

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 336.13

Н.А. НЗЕНГЕ,

аспирант

Казанский (Приволжский) федеральный университет

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК МОДЕЛЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПУБЛИЧНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН

Аннотация. В нынешних экономических условиях многие развивающиеся страны находятся в уязвимом положении. Им приходится модернизировать свои финансовые расходы в связи со снижением их финансовых способностей из-за пандемии, которая негативно повлияла на их финансовую деятельность. Данная ситуация влияет также на их способность к поддержке с финансовой точки зрения своей инвестиционной активности, включая политику по развитию инфраструктуры. В подобных случаях большинство стран находится в поиске альтернативных финансовых и инвестиционных решений на отечественном и международном рынке капитала. Одним из таких видов финансово-инвестиционных решений, действующих в современных условиях, является соглашение государственно-частного партнерства (СГЧП). Речь идет о взаимодействии государственного и частного сектора при реализации проекта инфраструктурного характера. Следовательно, страны могут обращаться к частным партнерам в целях обеспечения финансирования и строительства инфраструктуры через модели государственно-частного партнерства (ГЧП). Целью данного исследования является выделение особенности развития модели государственно-частного партнерства, которая предполагает долгосрочное вложение средств государственных и частных партнеров с определенными критериями и разделением возможных рисков в рамках осуществления выбранных проектов. В работе выявлены основные виды ГЧП, применяющиеся в развивающихся странах (на примере России). Также затронуты такие темы, как объемы привлеченных средств и количество реализованных проектов, что, на наш взгляд, поспособствует развитию экономики в целом и позволит настоящему исследованию стать актуальным изучением финансирования как для России, так и для других развивающихся стран.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инфраструктура, инвестиционные проекты, финансирование, долгосрочное вложение.

Экономические и финансовые кризисы, с которыми страны мира сталкиваются уже несколько лет и особенно с 2020 г., поставили правительственные органы государств перед различными трудностями. Сегодня они постоянно ищут баланс между несколькими незаменимыми требованиями, включая сдерживание дефицита, поддержание фискальных расходов, погашение долга, стимулирование экономического роста и выполнение обязательств для развития общества [2]. Эти требования влекут за собой серьезный вызов управлению развитием экономики в целом.

Для решения этих проблем некоторые страны обратились к коллективным стратегиям, основанным на создании партнерств с предприятиями частного сектора [4] для реализации инфраструктурных проектов.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) представляет собой современную институциональную форму сотрудничества между государственным и частным секторами [11]. Государственно-частное партнерство рассматривается как организационная инновация. Инновационный характер государственно-частных партнерств позволяет рассматривать их

как инструмент модернизации инфраструктуры и управления государственными услугами. Оба сектора имеют возможность создавать условия для расширения партнерства, чтобы призвание одного из них – служение общим интересам – извлекало пользу из финансовых и технических средств другого. Государственно-частное партнерство имеет множество преимуществ для развития инфраструктуры, что является реальным рычагом экономического развития. В развивающихся странах, где потребность в инфраструктуре гораздо выше, чем в развитых странах, государственно-частные партнерства настоятельно рекомендуются международными институтами, такими, как Всемирный банк и OCDE [5], из-за их особенностей, которые позволяют государству найти новые источники финансирования, опыт и ноу-хау у своего партнера из частного сектора. Развивающиеся страны, такие, например, как Россия, со своими целями развития и экономического роста, не застрахованы от проблем финансирования инфраструктурных проектов. Однако нынешняя ситуация, в которой оказалась российская экономика, ставит под сомнение вопрос бюджетного финансирования развития инфраструктуры страны. В этом плане государство должно найти другие альтернативы и, таким образом, обеспечить реализацию необходимых проектов.

Исследование показало, что в России ГЧП реализуется в различных формах. Это могут

быть классические концессионные соглашения или квази-ГЧП [1]. Классические формы ГЧП выступают как концессионные соглашения о государственно-частном (ГЧП) и муниципально-частном партнерстве (МЧП). Наиболее известными формами квази-ГЧП являются договоры аренды, долгосрочные договоры, энергосервисные контракты.

Количество проектов и объемы инвестиций в форме ГЧП в инфраструктуру России в 2018–2022 гг. представлены на рис. 1.

Анализ инвестиций в инфраструктуру России показывает, что в 2022 г. были запущены 63 проекта в форме концессионных соглашений, соглашений о государственно-частном и муниципально-частном партнерстве. Объем инвестиций в них составляет 231,7 млрд руб., из которых 137,7 млрд приходится на частные инвестиции. В целом наблюдается сокращение количества проектов (от 436 проектов в 2018 г. до 63 проектов в 2022 г.) и объема вложенных средств (742,2 млрд руб. в 2018 г. против 231,7 млрд руб. в 2022 г.). Это снижение заметно уже в 2019–2022 гг. в связи с пандемией COVID-19 и военной операцией на Украине. Обе этих проблемы негативно повлияли на страну не только на уровне политики, но и на уровне инвестиционной активности. В этой связи сократились частные инвестиции и, соответственно, объемы проектов.

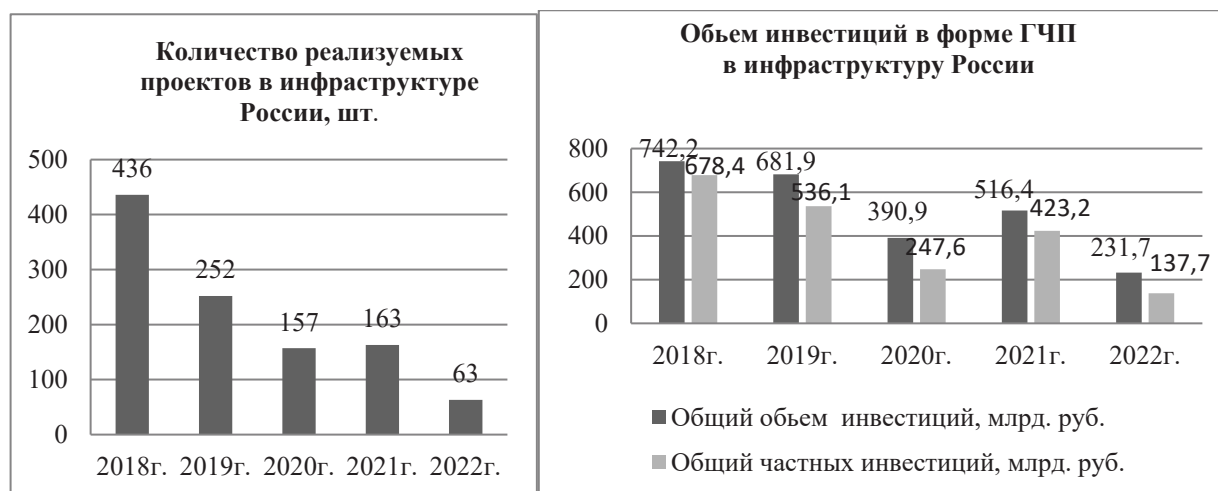


Рис. 1. Количество реализуемых проектов и объемы инвестиций в форме ГЧП в инфраструктуру России в 2018–2022 гг.

Несмотря на это, нами предлагается проанализировать структуру и объемы вложенных в 2022 г. средств по основным формам ГЧП: от государственных соглашений, концессионных соглашений и соглашений о муниципально-частном партнерстве (МЧП). Общий объем инвестиций в форме ГЧП и МЧП представлен на рис. 2.

Отметим, что эти средства были вложены в 63 проекта, запущенные в этом году. Из них 59 проектов [1] финансировались за счет концессионных соглашений (общая сумма составила 137,28 млрд руб.) и 4 проекта – в форме соглашения ГЧП/МЧП (на сумму 0,42 млрд руб.).

Инвестиции в форме ГЧП в инфраструктуру России направлялись на развитие прежде всего социальной инфраструктуры. На нее пришлось около 39 проектов по сравнению с 6 проектами в транспортной и 13 проектами в коммунально-энергетической отраслях [1]. Увеличение количества проектов, направленных на развитие социальной сферы, основывается на решении властей поддерживать государственные программы в данной сфере. Речь идет о программах, касающихся строительства школ, университетских кампусов, спортивных объектов, а также развития объектов и системы здравоохранения.

В целях привлечения ГЧП-проектов во все сферы экономики государство должно рассматривать перспективные направления их реали-

зации и необходимые законодательные поправки и изменения.

На наш взгляд, основные поправки могут быть связаны с упрощением процедур и возможностью корректировки проектов в связи с изменением экономической ситуации и требований к их реализации. Эти поправки могут позволить отреагировать на рыночные изменения и обеспечить стабильность осуществления проектов. К числу таких поправок и изменений относятся:

- разрешение на корректировку условий соглашения ГЧП/МЧП. Например, возможность изменения условий в связи с увеличением цен на строительные ресурсы необходима для исполнения обязательств по соглашению. Эти изменения позволят снизить риски, связанные с реализацией ГЧП/МЧП-проектов;

- разрешение на передачу объектов концессионного соглашения на уровне ГЧП или МЧП. Должна быть предусмотрена возможность передачи объекта государственным партнером в пользование и владение частному инвестору;

- расширение возможностей использования инфраструктурных облигаций и независимых гарантий. Должна существовать возможность применения механизма инфраструктурных облигаций для создания городских инфраструктурных объектов, а также возможность обеспечения долговых обязательств инвестора не только государственной гарантией, но и неза-

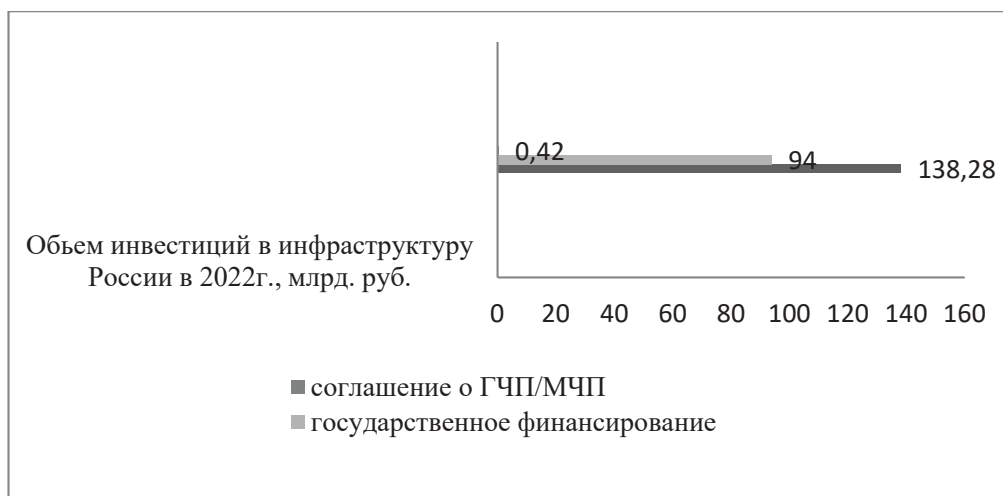


Рис. 2. Объем инвестиций в форме ГЧП и МЧП в 2022 г., млрд руб.

висимой гарантией государственной корпорации развития.

Кроме того, повышение прозрачности ГЧП-проектов, сокращение сроков их запуска и повышение качества их подготовки, помощь в принятии инвестиционных решений являются необходимыми мерами для развития процедур реализации ГЧП-проектов в стране. Таким образом, устойчивость ГЧП-рынка в развивающихся странах, особенно в текущей ситуации, является потенциальным механизмом реализации инфраструктурных проектов и снижения рисков благодаря совместному участию государства и частного партнера.

Рассмотренная практика применения ГЧП-проектов в России позволяет отметить, что меры государственной поддержки разнообразны и охватывают те отрасли, в которых применяются механизмы ГЧП-финансирования. Это касается в основном ГЧП-проектов в социальной, транспортной и коммунально-энергетической сферах. Для эффективного использования ГЧП-финансирования во всех сферах инфраструктурного характера необходимо развивать перспективные направления и формы ГЧП-проектов, а также принимать специальные меры и давать возможность вносить поправки и изменения в текущее законодательство с учетом специфики осуществления того или иного проекта.

Литература

1. Отчет о ГЧП-проектах – 2022 // Национальный центр ГЧП России. – С. 6–20.

2. Бернье П. Новое партнерство между государственным и частным секторами: условия появления модели Квебека // Обзор сравнительного анализа в государственном управлении. – 2005. – Т. 12. – № 1.

3. Бордман Э., Вининг Э. ГЧП в Канаде: теория и очевидность // Канадская государственная администрация. – 2008. – Т. 51. – № 1. – С. 9–44.

4. Белносин А. Государственно-частное партнерство: Форма координации государственного вмешательства, которую должны контролировать современные менеджеры // Обзор сравнительного анализа в государственном управлении. – 2005. – Т. 12. – № 1.

5. Государственно-частное партнерство: распределение рисков и оптимизация ресурсов // OECD. – 2005. – С. 8–12.

6. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика. – URL: https://economics.vstu.by/wpcontent/uploads/2020/03/GCHP_varn.pdf (дата обращения: 01.12.2022).

7. Wilson A.G. A statistical theory of spatial distribution models // Transportation Research. – 2017. – Vol. 1. – Is. 3. – P. 253–269.

8. Gilman D. Optimization and Simplicity: Computational Vision and Biological Explanation // Synthese. – 2016. – Vol. 107. – Is. 3. – P. 293–323.

9. Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth // Journal of Political Economy. – 2020. – Vol. 98. – Is. 5. – P. 102–125.

10. Kay N.M. The innovating firm. – London: Macmillan, 2019. – 324 p.

11. Carlo M. The principles of innovation modelling. – Burnley, 2019. – 172 p.

Информация об авторе

Нзенге Нзенге Арно, аспирант кафедры управления корпоративными финансами, Казанский (Приволжский) федеральный университет.

E-mail: lewis092@mail.ru

N.A. NZENGUET,
Postgraduate
Kazan (Volga region) Federal University

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A FINANCING MODEL FOR PUBLIC INFRASTRUCTURE PROJECTS IN DEVELOPING COUNTRIES

Abstract. In the current economic environment, many developing countries are vulnerable to their public spending after a decline in financial capacity due to a pandemic that has negatively affected their financial activities. This situation also affects their ability to support, from a financial point of view, investment activity, including infrastructure development policy. In such cases, most countries are looking for alternative financial and investment solutions in domestic or international capital markets. One of these types of financial and investment decisions operating in modern conditions is the agreement of public-private partnership. We are talking about the interaction of the public and private sector in the implementation of an infrastructure project. Consequently, countries can reach out to private partners to secure financing and infrastructure construction through public-private partnership (PPP) models. The purpose of the study is to highlight the specifics of the development of the public-private partnership model, which means a long-term investment of funds from public and private partners with a certain criterion, the separation of possible risks within the framework of the implementation of selected projects. The work revealed the main types of PPP using in developing countries (using the example in Russia), the amount of funds raised, the number of projects implemented, which contributes to the development of the economy as a whole and allows this study to become the most relevant direction of financing, both for Russia and for other developing countries.

Keywords: public-private partnership, infrastructure, investment projects, financing, long-term investment.

References

1. National PPP Center of Russia – report of PPP projects. – 2022. – P. 6–20.
2. *Bernier P.* New Public-Private Partnership: The Conditions for the Quebec Model // Review of Comparative Analysis in Public Administration. – 2005. – Vol. 12. – No. 1.
3. *Boardman E, Vining E.* PPP in Canada: Theory and Evidence, Canadian Public Administration/Public Administration of Canada. – 2008. – Vol. 51. – No. 01. – P. 9–44.
4. *Belnosin A.* Public-Private Partnership: A Form of Coordination of Public Intervention to be Overseen by Modern Managers // Overview of Comparative Analysis in Public Administration. – 2005. – Vol. 12. – No. 1.
5. OCDE, Public-Private Partnership: Risk Allocation and Resource Optimization. – 2005. – P. 8–12.
6. *Varnavsky V.G., Klimenko A.V., Korolev V.A.* Public-private partnership: theory and practice. – URL: https://economics.vstu.by/wpcontent/uploads/2020/03/GCHP_varn.pdf (date accessed: 01.12.2022).
7. *Wilson A.G.* A statistical theory of spatial distribution models // Transportation Research. – 2017. – Vol. 1. – Is. 3. – P. 253–269.
8. *Gilman D.* Optimization and Simplicity: Computational Vision and Biological Explanation // Synthese. – 2016. – Vol. 107. – Is. 3. – P. 293–323.
9. *Barro R.* Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth // Journal of Political Economy. – 2020. – Vol. 98. – Is. 5. – P. 102–125.
10. *Kay N.M.* The innovating firm. – London: Macmillan. – 2019. – 324 p.
11. *Carlo M.* The principles of innovation modelling. – Bernley, 2019. – 172 p.