

Т. А. Тетеринец, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и организации предприятий АПК Белорусского государственного аграрного технического университета

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК МЕХАНИЗМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Развитие эффективных институтов взаимодействия власти и бизнеса – одно из важных условий формирования эффективной экономической политики, повышения инвестиционной активности и развития общественной инфраструктуры.

Грамотное формирование и развитие механизма государственно-частного партнерства создаст необходимые условия для привлечения инвестиций в приоритетные для социально-экономического развития страны отрасли и может стать альтернативой прямому бюджетному финансированию инфраструктурных проектов с целью минимизации дотационной составляющей государственного бюджета.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; инфраструктура; инвестиции в основной капитал; отрасли экономики; направления развития.

Розвиток ефективних інститутів взаємодії влади і бізнесу – одна з важливих умов формування ефективної економічної політики, підвищення інвестиційної активності й розвитку суспільної інфраструктури.

Грамотне формування та розвиток механізму державно-приватного партнерства створить необхідні умови для залучення інвестицій у пріоритетні для соціально-економічного розвитку країни галузі й може стати альтернативою прямого бюджетного фінансування інфраструктурних проектів з метою мінімізації дотацийної складової державного бюджету.

Ключові слова: державно-приватне партнерство; інфраструктура; інвестиції в основний капітал; галузі економіки; напрями розвитку.

Structural disproportions in branch and in territorial development of economy of Belarus don't allow to use effectively market mechanisms of selfregulation of economic system. Deterioration in a situation in the external economic and credit and financial spheres staticizes development of effective institutes of interaction of the government and business. It is one of important conditions of formation of effective economic policy, increase in investment activity and development of public infrastructure.

Effective formation and development of the mechanism of public-private partnership will create necessary conditions for attraction of investments into the branch

© Т. А. Тетеринец, 2016

countries, priority for social and economic development. This mechanism can become an alternative to direct budgetary financing of infrastructure projects with the purpose of minimization of a subsidized component of the state budget.

Key words: public-private partnership; infrastructure; investments into fixed capital; branches of economy; direction of development.

Постановка проблемы. Инвестиционная сфера является локомотивом развития любой экономической системы. Активизация и повышение эффективности инвестиционной политики формируют необходимый инновационно-технологический задел, определяющий возможности дальнейшего экономического развития страны. Развитие инфраструктуры – один из ключевых факторов поддержания долгосрочного устойчивого и сбалансированного экономического роста. Наиболее сложной задачей в данном случае является поиск и диверсификация источников ее финансирования.

В современных экономических условиях в целях успешной реализации крупных инфраструктурных проектов общегосударственного значения необходимо объединить усилия и интересы со стороны органов государственной власти и представителей частного бизнеса для достижения максимального эффекта в рамках данного сотрудничества. Государственно-частное партнерство (далее – ГЧП) является наиболее универсальным и эффективным механизмом взаимодействия сотрудничества на современном этапе развития белорусской экономики. Значение института государственно-частного партнерства в Беларуси с каждым годом возрастает, создавая необходимый эффект для развития различных отраслей экономики. Анализ практик применения механизма государственно-частного партнерства на различных уровнях свидетельствует о том, что при правильно сформированной структуре данного механизма, а также оптимальном выборе форм ГЧП его использование чрезвычайно выгодно как для государства, так и для представителей частного сектора, и особенно для населения.

Анализ последних достижений и публикаций. Теоретические основы исследования в области управления развития экономики региона и проблем реализации государственно-частного партнерства базируются на научных трудах зарубежных и отечественных учёных.

Научное обоснование развития экономики региона посредством государственно-частного партнерства представлено в трудах учёных-экономистов: А. В. Баженова, Б. Акигоби, А. В. Белицкой, Е. М. Бухвальда, В. Г. Варнавского, А. М. Воротникова, М. А. Дерябиной, А. Г. Зельднера, В. А. Кабашкина, А. В. Клименко, В. А. Королева, Ю. В. Рагулиной и других.

Отечественные экономисты А. М. Заборовский, Е. П. Борушко, Н. Ф. Иванов, Г. А. Яшева, Е. А. Дадеркина, Л. Е. Филиппова рассматривают государственно-частное партнерство как организационный инструмент государственного регулирования инвестиционной и инновационной деятельности на макроуровне.

Особенности институциональных форм государственно-частного партнерства на современном этапе развития экономики систематизированы в трудах П. С. Гагариной, Е. Б. Козловой, Н. Н. Манько, В. В. Романова, В. Ю. Солдатенкова, Э. В. Талапиной.

Модели оценки эффективности и рисков государственно-частного партнёрства также исследованы российскими учёными, среди которых Е. А. Дынин, В. А. Евсеев, С. Е. Литовченко, А. Д. Нефедьев, Я. В. Семенов.

Несмотря на многочисленные исследования отечественных и зарубежных экономистов проблем развития сравнительно новых для Беларуси форм государственно-частного партнёрства, инвестиционные механизмы взаимодействия государства и бизнеса требуют дальнейшего изучения.

Цель статьи состоит в научном обосновании теоретических подходов и научно-практических рекомендаций, направленных на совершенствование системы инвестирования инфраструктурных проектов посредством механизма государственно-частного партнерства.

Изложение основного материала. Государственно-частное партнерство – это особая система экономических отношений между государством и бизнесом, целью которых является объединение опыта, умений и ресурсов партнеров для удовлетворения общественных потребностей посредством использования государственной собственности, природных ресурсов и привлечения частных компаний к видам деятельности, находящимся в компетенции государства. Указанное партнерство предполагает специальные модели финансирования, отношений собственности и методов управления (рис. 1).



Рис. 1. Сравнительная характеристика инвестирования инфраструктурных проектов государственным и частным сектором

Масштабный опыт перераспределения правомочий собственности между государством и частным бизнесом наблюдается, прежде всего, в так называемых секторах общественных услуг (в частности, в инфраструктурных отраслях). Именно в этих отраслях исторически сложились традиции делегирования государством

ряда ключевых правомочий частному сектору. В США, по данным Национального совета по государственно-частному партнерству, при исполнении 23 из 65 базовых видов деятельности муниципальных властей (водопровод, канализация, уборка мусора, школьное образование и др.) используются коммерческие фирмы [1, 24].

Государство вносит свой вклад в виде собственности, налоговых льгот, правовых гарантий частному бизнесу, а иногда и финансовые средства. При этом государство оставляет за собой функции контроля и регулирования с целью соблюдения общественных интересов. Частный бизнес в качестве своего вклада несет опыт, эффективное управление, передовую технологию и технику, гармоничную для бизнеса институциональную среду. Прибыли между участниками ГЧП распределяются, как правило, пропорционально рискам, которые принимает на себя каждая из сторон. Формирование партнерства государства и бизнеса происходит путем объединения сильных сторон участников, что обеспечивает им обоюдные преимущества [2, 8].

Основной целью ГЧП инициативы является выделение необходимых для инфраструктуры ресурсов, повышение эффективности предоставления услуг, улучшение управления на государственных предприятиях посредством внедрения принципов функционирования частных фирм и открытие данного сектора для рыночной конкуренции. В последние годы доля ГЧП в общем объеме инвестиций общественной инфраструктуры составляет в Великобритании 15–25 % [3, 18].

По оценкам McKinsey, Global Institute для поддержания адекватного состояния инфраструктуры совокупная стоимость инфраструктурных активов должна составлять в среднем 70 % от ВВП. Те страны, у которых эта доля ниже, должны наращивать инвестиции в инфраструктуру опережающими темпами. Путем инвестирования в объекты инфраструктуры создаются новые рабочие места, снижаются производственные и транспортные издержки предприятий, развивается социальная сфера. Кумулятивным итогом инфраструктурных инвестиций выступают устойчивый экономический рост и улучшение качества жизни населения.

Несмотря на важность развития инфраструктуры, а также значительный рост спроса на нее, в Республике Беларусь наблюдается дефицит средств финансирования на эти цели. Основной объем инвестиций в инфраструктуру приходится на долю государства, что вызвано отсутствием бизнес-моделей, генерирующих необходимый денежный поток и стимулирующих участие инвесторов в развитии инфраструктуры. Кроме того, из-за высокой капиталоемкости многие инфраструктурные объекты пока не способны обеспечить уровень доходности, который заинтересует инвестора, поэтому их реализацию берет на себя государство.

Возможности дальнейшего наращивания государственных инвестиций в инфраструктуру лимитированы бюджетными ограничениями. За анализируемый период удельный вес инвестиций в основной капитал в структуре валового внутреннего продукта (далее – ВВП) сократился почти вдвое: с 33,7 % в 2010 г. до 19,2 % в 2016 г. (рис. 2). Данная ситуация обусловлена ужесточением денежно-кредитной и бюджетно-налоговой политики, сокращением кредитования госпрограмм, высокими инфляционными рисками, разбалансированностью внешней конъюнктуры и рядом других причин. В результате вектор инвестиционной политики изменился с достижения максимальных темпов роста инвестиций на повышение их эффективности.



Рис. 2. Соотношение темпов роста инвестиций в основной капитал и ВВП Республики Беларусь в период с 2010 по 2016 гг.

Несмотря на это, около 40–45 % общего объема инвестиций вложено в транспорт, связь, операции с недвижимостью (включая строительство жилья), социальную сферу. Эти данные свидетельствуют о приоритетном развитии в Республике Беларусь инфраструктурных проектов. За период 2010–2016 гг. ввод жилья составил более 15 млн м², в организациях здравоохранения количество койко-мест увеличилось более чем на 6 тысяч, автомобильные дороги стали длиннее на 2 тыс. км, в учреждениях дошкольного и общего среднего образования почти на 60 тыс. мест для обучения стало больше [4].

Для реализации инфраструктурных проектов в Республике Беларусь применяются следующие основные механизмы:

- 1) фондирование отечественных банков для предоставления ими доступных кредитных ресурсов;
- 2) предоставление гарантий Правительства Республики Беларусь по внутренним и внешним займам (кредитам);
- 3) привлечение Правительством либо Республикой Беларусь внешних государственных займов на инфраструктурные цели;
- 4) прямое финансирование из средств бюджета [5, 33–35].

С помощью первых трех механизмов в настоящее время в республике реализуется ряд проектов по созданию объектов транспортной и энергетической инфраструктуры.

Наиболее активно и эффективно по второму и третьему механизмам Республика Беларусь сотрудничает с Международным банком реконструкции и развития, Экспортно-импортным банком Китая, Европейским банком реконструкции и развития. В качестве наиболее удачных примеров реализации инфраструктурных проектов можно отметить следующие: использование древесной биомассы для централизованного теплоснабжения; развитие систем водоснабжения и водоотведения; строительство автомобильных дорог и линий электропередач.

Четвертый механизм (средства бюджета) является определяющим в развитии инфраструктуры, в том числе социальной направленности. Выделение бюджетных средств происходит на республиканском и региональном уровнях. На республиканском уровне ежегодно формируется Государственная инвестиционная программа (далее – ГИП). На региональном уровне каждый облисполком и Минский горисполком формируют свои инвестиционные программы. Стратегической целью ГИП является финансирование за счет государственных средств развития материально-технической базы социальной сферы, не имеющей альтернативных источников финансирования.

За прошедшие годы в рамках ГИП построены автомобильные и лесохозяйственные дороги, мосты, путепроводы, объекты пограничной и таможенной инфраструктуры, учебные корпуса высших учебных заведений республики (БНТУ, БГУИР, БГАТУ, БГСХА), 7 студенческих общежитий комплекса “Студенческая деревня”, проведены работы по реконструкции объектов здравоохранения (РНПЦ “Мать и дитя”, “Кардиология”, “РНПЦ пульмонологии и фтизиатрии”, “РНПЦ неврологии и нейрохирургии”), культуры (замковые комплексы, Беларусьфильм, театры, музеи), спорта и туризма (РЦОП “Раубичи”, “Стайки”), административных зданий (суды, прокуратуры, МВД, МНС, МЧС, КГБ, Следственного комитета).

Несмотря на достигнутые высокие показатели, в последние годы прослеживается тенденция к снижению удовлетворения заявок на выделение средств из бюджета. Удельный вес расходов ГИП по отношению к ВВП ежегодно сокращается, уменьшившись за период 2010–2016 гг. практически в 2 раза. Это указывает на необходимость поиска новых механизмов финансирования инфраструктурных проектов для повышения качества жизни населения и поддержания уже достигнутых социальных стандартов.

Одним из вариантов решения этой проблемы является реализация механизма ГЧП в рамках Национального инфраструктурного плана Республики Беларусь на 2016–2030 гг. (далее – НИП). Это пилотная версия оценки имеющейся инфраструктурной потребности страны на долгосрочную перспективу и совершенствования методологии стратегического планирования развития инфраструктуры. НИП является одним из ориентирующих документов для бизнес-сообщества, который направлен на привлечение его к финансированию строительства новых и реконструкции существующих объектов инфраструктуры на принципах ГЧП [6].

С учетом преимущества перспективных направлений экономического развития Республики Беларусь и роли важнейших факторов в достижении социально-экономических целей разработка НИП ориентирована на следующие приоритетные направления, определенные Национальной стратегией устойчивого социально-экономического развития до 2030 г. на предстоящее десятилетие:

- развитие человеческого потенциала за счет обеспечения высокого качества предоставления услуг в рамках объектов социальной инфраструктуры;
- достижение экономического роста за счет высокого качества объектов производственной инфраструктуры;
- повышение экологической безопасности объектов инфраструктуры;
- развитие предпринимательства и инициативы за счет применения новых форм соглашений на принципах государственно-частного партнерства;

– внедрение инновационных решений и новых технологий при создании, управлении и обслуживании объектов инфраструктуры [7].

Разработка НИП будет способствовать:

– анализу состояния инфраструктуры Республики Беларусь, включая последние данные по ее производительности;

– формированию общего видения имеющихся инфраструктурных потребностей государства в различных секторах экономики на текущий момент и долгосрочную перспективу с целью эффективного планирования имеющихся ресурсов и формирования стратегии инфраструктурного развития Республики Беларусь;

– реализации инфраструктурных проектов с учетом их приоритетности;

– определению объемов бюджетного дефицита для финансирования имеющихся потребностей в инфраструктуре и необходимых действий государства для его преодоления;

– реализации мер по улучшению состояния окружающей среды за счет внедрения новых технологий и развития инфраструктуры;

– развитию ГЧП в Республике Беларусь.

Кроме того, НИП будет выполнять функцию маркетингового инструмента для государства при работе с населением и частным бизнесом. Посредством данного документа представители бизнес-сообщества, заинтересованные в сотрудничестве с государством по реализации инфраструктурных проектов, получают максимально полную и достоверную информацию о долгосрочных планах и стратегии Правительства Республики Беларусь в отношении строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Это позволит существенно повысить эффективность принимаемых управленческих решений по финансированию и реализации долгосрочных инфраструктурных проектов.

Реализация национального инфраструктурного плана позволит:

а) решить задачу обеспечения и развития инфраструктуры в условиях ограниченности бюджетных средств;

б) повысить уровень развития инфраструктуры в регионах Республики Беларусь, от чего напрямую зависит эффективность развития конкретной территории;

в) обеспечить предоставление гражданам Республики Беларусь инфраструктурных услуг более высокого качества.

В рамках НИП Республики Беларусь спрогнозировано развитие инфраструктуры на 2016–2030 гг. по основным ее направлениям:

– энергетическое;

– транспортное;

– социальной инфраструктуры (без учета объектов жилищно-коммунального хозяйства);

– инфраструктуры жилищно-коммунального хозяйства;

– прочей инфраструктуры.

В перспективе до 2020 г. потребность средств на создание инфраструктурных объектов оценивается в сумме 18,1 млрд долл. США, а следующее десятилетие – 62,3 млрд долл. США. В среднесрочной перспективе приоритетными инвестицион-

ными проектами будут объекты ЖКХ и транспортной отрасли. Предполагается, что удельный вес инвестиций в основной капитал на развитие этих отраслей составит 43,4 и 31 % соответственно. В долгосрочной перспективе основной вектор инвестиционной политики существенно не изменится. Суммарная доля инвестиций, направляемых на финансирование жилищного и транспортного секторов экономики, составит 78,6 %. Капиталоемкость социальной сферы практически не изменится: 15,9–15,5 %. Эффективная модернизация энергетической отрасли позволит сократить инвестиционные расходы в долгосрочной перспективе практически вдвое: с 9,7 % до 5,9 % к 2030 г. (табл. 1).

Таблица 1

**Оценка потребности в инвестициях по основным направлениям
инфраструктуры на средне- и долгосрочную перспективы [6]**

Направления инфраструктуры	до 2020 г.		2021–2030 гг.	
	млн долл. США	%	млн долл. США	%
Всего, в том числе	18060,3	100	44458,3	100
Социальное	2870,3	15,9	6885,2	15,5
Транспортное	5600,0	31,0	17441,0	39,2
Энергетическое	1757,9	9,7	2609,2	5,9
ЖКХ	7832,1	43,4	17522,9	39,4

На основании имеющихся и прогнозных данных местных и региональных бюджетов и государственных инвестиционных программ на период с 2016 по 2030 гг. была проведена оценка потребностей Республики Беларусь в инвестициях в инфраструктуру (рис. 3).

На основе представленного прогноза потребностей Республики Беларусь в 2016–2030 гг. проведен расчет инфраструктурного разрыва (дефицита финансирования), который представляет собой разницу между потребностями и фактическими затратами по инфраструктурным проектам. Минимальное значение разрыва находится на уровне 713,4 млн долл. США, максимальное значение – 2263,3 млн долл. США. Среднегодовой прогнозный дефицит на период 2016–2030 гг. составляет 1,83 млрд долл. США, т.е. прогнозируется его увеличение почти в 4 раза за следующие 15 лет.

Планируемый среднегодовой объем затрат на период 2016–2020 гг. составит 2 млрд долл. с прогнозируемым ростом до 2,7 млрд долл. к 2027 г. В то же время среднегодовая потребность Республики Беларусь в инвестициях в инфраструктуру на период 2016–2020 гг. составит 3,58 млрд долл. США. Таким образом, среднегодовой дефицит бюджета на развитие инфраструктуры Республики Беларусь в период с 2017 по 2020 гг. составит 1,5 млрд долл. США (рис. 4).

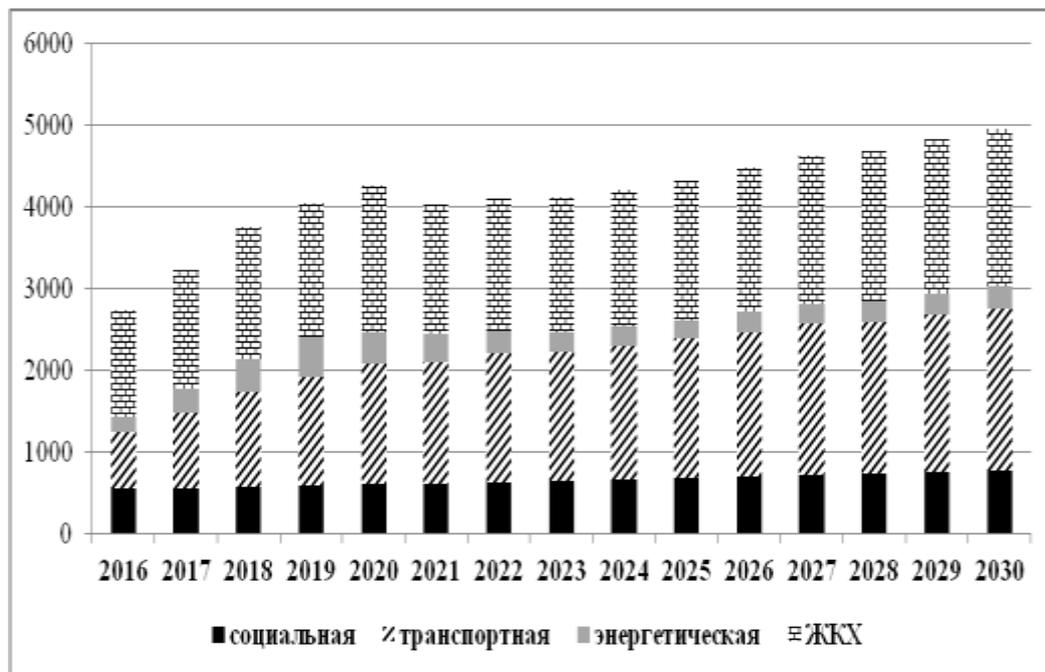


Рис. 3. Потребность в инвестициях в инфраструктуру по отраслям на 2016–2030 гг., млн долл. США [6].

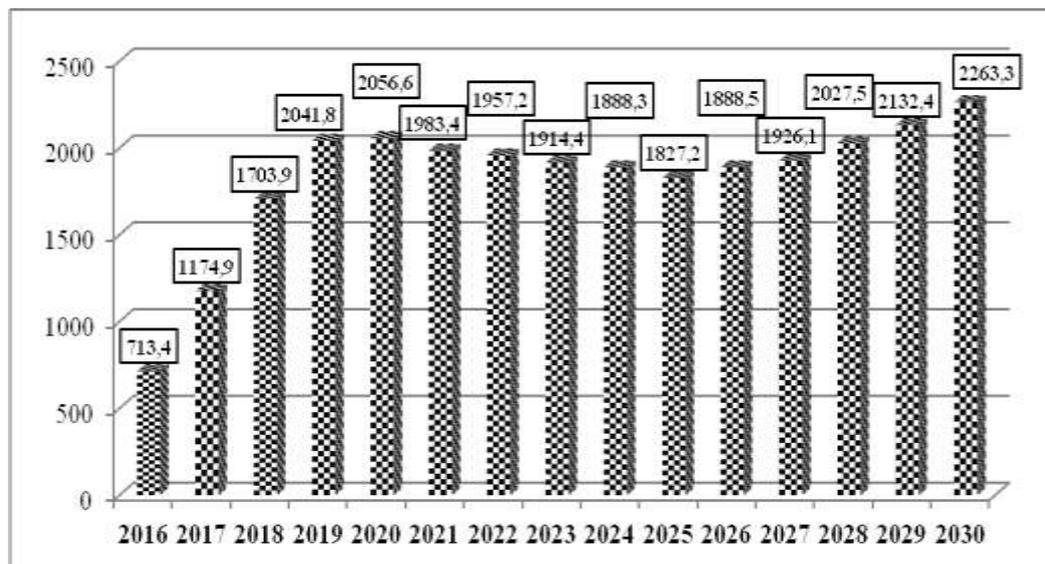


Рис. 4. Дефицит финансирования инфраструктуры Республики Беларусь в 2016–2030 гг., млн долл. США [6]

В период 2021–2030 гг. планируемый среднегодовой объем затрат на развитие инфраструктуры Республики Беларусь составит 2,7 млрд долл. США. Прогнозируемая среднегодовая потребность в инвестициях в инфраструктуру в этот период составит 4,45 млрд долл. США. Среднегодовой дефицит бюджета на развитие инфраструктуры Республики Беларусь в период с 2021 по 2030 гг. составит 1,95 млрд долл. США.

Исходя из общей потребности страны в объектах инфраструктуры, по согласованию с органами государственного управления, Межведомственным инфраструктурным координационным советом были определены основные направления развития инфраструктурных проектов в разрезе отраслей, отвечающих приоритетам социально-экономического развития Республики Беларусь. В качестве основных источников финансирования для реализации данных направлений рассматриваются привлеченные средства в рамках соглашений ГЧП, инвестиционных договоров, а также заемные средства и иные источники, не запрещенные законодательством Республики Беларусь.

Развитие социальной инфраструктуры будет направлено на повышение качества предоставляемых услуг в области здравоохранения, образования, культуры, спорта и туризма, а также их доступности для всех граждан республики. Приоритетным станет развитие объектов социальной инфраструктуры в регионах страны, городах-спутниках. Основными направлениями развития объектов социальной инфраструктуры являются:

- 1) в области образования: реконструкция и строительство детских садов, школ, центров развития ребенка, учебно-педагогических комплексов;
- 2) в области здравоохранения: реконструкция и строительство больниц, поликлиник, амбулаторных и диагностических центров;
- 3) в области культуры: строительство и реконструкция дворцов культуры, культурно-развлекательных комплексов, музейных комплексов, а также реконструкция объектов историко-культурного наследия;
- 4) в области спорта и туризма: строительство и реконструкция физкультурно-спортивных и оздоровительных комплексов, крытых теннисных кортов, плавательных бассейнов, стадионов.

С учетом географического положения Республики Беларусь, находящейся на стыке двух экономических пространств Европейского Союза и Евразии, в целях укрепления транспортного потенциала в стране уделяется значительное внимание модернизации автомобильных и железных дорог, аэропортов, включая региональные, строительству новых станций метрополитена и развитию объектов транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем для поддержания в надлежащем состоянии достаточно развитой сети автомобильных дорог общей протяженностью 86,6 тыс. км, в т. ч. республиканских дорог – 15,7 тыс. км, местных – 70,9 тыс. км, необходимо провести модернизацию порядка 5 тыс. км республиканских дорог и около 30 % мостов и путепроводов, а также реконструкцию иных объектов транспортной инфраструктуры.

Так, в ближайшую пятилетку в рамках реализации Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог Республики Беларусь на

2015–2019 гг. планируется реконструировать и возвести 992 км республиканских автомобильных дорог, в том числе вторую кольцевую дорогу вокруг г. Минска, участки автомобильных дорог М-5/Е271 Минск – Гомель, М-6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), М-8/Е 95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута), М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин, Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики (Григоровщина), Р-23 Минск – Микашевичи, Р-45 Полоцк – Глубокое – граница Литовской Республики (Котловка), подъезд к г. Гомелю от автомобильной дороги М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин и другие [8].

Основным приоритетом развития энергетической отрасли является обеспечение потребности экономики республики и населения в электрической и тепловой энергии, повышение надежности, экономической и технологической эффективности функционирования энергосистемы с учетом ввода в эксплуатацию Белорусской АЭС.

Достижение указанной цели предполагается осуществлять на основе сбалансированного развития и модернизации генерирующих источников, электрических и тепловых сетей энергосистемы на базе внедрения инновационных технологий и вывода из эксплуатации физически и морально устаревшего энергетического оборудования, обеспечивая снижение затрат на производство и транспортировку электрической и тепловой энергии.

Необходимо обеспечить эффективную интеграцию Белорусской АЭС в баланс энергосистемы с учетом возможности использования электрической энергии в период провала нагрузок в энергосистеме для целей нагрева в системах теплоснабжения и отдельных технологиях в промышленности.

Кроме этого, предусматривается решение вопросов диверсификации первичных энергоносителей в топливном балансе энергосистемы на базе использования ядерного топлива, местных видов топлива и возобновляемых источников энергии. В качестве приоритетных инвестиционных проектов в сфере возобновляемых источников энергии на среднесрочную перспективу предполагается реализация проектов по строительству гидроэлектростанций на условиях прямых инвестиций. Основной гидроэнергетический потенциал Республики Беларусь сосредоточен на реках Западная Двина, Неман и Днепр.

Развитие жилищно-коммунального хозяйства в среднесрочной перспективе предусматривает:

- ввод 14,6 млн м² площади жилых домов после капитального ремонта, что позволит довести удельный вес капитально отремонтированного жилья до 3 % от обслуживаемой площади и обеспечить проведение ремонта один раз в 30–35 лет;
- повышение качества услуг посредством своевременного предотвращения интенсивного износа, восстановления исправности и устранения повреждения конструктивных элементов, инженерных систем;
- замену более 11 тыс. лифтов, что позволит вывести из эксплуатации лифты, отработавшие нормативные сроки эксплуатации;
- замену 3,2 тыс. км тепловых сетей, что позволит снизить потери тепловой энергии в сетях до 10%;

-
- внедрение энергосберегающих мероприятий, реализация которых позволит получить экономию топливно-энергетических ресурсов не менее 625 тыс. т. у. т.;
 - повышение качества услуг и снижение потерь воды посредством проведения своевременного ремонта сетей, а также других объектов водоснабжения и водоотведения.

При этом существует потребность в строительстве более 1000 единиц станций обезжелезивания воды; комплекса водозаборных сооружений и сооружений для очистки воды в более 500 агрогородках, в которых до настоящего времени не выполняется стандарт “Норма обеспечения водой” [9].

Реализация проектов направлена на обеспеченность населения питьевой водой нормативного качества: в населенных пунктах с централизованным водоснабжением – 100 %; обеспеченность централизованными системами водоснабжения городского населения – 100 %, сельского населения – 72 %, в том числе населения агрогородков – 85 %; обеспеченность централизованными и местными системами хозяйственно-бытовой канализации городского населения – 95 %, сельского населения – 42 %.

Планируется увеличение объемов вовлечения в оборот вторичных материальных ресурсов (далее – ВМР) (отходы бумаги и картона, отходы стекла, полимерные отходы, изношенные шины, отходы бытовой техники, отработанные элементы питания, отработанные моторные масла) в 1,5 раза по сравнению с 2015 г. и достижение уровня извлечения ВМР из коммунальных отходов не менее 25 % в 2020 г.

Одним из направлений социальной поддержки жилищных стандартов населения является создание и развитие системы инженерной инфраструктуры и благоустройство населенных пунктов и межнаселенных территорий.

В целях улучшения жилищных условий граждан, обеспечения доступности возводимого жилья предусматривается увеличение объемов строительства арендного жилья в увязке с финансовыми ресурсами, в том числе за счет средств организаций и инвесторов со стороны частного сектора.

Выводы из данного исследования и перспективы дальнейших исследований в данном направлении. Резюмируя все вышеизложенное, можно отметить, что развитие и модернизация инфраструктуры – одна из приоритетных задач социально-экономического развития страны. Повышение уровня жизни населения, поддержание экономического роста и своевременного реагирования на экологические проблемы требуют значительных инвестиционных вложений в соответствующие объекты инфраструктуры, приток которых должен иметь постоянный характер.

Финансирование развития инфраструктуры способствует социально-экономическому развитию страны, однако при этом возникают определенные трудности: крупные финансовые риски, сложность и неопределенность, присущие крупным инфраструктурным проектам и т. д. Кроме того, традиционных источников денежных средств для финансирования инфраструктуры в сложившихся условиях уже недостаточно. Текущие задачи реализации данных проектов могут решаться с помощью инновационных источников финансирования, одним из которых является привлечение в процесс инвестирования частный сектор.

Государственно-частное партнерство является одним из инструментов в арсенале государства, благодаря которому представляется возможным увеличение объема инвестиций в инфраструктуру, а также повышение их эффективности. Данный механизм становится привлекательной моделью для реализации проектов создания и эксплуатации инфраструктуры. ГЧП позволяют эффективно осуществлять проекты с учетом прагматичного распределения рисков и ответственности. Применение новаторских решений в сфере проектирования, строительства, эксплуатации и технического обслуживания элементов инфраструктуры являются основными преимуществами ГЧП.

Список использованных источников:

1. Заборовский А. М. Государственно-частное партнерство: международный опыт и перспективы для Беларуси / А. М. Заборовский, М. Л. Ермолович, Е. А. Дадеркина // Финансы, учет, аудит. – 2014. – № 9. – С. 23–37.
2. Дадеркина Е. А. Долгосрочное планирование развития инфраструктуры: зарубежный опыт и формирование национального инфраструктурного плана в Республике Беларусь / М. Л. Ермолович, Е. А. Дадеркина // Финансы, учет, аудит. – 2014. – № 11. – С. 6–15.
3. Мартусевич Р. А. Государственно-частное партнерство в коммунальном хозяйстве. – М. : Фонд “Институт экономики города”. – 2016. – 154 с.
4. Строительство и инвестиции [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа : http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/natsionalnye-scheta/godovye-dannye_11/o-vtoroi-otsenke/o-vtoroy-otsenke-valovogo-vnutrennego-produkta-za-iii-kvartal-2015-g
5. Борушко Е. П. Использование механизмов государственно-частного партнерства в инновационной сфере Республики Беларусь / Е. П. Борушко, В. Ф. Иванов // Банковский вестник. – 2016. – № 7. – С. 32–38.
6. Национальный инфраструктурный план 2016–2030 [Электронный ресурс] / Министерство экономики Республики Беларусь. – Режим доступа : http://www.economy.gov.by/dadvfiles/002833_728128_3.pdf
7. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] / Министерство экономики Республики Беларусь. – Режим доступа : http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001251_55175_NSUR.pdf
8. Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 гг. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2014 г. № 1296.
9. О мерах по внедрению системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения Республики Беларусь : Постановление Совета Министров Республики Беларусь 30 мая 2003 г. № 724 в редакции Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 1 июля 2016 г. № 529.