

## ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ЗЕРКАЛО ГЛОБАЛИЗАЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

**И.В. Новикова**, доктор экономических наук, профессор  
(Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск)

Глобализация мировой экономики, став объективной реальностью в XXI в., определяет все мировые экономические процессы, все трансформации в национальных экономиках. Глобализация – это тренд развития мировой экономики. Явление это многогранное, многоаспектное и достаточно сложное. В процесс глобализации втянуты не только рынки и экономика, но и культура, финансы, информационные сети, даже преступность. Именно глобализация и обуславливает изменение сложившегося понимания государственного регулирования и трансформации его модели во всех странах мира. Именно это явление порождает такую необходимую для экономического развития страны форму государственного регулирования, как государственно-частное партнерство.

Совершенно очевидно, что в XXI в. смогут занять достойное место в мировом сообществе только страны, идущие по пути инновационного развития, обеспечившие структурную перестройку и модернизацию экономики и на этой основе рост конкурентоспособности продукции. Инновационное развитие экономики предполагает модернизацию, *реинжиниринг экономических механизмов*, прежде всего, на макроуровне. Не может быть одних и тех же механизмов на все времена. То, что было хорошо в административно-командной системе, неприемлемо для периода формирования рыночных отношений. То, что было хорошо для последнего, неприемлемо для инновационного развития.

Сегодня государство должно помочь бизнесу сформировать мощных глобальных акторов, оперирующих, если и не на равных, то на приемлемых условиях с субъектами мировой экономики. Государство должно способствовать не только их формированию, но и «выводу» на этот глобальный рынок в геоэкономику.

В современном глобализирующемся мире компании сталкиваются с усилением конкуренции. Выживают и добиваются успеха те компании, которые ведут свой бизнес наиболее эффективным способом. Инновационный путь развития экономики предполагает не только разработку и внедрение новейших видов продукции на основе новых технологий, сколько модернизацию бизнес-процессов – внешней и внутренней среды функционирования предприятий, для обеспечения кон-

курентоспособности предприятий на мировом рынке. А на этой базе и обеспечивается структурная перестройка и модернизация экономики, создается среда эффективного функционирования всех предприятий-организаций.

По Д. Нортю, одному из отцов-основателей новой институциональной теории, организации представляют собой целенаправленно действующие единицы, созданные организаторами для максимизации богатства, дохода или иных целей, которые определяются *возможностями, предоставляемыми институциональной структурой общества*. А такую институциональную среду должно создать государство, если она не формировалась десятилетиями и веками.

Без государственно-частного партнерства современное развитие невозможно. И эффективность современного государства будет заключаться в том, чтобы содействовать развитию своего бизнеса на основе равноправного диалога.

Во всем мире инструмент государственно-частного партнерства (или Public Private Partnership – PPP) использовался достаточно давно. В первые годы советской власти многие месторождения отдавались иностранным инвесторам на основе концессионных соглашений. Концессия – это первая и наиболее известная форма, в которой государство и бизнес выступают партнерами.

Суть партнерства между государством и частным бизнесом заключается в перераспределении ответственности и рисков за развитие секторов, которые обычно относятся к сфере ответственности государства. Именно в эти сектора и шел, как правило, государственный капитал, ибо скорость оборота была небольшая, и частный капитал шел сюда с неохотой. Это, с одной стороны, строительство дорог, аэропортов, морских портов, мостов, другими словами, всей инфраструктуры национальной экономики.

С другой стороны, хорошо известно, что государство – плохой менеджер. Эффективным менеджером может быть только «частник». Вот почему государство может привлечь «частника» к организации эффективного менеджмента при сохранении государственной собственности, если она вытекает из политической, социальной или какой-либо иной целесообразности.

Что позволяет государственному и частному сектору так успешно взаимодействовать? В проектах ГЧП государственный сектор принимает на себя установление параметров и стандартов для объектов инфраструктуры и сферы услуг.

Частный сектор берет на себя, например, обязательства по разработке, строительству, финансированию объекта и управлению им в соответствии со стандартами и параметрами и принимает на себя обязательства по соблюдению соответствующих требований при предоставлении услуг. Взамен частный сектор получает от государства (потребителей) оплату, размер которой зависит от достигнутых результатов.

Почему правительству выгодно сотрудничать с бизнесом? Потому что эта форма позволяет:

- высвободить огромные средства государственного бюджета за счет привлечения финансовых средств частного бизнеса;
- обеспечить создание инфраструктурных объектов ускоренными темпами и предоставить более качественные услуги;
- передать часть рисков от государства частному бизнесу;
- привлечь частный опыт в области менеджмента, сделав его более качественным.

Но почему бизнес идет на сотрудничество с государством? Это связано с тем, что в высокоразвитых странах большинство сфер в национальных экономиках уже заняты. Отсутствуют не только более прибыльные сферы приложения капитала, но и сферы приложения капитала вообще. Капитал в этих условиях соглашается работать с так называемой нулевой прибылью. Вот почему, когда появляются новые возможности, бизнес стремительно идет в эти сферы.

Кроме этого, сама форма государственно-частного партнерства дает возможность диалога между бизнесом и правительством.

Что дает такая форма потребителю, населению, нам с вами? Это, прежде всего, развитие инфраструктуры, высокое качество услуг и оптимальное соотношение между «ценой и качеством».

Где в современных условиях используется такая форма государственного регулирования, как государственно-частное партнерство? Это транспортная инфраструктура, энергетика, водоснабжение, информационные системы, жилищное строительство, образование, оборона, пенитенциарная система, венчурный бизнес и т. п.

На сегодняшний день известно несколько форм государственно-частного партнерства. Это концессии, контракты на управление, контракты на предоставление продукции (услуг), передача в лизинг. Следует отметить, что такая форма, как контракты на предоставление услуг (продукции), по сути, есть старая неоправданно забытая форма второй модели хозяйственного расчета с нормативным распределением дохода. По ней начинали работать в середине 80-х гг. XX в. наши предприятия. Но мы успешно забыли эту модель, а в США они приняли ее «на вооружение» с середины 90-х гг.,

где она получила название «приватизация по контрактному способу». В Лос-Анджелесе по такой системе работает городской транспорт<sup>1</sup>.

Наряду с США одной из первых осознала необходимость перехода к государственно-частному партнерству в условиях глобализации Республика Корея. Страна одной из первых осознала необходимость экономического взлета, чтобы получить преимущества в статусе среди развитых стран в условиях глобализации – она начала осуществлять переход к дерегулированию и децентрализации. Эта стратегия обусловила переход от государственного регулирования к государственно-частному партнерству. И уже на этой основе в развитие инфраструктуры стали привлекаться не только бюджетные средства, но и средства частного бизнеса, зарубежных инвесторов.

Быстрыми темпами создавалась инфраструктура, но уже отвечающая потребностям глобализации – происходило расширение и модернизация аэропортов, морских портов, модернизация highways и строительство новых высоко скоростных железных дорог для привлечения инвесторов со всего мира. Доля затрат на создание инфраструктуры, адекватной процессам глобализации, позволяющей интегрировать страну в мировую экономику на основе ее полной открытости, составила в 2007 г. 3,2 % ВВП!

В 2000 г. в Республике Корея принят Общенациональный план развития на 2000–2020 годы, в котором указывалось, что правительства всех уровней должны израсходовать на развитие инфраструктуры – 415 млрд долл. США за этот период (в том числе на строительство дорог – 171, железных дорог – 63, аэропортов – 14, морских аэропортов – 33, логистических центров – 18). Основные национальные проекты на этот период – создание:

- общенациональной системы дорог;
- высокоскоростных железных дорог и расширение существующих железнодорожных систем;
- новых центров аэропортов и расширение действующих аэропортов;
- новых центров морских портов и расширение действующих;
- логистических центров;
- фрахтовых терминалов.

В области телекоммуникаций и IT-технологий сделано следующее:

- создание высокоскоростной и мощной системы Интернет;
- дерегулирование рынка и свободная конкуренция на нем обусловили падение цен и повышение качества предоставляемых услуг.

Следует отметить, что большую роль в инфраструктурном развитии играет частный бизнес. Связано это, прежде всего, с тем, что государственных средств было не достаточно. Для реализации проекта необходимо было 415 млрд долл. США, а в наличии у государства было только 355 млрд. Участие частного бизнеса как в строительстве, так и в управлении объектами необходимо не только для достижения самой цели, но и для ее эффективности.

Более того, так как в это время быстрыми темпами рос спрос на инфраструктурные объекты, а финансовые ресурсы государства были ограничены (налогами и государственными ценными бумагами), то роль правительства стала уменьшаться за счет изменения концепции в создании инфраструктурных сооружений – движение от чисто государственных товаров (инфраструктурных сооружений) к полугосударственным или частным.

Это движение осуществлялось на основе государственно-частного партнерства. Государственно-частное инвестирование рассматривается как альтернативный метод создания инфраструктурных услуг в следующих областях: управление государственным имуществом в промышленности, электроэнергетическое обслуживание, телекоммуникации, обслуживание фрахтовых складов, услуги развлечений, дорожные сборы.

---

<sup>1</sup> Данная система была разработана по заданию ЦК КПСС группой, возглавляемой профессором М.С. Кунявским в середине 80-х годов XX века. В составе этой группы работал и автор.