

Organizational and economic instruments of implementation of the investment decisions, directed on providing social and ecological health and safety of society are considered. The algorithm of the accounting of influence of the project on the social and ecological environment and methods of stimulation of responsible investment is offered.

Получено 10.08.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 330.341

Н. А. ДУДКО

Белорусский национальный технический университет

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ЭФФЕКТИВНАЯ МОДЕЛЬ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛАРУСИ

Рассмотрены особенности экономической системы Беларуси и связанные с ними проблемы развития инфраструктурных отраслей. Проанализированы преимущества государственно-частного партнерства как эффективной модели финансирования инфраструктуры, возможности и перспективы реализации проектов ГЧП в нашей стране.

Особенностью белорусской экономической модели является попытка сочетать административные методы управления, основанные на директивных плановых показателях, с рыночными механизмами. В структуре экономики преобладает промышленный сектор, на который государство делает ставку для достижения установленных темпов экономического роста. Бюджетная политика основана, в первую очередь, на поддержке таких отраслей, как сельское хозяйство, строительство, промышленность, а не социальной сферы, как это принято в большинстве стран с развитой рыночной экономикой. Социальная сфера, как и в советские времена, финансируется по остаточному принципу, несмотря на декларируемую социальную ориентированность государства [1]. Кроме того, доля частных предприятий в формировании ВВП составляет примерно 30 % против 60–80 % в соседних странах [2].

В связи с этим экономическая система Беларуси может быть охарактеризована как управляемое государством хозяйство с некоторым участием частного сектора. Инфраструктура практически полностью остается под контролем государства с незначительным, жестко регулируемым участием частного сектора в сфере телекоммуникаций (мобильная связь) и транспортных

услуг (автомобильные перевозки). Несмотря на проведение в стране реформы экономической политики (направленной на улучшение бизнес-климата), изменения никак не затронули сектор инфраструктуры. В результате, основными характеристиками сектора инфраструктуры выступают: недостаточная конкуренция, чрезмерное государственное регулирование, неэффективные инвестиции [3].

Проблема инвестиций в нашем государстве – одна из самых важных и сложных. Разумная стратегия капиталовложений может облегчить структурную перестройку экономики, создать наукоемкие производства и ускорить интеграцию Беларуси в сообщество развитых стран. Инвестиции непосредственно связаны с увеличением внутреннего национального продукта, а, следовательно, и экономическим ростом страны: достаток завтрашнего дня создается сегодняшними инвестициями в развитие инфраструктуры [4].

Развитие объектов, составляющих инфраструктуру, всегда сопряжено с высокими затратами. Во всяком случае, размеры финансирования выходят за пределы возможностей региональных и городских бюджетов [5]. Приватизация при этом становится эффективным решением лишь в том случае, если создан необходимый инструментарий экономического и технического регулирования, сформирован платежеспособный спрос, а также есть доступ к финансовым рынкам, позволяющим финансировать крупные капиталовложения. При отсутствии всех этих компонентов, провалы рынка снова толкают государство на вмешательство. То есть, возникает порочный круг: неэффективность государственного управления подталкивает к приватизации, неэффективность приватизации – к усилению регулирования, неэффективность регулирования – вновь к национализации [6]. К тому же, не на последнем месте стоит и вопрос качества публичных услуг. Поэтому наиболее эффективным решением этих задач является использование механизмов государственно-частного партнерства.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – это особый вид сотрудничества частного и государственного секторов с целью реализации долгосрочных инвестиционных проектов.

Как и для любого другого партнерства в экономической сфере, ГЧП possui ряд общих характеристик [7]:

1) участие в финансировании проекта как минимум двух сторон (государства и частного сектора). При этом государство в качестве субъекта ГЧП может выступать на любом из уровней: республиканском, региональном и городском;

2) целью проекта является достижение положительного социального эффекта с минимально возможными затратами ресурсов для бюджета. При этом частная сторона должна извлекать экономическую выгоду для себя от участия в проекте;

3) в качестве предмета партнерства обязательно выступает республикан-

ская, региональная или городская собственность, а также услуги, оказываемые органами власти какого-либо из трех уровней и бюджетными организациями;

4) стороны должны зафиксировать следующие существенные условия финансирования для каждой из сторон: формы и инструменты, объем и пропорции, срок;

5) необходимо наличие жестко зафиксированных и понятных для всех сторон условий, разграничивающих риски участников;

6) партнерство должно быть юридически оформлено либо соответствующим договором, либо путем формирования общего капитала вновь создаваемого юридического лица;

7) необходимо наличие четких сроков и условий выхода каждого участника из проекта.

Проекты ГЧП представляют собой не простое сложение ресурсов, а совершенно особую конфигурацию интересов и соответствующих правомочий партнеров. Во-первых, государство как одна из сторон партнерства выступает в роли носителя общественно значимых интересов и целей, причем исполняет не только целеполагающую, но и контрольную функции. Во-вторых, выступая в роли участника хозяйственного оборота, оно заинтересовано как в эффективности общих результатов проекта ГЧП, так и в обеспечении собственного коммерческого эффекта. Частный партнер, как предприниматель, преследует цель максимизации прибыли. Поэтому в сегменте коммерческих (в отличие от сегмента реализуемых государством общественных) интересов между партнерами вполне уместен и даже необходим торг о возможном разделе возникающих рисков, о характере делегируемых правомочий и условиях их передачи и использования [8].

Государственно-частное партнерство также предполагает особый характер распределения рисков. Орган государственной власти, как правило, принимает на себя риски периода подготовки проекта, гарантирует востребованность объекта инвестиций в долгосрочной перспективе (например, компенсирует выпадающие доходы частного инвестора в случае отклонения параметров реализации инвестиционного проекта от запланированных на момент принятия решения об инвестировании). Управление текущими рисками (например, управление издержками, налоговыми, юридическими рисками) выпадает на долю частного инвестора. Такое распределение рисков между сторонами выступает в качестве определенного рода гарантии как для государства, так и для частного инвестора, вступивших в отношения, основанные на государственно-частном партнерстве [9].

Преимущества реализации проектов государственно-частного партнерства следующие [10]:

1 Поддержание высоких стандартов сервиса, оказания услуг.

2 Проекты начинают «работать» вовремя, поскольку инвестор заинтересован в их быстром запуске, чтобы они начали окупаться и приносить прибыль.

3 Более эффективное использование государственных средств.

4 Инвестор возвращает деньги постепенно (например, срок реализации проекта – 25 лет), у инвестора есть заинтересованность в улучшении качества услуг, высоком уровне стандартов, поскольку от этого зависит его конечная прибыль. К тому же, если будут выявлены какие-либо недостатки, он вынужден будет самостоятельно их устранять.

5 Лучшее понимание общей стоимости обеспечения тех или иных услуг (частный инвестор определяет стоимость услуг, которая включает как затраты на строительство реконструкцию и т.д., так и затраты на поддержание объекта в надлежащем состоянии).

6 Новые подходы к работе, к оказанию услуг. Государственный сектор определяет, какая именно услуга будет оказываться, а частный инвестор определяет, каким образом (с использованием инноваций и т.д.).

Мировая практика показывает, что использование механизмов ГЧП определяется уровнем социально-экономического развития страны. В странах с рыночной экономикой, высоким уровнем производительности труда и уровнем потребления ВВП на душу населения, где государством гарантируется высокий уровень социальной защиты, велика средняя продолжительность жизни и наблюдается высокое качество медицинского обслуживания и образования, ГЧП используется чаще в отраслях здравоохранения и образования, что продиктовано политикой государства. В развивающихся странах и странах с переходной экономикой на первое место по приоритетности привлечения инвестиций с помощью ГЧП находится транспортная инфраструктура, а именно: строительство и реконструкция автодорог, портов, железных дорог [11].

Следует отметить, что ГЧП является инструментом экономической и, говоря шире, государственной политики развитых стран мира, появление которого стало результатом длительной эволюции отношений, с одной стороны, государства и, с другой стороны, гражданского общества, его отдельных корпораций. В странах Запада удалось установить более или менее паритетные отношения власти и бизнеса, регламентировать данного рода равенство законодательно и институализировать их в виде социальных и политических норм взаимодействия [12].

Развитие проектов ГЧП в Восточной Европе затруднено частыми сменами решений правительств, институциональной нестабильностью, краткосрочной ориентацией политики. Более того, проекты ГЧП сопряжены с определенным давлением на бюджет, сложно предсказать их конечную стоимость, также нет надлежащей конкурентной среды для доступа к проектам, риски между участниками распределены не равномерно, а качество управления проектами также не достаточно высокое [13].

При внедрении механизма ГЧП в развивающихся странах ключевым фактором успеха для привлечения частного капитала должно стать предоставление государственных гарантий в виде политической поддержки, закрепленной законодательством, для снижения рисков участия в проекте. Государственная поддержка и начало финансирования проекта выступает гарантией для частных инвесторов, вступающих в проект, серьезности предпринимаемых правительством действий [14].

Наша страна в настоящее время находится лишь в стадии развития института государственно-частного партнерства. В конце 2011 года проект закона о государственно-частном партнерстве в Беларуси был направлен для экспертизы в Европейскую экономическую комиссию ООН (ЕЭК ООН). В марте текущего года эксперты Европейской экономической комиссии ООН провели в Беларуси работу по оценке готовности страны к проектам государственно-частного партнерства (ГЧП), анализу необходимых условий внедрения проектов ГЧП, включая создание специализированного центра и профессиональную подготовку квалифицированных экспертов в данной области. Дальнейшими шагами экспертной миссии будут предоставление предварительной отчетности, проведение семинара рабочей группы, разработка плана действий по внедрению и развитию системы ГЧП в Республике Беларусь [15].

На сегодняшний день для Республики Беларусь является актуальным привлечение новых инвесторов посредством создания благоприятной инвестиционной среды, в том числе разработка законодательной базы для применения схем проектного финансирования и государственно-частного партнерства. Государственно-частное партнерство станет качественно новым и эффективным способом привлечения инвестиций в модернизацию транспортной, энергетической, коммунальной и социальной инфраструктуры.

Реализация проектов ГЧП в Беларуси позволит не только развивать инфраструктуру в интересах общества путем объединения ресурсов и опыта государственного и частного секторов с наименьшими затратами и рисками при условии предоставления экономическим субъектам высококачественных услуг, но также будет содействовать повышению конкурентоспособности ведущих отраслей экономики, структурной диверсификации экономики на основе инновационного технологического развития, снижению предпринимательских и инвестиционных рисков, либерализации экономической среды, совершенствованию организационных, экономических и правовых механизмов социально-экономического развития.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Акулич, В.** Формирование рыночной экономики // Белорусский экономический портал [Электронный ресурс] / А. Акулич; ЧНУП "Бюро экономических исследований". – Минск, 2012. – Режим доступа : ekonomika.by/downloads/Lecture%20500.doc.

2 Министр экономики констатирует низкий уровень вклада частного сектора в ВВП [Электронный ресурс] // Белорусская информационная компания «БЕЛПАИ» / Экономика – 04.10.2011. – Режим доступа: http://naviny.by/rubrics/economic/2011/10/04/ic_news_113_377697/

3 Мониторинг инфраструктуры Беларуси 2011 / М. Акулова [и др.]; ред. Г. Захман // Исследовательский центр ИПМ [Электронный ресурс]. – Минск, 2011. – Режим доступа : <http://research.by/pdf/BIM2011r.pdf>

4 **Кузнецова, А.** Инвестирование развития инфраструктуры: теория и методология [Электронный ресурс] : автореф. / А. Кузнецова // Электронная библиотека диссертаций – М., 2007. – Режим доступа : <http://www.dissertat.com/content/investirovanie-razvitiya-infrastruktury-teoriya-i-metodologiya>

5 **Морозов О.** Кризис не отменяет спрос на развитие / О. Морозов; Государственно-частное партнерства: сб. статей / ред. А. Зверева. – Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), 2009.

6 **Баженов, А.** ГЧП для инфраструктуры [Электронный ресурс] / А. Баженов // Рынки, отрасли, компании // Экспертный канал «Открытая экономика». – М., 2010. – Режим доступа: <http://opes.ru/1240402.html>.

7 **Прудский, В. Г.** Государственно-частное партнерство как важнейший фактор инновационного развития экономики [Электронный ресурс] / В. Г. Прудский, И. Ю. Мерзлов // Научный журнал «ARS ADMINISTRANDI» («Искусство управления») – Пермь, 2011. – Режим доступа: http://ars-administrandi.com/article/Prudskii_Merzlov_2011_4.pdf.

8 **Дерябина, М.** Государственно-частное партнерство: теория и практика // Экономический портал [Электронный ресурс] / М. Дерябина. – М., 2010. – Режим доступа : <http://instituciones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo.html>.

9 Государственно-частное партнерство (ГЧП) и проектное финансирование// Capital Legal Services[Электронный ресурс] – СПб., 2010. – Режим доступа : airports.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=27.

10 Мировая практика институционального обеспечения ГЧП [Электронный ресурс] // ЗАО «Юридические консультанты по праву стран АТЭС (ЮКАТЭС)» / Аналитика. – М., 2011. – Режим доступа: http://www.ucates.ru/analytics_09.

11 Анализ мирового опыта использования государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики [Электронный ресурс] // ООО «Лекс-Консалтинг» / Статьи про ЖКХ. – М., 2010. – Режим доступа : <http://www.g-kh.ru/directory/articles/736066/>.

12 **Пушкин, А. В.** Реализация инфраструктурных проектов в рамках государственно-частного партнерства [Электронный ресурс] / А. В. Пушкин // Юридическая компания Tenzor Consulting Group. – М., 2011. – Режим доступа : <http://www.tencon.ru/article/199>.

13 Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства / Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. – Женева, 2008.

14 **Резниченко, Н. В.** Проблемы становления государственно-частного партнерства в здравоохранении в России / Н. В. Резниченко // Менеджер здравоохранения. – 2008. – № 6 – С. 19–28.

15 Встреча с экспертами Европейской экономической комиссии [Электронный ресурс] // М-во экономики Респ. Беларусь / Новости. – Минск, 2012. – Режим доступа : http://www.economy.gov.by/ru/news/vstrecha-s-ekspertami-evropejskoj-ekonomicheskoi-komissii_i_0000001465.html.

N. DUDKO

Belarusian national technical university

STATE-PRIVATE PARTNERSHIP AS EFFECTIVE MODEL OF INVESTMENT IN DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE OF BELARUS

The article describes the features of the economic system of Belarus and the associated problems of infrastructure sectors development. The advantages of public-private partnerships as an effective model of infrastructure financing, opportunities and prospects of PPP projects implementation in our country are analyzed.

Получено 02.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор

В. В. ВЕПШТАС

Белорусский государственный университет транспорта

СПЕЦИФИКА УСТАНОВЛЕНИЯ ВЕРХНЕГО ПРЕДЕЛА ТАРИФА НА УСЛУГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Рассмотрена принципиальная схема установления верхнего предела тарифов в рамках предельного регулирования, подхода к формированию сбалансированной системы тарификации грузов Белорусской железной дороги.

На современном этапе развития Единого экономического пространства (ЕЭП) происходит становление общего рынка железнодорожных грузовых перевозок, первым шагом, к формированию которого явилось заключение Соглашения о регулировании доступа к услугам естественных монополий в сфе-