

А.И. Кабалинский, Н.А. Кабалинская

ПЕРСПЕКТИВНОСТЬ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК ИНСТРУМЕНТА ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ В РОССИИ

В статье оценивается перспективность использования механизма государственно-частного партнерства для улучшения обеспеченности инфраструктурой в России на основе международного опыта.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство (ГЧП), развитие ГЧП, внедрение ГЧП, лучшие практики ГЧП, международный опыт ГЧП, инвестиции в инфраструктуру.*

A.I. Kabalinskii, N.A. Kabalinskaya

PROSPECT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS FOR IMPROVING INFRASTRUCTURE AVAILABILITY IN RUSSIA

The article provides an assessment of PPP prospects for improving infrastructure availability in Russia based on the international practices.

Keywords: *public-private partnership (PPP), PPP development, PPP best practice, international PPP practice, investments in infrastructure.*

В мире, где видоизменяются границы между государствами и повышаются требования к скорости и качеству обслуживания во всех отраслях на всех уровнях взаимодействия – от межличностного до глобально-межрегионального, критически важной для обеспечения конкурентного преимущества как государства в целом, так и составляющих его регионов является обеспеченность эффективной и современной инфраструктурой.

Вопросы обеспечения населения и предприятий светом, теплом, водой и актуальными путями сообщения для передвижения и торговли всегда стояли остро для любого государства, особенно в условиях высоких темпов развития научно-технического прогресса. Недостаточное внимание к созданию, обновлению и поддержанию инфраструктурных обла-

стей может в конечном счете привести к отставанию страны от лидеров в ключевых отраслях экономики, потере влияния на мировой арене, снижению уровня жизни населения и политической нестабильности.

Исключительную важность инфраструктурные отрасли имеют для больших по площади стран, таких, как Россия, Бразилия, Китай, Индия, которые сталкиваются с проблемами удаленности центров производства от центров потребления, сложными климатическими и географическими условиями, а также стран с высоким уровнем сельского населения (Индия, Китай, Филиппины, Лаос).

Успешность решения задач по обеспечению инфраструктурой во многом определяет как внутреннее благополучие, так и конкурентоспособность страны на международной арене. Инвестиционные проекты в области инфраструктуры как правило имеют долгосрочный характер

(более 5 лет) и требуют тщательного планирования, значительного финансирования и грамотного управления на всех этапах реализации. В то же время, требования к качеству проработки и скорости реализации подобных проектов постоянно растут, что ведет к увеличению нагрузки на государство, которому часто не хватает ресурсов для реализации необходимого количества проектов надлежащего качества. В этих условиях всё большей популярностью пользуются различные способы привлечения частного бизнеса к реализации инвестиционных проектов в области инфраструктуры.

Рассмотрим более детально инвестиционную активность частного бизнеса в инфраструктурные проекты. В таблице 1 представлены данные Всемирного банка по количеству проектов и объему инвестиций в инфраструктурные проекты с частным участием в развивающихся странах и странах с переходной экономикой в 2012–2016 годах [1; 2].

Как видно из таблицы, наиболее активно проекты с использованием частного капитала реализуются в энергетической сфере. Этот сектор аккумулировал 50,4% всех инвестиций для более чем 2/3 всех заявленных проектов. Частный капитал также использовался для реализации проектов в транспортной сфере и в сфере водоснабжения и водоотведения.

Таблица 1

Количество проектов и объем инвестиций в инфраструктурные проекты с частным участием в развивающихся странах и странах с переходной экономикой в 2012–2016 г.

Отрасль	Количество проектов	Объем инвестиций (млрд \$ США)
Энергетика	1 164	245,8
Транспорт	315	223,3
Водоснабжение и водоотведение	194	19,0
Итого	1 673	488,1

Одним из инструментов организации сотрудничества между государством и бизнесом является механизм государственно-частного партнерства. Наиболее активно для решения инфраструктурных задач ГЧП применяется в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в странах Карибского бассейна. В числе лидеров по использованию ГЧП находятся такие приведенные выше страны, как Бразилия, Индия, Китай и Филиппины. Так, в Бразилии в 2012–2016 гг. в проекты ГЧП было инвестировано 148,5 млрд \$ США, в Индии – 53,5 млрд \$ США, в Китае – 38,7 млрд \$ США, на Филиппинах – 13,7 млрд \$ США. Для сравнения: в России за тот же период в ГЧП было инвестировано 7,6 млрд \$ США.

Оценить использование механизма ГЧП в России по сравнению с другими странами можно по данным табл. 2 [3].

Таблица 2

Объем инвестиций в ГЧП по отраслям и странам в 2012–2016 гг., топ-15 стран, (млрд \$ США)

Страна	Отрасль			Итого
	Энергетика	Транспорт	Водоснабжение и водоотведение	
Бразилия	67,8	69,4	11,3	148,5
Турция	14,6	53,4	–	68,0
Индия	18,4	34,8	0,3	53,5
Китай	14,9	21,3	2,5	38,7
Мексика	14,9	7,2	2,7	24,7
Колумбия	0,4	21,	0,1	21,6
Перу	8,4	10,1	0,9	19,5
Индонезия	13,8	2,5	0,2	16,4
ЮАР	14,4	–	–	14,4
Филиппины	9,5	3,6	0,7	13,7
Таиланд	9,3	–	–	9,3
Лаос	7,9	–	–	7,9
Марокко	7,8	–	0,1	8,0
Малайзия	6,3	0,4	–	6,7
Россия	0,5	5,8	1,3	7,6
Итого	209,0	229,4	19,9	458,4

Из таблицы 2 видно, что наибольшей популярностью механизм ГЧП для реализации инфраструктурных проектов в инфраструктурных отраслях пользуется в Бразилии, Турции, Индии, Китае и Мексике. При этом, наиболее значительные инвестиции приходятся на энергетическую сферу.

В числе крупнейших проектов, финансируемых с использованием механизма ГЧП в 2012–2016 гг. можно выделить следующие.

1. Строительство нового аэропорта в Стамбуле: объем инвестиций – 35,6 млрд \$США.

2. Строительство ГЭС Белу-Монти в Бразилии: объем инвестиций – 14,8 млрд \$США.

3. Передача в концессию аэропорта Рио-де-Жанейро: объем инвестиций – 10,5 млрд \$США.

4. Строительство скоростной дороги Гебзе-Измир в Турции: объем инвестиций – 9,8 млрд \$США.

5. Реконструкция аэропорта Гуарульяс в Сан-Паулу, Бразилия: объем инвестиций – 9,4 млрд \$США.

В России крупнейшим проектом с использованием ГЧП в этот период является строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, объем инвестиций – 3,9 млрд \$США.

Литература

1. Private Participation in Infrastructure Projects Database. – <http://ppi.worldbank.org/data> (дата обращения: 14.01.2018).

2. 2016 Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Update, World Bank Group.

3. Данные Всемирного Банка. – <https://data.worldbank.org/> (дата обращения: 14.01.2018).

4. Морозова Н.С., Теплова Д.С. Применение государственно-частного партнерства для развития молодежного туризма // Sochi Journal of Economy. – 2017. – № 11 (4). – С. 302–310.

References

1. Private Participation in Infrastructure Projects Database. – <http://ppi.worldbank.org/data> (дата обращения: 14.01.2018).

2. 2016 Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Update, World Bank Group.

3. Dannye Vsemirnogo Banka. – <https://data.worldbank.org/> (data obrashcheniya: 14.01.2018).

4. Morozova, N.S., Teplova, D.S. Primenenie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya razvitiya molodezhnogo turizma // Sochi Journal of Economy. – 2017. – № 11 (4). – S. 302–310.