

УДК 330.142.212

*Н. В. ПОТАПОВА, канд. экон. наук, доцент*

*Е. В. ЧЕРНООКАЯ,*

*Брестский государственный технический университет*

## **ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РАМКАХ ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА**

Раскрыты понятие, сущность и обоснована целесообразность ответственного инвестирования в развитие общественного транспорта в рамках частно-государственного партнерства.

Развитие транспортной инфраструктуры наряду с другими факторами является важнейшей предпосылкой экономического роста государства. Привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты (строительство заводов по переработке отходов, модернизация дорожного хозяйства, автомобильного и железнодорожного транспорта, аэропортов и пр.) позволяют стимулировать деловую активность в различных отраслях экономики, создавать рабочие места.

Основным источником финансирования крупных инфраструктурных транспортных проектов выступают бюджетные средства, которых зачастую недостаточно для их реализации. Кроме того, при использовании бюджетных средств достаточно сложно соблюсти оптимальное соотношение экономического эффекта и общественной целесообразности, так как социальная составляющая имеет более высокую значимость. Поэтому правительства многих стран активно используют частно-государственное партнерство с целью сбалансирования интересов частного сектора при использовании его ресурсов, управленческого опыта и технологий и государственного сектора при предоставлении общественных услуг, касающихся основных потребностей каждого человека.

Активизация международного экономического сотрудничества в Республике Беларусь обуславливает увеличение пропускной способности существующей транспортной инфраструктуры. Рост пропускной способности существующих автомобильных дорог, постройка новых дорог, инфраструктурных объектов, а также повышение эффективности услуг общественного транспорта связаны с высокими затратами финансового, социального и экологического характера.

Необходимое финансирование развития транспортной инфраструктуры становится все сложнее привлечь через традиционные источники.

Прямое финансирование общественного транспорта происходит за счет следующих ресурсов:

- поступления от взимания платы за пользование транспортом;
- доходы от коммерческой деятельности (размещение рекламы, сдача в аренду и т.д.);
- компенсация за предоставление льготных тарифов или за выполнение обязательств социального или регионального характера;
- другие средства, поступающие из бюджетных ресурсов с целью обеспечения требуемого уровня транспортного обслуживания.

Наряду с поступлениями платы от пользователей, общественный транспорт чаще всего финансируется из государственных источников центрального, регионального и местного уровня власти. В каждой стране существует определенная система финансирования, включающая механизмы фискального (налоги и сборы) и нефискального характера.

На сегодняшний день все большее значение приобретают формы непрямого финансирования общественного транспорта:

- средства, поступающие в связи с загрязнением окружающей среды. Например, налог на продукты нефтепереработки (Германия), экологические налоги на использование и владение личным автомобилем, взимание платы за стоянку, используемые в виде компенсации за издержки, понесенные обществом, направляемые на финансирование альтернативных видов транспорта, вызывающих меньше загрязнение;
- средства, поступающие от частного сектора, получающего выгоду от услуг общественного транспорта. Например, сбор с крупных предприятий, оказывающих транспортные услуги (Франция), земельная прибавочная стоимость от сооружения новой линии общественного транспорта (Гонконг);
- средства, поступающие от налогоплательщиков.

Перекрестные субсидии в финансирование общественного транспорта применяются в редких случаях, когда общественные услуги предоставляются одним инфраструктурным предприятием (Германия). Средства при этом поступают в форме внутренних трансфертов из прибыли, получаемой за предоставление других видов общественных услуг (поставки электроэнергии, газа и водоснабжение). Дополнительные доходы играют важнейшую роль в развитии сетей общественного транспорта, обеспечивая при этом функционирование целого ряда отраслей промышленного производства.

Предприятия общественного транспорта имеют также возможность заниматься такими прибыльными видами деятельности, как туристические перевозки, операции с недвижимостью и размещение рекламы.

Услуги общественного транспорта в Республике Беларусь зависят от государства в части планирования и строительства новых систем, а также фи-

нансирования существующих систем. Процесс организации новых транспортных услуг занимает много времени из-за несогласованности между центральными и местными властями и дефицита бюджетных средств. Для того чтобы проекты могли быть завершены в разумные сроки, необходимо оптимизировать процесс их финансирования путем привлечения частного сектора к сотрудничеству.

Наиболее эффективной формой такого сотрудничества является государственно-частное партнерство (ГЧП) как способ привлечения технических, управленческих и финансовых ресурсов частного сектора в общественные проекты.

В целом ГЧП представляет собой взаимодействие государства и частного бизнеса как комплексное явление, имеющее социальный и экономический характер.

Государственно-частное партнерство реализуется в форме официальных отношений или договоренности на фиксированный или неограниченный период времени между представителями государства и частного бизнеса, в котором обе стороны взаимодействуют в процессе принятия решения и соинвестируют ограниченные ресурсы, такие как капитал, персонал, оборудование, и информацию для достижения конкретных целей в определенной области.

Суть партнерства заключается в привлечении государством частного бизнеса в зону своей компетенции, включающую обеспечение развития производственной и социальной инфраструктуры как страны в целом, так и административно-территориальных единиц. Сфера данного сотрудничества имеет широкий перечень услуг таких, как обеспечение достойного качества здравоохранения, образования, общественный транспорт, охрана окружающей среды, накопление национального богатства, рациональное освоение и использование недр и других природных ресурсов, экологическая и экономическая безопасность и т.д.

Существует множество различных моделей ГЧП, которые можно успешно использовать и в белорусских условиях для формирования транспортной инфраструктуры и совместного развития рынка недвижимости.

В мировой практике формами организации кооперации частного бизнеса и власти при финансировании развития общественного транспорта выступают:

– концессии – частная компания берет на себя ответственность за управление находящимся в государственной собственности предприятием на определенный период, в течение которого компания принимает на себя значительные инвестиционные риски. Концессии наиболее целесообразно использовать для строительства и использования автомобильных и железных дорог, объектов воздушного транспорта, нефте- и газопроводов).

Частный инвестор получает разрешение эксплуатировать на возмездной основе принадлежащие государству транспортные предприятия, а также

осуществлять те виды деятельности, на которые распространяется исключительное право государства (например, строить и эксплуатировать трубопроводы, автомобильные и железные дороги);

- передача активов – частная компания покупает пакет акций государственного предприятия через имущественные аукционы, государственное предложение о продаже или программу массовой приватизации;

- совместные предприятия;

- новые проекты – частная компания или совместное государственно-частное предприятие строит и управляет новым инфраструктурным объектом в течение периода, определенного в контракте. Инфраструктурный объект по истечении срока контракта может вернуться в государственную собственность;

- контракты на управление и лизинг – частная компания берет на себя ответственность за управление государственным предприятием на определенный срок, при этом право собственности и инвестиционные решения остаются в руках государства.

В политической сфере существуют следующие формы ГЧП:

- консультации представителей власти и частного бизнеса в рамках ассоциаций предпринимателей;

- независимая экспертиза проектов, нормативных правовых актов органов исполнительной власти разных уровней в области экономики и других сферах;

- подготовка и внесение предложений по реализации направлений государственной политики, защите внутреннего рынка, государственной поддержке экспортеров;

- информационное обеспечение взаимодействия власти и ассоциаций, объединений предпринимателей, отраслевых союзов товаропроизводителей.

Государственно-частное партнерство представляется стабильной формой долгосрочного инвестирования, особенно когда государственный партнер выступает в роли гаранта. Эти виды проектов все активнее внедряются в экономическую практику, поскольку степень риска этих проектов ниже по сравнению с проектами сугубо частного финансирования.

При ГЧП цели извлечь прибыль сопутствует не менее важная цель – добиться общественно значимого полезного результата в соответствующей сфере (создание, реконструкция или модернизация инфраструктурных объектов, а также оказание публичных услуг).

Применение государственно-частного партнерства в сфере общественного транспорта в Республике Беларусь обусловлено следующими причинами:

- необходимостью привлечения дополнительного финансирования для развития приоритетных отраслей, в которых частный бизнес отсутствовал или принимал участие в минимальной степени;

– развитием регионов, которые без притока частных инвестиций обречены на стагнацию, однако государство должно стимулировать активность инвесторов.

Наиболее соответствует государственно-частному партнерству идеи ответственного инвестирования, предполагающего наличие финансовых стимулов для привлечения капитала в решение ряда общественных задач.

Тесная взаимосвязь и взаимозависимость экономической и социальной сфер, проблемы безработицы и экологии обуславливают повышение предпринимательской ответственности при осуществлении инвестиций. Сегодня в бизнес-среде актуальным является сбалансирование материальных и духовных ценностей человека, что стимулирует развитие процессов социально-ответственного инвестирования (СОИ), которое активно реализуется в развитых странах, в то время, как в странах постсоветского пространства данный вид инвестиций только начинает развиваться.

На сегодняшний день СОИ являются отдельным сегментом фондового рынка со своими участниками и инфраструктурой. Несмотря на экономический кризис, мировой объем СОИ увеличивается с каждым годом и охватывает все более широкую географию. Социально ответственное инвестирование – это процесс вложения средств инвесторов с учетом факторов социального, экологического и этического характера наряду с традиционным финансовым анализом.

С нашей точки зрения, ответственный подход при реализации инвестиций наряду с экологическим и социальным аспектами предполагает экономическую устойчивость инвестиций, выражающуюся в обеспечении их доходности в долгосрочном периоде. Процесс инвестирования неразрывно сопряжен с различными рисками. Реализация социально-ответственного инвестирования позволяет некоторым образом перераспределить как риски, так и ответственность между государством и инвестором. При активном продвижении идей социальной ответственности инвестора, государство предоставляет ему дополнительные возможности в виде гарантий, преференций и отсрочек налоговых платежей, что дает ему преимущества перед конкурентами и увеличивает возможности действий. Чем выше социальная ответственность инвестора, тем больше прав на деловой риск может ему предоставить общество. При этом потенциальные потери государства при неэффективном инвестировании минимизируются за счет ранее сделанных вложений в социальную и экологическую сферы.

Государство, привлекая частный бизнес к сотрудничеству, не только получает дополнительные финансово-экономические преимущества (в т.ч. возможность не отвлекать бюджетные средства), но и стимулирует СОИ, обеспечивает ответственный подход при реализации инвестиционных решений.

Таким образом, государственно-частное партнерство можно определить как сотрудничество публичного и частного партнеров для получения эконо-

мического и общественного эффектов, достижения общественно полезных целей, основанное на соединении денежных и иных вкладов партнеров и распределении рисков и ответственности.

В результате, можно сделать вывод, что в ответственном инвестировании в сферу общественного транспорта заинтересованы две стороны инвестиционного процесса как по экономическим, так и по социальным причинам. При этом обеспечивается разумное перераспределение ответственности между сторонами за неэффективное вложение ресурсов, государство реализует политику либерализации экономики, а бизнес – идеи корпоративной социальной ответственности.

Преимуществами проектов ГЧП по сравнению с традиционными подходами в части финансирования общественного транспорта являются: осуществление проектов в короткие сроки; решение проблемы бюджетных ограничений, снижение финансовых и юридических рисков для частного и государственного сектора; повышение социальной ответственности бизнеса.

Наиболее эффективными формами ГЧП в Республике Беларусь могут быть такие, как привлечение частного сектора к оказанию транспортных услуг на общественном транспорте; разделение транспортных услуг на коммерческие и социальные маршруты; строительство объектов транспортной инфраструктуры.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ильин, И. Е.** Организация продаж банковских продуктов / И. Е. Ильин // Государство и бизнес : в русле взаимовыгодного партнерства. – 2009. – № 1.

2 **Елисеев, С. Ю.** Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт/ С. Ю. Елисеев, В. В. Максимов // ВКСС Connect. – 2008. – № 2. – С. 11.

*N. POTAPOVA, PhD, associate Professor*

*E. CHERNOOKAYA*

*Brest state technical University*

#### **FINANCING THE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT IN THE FRAMEWORK OF STATE-PRIVATE PARTNERSHIP**

In article the concept, essence reveal and expediency of responsible investment in development of public transport of Republic of Belarus within the private and state partnership locates.

Получено 25.04.2012