегодно привлекается до 8-10 млрд долларов США, что, естественно, позволяет экономить немалые бюджетные средства. [3]

Насколько эффективной может быть политика государства в этом направлении показывает опыт Китая. В 1996 году Правительством была утверждена программа по строительству национальной магистральной системы скоростных дорог (НМССД), на первом этапе которой (1996–2003 гг.) планировалось построить 17 тысяч километров скоростных автодорог, на втором (2004–2010 гг.) – 18 тысяч километров, а к 2020 году общая протяженность НМССД должна будет достигнуть 70 тысяч километров, соединив все крупные города с населением более 200 тысяч жителей. Высокий приоритет был отдан строительству 130 тысяч километров провинциальных дорог, примыкающих и строящихся одновременно с НМССД для уменьшения периода окупаемости вложенных в нее инвестиций. В результате, к концу 2002 года в Китае было построено 25 тысяч километров скоростных магистралей, а среднегодовой прирост дорожной сети достиг 7%. Основой для привлечения иностранного капитала является гибкое налоговое регулирование. В частности, в Китае предприятия с долей иностранного капитала свыше 25% в первые 5 лет своей деятельности освобождены от уплаты налога на прибыль, а в последующие 5 лет платят его в размере 7,5% вместо обычной ставки в 33%. Достижения в подготовке к олимпиаде в Пекине также яркий пример развития ГЧП в Китае. В 90-х годах в мире отмечалось значительное повышение интереса государств к развитию аэропортов на основе хозяйственного партнерства с частным сектором [1]. Особенно характерны эти процессы для Великобритании, Австрии, Германии, Италии, Дании и других стран ЕС, а также Австралии.

Развитие ГЧП в мире можно разделить на три стадии. Многие государства все еще находятся на первой стадии развития ГЧП, включая разработку стандартов и законодательной базы для ГЧП. Участники, находящиеся на этих этапах, стремительно пытаются создавать ГЧП без глубокого понимания, как их реализовывать, тем самым подвергая себя и своих партнеров риску повторения ошибок, которые проходили на ранней стадии развития ГЧП в других странах. Во избежание подобных ошибок страны, находящиеся в начале развития ГЧП, могут использовать опыт, накопленный странами, уже прошедшими этот путь: Великобританией в области строительства школ, больниц и военной инфраструктуры; Австралией и Ирландией в области дорожного строительства.

Если анализировать использование ГЧП-проектов по странам, рассматривая их в соответствии с классификацией ООН, то в зависимости от социально-экономического развития страны картина будет несколько меняться. Так, анализ 915 случайно выбранных проектов ГЧП в странах с разным уровнем экономики показал, что здравоохранение стоит на первом месте только в странах большой 7 (184 из 615 проектов).

В развивающихся странах здравоохранение и образование находятся далеко позади отрасли, связанной со строительством и реконструкцией автодорог. Проекты других, не менее важных, но менее приоритетных отраслях в большинстве стран занимают в структуре ГЧП 30-45%. [4]

Так, в зависимости от уровня социально-экономического развития страны, как выяснялось ранее, выбираются следующие отрасли, структура которых показана на рисунке 1.

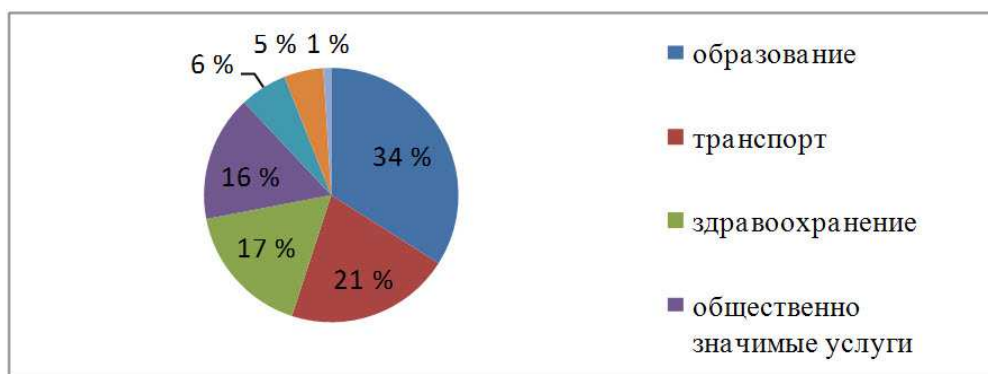


Рис. 1. Количество сделок в Европе по секторам

Источник: собственная разработка на основании источника 5.

По количеству соглашений ГЧП бесспорным лидером является Великобритания, на экономику которой по итогам 2012 г. приходится 44 сделки из 112 проектов в ГЧП в целом по ЕС.

В период 1997-2013 гг. в Великобритании реализовывалось 563 проекта общей стоимостью 35,5 млрд фунтов. Из 563 проектов 451 были закончены, объекты введены в эксплуатацию, среди них 34 больницы и 119 подобных учреждений; 239 новых и «обновленных» школ; 23 новых транспортных проекта, в том числе и платная автодорога вокруг северного Бирмингема; 34 пожарных и полицейских участка; 13 новых тюрем и центров подготовки служб безопасности; 12 объектов по утилизации мусора и водоснабжению; 167 других проектов в таких отраслях как оборона, сфера отдыха, культура, жилищное строительство и ИТ.

Следующие результаты по численности и стоимости соглашений ГЧП в общем объеме ЕС за аналогичный период продемонстрировала Испания – 10,1% и 11,4%, соответственно. На третьей позиции Франция – 5,4% и 5,3%. Если же говорить о показателях 2010 г., то во Франции было реализовано 19 проектов в рамках ГЧП.

Вместе с тем в настоящее время опыт партнерства сформирован во всех развитых странах мира и рассматривается как одно из необходимых условий развития эффективной рыночной экономики. Например, около 15–20% инвестиционных проектов, реализуемых Канадой или Великобританией, осуществляются именно на принципах ГЧП (рис. 2).

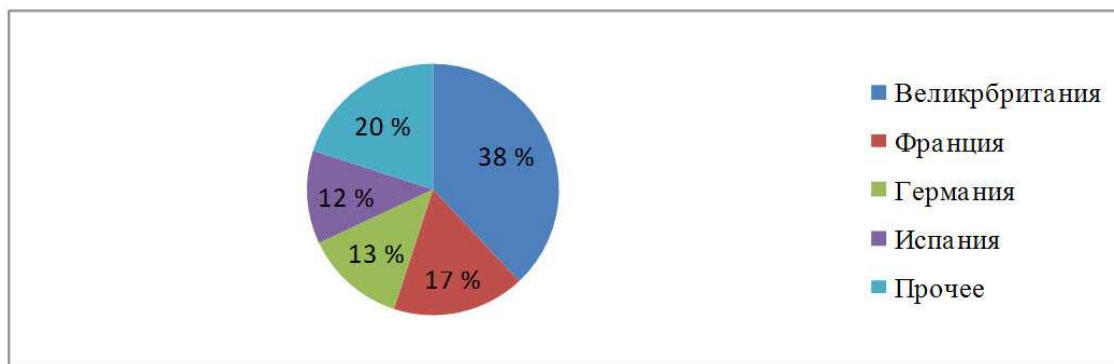


Рис. 2. Количество соглашений в Европе по странам

Источник: источник 5.

В странах с рыночной экономикой, высоким уровнем производительности труда и уровнем потребления ВВП на душу населения, где государством гарантируется высокий уровень социальной защиты, где велика средняя продолжительность жизни и наблюдается высокое качество медицинского обслуживания и образования, ГЧП используется чаще в отраслях здравоохранения и образования, что продиктовано политикой государства. Исключение – США, очевидно, отличается от остальных стран группы большой протяженностью территории и приоритетностью автотранспорта в транспортной структуре страны. Следует отметить, что лидирующей является транспортная инфраструктура, за ней с небольшим отрывом следует социальная инфраструктура.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Варнавский, В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский. – М. : Наука, 2005. – 315 с.
2. Мизгнова, Р.Р. Развитие государственно-частного партнерства на международном и национальном уровне: институциональный аспект / Р.Р. Мизгнова / Высшая школа менеджмента. – СПб., 2015.
3. Синяк, Н.Г. Перспективы развития государственно-частного партнерства в Беларуси / Г.Г. Синяк // Земля Беларуси. – 2008.
4. Экономика [Электронный ресурс] // Вестн. Пермского ун-та. – 2012. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/journal/n/vestnik-permskogo-universiteta-seriya-ekonomika>. – Дата доступа: 18.06.2016.
5. Кузнецов, И.В. Экономические науки / И.В. Кузнецов // Мировая экономика и международные экономические отношения. – 2012.