

10. Гражданский кодекс Украины : принят 16 янв. 2003 г. № 435-IV : с изм. от 10.06.2023 г. // Юрист. – URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30418568&pos=6;-106#pos=6;-106](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418568&pos=6;-106#pos=6;-106) (дата обращения: 21.11.2025).

**УДК 346**

**В.А. Марцынкевич**

*(студент Белорусского государственного университета)*

**П.А. Прокуда**

*(студент Белорусского государственного университета)*

## **ПРАВОВАЯ ДИХОТОМИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОСУДАРСТВА: ОБЪЕКТ ИЛИ СРЕДА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА?**

*В статье анализируется инфраструктура государства в контексте государственно-частного партнерства через дихотомию «объект-среда». Доказывается, что системный средовой подход, в отличие от узкого объектного, позволяет эффективнее управлять рисками, балансировать интересы и достигать целей устойчивого развития через интеграцию публичных и частных интересов в едином правовом пространстве.*

Современное понимание инфраструктуры государства в контексте государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) эволюционирует от узкой трактовки в качестве пассивного объекта правоотношений к пониманию ее как активной, комплексной правовой среды, в которой публичные и частные интересы не просто сталкиваются, а системно объединяются для достижения целей устойчивого развития. Выбор между этими подходами определяет правовую конструкцию партнерства, распределение рисков и конечную эффективность проекта.

В Национальном инфраструктурном плане Республики Беларусь на 2016-2030 гг. отмечено, что под инфраструктурой понимается совокупность недвижимого имущества, состоящего из одного или нескольких отдельных объектов и (или) технологических комплексов, предназначенных для обеспечения деятельности транспорта, энергетики, социальной сферы, коммунального хозяйства, электросвязи и призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности населения [4, с. 7]. Причем в Законе Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве» одной из задач ГЧП является развитие объектов инфраструктуры [5]. При ГЧП государство выступает гарантом общественных благ, а частные субъекты — источником инвестиций и инноваций. Публичный интерес проявляется через обеспечение национальной безопасности, территориальной целостности, а также через реализацию конституционных прав граждан. Частный интерес ориентирован на экономическую эффективность и получение прибыли, что создает объективную основу для конфликта целей. Разрешение этого противоречия осуществляется через механизмы государственно-частного партнерства. Как отмечают исследователи, ГЧП выступает ключевым резервом развития инфраструктуры территорий [1, с. 36]. В Республике Беларусь формы взаимодействия включают

соглашения о ГЧП и концессионные соглашения. Однако ключевой проблемой партнерства является поиск баланса интересов и справедливое распределение рисков между его участниками [2, с. 362]. Эффективность ГЧП, в первую очередь, зависит от инвестиционного климата и региональных факторов. Положительное влияние оказывают также высокая численность трудоспособного населения, низкая безработица и наличие прибыльных предприятий [1, с. 40].

Инфраструктура государства является средой для ГЧП, поскольку она создает системное пространство взаимодействия между публичными и частными интересами. ГЧП функционирует внутри этой среды как механизм согласования этих интересов, адаптируясь к заданным инфраструктурой рамкам. При этом формы ГЧП являются производными от специфики инфраструктурных сегментов, а эффективность проектов зависит от параметров самой среды: инвестиционного климата, демографических, экономических и других факторов.

Таким образом, ГЧП является инструментом работы внутри уже сложившейся комплексной системы с ее правилами, рисками и противоречиями.

Однако существует мнение, согласно которому инфраструктура государства является не средой ГЧП, а его объектом. Такой точки зрения придерживается Л.В. Горяинова, приводя в своем исследовании следующие аргументы:

1. Инфраструктура определяется как комплекс конкретных объектов (сооружений, зданий, сетей, систем), а также видов деятельности. Именно эти материальные и нематериальные активы становятся предметом договоренностей и совместных проектов между государством и частными партнерами [3, с. 33];

2. ГЧП осуществляется по поводу создания и функционирования каких-либо объектов, например, природных ресурсов, объектов производственной инфраструктуры, объектов в сфере общественных услуг и др. [3, с. 34];

3. Объекты, наиболее подходящие для ГЧП, обладают комплексом свойств. Они являются общественными благами (создают положительные экстерналии для всей экономики), а также они экономически привлекательны для частного сектора, но требуют государственного контроля [3, с. 34].

Исходя из указанного, инфраструктура определяется как конкретный комплекс объектов (здания, дороги, сети) и видов деятельности (оказание услуг, управление). Эти активы — материальные и нематериальные — являются четко очерченным предметом договора между государством и частным партнером. Стороны этой сделки договариваются не о «сотрудничестве в сфере инфраструктуры» вообще, а о строительстве конкретной автодороги, эксплуатации конкретного порта или оказании конкретных коммунальных услуг. Это и делает инфраструктуру объектом сделки.

Таким образом, инфраструктура как объект ГЧП рассматривается как комплекс материальных (здания, сооружения, сети, системы) и сопутствующих им нематериальных активов (права, услуги, виды деятельности), которые

являются непосредственным предметом договорных отношений, совместного создания, финансирования, управления и(или) эксплуатации между государством и частным сектором.

На основании изложенного можно сделать вывод, что инфраструктура является одновременно и объектом, и средой ГЧП, однако, на наш взгляд, именно понимание ее как среды представляет собой более современный и системный подход. Это кажущееся противоречие разрешается через уровневый анализ: на операционном уровне инфраструктура выступает как объект ГЧП, где в рамках определенного проекта стороны взаимодействуют по поводу конкретного актива. На стратегическом и системном уровне инфраструктура является средой для ГЧП, формируя «экосистему», внутри которой только и возможны такие партнерства. Эта среда характеризуется заранее заданными правилами, присущими ей противоречиями и ограничениями.

Такую же идею можно найти в определении проекта ГЧП, закрепленного в Законе Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве»: «проект государственно-частного партнерства – комплекс мероприятий в отношении объекта инфраструктуры, включающий осуществление инвестиций в создание и (или) модернизацию объекта инфраструктуры, в том числе проектирование (при необходимости), а также в техническое обслуживание и (или) эксплуатацию этого объекта, отвечающий целям, задачам и принципам, определенным настоящим Законом» [5]. Исходя из изложенного, инфраструктура является средой для ГЧП не просто потому, что она — совокупность объектов для партнерства, а потому что она по своей сути обладает уникальными свойствами, которые создают своеобразную нишу для возникновения ГЧП.

Как отмечают Л.А. Захарченко и Г.Б. Медведева, применительно к белорусской экономике ГЧП должно стать одним из стратегических направлений развития и модернизации объектов инфраструктуры [6, с. 92]. Экономика Республики Беларусь сталкивается с классическими для инфраструктурной сферы вызовами: ограниченность бюджетных средств, высокая нагрузка на государственные финансы и необходимость масштабной модернизации. То, что ГЧП выбирается как стратегический ответ на эти вызовы, доказывает, что инфраструктура является той самой средой, где наиболее остро проявляются недостатки государственного управления и где требуется гибридный подход. Государство не выбирает ГЧП для развития, к примеру, сферы розничной торговли или IT-стартапов (где достаточно рыночных механизмов). Оно выбирает его именно для инфраструктуры — сектора, который по своей природе характеризуется высокой капиталоемкостью, долгим сроком окупаемости и фундаментальным значением для всей экономики. Таким образом, специфические свойства инфраструктуры как среды (ее системообразующий характер, легальные барьеры, связь с публичными интересами) порождают необходимость в таком специфическом инструменте, как ГЧП. Целью является не просто строительство нескольких разрозненных объектов, а комплексная модернизация объектов инфраструктуры. Это означает

изменение качества самой инфраструктуры государства через привлечение частных ресурсов. ГЧП в этом контексте — это не просто сделка, а механизм симбиоза, предназначенный для жизни и развития в этой конкретной среде.

Таким образом, инфраструктура государства обладает двойственной природой, выступая одновременно и как объект, и как среда ГЧП. В отличие от «объектного» подхода, который фокусируется лишь на реализации точечных проектов, «средовой» подход позволяет управлять ГЧП на стратегическом уровне, поскольку он учитывает комплекс факторов — правовых, экономических и социальных, — формирующих саму возможность партнерства, что в конечном итоге обеспечивает долгосрочную устойчивость проектов и баланс интересов всех участников.

### Список использованной литературы

1. Надеждина, С.Д. Государственно-частное партнерство как резерв развития инфраструктуры территорий / С.Д. Надеждина, Н.И. Воронина, Л.М. Пьянкова // Вестник НГЭУ, Общество и экономика: проблемы развития. – 2021. – № 2. – С. 35–45.
2. Харькова, О.М. Государственное регулирование проектов государственно-частного партнерства / О.М. Харькова // Вестник Академии знаний. – 2022. – № 48(1). – С. 359–365.
3. Горяинова, Л.В. Инфраструктура как объект государственно-частного партнерства / Л.В. Горяинова // Экономика, статистика и информатика. – 2012. – № 6. – С. 31–35.
4. Национальный инфраструктурный план Республики Беларусь на 2016-2030 гг. Межведомственного инфраструктурного координационного совета. – Минск : Мин. экономики Респ. Беларусь, 2015. – 50 с. – URL: <https://economy.gov.by/uploads/files/G4P/NIP-2016-2030.pdf> (дата обращения: 15.11.2025).
5. О государственно-частном партнерстве [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 30 дек. 2015 г., № 345-3 : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2018 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2025.
6. Захарченко, Л.А. Роль государственно-частного партнерства в развитии города и региона / Л.А. Захарченко, Г.Б. Медведева // Актуальные вопросы экономики строительства и городского хозяйства : материалы Международной научно-практической конференции, Минск, 26-27 апреля 2012 г. / редкол.: О. С. Голубова [др.]. – Минск : БНТУ, 2013. – С. 87-92.

УДК 342.4

**А.А. Николаев**

*(аспирант Частного образовательного учреждения высшего образования «Юридический институт», (Санкт-Петербург))*

## КОНСТИТУЦИОННО-ПРАВОВОЙ СТАТУС ДЕТЕЙ, НУЖДАЮЩИХСЯ В ОСОБОЙ ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЕ

*В статье рассматривается понятие конституционно-правового статуса детей, нуждающихся в особой правовой защите, с точки зрения юридической науки. Определены особенности правового положения ребенка, нуждающегося в такой защите. Проанализированы изменения, внесенные в Конституцию РФ, связанные с правовым регулированием отношений с участием несовершеннолетних.*