

О. В. ВАЙЦЕХОВИЧ

**ТЕНДЕНЦИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА В ЗАРУБЕЖНОЙ ПРАКТИКЕ**

В статье раскрыты теоретические основы реализации проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) в зарубежной практике и обоснованы направления и перспективы развития данного вида партнерства в Республике Беларусь. Определено, что существует корреляция между уровнем социально-экономического развития страны и приоритетными отраслями для реализации проектов государственно-частного партнерства. В экономически развитых странах уделяется больше внимания социальной сфере (здравоохранение, образование), в развивающихся странах проекты ГЧП преимущественно направлены на развитие транспортной и энергетической инфраструктур. Приоритетным направлением реализации проектов ГЧП является: развитие инфраструктуры в сфере здравоохранения, образования, науки и инноваций, культуры. Перспективным направлением развития ГЧП также является реконструкция промышленных зданий и сооружений на основе ревитализации.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; инфраструктура; ревитализация.

УДК 336.3, 339.94

Введение. Актуальность статьи связана с исследованием такого инструмента, как государственно-частное партнерство (ГЧП), посредством которого возможна реализация инфраструктурных проектов, в частности, в социальной сфере с целью развития социальной инфраструктуры, а в перспективе и воздействия на качество жизни населения Республики Беларусь.

Формирование механизмов ГЧП для обеспечения нового качественного развития национальной экономики является весьма актуальной задачей, так как позволяет ускорить темпы социально-экономического развития и оптимизировать затраты государства, а также повысить эффективность функционирования инновационных инфраструктур. Очевидные преимущества ГЧП как формы взаимодействия бизнеса и власти уже достаточно подтверждены отечественной и зарубежной практикой.

Вопросы государственно-частного партнерства рассматривались в многочисленных работах как отечественных, так и зарубежных исследователей. В частности, В. Н. Карягин в своих исследованиях представляет государственно-частное партнерство как элемент повышения экономической конкурентоспособности и развития услуг инфраструктуры, Л. Е. Филишова рассматривает институциональные аспекты государственно-частного партнерства, Г. А. Яшева выявляет возможности государственно-частного партнерства в инновационном развитии страны. Проблема развития ГЧП рассматривалась также в работах зарубежных исследователей: Е. Йескомба, Д. Делмона, М. Джеррарда, Д. П. Лейдена, А. Н. Линка и др. Вместе с тем процессы глобализации мировой экономики, институциональные изменения во внешней среде приводят к трансформации и усложнению анализируемых процессов. Отсюда

Ольга Владимировна ВАЙЦЕХОВИЧ (olga.128@icloud.com), преподаватель кафедры международных отношений Академии управления при Президенте Республики Беларусь (г. Минск, Беларусь).

получает дальнейшее развитие и представление о содержании ГЧП, происходят изменения в представлениях о возможностях и способах использования преимуществ ГЧП при формировании инновационной инфраструктуры.

Цель работы заключается в раскрытии особенностей финансирования инфраструктурных проектов ГЧП в зарубежной практике и определении их современных тенденций, а также обосновании наиболее важных направлений и перспектив развития данного вида партнерства в Республике Беларусь. В соответствии с поставленной целью определены следующие задачи исследования: проанализировать современное состояние и тенденции развития государственно-частного партнерства в зарубежной практике; определить перспективы развития ГЧП в Республике Беларусь.

Основная часть. Уровень развития института ГЧП, его специфика, ориентация на какие-либо определенные схемы, зависят от особенностей и направлений развития государства, его экономического роста и социальной сферы. Однако каждая страна проходит через ряд этапов в построении института ГЧП, прежде чем он начнет полноценно функционировать (см. таблицу).

Три этапа развития государственно-частного партнерства

Первый этап	Второй этап	Третий этап
Принятие политических решений; проверка соответствия действующему законодательству; формирование портфеля проектов; разработка базовых концепций; применение ранее накопленного опыта в других секторах; начало формирования рынка	Проведение реформы законодательства; публикация стратегических и практических руководящих принципов; создание специализированных структур, занимающихся проблемами ГЧП; уточнение моделей ГЧП; стимулирование развития рынка для ГЧП; расширение портфеля проектов и охват других секторов; привлечение новых источников финансирования	Создание полной, комплексной системы; устранение юридических барьеров; уточнение и воспроизведение моделей ГЧП; комплексное распределение рисков; формирование гарантированного портфеля проектов; обеспечение долгосрочного политического консенсуса; использование всего арсенала источников финансирования; создание инвестиционного рынка для объектов инфраструктуры, охватывающего пенсионные и частные паевые фонды; использование опыта ГЧП хорошо подготовленными сотрудниками государственных учреждений

Примечание: составлена на основе [1; 2].

Большинство стран мира находятся на первом этапе, когда количество реальных проектов еще мало. Только на третьем этапе, на котором находятся немногие страны, программы становятся значимыми. На этом этапе в странах развиваются необходимые институты, например, структуры управления ГЧП, рынки капитала, а также технологии и ноу-хау принятия решений, достаточно внимания уделяется реализации более сложных проектов и финансовых схем.

Довольно сложно оценивать данные по мировому рынку проектов ГЧП. Однако об эффективности реализации проектов ГЧП в инфраструктуре наглядно свидетельствует скорость распространения данного механизма в мире. Всемирным банком ведется обширная база данных (Private Participation in Infrastructure database), которая содержит сведения о более чем 6 400 инфраструктурных проектах в 137 странах (середина 2019 г.) с низким и средним уровнем дохода [3]. Беларусь представлена в базе семью проектами.

Анализ данных Всемирного банка показал следующие тенденции в развитии государственно-частного партнерства. В 2019 г. инвестиции в энергетику, транспорт, информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), водоснабжение и инфраструктуру твердых бытовых отходов (ТБО) в странах с низким и средним уровнем дохода составили 96,7 млрд дол. США по 409 проектам в 62

странах. Это на 3 % ниже по сравнению с 2018 г. Падение уровня инвестиций в 2019 г. эксперты поясняют сокращением их в энергетику, особенно в Индонезии, Индии, Китае и Турции. Кроме того, такое снижение может быть связано с ослаблением инвестиционного климата, особенно очевидным в Индонезии, Индии, Китае, Мексике и Южной Африке. Например, в Южной Африке количество проектов ГЧП сократилось до двух после рекордно высокого уровня из 21 проекта в 2018 г. Количество проектов также сократилось в Индонезии с 12 в 2018 г. до двух с падением уровня инвестиций на 6,5 млрд дол. США. В Индии их количество сократилось почти вдвое: 63 проекта в 2018 г. и 34 в 2019 г., хотя объем инвестиций снизился только до 3,7 млрд дол. США. Это можно объяснить уменьшением количества дорожных проектов, которое достигло максимума в 2018 г. С одной стороны, число проектов в Китае увеличилось со 119 в 2018 г. до 142 в 2019 г., а объем инвестиций снизился на 6,4 млрд дол. США. С другой стороны, Бразилия продолжила тенденцию увеличения количества проектов, и уровни инвестиций выросли с 6,1 млрд дол. США до 18,6 млрд дол. США с 2018 по 2019 г. [4].

В целом, в 2019 г. наблюдалось относительное сокращение новых проектов, на которые приходилось 73 % всех проектов ГЧП, по сравнению с пятилетним средним показателем в 76 % и долей в 2018 г. в 81 %. Доля инвестиций в новые месторождения также выросла с 13 % в 2018 г. до 18 % в 2019 г. Инвестиции в новые транспортные средства превзошли показатели в энергетических проектах в 2019 г. (46 против 44 % соответственно). Исторически, энергетические проекты с инвестициями в новые проекты занимали большую долю. Транспортный сектор также превзошел инвестиции в бурные месторождения с долей 86 % [4].

Регионы с наибольшим количеством международных проектов — это страны Латинской Америки, Европы и Центральной Азии. В Латинской Америке основные инвестиции в проекты ГЧП осуществляют Испания и Франция, а в странах Европы и Центральной Азии основными странами-спонсорами являются Россия и Китай. В 2019 г. значительно возросла роль Китая как спонсора инфраструктурных проектов за рубежом. Китайские организации спонсировали проекты ГЧП в развивающихся странах на сумму 10,1 млрд дол. США. В основном это связано с инициативой «Один пояс, один путь». Например, в рамках данной инициативы реализуется крупнейший проект по передаче электроэнергии (Пакистан), проект порта (Нигерия) и железнодорожный проект (Лаос). В самом Китае в 2019 г. было реализовано 142 проекта, почти все они были профинансированы местными организациями.

Следует выделить пять стран с самыми высокими уровнями инвестиций в проекты ГЧП в 2019 г.: Китай — 26,3 млрд дол. США в 142 проекта; Бразилия — 18,6 млрд дол. США в 33 проекта; Индия — 7,6 млрд дол. США в 34 проекта; Вьетнам — 4,5 млрд дол. США в 12 проектов; Россия — 4,1 млрд дол. США в 13 проектов. В 2019 г. эти пять стран привлекли 61,1 млрд дол. США, или 63 % всех мировых инвестиций в проекты ГЧП [4].

В Китае инвестиции в проекты ГЧП были сосредоточены в транспортном секторе, что составило 75 % общего объема инвестиций Китая. Это можно объяснить продолжающимися усилиями китайского правительства по содействию процессу сбора средств на строительство автомобильных и железных дорог. Между тем в 2019 г. в Китае был зарегистрирован только один энергетический проект. Данные Национального центра возобновляемой энергии Китая показывают, что большинство установок в 2019 г. были связаны с распределенными фотоэлектрическими проектами, а не с проектами коммунального масштаба. Это может быть связано с отказом от национальной политики Китая по поддержке энергетических проектов в стране в 2018 г.

Инвестиции в Бразилию осуществлялись в различных подсекторах, включая сбор твердых отходов, производство и передачу электроэнергии, транс-

портировку природного газа, дороги и очистку канализации. Наиболее крупный инвестиционный проект ГЧП в Бразилии — это приватизационная сделка государственной нефтяной группы Petrobras и ее сети газопроводов с французским Engie и канадским фондом CDPQ на сумму 8,6 млрд дол. США.

В Индии большая часть проектов ГЧП была в транспортном секторе, на которые приходилось 88 % всех инвестиций в стране. С 2018 г. дорожный подсектор является основным проектом ГЧП в Индии благодаря постоянным усилиям нынешнего дорожного министерства по привлечению большего количества частных инвестиций.

Во Вьетнаме инвестиции в проекты ГЧП включают производство электроэнергии, дороги и очистку воды. Крупнейшим проектом во Вьетнаме стало строительство угольной электростанции на сумму 2,7 млрд дол. США. Помимо угольного проекта, наиболее предпочтительной технологией для производства электроэнергии во Вьетнаме стала ветроэнергетика (семь проектов из девяти по производству электроэнергии). Ожидается, что эта тенденция сохранится, поскольку правительство Вьетнама предоставляет иностранным инвесторам ряд стимулов в проектах в области ветроэнергетики. Стимулы будут включать полное владение, бесплатную передачу права собственности на акции, более низкие ставки подоходного налога, освобождение от или более низкие ставки налогов на имущество и пошлин, а также освобождение от уплаты таможенных пошлин при импорте оборудования.

Далее рассмотрим отраслевую структуру партнерских проектов по объему финансирования в мировом масштабе.

Транспорт. В 2019 г. транспорт продолжал доминировать как крупнейший сектор проектов ГЧП и составлял половину всех инвестиций в сфере ГЧП. Всего в транспортном секторе осуществлялось 123 проекта на сумму 201,8 млрд дол. США. Крупнейшие вложения в транспортный сектор получили Китай (28,4 млрд дол. США), Индия (6,7 млрд дол. США) и Россия (3,4 млрд дол. США). В сфере транспорта преобладали инвестиции в строительство автомобильных дорог (28,4 млрд дол. США в 90 проектах) [4].

Энергетика. При объеме инвестиций в 169 проектов в размере 40,1 млрд дол. США в 2019 г. инвестиции в энергетический сектор выросли на 22 % по сравнению с 2018 г. Однако в 2019 г. было зафиксировано наименьшее количество энергетических проектов за последнее десятилетие. За исключением мегапроекта в Бразилии инвестиционные обязательства в энергетическом секторе были самыми низкими за последние 5 лет. Это снижение можно объяснить исторически низкими инвестициями в энергетику Китая. С 2018 г. инвестиционные обязательства в энергетическом секторе резко упали в Китае. Это в основном связано с прекращением субсидий и государственной поддержки солнечных проектов, та же тенденция сохранилась в 2019 г.

Вода и канализация. При объеме инвестиций в 51 проект в размере 4,0 млрд дол. США в 2019 г. объем инвестиций в водный сектор вырос на 5 % по сравнению с уровнями 2018 г., составив 3,8 млрд дол. США. Большая часть инвестиционных обязательств в водном секторе пришла из Китая. В 2019 г. на долю Китая пришлось 83 % инвестиций в водный сектор, а на 44 проекта пришлось 3,3 млрд дол. США. Бразилия и Вьетнам получили инвестиции в размере 313 и 159 млн дол. США соответственно. Остальными странами с инвестициями в водный сектор были Индонезия с проектом системы питьевого водоснабжения, Филиппины с двумя контрактами на управление водными ресурсами и Бангладеш с проектом водораспределения [4].

Твердые бытовые отходы (ТБО). Эффективное управление отходами является дорогостоящим мероприятием, и для функционирования этой важнейшей коммунальной службы требуются интегрированные системы, которые являются эффективными, устойчивыми и социально поддерживаемыми. С

2009 по 2018 гг. в секторе ТБО было зарегистрировано 353 проекта с общим объемом инвестиций 35,2 млрд дол. США. В среднем на эти проекты приходилось около 2 % мировых частных инвестиций в инфраструктуру, но в 2018 г., когда наблюдался самый высокий уровень инвестиций в данные проекты, их доля достигла 10 % [4].

В 2019 г. в 64 проекта в ТБО было инвестировано 4,7 млрд дол. США, что составило 5 % общего объема инвестиций в проекты ГЧП. Большая часть инвестиций (3,4 млрд дол. США) была направлена на проекты по очистке и утилизации. Среди проектов по очистке и утилизации наиболее популярным способом было сжигание отходов и использование энергии из отходов — 3,2 млрд дол. США. Исторически Китай имеет самые большие инвестиции в ТБО (в 2019 г. — 3,3 млрд дол. США). Другими странами с инвестиционными сделками по ТБО были Бразилия, Сербия, Румыния, Марокко, Россия и Турция. В Румынии проекты ТБО осуществляются ежегодно с 2014 г. [4].

Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ). В секторе ИКТ на 3 проекта было инвестировано 174 млн дол. США. Эти проекты осуществлялись на Коморских Островах, в Камбодже и Кабо-Верде и полностью финансировались многосторонними организациями. Проект волоконно-оптической сети связи в Камбодже был одним из крупных проектов в 2019 г. на сумму 75 млн дол. США.

Проведенный анализ показал, что на долю проектов транспортной инфраструктуры, с которой начинают апробировать механизм ГЧП практически все развивающиеся страны, приходится наибольшие объемы финансирования. В 2018—2019 гг. более 50 % всех инвестиций в проекты ГЧП приходилось на транспортный сектор. Инвестиции в энергетический сектор составили 40,1 млрд дол. США по 169 проектам (41 % всех инвестиций в проекты ГЧП). Сектор ТБО получил 4,7 млрд дол. США по 64 проектам, а водный сектор привлек 4,0 млрд дол. США по 51 проекту, в то время как ИКТ получил 174 млн дол. США на 3 проекта [4].

В экономически развитых странах уделяется больше внимания социальной сфере (здравоохранению, образованию и др.). Так, в странах Европейского союза до 2016 г. транспортный сектор оставался самым крупным в стоимостном выражении. Но с 2010 г. проекты в транспортном секторе уже сокращались и приоритетными направлениями для реализации проектов ГЧП стали образование, здравоохранение, оборонный сектор и сектор «окружающая среда». Страны ЕС сосредоточились на ключевых технологиях и их реализации в рамках федеративных проектов. В настоящее время наибольшую актуальность имеют проекты ГЧП в сфере исследований и инноваций. В частности, Европейская комиссия определила, что ГЧП повысит эффективность финансирования исследований и инноваций в ЕС за счет совместного использования финансовых, человеческих и инфраструктурных ресурсов, а также обеспечит масштаб исследований и инноваций, необходимых для решения важнейших социальных проблем и достижения основных целей политики ЕС [5].

Зарубежный опыт организации и функционирования ГЧП в различных странах мира показывает, что в странах, где проекты ГЧП получили наиболее широкое распространение, во-первых, разработано национальное законодательство, регулирующее вопросы реализации проектов ГЧП, во-вторых, созданы институты, отвечающие за развитие ГЧП. Это могут быть специализированные органы управления ГЧП, созданные по инициативе государства, либо центры ГЧП, оказывающие консультационные и другие услуги. Создание таких органов позволяет осуществлять более эффективное управление проектами ГЧП, выполнять функции контроля и мониторинга, а также финансовое содействие проектам ГЧП (льготное кредитование, меры налогового характера и др.) [5].

В настоящее время в Республике Беларусь создана законодательная база ГЧП, сформирована институциональная среда, проведено обучение специа-

листов и выбраны первые пилотные проекты. Законодательство разработано с учетом лучших мировых практик государственно-частного партнерства в сотрудничестве с ведущими международными экспертами в данной области — ЕЭК ООН, IFC, ЕБРР. В нашей стране разработан Национальный инфраструктурный план Республики Беларусь на 2016—2030 годы, в котором определены 100 приоритетных для Беларуси инфраструктурных проектов с общим объемом инвестиций по указанным проектам более 3 млрд дол. США [6].

Приоритетным направлением государственно-частного партнерства на основе реализации инвестиционных проектов в Беларуси является: развитие инфраструктуры в сфере здравоохранения, образования, культуры и т. д.; развитие инфраструктуры жизнедеятельности: жилищно-коммунальное хозяйство (водоснабжение, водоотведение, экологичная утилизация отходов, сервисное обслуживание жилого фонда и др.); энергообеспечение с акцентом на развитие малой энергетики; формирование системы транспортной связности; технологическая инфраструктура: коммуникационные услуги; создание инвестиционных площадок; создание технопарков; финансово-инвестиционная инфраструктура.

Кроме перечисленных основных сфер ГЧП имеет серьезные перспективы в области утилизации и переработки отходов производства и потребления, строительства и эксплуатации очистных сооружений.

Перспективным направлением развития ГЧП в городах Беларуси является реконструкция промышленных зданий и сооружений на основе ревитализации. Основная задача ревитализации — оживить прекратившие свою деятельность промышленные объекты, сменив при этом их функциональное назначение. В результате ревитализации изменится концепция самого промышленного сооружения, это позволит улучшить облик городского пространства, избавить его от обветшалых промышленных объектов и благоустроить территорию. В итоге подобные объекты становятся культурными центрами притяжения, создают вокруг себя целую экосистему с уникальными условиями для обучения и творческого развития населения.

Заключение. На основании проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

1. Уровень развития института ГЧП, его специфика, ориентация на какие-либо определенные схемы, зависят от особенностей и направлений развития государства, его экономического роста и социальной сферы, т. е. существует корреляция между уровнем социально-экономического развития страны и приоритетными отраслями для реализации проектов ГЧП;

2. В каждой из стран можно выделить свою наиболее приоритетную отрасль по применению механизмов ГЧП. В экономически развитых странах уделяется больше внимания социальной сфере. Все большую популярность и развитие будут получать проекты в сфере телекоммуникаций, что связано с общемировой тенденцией к технологическому и цифровому развитию;

3. Зарубежный опыт организации и функционирования ГЧП в различных странах мира показывает, что в странах, где проекты ГЧП получили наиболее широкое распространение, во-первых, разработано национальное законодательство, регулирующее вопросы реализации проектов ГЧП, во-вторых, созданы институты, отвечающие за развитие ГЧП;

4. Практически все развивающиеся страны начинают апробировать механизм ГЧП с развития транспортной инфраструктуры. В 2018—2019 гг. более 50 % всех инвестиций в проекты ГЧП приходилось на транспортный сектор. На энергетический сектор — 41 % всех инвестиций в проекты ГЧП;

5. В Республике Беларусь следует расширить создание экономических, институциональных, правовых и организационных условий для активизации ГЧП на всех уровнях. Приоритетным направлением реализации проектов ГЧП является: развитие инфраструктуры в сфере здравоохранения, образования, науки и инноваций, культуры и т. д. Перспективным направлением развития ГЧП также является реконструкция промышленных зданий и сооружений на основе ревитализации.

Литература и электронные публикации в Интернете

1. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства // Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. — Нью-Йорк, Женева, 2008. — 128 с.
2. European PPP Expertise Centre [Electronic resource] // European Investment Bank. — 2020. — Mode of access: <https://www.eib.org/epec/g2g/intro1-guide.htm/>. — Date of access: 11.07.2020.
3. Private Participation in Infrastructure Database by World Bank [Electronic resource] // Global Infrastructure Hub. — 2020. — Mode of access: <https://www.github.org/resources/data/private-participation-in-infrastructure-database/>. — Date of access: 04.08.2020.
4. Private Participation in Infrastructure (PPI) 2019 Annual Report [Electronic resource] // World Bank Group. — 2020. — Mode of access: <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/private-participation-infrastructure-annual-2019-report.pdf>. — Date of access: 04.08.2020.
5. Public Private Partnerships [Electronic resource] // European Commission. — 2020. — Mode of access: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/public-private-partnerships>. — Date of access: 24.07.2020.
6. Национальная инфраструктурная стратегия 2017–2030 [Электронный ресурс] // Министерство экономики Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://www.economy.gov.by/uploads/files/G4P/NIP-2016-2030.pdf>. — Дата доступа: 02.08.2020.

VOLGA VAISEKHOVICH

**TRENDS IN FINANCING
INFRASTRUCTURE PROJECTS
OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN
INTERNATIONAL PRACTICES**

Author affiliation. *Volga VAISEKHOVICH (olga.128@icloud.com), Academy of Public Administration under the aegis of the President of the Republic of Belarus (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article reveals the theoretical foundation for the implementation of public-private partnership (PPP) projects in international practices and substantiates directions and prospects of this kind of partnership in the Republic of Belarus. It is found that there exists a correlation between the level of socioeconomic development of the country and the priority industries for the implementation of PPP projects. In economically developed countries more attention is paid to the social sphere (healthcare, education). In developing countries, the PPP projects are primarily aimed at the development of transport and energy infrastructure. The priority area for the implementation of PPP projects is the development of infrastructure in the field of healthcare, education, science and innovation, culture. A promising direction for the development of PPP is also the reconstruction of industrial buildings and structures based on revitalization.

Keywords: public-private partnership; infrastructure; revitalization.

UDC 336.3, 339.94

*Статья поступила
в редакцию 07. 08. 2020 г.*