

НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА В РАМКАХ РАЗВИТИЯ ИНСТИТУТА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Л.Е. Филиппова*

В статье рассматриваются процессы формирования взаимоотношений государства и бизнеса на территории Беларуси (в составе Российской империи, в СССР, с момента образования Республики Беларусь). Характеризуются условия и сдерживающие факторы развития государственно-частного партнерства в стране. Предлагаются направления его развития в национальной экономике.

Ключевые слова: инвестиции, государственно-частное партнерство, концессия, инфраструктура, транспорт.

JEL-классификация: H54, L33, N74, P26.

Материал поступил 28.09.2017 г.

В условиях глобализации мировой экономики происходит активизация привлечения частного капитала в объекты государственной собственности, что обеспечивает более высокую эффективность их реализации за счет концентрации ресурсов (финансовых, управленческих, инновационных) и распределения рисков между участниками. Таким финансовым механизмом является государственно-частное партнерство (ГЧП).

В настоящее время ГЧП призвано решать такие социально-экономические проблемы, как дефицит инфраструктуры, износ основных фондов, ограниченность бюджетных ресурсов, необходимых для модернизации и обслуживания находящихся в собственности государства объектов. Отрасли его применения разнообразны. Зарубежный опыт свидетельствует об успешной реализации ГЧП-проектов в таких нетрадиционных для частного финансирования сферах, как пенитенциарная и судебная системы, природоохранная деятельность, реконструкция зданий и памятников архитектуры, общественный порядок и безопасность, военная промышленность. Вместе с тем первоначально понятие «государственно-частное партнерство» характеризовало совместное государственное и частное финансирование

образовательных программ (40-е годы XX в., США). Позднее, в 50-е годы оно предполагало реализацию объектов общественного пользования, а с 60-х – совместную деятельность государственно-частных предприятий, занятых модернизацией и перестройкой городов. В настоящее время механизм ГЧП направлен на финансирование проектов преимущественно социальной и экономической инфраструктуры.

Привлечение частного капитала в инфраструктурный сектор Республики Беларусь обусловлено необходимостью обновления основных фондов, повышения эффективности инвестирования и инновационной направленности развития национальной экономики, а также лимитированностью бюджетного финансирования и возрастающей потребностью в капитальных вложениях. Так, прогнозируемый среднегодовой объем затрат на инфраструктуру в стране на краткосрочный период 2016–2020 гг. составит 2 млрд долл. США, а среднегодовая потребность в инвестициях – 3,58 млрд долл.¹. Таким образом, среднегодовой дефицит бюджета на развитие инфраструктуры Республики Беларусь превышает 1,5 млрд долл. По-

¹URL: http://www.pppbelarus.by/files/images/docs/nip_rus_web.pdf

* **Филиппова Людмила Евгеньевна** (filippova_le@list.ru), кандидат экономических наук, преподаватель кафедры мировой экономики Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

сколькx земли, на которых располагаются объекты транспорта и связи, не подлежат передаче в частную собственность², особую актуальность приобретает развитие государственно-частного партнерства, в том числе концессий как одной из форм ГЧП, предполагающей передачу таких объектов во временное пользование.

Становление отношений государства и бизнеса на территории Беларуси в составе Российской империи

История взаимоотношений государства и предпринимательских структур в направлении привлечения частного капитала в сферы общественного назначения началась в период вхождения Беларуси в состав Российской империи. Так, к моменту третьего раздела Речи Посполитой концессии в Российской империи уже были законодательно закреплены в Берг-привилегии 1719 г. и Манифесте 1720 г. «О допущении иностранцев к строению и размножению рудокopных заводов», принятых Петром I (Курьсь, 2003. С. 22). Следует отметить, что концессии в те времена применялись только в добывающей промышленности. С середины XIX в. они получили распространение и в транспортной сфере. Так, в 1863 г. лондонские банкиры приобрели концессию у царского правительства на строительство и эксплуатацию Динабургско-Витебской железной дороги на срок до 1951 г. С 1871 г. на основе Высочайше утвержденной концессии частные компании осуществляли строительство Киево-Брестской железной дороги, включающей Брест-Литовскую и Радзивилловскую ветви (Красковский, 1994. С. 164). Примером также может служить создание общества «Витебский трамвай» (1896 г.) в форме транспортной концессии, которую выкупили бельгийские предприниматели у городских властей Витебска.

Наибольшее распространение подобный вид взаимодействия государства и бизнеса получил в результате основания Главного общества российских железных дорог

в 1857 г., состоявшего из иностранных и российских предпринимателей. В соответствии с заключенным с правительством соглашением, планировалось строительство сети железных дорог протяженностью более 4 тыс. км, одна из которых проходила от Санкт-Петербурга до Варшавы с веткой через г. Ковно и Пруссию (территория современной Гродненской области) (Лизунов, 2008. С. 29). Общество брало на себя обязательства по строительству (в течение 10 лет), содержанию и обслуживанию дорог (в течение 85 лет), а также реализацию услуг потребителям. Правительство, в свою очередь, предоставляло следующие виды поддержки: осуществляло финансирование в размере до 18 млн руб. серебром, постройку части дороги на средства казны, эмиссию облигационных займов и выпуск консолидированных облигаций в случае их нереализации (с этой целью правительством был сформирован специальный железнодорожный фонд, на создание которого пошли средства от продажи Аляски, Николаевской дороги, а также от выпуска внутренних займов); оказывало прямую денежную помощь в виде ссуд на строительство, безвозмездное предоставление казенных земель под полотно железной дороги, «ручательство 5-процентного чистого дохода»; предоставляло гарантии минимального дохода для акционеров и гарантии облигационных капиталов (Дроздова, 2015. С. 86–100). Впоследствии государство осуществляло выкуп построенных железных дорог, в том числе Двинско-Витебской (1894 г.) и Московско-Брестской (1896 г.).

Таким образом, в дореволюционный период развитие государственно-частного партнерства было обусловлено преобладанием в стране частной собственности, стимулированием государством предпринимательской инициативы, а также проведенной реформой 1861 г., позволившей создать дополнительные условия для формирования рынка рабочей силы.

Государственно-частное партнерство в советское время: нэп и период застоя

Следующий этап развития государственно-частного партнерства связан с реализацией новой экономической политики (нэп)

² Кодекс Республики Беларусь о земле от 23 июля 2008 г.: с изм. и доп. по состоянию на 2 февр. 2015 г. Минск: Национальный центр правовой информации Республики Беларусь.

(20-е – начало 30-х годов XX в.). Экономика страны после мировой и гражданской войн находилась в упадке и требовала существенных капитальных вливаний. В связи с этим приток прямых иностранных инвестиций в концессионной форме позволил привлечь не только иностранный капитал, но и современную технику, а также технологии. С политической точки зрения концессии способствовали сдерживанию европейских стран от прямого военного вмешательства.

В 1918 г. на первом Всероссийском съезде совнархозов была принята правительственная Программа экономических отношений с капиталистическими странами, в соответствии с которой концессии выделялись в качестве главного элемента внешнеэкономических связей. С того времени начало действовать специальное законодательство в сфере регулирования концессий и стали создаваться соответствующие структуры. Так, в начале 20-х годов XX в. был принят декрет СНК «Об общих экономических и юридических условиях концессий» (1920 г.); начали функционировать Концессионный комитет (при Госплане), Комиссия по смешанным обществам (при Совете труда и обороны), концессионные комиссии и комитеты в союзных республиках, а также с 1923 г. – Главный концессионный комитет (при СНК СССР). Это способствовало развитию государственно-частного партнерства в рамках подписания концессионных договоров с американскими («Америко»), датскими («БСТО») и немецкими («Дерулюфт» и «Дерутра») компаниями (Ерохина, 2011. С. 42).

и немецкими («Дерулюфт» и «Дерутра») компаниями (Ерохина, 2011. С. 42).

Концессионные предприятия создавались в различных сферах: обрабатывающей (22%) и горнодобывающей (17%) промышленности, торговле (20%), сельском хозяйстве (7%), на транспорте и в связи (7%), в других отраслях экономики (табл. 1).

В то же время удельный вес концессий по стране был незначительным. Например, в сферу промышленности к началу 1927 г. было привлечено 7878 млн руб., в том числе вложения концессионеров составили 45,3 млн руб., что соответствовало 0,57% общесоюзных вложений (Зотова, 2010. С. 78). Это объяснялось тем, что деятельность концессионных предприятий на основе привлеченного иностранного капитала противоречила проводимой политике центральных органов власти, направленной на ликвидацию в государстве частной собственности. Таким образом, игнорирование интересов концессионеров и чрезмерная политизация концессионных отношений привели к ликвидации всех концессий и совместных предприятий в стране к началу 30-х годов XX в.

Последующие десятилетия вплоть до 80-х годов XX в. характеризовались застоём ГЧП в результате подавления в стране частной собственности и предпринимательства. Экономическая и социальная неэффективность командной экономики, ее бесперспективность в условиях НТР обусловили необходимость перехода к новой экономической

Таблица 1

Отраслевая структура концессий в СССР в начале 20-х годов XX в. (число заключенных договоров)

Отрасль народного хозяйства	Годы						Всего	
	1922	1923	1924	1925	1926	1927	ед.	% от общего числа
Торговля	3	13	10	4	2	-	32	20
Лесная промышленность	1	4	1	-	-	1	7	4
Сельское хозяйство	3	6	-	2	-	-	11	7
Промыслы	-	3	-	-	-	1	4	2
Горная промышленность	4	3	5	9	4	3	28	17
Обрабатывающая промышленность	-	7	6	6	13	4	36	22
Транспорт и связь	4	5	2	1	-	-	12	7
Строительство	-	-	-	2	1	-	3	2
Прочие	-	4	1	7	7	11	30	19
Всего	15	45	25	31	28	19	163	100

Источник. (Зотова, 2010. С. 77).

системе рыночного типа. Уже во второй половине 80-х годов XX в. начали происходить процессы по перераспределению прав и изменению форм собственности, что нашло отражение в принятии соответствующих нормативно-правовых актов. В 1986 г. был принят Закон СССР «Об индивидуальной трудовой деятельности», который послужил основой легализации частного предпринимательства и индивидуально-трудовой собственности. Закон СССР «О кооперации» (1988 г.) обосновал возможность интенсивного и широкомасштабного перехода государственной собственности в частную. В 1989 г. был принят ряд нормативных актов об аренде, в том числе Закон «Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об аренде», который содержал правовую основу для изменения форм собственности (Шацилло, 2016. С. 32). В нем впервые законодательно разрешалось заключать договоры аренды с правом выкупа трудовыми коллективами арендованного государственного имущества.

Возрождение взаимоотношений государства и бизнеса (с начала 90-х годов XX в. по настоящее время)

Образование Республики Беларусь сопровождалось возрождением отношений государственного и частного секторов и характеризовалось формированием национальной хозяйственной системы на базе народохозяйственного комплекса БССР вследствие распада единого народохозяйственного комплекса СССР и создания новых экономических институтов рыночной экономики. В 1990–1991 гг. в СССР была создана законодательная база с целью перераспределения и преобразования прав собственности, включающая ряд законодательных и иных нормативных актов, направленных на становление рыночных отношений. Одно из положений постановления Совета Министров СССР № 835 призывало участников инвестиционного процесса практиковать размещение подрядов на строительство (реконструкцию) объектов и заказов на выполнение проектных и конструкторских работ на конкурсной основе (аналог современного сервисного контракта) (Смотрицкая, 2009. С. 58). Однако наибольшее значение имел Закон

«Об основах разгосударствления и приватизации в СССР», принятый 1 августа 1991 г. В процессе смены форм собственности предусматривалась трансформация государственной собственности в другие, негосударственные (коллективную, семейную). Приватизация рассматривалась как одна из форм разгосударствления. В связи с этим уже к 1991 г. было выкуплено или акционировано 19 предприятий республиканской и 42 предприятия коммунальной собственности (Осмоловец, 2015. С. 91). С целью дальнейшего проведения приватизации был образован Комитет по управлению госимуществом. В 1991–1992 гг. наиболее распространенным способом разгосударствления был выкуп арендованного имущества арендными коллективами. В 1993 г. был принят закон «Об именных приватизационных чеках Республики Беларусь». За чеки приватизировались наименее прибыльные и стратегически невыгодные предприятия, которые практически не платили дивиденды (Круглик, 2005. С. 23). К 1995 г. было акционировано 260 предприятий республиканской и коммунальной собственности; на основе частного капитала создавались и новые предприятия. Всего за период с 1991 по 2012 г. было приватизировано 4953 организации, в том числе по способам приватизации: 2788, или 56% – путем акционирования государственных предприятий, 29% проданы на аукционе или по конкурсу, 15% – путем выкупа арендуемого имущества арендными предприятиями. В дальнейшем замедление темпов приватизации было обусловлено необходимостью сохранения доли государства в приватизируемых предприятиях, прежде всего в базовых отраслях (энергетика) и инфраструктуре (транспорт и связь). Это было обусловлено, во-первых, общей неразвитостью частного сектора, который не способен охватить весь воспроизводственный процесс; во-вторых, незаинтересованностью частных инвесторов в развитии инфраструктурных отраслей в связи с недостаточным размером капитала и длительностью сроков окупаемости инвестиций.

Следует отметить, что проведение курса, предполагающего обеспечение оптимального единства государства и рынка, госу-

дарственной и частной собственности на средства производства происходило в отсутствие достаточных материальных и валютных резервов, полноценных внешних источников финансирования, энергетической и сырьевой зависимости, технологической отсталости, а также низкого (по европейским стандартам) уровня развития производительных сил. Такие факторы, как преобладание в национальной экономике административных ценностей и присутствие так называемой патерналистской психологии, также ограничивали свободу выбора рациональных решений.

В современных условиях белорусская модель экономики характеризуется: сильной и эффективной государственной властью; равенством различных форм собственности, исходя из чего приватизация рассматривается не как самоцель, а как средство поиска заинтересованных инвесторов; многовекторностью экономической политики и социальной направленностью. Выбор страной эволюционного пути развития с соответствующей социальной ориентацией был впервые закреплён в Основных направлениях социально-экономического развития Республики Беларусь на 1996–2000 гг. В настоящее время данные принципы являются ключевыми в Национальной стратегии устойчивого развития до 2020 г.

***Современные условия развития
и факторы сдерживания
государственно-частного
партнерства в национальной
экономике***

Основными предпосылками развития государственно-частного партнерства в стране являются износ объектов общественного назначения и недостаток бюджетных средств для их финансирования. Необходимость капитального ремонта, реконструкции и перепрофилирования существующих объектов инфраструктуры в рамках национальных и региональных программ, а также потребность в капитальном строительстве новых объектов предполагают существенный объем капиталовложений. Так, степень износа активной части основных производственных фондов в стране достигает 80%. Доля традиционных технологий

в инфраструктуре также достаточно высока. Например, на транспорте она составляет 59% (новых – 34, высоких – 7%), в отрасли связи – 53 (22 и 35%), в социальной сфере – 34,2 (49 и 16,8% соответственно).

Вместе с тем, согласно данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, сальдо консолидированного бюджета страны за последние годы оставалось отрицательным, за исключением 2011 г. (профицит – 6180 млрд бел. руб.). В то же время финансирование социальной сферы составляет почти половину государственных расходов (23 802 из 43 946 млрд бел. руб.)³. Таким образом, поиск альтернативных источников финансирования социальной инфраструктуры является стратегически необходимым.

В стране создана необходимая законодательная база, которая может стать основой развития государственно-частного партнерства. Несмотря на то, что в Республике Беларусь правовая база ГЧП находится на начальном этапе формирования, в стране действуют нормативные документы, напрямую или косвенно регулирующие такие формы государственно-частного партнерства, как концессия, совместное предприятие, аренда, сервисный контракт и др. В директиве Президента № 4 от 31.12.2010 г. «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь», а также в Программе социально-экономического развития на 2016–2020 гг. предусмотрены формирование нормативно-правовой базы для комплексного регулирования механизмов государственно-частного партнерства, повышение эффективности управления государственным имуществом, совершенствование форм и методов государственного регулирования экономических отношений.

Принятый в 2015 г. Закон Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве» определяет ГЧП как взаимовыгодное сотрудничество на партнерских условиях на договорной основе между государственным и частным партнерами, предусматривающее объединение имуществен-

³ Статистический ежегодник Республики Беларусь. 2016. Минск. URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/index_6316

ных и(или) неимущественных вкладов партнеров для осуществления экономической деятельности с распределением между ними полученных доходов, ответственности и рисков в соответствии с соглашением о государственно-частном партнерстве⁴. Среди основных принципов государственно-частного партнерства отмечены принципы законности, партнерства, стимулирования, равноправия и добровольности, эффективности, прозрачности, экономичности. В качестве объектов указаны такие традиционные для ГЧП сферы, как здравоохранение, инфраструктура, образование, транспорт и др.

В нормативно-правовых документах Республики Беларусь также отмечаются отдельные сферы (отрасли) экономики, в которых может быть реализовано ГЧП. Так, в Программе развития жилищно-коммунального хозяйства Республики Беларусь одним из приоритетных направлений развития сферы ЖКХ называется государственно-частное партнерство в области содержания и эксплуатации жилищного фонда. Механизм ГЧП отмечен как эффективный способ реализации инвестиционных проектов также в сферах градостроения, кинематографии, здравоохранения, железнодорожного транспорта.

В стране проводится государственная политика, стимулирующая развитие государственно-частного партнерства, которая включает проведение мероприятий, направленных на информирование бизнеса и общественности, привлечение международных финансовых институтов (например, ЕЭК ООН) в целях содействия разработке нормативно-правовых документов в сфере ГЧП, а также инициирования создания специализированных институтов для обеспечения реализации ГЧП-проектов.

Развитие в стране государственно-частного партнерства также предполагает функционирование специализированных институтов, включая центры ГЧП. К основным их функциям относятся:

- консультирование и поиск инвесторов;

- методическое и консультационное сопровождение (разработка ТЭО проектов, контрактов (соглашений) о ГЧП, конкурсной документации, методических рекомендаций, руководств по подготовке и управлению ГЧП-проектами; предоставление консультационных услуг по сопровождению проектов; методическая поддержка государства и частного партнера);

- реализация информационного обеспечения (распространение информации о ГЧП-проектах, проведение целевых публичных мероприятий по профильной тематике, разработка и поддержка специального веб-сайта о государственно-частном партнерстве);

- обучение и подготовка кадров (разработка учебных курсов по тематике ГЧП, переподготовка и повышение квалификации руководящих лиц, организация обучающих курсов и стажировок для персонала организаций).

В дальнейшем целесообразно расширение спектра деятельности центра ГЧП в направлении оказания им таких услуг, как оценка стоимости государственных активов и контроль качества предоставляемых населению услуг.

Помимо бюджетных выплат, финансирование центра может осуществляться за счет частного партнера (например, через получение оплаты с победителя тендера на этапе финансового закрытия) с процентами или без, или других источников (например, доля участия в акционерном капитале ГЧП-проекта). Наличие различных источников финансирования центра сможет повысить эффективность его деятельности, а также позволит оказывать поддержку некоммерческих ГЧП-проектов. Кроме того, в рамках регионального сотрудничества и совместной реализации ГЧП-проектов странами ЕАЭС выдвинута инициатива создания Международной ассоциации центров ГЧП в Астане, что будет способствовать повышению эффективности деятельности национального ГЧП-центра в результате обмена опытом (Дарманов, 2014. С. 57).

В то же время следует отметить многочисленные трудности в реализации ГЧП-проектов. Основными факторами, препятствующими распространению практики го-

⁴ О государственно-частном партнерстве: Закон Республики Беларусь № 345-З от 31 декабря 2015 г. Минск: Национальный центр правовой информации Республики Беларусь.

сударственно-частного партнерства в национальной экономике, являются:

незаинтересованность бизнеса в реализации социальных проектов, а также в партнерстве с государством;

неразвитость институциональной инвестиционной среды и отсутствие крупных национальных рынков капитала;

отсутствие необходимой компетенции у представителей исполнительной власти; менталитет населения.

О незаинтересованности бизнеса в реализации социальных проектов, а также в партнерстве с государством свидетельствует незначительное число совместных частно-государственных организаций, включая количество таких предприятий в республике, а также объем частного инвестирования в традиционные для ГЧП сферы. Так, структурный анализ организаций по формам собственности показал, что доля совместных частных и государственных юридических лиц составляет от 0,5 до 7,6% в зависимости от сферы деятельности⁵. Низкая заинтересованность частного сектора в социальных проектах характеризуется незначительной долей частных инвестиций в традиционных для государственно-частного партнерства сферах, таких как энергетика (9,5% – производство и распределение электроэнергии, газа и воды), транспорт и связь (10,7%). Вместе с тем социальные партнерства представляют собой еще меньший интерес для частного инвестирования. Так, согласно данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, доля частных инвестиций в объекты социальной сферы снижается: 2,6% – здравоохранение, 1,0% – образование и 2,1% – коммунальное обеспечение от общего объема привлекаемого капитала. Подобная тенденция объясняется высокими рисками инвестирования в капиталоемкие объекты при отсутствии гарантий, в том числе государственных.

О неразвитости институциональной инвестиционной среды и об отсутствии крупных национальных рынков капитала свидетельствует среди прочих тот факт, что

доля иностранных инвестиций в основной капитал в 2016 г. составляла 13,4%⁶. В качестве национальных институциональных инвесторов на белорусском рынке ценных бумаг (РЦБ) присутствуют банки и страховые компании. Например, вследствие ужесточения требований в 2013 г. в стране осуществляли деятельность 78 профессиональных участника РЦБ (с момента появления в 1992 г. их число уменьшилось почти в 4 раза) (Осмоловец, 2015. С. 92). Специальные инвестиционные институты фактически отсутствуют, что обуславливает низкий потенциал небанковского кредитования⁷.

Институт инвесторов в корпоративные ценные бумаги к настоящему времени не сформирован. Структура ценных бумаг на протяжении всего периода функционирования РЦБ была представлена главным образом оборотами на рынке государственных и ценных бумаг Национального банка Республики Беларусь. Так, доля сделок с акциями предприятий составляет менее 1% (72% – сделки с государственными ценными бумагами, 14% – облигации банков, 8% – облигации местных займов) (Там же. С. 94).

Таким образом, дорогие кредитные ресурсы, отсутствие механизмов долгосрочного финансирования, недоверие населения к инструментам фондового рынка обуславливают незаинтересованность инвесторов в долгосрочных инфраструктурных проектах.

В стране отмечается отсутствие необходимой компетенции по вопросам ГЧП у представителей исполнительной власти, а также у населения. Доминирование в национальной экономике административных ценностей, отсутствие практики и опыта реализации ГЧП-проектов, слабый уровень понимания и знаний о государственно-частном партнерстве отрицательно влияют на его распространение при реализации инвестиционных проектов.

В связи с этим особое внимание следует уделить разработке общей информационной базы по ГЧП-проектам, поскольку одной из ключевых проблем развития парт-

⁵ Статистический ежегодник Республики Беларусь. 2016. Минск URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/index_6316

⁶ URL: <http://www.economy.gov.by/ru/pezzultat-ru/>

⁷ Индекс экономической политики в сфере МПС: страны Восточного партнерства. Оценка соответствия принципам Европейского акта о малом бизнесе. 2016. OECD.

нерства данного вида является несвоевременное предоставление информации. Национальная база таких проектов (например, правовой портал в сети Интернет) может стать источником для аккумуляции опыта в сфере ГЧП, позволит с большей точностью оценивать риски и стоимость проектов. В рамках политики распространения знаний о государственно-частном партнерстве целесообразно информировать население о преимуществах ГЧП через публикации, конференции, средства массовой информации. Целесообразно также проведение открытых консультаций с инвесторами; введение правовых норм, обязывающих органы государственного управления публиковать полную информацию о результатах проведения тендеров и аукционов, а также об итогах их исполнения, что позволит повысить доверие потенциальных инвесторов и общества в целом к государственно-частному партнерству.

Повышение квалификации и обучение кадров предполагает разработку образовательных программ и подготовку специалистов необходимой квалификации. В связи с этим важное значение имеет подготовка консалтингового обеспечения ГЧП-проектов, а именно развитие консалтинговых компаний, которые смогут обеспечить независимую экспертизу и обоснование рекомендаций по выбору и применению механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов, а также их правовое сопровождение.

Направления развития государственно-частного партнерства в Республике Беларусь

Наиболее актуальной сферой применения государственно-частного партнерства в стране является транспорт, в частности автомобильное строительство. Об этом свидетельствует существенное увеличение размера государственных расходов в этой сфере. Их доля в структуре госинвестиций составляет 32,9 % (увеличение по сравнению с предыдущими годами – 34%). Для сравнения: доля государственных расходов в других отраслях, традиционных для государственно-частного партнерства, составила: энергетика – 20,3; строительство – 9,5;

связь – 4,1; ЖКХ – 0,3%⁸. В настоящее время осуществляются проекты с привлечением ресурсов Банка развития Республики Беларусь: реконструкция дороги Минск-Микашевичи, строительство кольцевой дороги вокруг г. Минска, западного обхода вокруг г. Бреста, дороги М4, третьей линии метрополитена. Прорабатывается возможность реализации следующих проектов на основе механизма государственно-частного партнерства: строительство автодороги вокруг г. Бобруйска длиной 17 км (82 млн долл.) и кольцевой дороги вокруг г. Могилева протяженностью 11 км (60 млн долл.).

Одним из приоритетных ГЧП-проектов в национальной экономике является реконструкция дороги М-10: граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (км 109,9 – км 184,5), стоимость которого составляет 343 млн долл. США⁹. Предполагается, что проект будет реализован на основе договора «проектирование – строительство – финансирование – управление», в соответствии с которым частный партнер осуществляет управление и техническое обслуживание объекта после его строительства, а по истечении соглашения передаст объект государству (табл. 2).

В связи со значимостью данного проекта для национальной экономики произведены расчеты прироста валового регионального продукта ($\Delta BPII$) после реконструкции автодороги и оценка социальной эффективности ($\mathcal{E}_{соц}^{BPII}$)¹⁰.

Прирост валового регионального продукта на душу населения определяется по формуле:

$$\Delta BPII = C_{1m} \cdot \Gamma_{дон} \quad (1)$$

где C_{1m} – приведенная средняя стоимость 1 т груза, тыс. руб. на 1 км;

$\Gamma_{дон}$ – дополнительный грузооборот, возникающий за счет увеличения скорости движения, млн ткм в год.

⁸ URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/index_6316

⁹ URL: http://www.pppbelarus.by/files/images/present/p_m10.pdf

¹⁰ URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/metod-raschyota-sotsialnogo-effekta-v-hode-realizatsii-investitsionno-stroitel'nogo-protssessa>

Основные технико-экономические показатели проекта реконструкции автомобильной дороги М-10 участка «Речица–Калинковичи» км 109,9 – км 184,5

Показатель	Расчетные значения
Средняя интенсивность движения до реконструкции, авто в сутки	4450
Средняя интенсивность движения после реконструкции, авто в сутки	8050
Грузооборот на рассматриваемом участке до реконструкции, млн ткм в год	609,375
Грузооборот на рассматриваемом участке после реконструкции, млн ткм в год	1 096,875
Дополнительный грузооборот от выполнения дополнительных перевозок, млн ткм в год	487,5

Примечание. Справочные значения: прогнозный показатель прироста валового внутреннего продукта за счет реализации социальных мероприятий – 0,07-0,10; средняя стоимость 1 т груза, тыс. руб. – 5,49.

Источник. Составлено на основе исходных данных по проекту.

Социальный эффект, получаемый при инвестировании объекта инженерной инфраструктуры в связи с ростом валового регионального продукта, рассчитывается по формуле:

$$\Delta_{\text{соц}}^{\text{ВРП}} = \text{Ч}_{\text{нас}} \cdot \Delta \text{ВРП}_{1\text{чел}} \cdot 0,07, \quad (2)$$

где $\text{Ч}_{\text{нас}}$ – численность населения, качество жизни которого улучшается в результате реализации инвестиционного проекта за счет предоставления большего объема услуг, повышения доступности услуг или улучшения обслуживания (определяется прямым счетом по объему конечных услуг инвестируемого объекта или путем оценки косвенного воздействия от внедрения проекта);

$\Delta \text{ВРП}_{1\text{чел}}$ – прирост валового регионального продукта на душу населения на расчетный год реализации проекта, тыс. руб.;

0,07-0,10 – прогнозный показатель прироста валового внутреннего продукта за счет реализации социальных мероприятий (на каждый пункт прироста ВВП соответственно).

Как показали предварительные расчеты, общая численность населения Гомельской области, качество жизни которого улучшится в связи с реконструкцией автодороги, составит 221 418 чел. (Калинковичи – 39 890, Мозырь – 112 006, Василевичи – 3353, Речица – 66 172 чел.)¹¹.

Социальный эффект от прироста валового регионального продукта целесообразно определять для трудоспособного населения, доля которого для данного регио-

на составляет 55–59,9 % от общего значения. Таким образом, искомое значение соответствует 121 780 чел.

В соответствии с формулой (1) определен прирост валового регионального продукта на душу населения: $\Delta \text{ВРП} = 0,022$ тыс. руб./чел.

Таким образом, социальный эффект (2), получаемый в связи с ростом валового регионального продукта, составляет 187,35 тыс. руб.

Потенциальными отраслями развития государственно-частного партнерства могут также стать энергетика и коммунальная инфраструктура. Так, в настоящее время рассматривается возможность строительства Бешенковичской ГЭС на р. Западная Двина в Витебской области; в городах Могилеве и Бобруйске предлагается строительство мусоросжигательных заводов с мощностью переработки твердых коммунальных отходов до 100 тыс. т в год.

Реализуются объекты социальной инфраструктуры, кредитором которых выступает Банк развития Республики Беларусь, например, строительство стадиона в Борисове (170 млрд руб.), реконструкция спорткомплекса «Раубичи» (430 млрд руб.). Перспективным является проект по строительству детских дошкольных учреждений в регионах Минской области стоимостью 25,7 млн долл.

В целом реализация проектов ГЧП в национальной экономике будет способствовать:

- развитию малого и среднего предпринимательства. Примером является создание научно-технологического парка в Могилеве (ЗАО Технологический парк

¹¹ URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/index_6316

«Могилев») с использованием механизмов государственно-частного партнерства. Участие в составе акционеров органов государственного управления, а также коммерческих организаций позволило создать благоприятный бизнес-климат для начинающих и инновационных предприятий. В результате такого сотрудничества более 100 субъектов малого предпринимательства получили поддержку;

- привлечению прямых иностранных инвестиций в инфраструктурные проекты на долгосрочной основе с целью восполнения дефицита средств на развитие инфраструктуры, а также обеспечение долгосрочных, взаимовыгодных и более тесных партнерских отношений между государственным и частным секторами;

- улучшению инвестиционного климата страны в результате реализации взаимовыгодных для государства и бизнеса проектов; формированию партнерств в сфере инвестиционной и научно-исследовательской деятельности на основе широкого использования долговых инструментов и привлечения внебюджетных средств; созданию научно-производственных и технико-внедренческих зон, интегрированных научно-образовательных структур; созданию дополнительных научно-технологических разработок;

- повышению конкурентоспособности и усилению позиций отечественного товаропроизводителя на внутреннем и внешнем рынках благодаря улучшению качества выпускаемой продукции;

- созданию предпосылок для интеграции в мировую экономику в результате обеспечения свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы; развитию и закреплению традиционных товарных потоков и рынков сбыта; привлечению иностранных инвестиций.

Таким образом, в зависимости от преобразований форм собственности в генезисе государственно-частного партнерства можно условно выделить четыре этапа: до-революционный, нэп, период социализма, возрождение. Необходимо отметить, что ГЧП развивалось в стране только в периоды укрепления института частной собственности (дореволюционная Российская им-

перия, период нэпа, современный этап развития).

В Республике Беларусь инфраструктурные проекты реализуются посредством их финансирования из государственного бюджета, механизмов кредитования, а также (в меньшей степени) за счет привлечения прямых иностранных инвестиций в формах концессий и greenfield-инвестиций, что обуславливает перспективность развития государственно-частного партнерства в стране.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

Дарманов И. 2014. Инвестиционные стратегии европейских энергетических компаний. *Мировая экономика и международные отношения*. № 6. С. 75–84. [Darmanov I. 2014. Investment strategies of European power companies. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. No 6. PP. 75–84. (In Russ.)]

Дроздова Н.П. 2015. Государственно-частное партнерство в России при строительстве и эксплуатации железных дорог в XIX – начале XX вв. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия «Менеджмент»*. Вып. 2. С. 74–123. [Drozдова N.P. 2015. Public-Private Partnerships at railroads' reconstruction and maintenance in Russia during XIX – beginning XX centuries. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya «Menedzhment»*. Iss. 2. PP. 74–123. (In Russ.)]

Ерохина О.В. 2011. Реализация концессионной политики в строительной отрасли России в 20–30 годы XX века. *Terra Economicus*. Т. 9. № 2. С. 39–45. [Erokhina O. V. 2011. Implementation of the concession policy in the construction industry in Russia in the 20–30 years of the twentieth century. *Terra Economicus*. Vol. 9. No 2. PP. 39–45. (In Russ.)]

Зотова И.П. 2010. Опыт использования концессий в народном хозяйстве России. *Вестник БНТУ*. № 4. С. 75–80. [Zotova I.P. 2010. The concessions' experience at national economy of Russia. *Vestnik BNTU*. No 4. PP. 75–80. (In Russ.)]

Красковский Е.Я. 1994. *История железнодорожного транспорта России. 1836–1917 гг.* Т. 1. Санкт-Петербург: Санкт-Петербург–Москва. [Kraskovskiy E.Ya. 1994. *The history of railroads in Russia. 1836–1917*. Vol. 1. Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburg–Moskva. (In Russ.)]

Круглик В.М. 2005. Некоторые особенности развития предпринимательства в Республике Беларусь. *Экономика и управление*. № 3. С. 20–24. [Kruglik V.M. 2005. Some specific features of entrepreneurship's development in the Republic of

Belarus. *Economica i upravlenie*. No 3. PP. 20–24. (In Russ.)]

Курьсь Н.В. 2003. *Иностранные инвестиции: Российская история (правовое исследование)*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс. [Kurys' N.V. 2003. *International investments: Russian emperor (legal research)*. Sankt-Peterburg: Yuridicheskiy tsentr Press. (In Russ.)]

Лизунов П.В. 2008. Главное общество российских железных дорог: надежды и разочарования. *Вестник Северного (Арктического) университета. Серия «Гуманитарные и социальные науки»*. № 4. С. 29–37. [Lizunov P.V. 2008. The major association of Russian railroads: expectations and disillusionments. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) universiteta. Seriya «Gumanitarnye i sotsial'nye nauki»*. No 4. PP. 29–37. (In Russ.)]

Осмоловец С.С. 2015. Институциональные особенности развития рынка ценных бумаг Беларуси. *Вестник БГЭУ*. № 3. С. 90–97. [Osmolovets S.S. 2015. Institutional features of Belarusian bond market development. *Vestnik BGEU*. No 3. PP. 90–97. (In Russ.)]

Смотрицкая И.И. 2009. *Экономика государственных закупок*. Москва: Книжный дом «ЛИБРОКОМ». [Smotritskaya I.I. 2009. *Economics of public procurement*. Moscow: Knizhnyy dom «LIBROKOM». (In Russ.)]

Шацилло М. 2016. Российские предприниматели в поисках контактов с советской властью. *Российская история*. № 1. С. 28–43. [Shatsillo M. 2016. The collaboration pursuit of russian entrepreneurs with soviet authorities. *Rossiyskaya istoriya*. No 1. PP. 28–43. (In Russ.)]

In citation: *Belorusskiy Ekonomicheskiy zhurnal*. 2017. No 4. PP. 79–89.

Belarusian Economic Journal. 2017. No 4. PP. 79–89.

WAYS OF COOPERATION BETWEEN GOVERNMENT AND BUSINESS WITHIN THE FRAMEWORK OF DEVELOPING THE INSTITUTE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Ludmila Filipava¹

Author affiliation: ¹ Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).

Corresponding author: Ludmila Filipava (filippova_le@list.ru).

ABSTRACT. The paper considers the processes of forming relationships between government and business on the territory of Belarus (within the Russian Empire, in the USSR, and since the Republic of Belarus was proclaimed). The conditions and restraining factors public-private partnership development in the country are characterized. The directions of its development in the national economy are suggested.

KEYWORDS: investments, public-private partnership (PPP), concession, infrastructure, transport.

JEL-code: H54, L33, N74, P26.

Received 28.09.2017

