

Развитие модели государственно-частного партнерства в Китае

Об авторах

Чжоу Цзяшу

Аспирантка
СПбГУ
Санкт-Петербург, РФ
email: zhoujiashu0209@gmail.com
ORCID: 0000-0002-8376-3622

Иванов Виктор Владимирович

Профессор, д. э. н.
Экономический факультет
СПбГУ
Санкт-Петербург, РФ
email: viktor.ivanov@spbu.ru

Аннотация

В Китайской модели государственно-частного партнерства (ГЧП) обычно правительство инициирует проект, а социальный капитал берет на себя проектирование, строительство, эксплуатацию и обслуживание инфраструктуры, получая прибыль от инвестиций через «плату за пользование» или «государственные сборы». Выделено пять этапов эволюции ГЧП в соответствии с процессом исторического развития: исследование, испытательная площадка, продвижение, депрессия, универсализация. Проведен анализ данных о реализуемых проектах ГЧП, даны характеристика используемых моделей и объяснение конкретных форм ГЧП, основных методов их финансирования. В качестве фокуса исследования модели ГЧП рассматривается финансовое управление для анализа и изучения проявлений риска и его причин. ГЧП, как рыночный способ инвестирования и финансирования для местных органов власти, в будущем будет неуклонно становиться нормализованным инструментом инвестирования и финансирования. Проекты ГЧП играют важную роль в развитии урбанизации в Китае, а продвижение более стандартизированного сотрудничества между правительством и социальным капиталом может привести к здоровому и устойчивому развитию китайской модели ГЧП.

Актуальность. Модель финансирования ГЧП является новым типом модели финансирования строительства инфраструктуры в современном обществе. Она представляет собой сочетание политической поддержки и финансовых субсидий со стороны государственных ведомств и частных капиталовложений со стороны предприятий. Проекты ГЧП характеризуются широким масштабом, большими инвестициями и длительным сроком реализации, а также чрезвычайно уязвимы к неопределенности в процессе строительства. Финансовое управление проектами ГЧП направлено на уменьшение риска финансовых расходов и реализации модели «оплата по факту», в соответствии с которой государство должно предоставлять субсидии, для того чтобы проектная компания предоставляла населению высококачественные общественные услуги. Огромные суммы инвестиций и финансирования, длительные циклы окупаемости и необоснованные методы эксплуатации проектов ГЧП являются основными причинами повышенных финансовых рисков. Для их снижения предлагается осуществлять в режиме реального времени контроль финансовой политики, ее инструментов, структуры капитала. Это позволит бизнесу получать разумную прибыль от проекта, улучшать результаты строительства в рамках проекта ГЧП.

Цель исследования. Исследование эволюции модели ГЧП на китайском рынке и возникающих в связи с этим вопросов, финансовых рисков.

Задачи исследования. Исследование китайской модели развития ГЧП, ее конкретных форм, методов финансирования, анализ текущей ситуации, финансовых рисков модели ГЧП, применяемой в Китае, причин возникновения рисков. Рассмотреть будущее модели ГЧП в Китае.

Ключевые слова

ГЧП, китайский рынок, инфраструктура, финансирование, финансовый менеджмент



Development of the public-private partnership model in China

About the authors

J. Zhou

*Graduate Student
St. Petersburg State University
Saint Petersburg, RF
email: zhoujiashu0209@gmail.com
ORCID: 0000-0002-8376-3622*

Viktor V. Ivanov

*Professor, Doctor of Economics
Faculty of Economics
St. Petersburg State University
Saint Petersburg, RF
email: viktor.ivanov@spbu.ru*

Abstract

In the Chinese model of public-private partnership (PPP), usually the government initiates the project, and social capital takes over the design, construction, operation and maintenance of infrastructure, making a profit from investments through «user fees» or «government fees». Five stages of PPP evolution are identified in accordance with the process of historical development: research, testing ground, promotion, depression, universalization. The analysis of data on implemented PPP projects is carried out, the characteristics of the models used and the explanation of specific forms of PPP, the main methods of their financing are given. As the focus of the PPP model research, financial management is considered to analyze and study the manifestations of risk and its causes. PPP, as a market-based method of investment and financing for local authorities, will steadily become a normalized investment and financing tool in the future. PPP projects play an important role in the development of urbanization in China, and the promotion of more standardized cooperation between government and social capital can lead to the healthy and sustainable development of the Chinese PPP model.

Relevance. The PPP financing model is a new type of infrastructure construction financing model in modern society. It is a combination of political support and financial subsidies from government

departments and private investment from enterprises. PPP projects are characterized by a wide scale, large investments and a long implementation period, and are also extremely vulnerable to uncertainty in the construction process. The financial management of PPP projects is aimed at reducing the risk of financial expenses and the implementation of the «pay-as-you-go» model, according to which the state must provide subsidies in order for the project company to provide high-quality public services to the population. Huge amounts of investment and financing, long payback cycles and unreasonable methods of operation of PPP projects are the main reasons for increased financial risks. To reduce them, it is proposed to monitor financial policy, its instruments, and capital structure in real time. This will allow the business to receive a reasonable profit from the project, improve the results of construction within the framework of the PPP project.

The purpose of the study. The study of the evolution of the PPP model in the Chinese market and the issues arising in this regard, financial risks.

Research objectives. Research of the Chinese model of PPP development, its specific forms, methods of financing, analysis of the current situation, financial risks of the PPP model used in China, the causes of risks. Consider the future of the PPP model in China.

Keywords

PPP, Chinese market, infrastructure, financing, financial management

ВВЕДЕНИЕ

ГЧП – это долгосрочное партнерство между государственным и частным секторами для предоставления общественных благ и удовлетворения общественных потребностей на основе договорных отношений с разделением рисков и выгод. Суть этого партнерства заключается в достижении оптимального распределения ресурсов и максимизации социального благосостояния за счет их эффективного сочетания.

Государственный совет КНР издал ряд политических документов, направленных на поощрение и направление частного капитала в инфраструктуру и коммунальное хозяйство, заложив определенную основу для развития ГЧП в Китае. Среди наиболее классических проектов – 4-я линия пекинского метро и проект «Птичье гнездо»

(так называется Национальный спортивный стадион).

4-я линия пекинского метро – это первый проект ГЧП в секторе городского железнодорожного транспорта Китая, который реализован компанией Beijing Infrastructure Investment Co., LTD. Инвестиции и строительство 4-й линии разделены на две относительно независимые части: А и В.

Часть А – строительные работы по сооружению пещер и станций, инвестиции в которые составляют 10,7 млрд юаней. Это 70% от общего объема инвестиций. Выполняются дочерней компанией Beijing Investment Company, 100%-ного предприятия Пекинского муниципального правительства.

Часть Б – транспортные средства, сигналы и другое оборудование, инвестиции в которые составляют 4,6 млрд юаней

(30% от общего объема инвестиций). Выполняются компанией Beijing MTR Corporation Limited, проектной компанией ГЧП [20, с. 1].

После завершения и приемки проекта 4-я линия МТR приобрела право на использование активов «Линия 4», часть А. МТR отвечает за эксплуатацию и управление, обслуживание всех объектов и обновление активов, за исключением каверны, а также за коммерческие операции на станциях, возмещает свои инвестиции и получает разумную прибыль на свои инвестиции за счет доходов от билетов на метро и доходов от внутренних коммерческих операций [19, с. 1].

В конце 30-летнего срока концессии корпорация МТR передала объекты проекта части Б в целости и сохранности (бесплатно) в уполномоченный департамент муниципалитета, а объекты проекта части А вернула корпорации «Линия 4».

Пекинский национальный стадион является главным стадионом Олимпийских игр 2008 года в Пекине и первым крупномасштабным проектом спортивного стадиона в Китае, который был построен и эксплуатируется за счет инвестиций общественного капитала по модели ГЧП.

Победителем торгов по проекту стала группа компаний СИТЭС, и консорциум СИТЭС сформировал проектную компанию National Stadium Limited Liability Company совместно с Пекинской государственной компанией по управлению активами.

Общий объем инвестиций в «Птичье гнездо» составил 313 млн 900 тыс. юаней, но консорциум СИТЭС не полностью финансировал проект. 58% от общего

объема инвестиций было покрыто правительством (бесплатно), что дало СИТЭС большой толчок [21, с. 1]. Инвестиции и финансирование проекта Национального стадиона рассматривались только как способствующие скорости строительства и обслуживания Олимпийских игр, без разумного планирования и контроля рисков после проведения соревнований, что в конечном итоге привело к серьезным сбоям в работе после проведения соревнований.

Через год с момента официального введения после событийных операций на Национальном стадионе Пекинское муниципальное народное правительство и консорциум СИТЭС достигли соглашения о преобразовании «Птичьего гнезда» в акционерное общество. 58% акций, принадлежащих муниципальному правительству Пекина, были заменены долевым участием в Национальном стадионе, который управляется компанией National Stadium Company.

Члены консорциума СИТЭС отказались от своих прав на 30-летнюю концессию и вместо этого владеют 42% акций, получив статус постоянного акционера. Это также означает, что данный проект является типичным проектом ГЧП, который был успешно построен и запущен в эксплуатацию, но в конечном итоге потерпел неудачу.

ГЧП в Китае является моделью проектного финансирования общественной инфраструктуры [1, с. 1], при котором правительство и частный сектор создают компанию специального назначения (Special Purpose Vehicle – SPV). Обычно она создается в качестве исполнителя и оператора строительства проекта.

В модели ГЧП компания SPV несет особую ответственность за проектирование, инвестиции и финансирование, строительство, эксплуатацию и техническое обслуживание, а также за передачу проекта на основе концессионного договора.

SPV организует финансирование в соответствии с доходами самого проекта и поддержкой правительства, погашает кредит за счет доходов проекта и государственных субсидий.

Модель ГЧП в Китае обычно предполагает, что социальный капитал берет на себя большую часть работы по проектированию, строительству, эксплуатации и обслуживанию инфраструктуры и получает разумную прибыль на инвестиции за счет «платы за пользование» и при необходимости «государственных сборов». Правительство отвечает за регулирование цен и качество инфраструктуры, общественных услуг для обеспечения максимального удовлетворения общественных интересов.

В статье обобщается развитие ГЧП в Китае по пяти основным этапам, объясняются конкретные формы и основные методы финансирования, доступные для ГЧП, анализируются и исследуются проявления рисков в проектах ГЧП и их причины с точки зрения финансового менеджмента. В заключении дается прогноз на будущее модели ГЧП в Китае.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ

В развитии модели ГЧП в Китае можно выделить пять основных этапов.

1) Исследование

С середины 1980-х годов до 1993 года как таковой концепции ГЧП в Китае

не существовало. Реформа и открытость, начавшиеся в 1978 году, привлекли множество иностранных фондов в различные сферы экономического строительства Китая, часть этих фондов в экспериментальном порядке вошла в инфраструктурный сектор. Ими использовалась так называемая модель BOT (Построй – Действуй – Передай). Данная модель была впервые внедрена в Турции в середине 1980-х годов в ответ на долговой кризис в средних развитых странах, затем последовали другие развивающиеся страны.

Модель BOT представляет залог права на эксплуатацию инфраструктуры в течение ограниченного периода времени с целью получения проектного финансирования. В этой модели спонсор проекта сначала приобретает концессию на проект у принципала через тендер, затем создает проектную компанию и отвечает за финансирование проекта, организацию его строительства и управление его эксплуатацией. Возврат средств для погашения кредита и получение разумной прибыли в период концессии производится за счет развития и эксплуатации проекта и других концессий, предоставленных местным правительством. По окончании срока концессии проект передается правительству безвозмездно.

Проекты на этой стадии инициировались инвесторами и согласовывались с правительством путем переговоров (без проведения тендера). Проекты также осуществлялись местными органами власти по собственной инициативе. Без внимания и широкомасштабного продвижения со стороны центрального правительства.

2) *Испытательная площадка*

Этот этап длился с 1994 по 2002 год. В конце 1992 года 14-й Национальный съезд Коммунистической партии Китая установил систему социалистической рыночной экономики, которая обеспечила теоретическую основу для реформы рыночных инвестиций и финансирования инфраструктуры. В 1993 году Государственная плановая комиссия Китая выбрала пять пилотных проектов, которые начали реализовываться по модели ВОТ под ее патронажем.

Практика проектов ВОТ, осуществляемых Государственной плановой комиссией и местными органами власти на данном этапе, хотя и имела низкий общий уровень успеха, накопила важный опыт для эксплуатации последующих проектов по модели «Построй – Действуй – Передай».

3) *Продвижение*

С 2003 по 2008 год – третий этап развития ГЧП в Китае. В 2002 году Министерство строительства выпустило «Руководство по активному продвижению рыночной реализации муниципальных коммунальных услуг» с целью содействия строительству общественных объектов в муниципалитетах, после чего были изданы «Административные меры по концессии муниципальных коммунальных услуг», которые стали основной правовой базой для проектов ГЧП в этот период.

На том этапе модели ВОТ и ТОТ в основном использовались в муниципалитетах и коммунальном хозяйстве, включая проекты водоснабжения, очистки сточных вод, переработки

отходов и теплоснабжения, причем проекты очистки сточных вод были особенно доминирующими, где модель ТОТ означает, что государственный сектор передает готовый проект инвестору на определенный период времени за плату для эксплуатации и управления проектом, инвестор получает плату за эксплуатацию и возвращает проект государственному сектору в конце срока действия контракта.

Однако с 2007 года рыночная реформа муниципалитетов и коммунального хозяйства начала охлаждаться из-за появления некоторых неудачных проектов в секторе ГЧП, появления голосов из частного сектора, ставящих под сомнение реформу, и нерешительности властей. Например, проект Пекинского национального стадиона, упомянутый выше, является типичным неудачным проектом ГЧП в этот период.

На данном этапе государственные ведомства недостаточное внимание уделяли возможностям социальных инвесторов, принимая во внимание лишь способность инвесторов финансировать и строить проект на ранних стадиях, пренебрегая при этом последующей способностью социального капитала к управлению проектами с длительной эксплуатацией.

4) *Депрессия*

С 2009 по 2012 год – четвертый этап развития ГЧП в Китае. Он был самым быстрорастущим в годы урбанизации в Китае. В конце 2008 года банки начали предоставлять кредиты без условий, так что субъекты социальных инвестиций были полностью лишены переговорного капитала.

В этот период проекты ГЧП сильно пострадали от правительственных директив и больших объемов финансовых и кредитных инвестиций в инфраструктурный сектор, тем более что государственные предприятия получали большие суммы кредитов от банков, в то время как частный и иностранный капитал был лишен доступа к конкуренции.

Многие первоначальные проекты ГЧП просто отказались от модели ГЧП и перешли на государственные инвестиции, что вызвало серьезный эффект вытеснения частного капитала. В 2009 году по модели ГЧП был нанесен самый сильный удар. Недостатки безусловных кредитов вскоре были выявлены, и правительство начало придавать новое значение частным инвестициям. После 2010 года Госсовет ввел стимулы и рекомендации для частных инвестиций, но эффект не был очевиден и рынок ГЧП не претерпел существенных изменений.

5) Универсализация

С 2013 года начался новый этап в развитии ГЧП в Китае. Министерство финансов создало специальный центр ГЧП. На третьем пленуме ЦК 18-го созыва правительство четко заявило, что оно будет «преобразовывать свои функции, оптимизировать распределение ресурсов, углублять реформу и открытость» и «продвигать рыночное распределение государственных ресурсов и поощрять предприятия, не находящиеся в государственной собственности, входить в сферу государственных услуг и других концессий» [1, с. 1]. Это стало началом поощрения китайским правительством

инновационных моделей строительства инфраструктуры.

С начала 2015 года, когда Госсовет выпустил серию документов о дальнейшем совершенствовании демонстрационной работы проектов сотрудничества правительства и социального капитала, применение модели ГЧП в Китае вступило в золотую эру [12, с. 2].

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ

С 2014 года модель ГЧП получила значительное развитие в Китае. По состоянию на 31 декабря 2020 года в архиве Министерства финансов Китая находилось в общей сложности 13 298 проектов ГЧП с общим объемом инвестиций 19,17 трлн юаней. Среди них 9928 проектов в архиве управления с объемом инвестиций 15,21 трлн юаней, 3370 проектов в резервном списке с объемом инвестиций 3,96 трлн юаней [3, с. 1].

Муниципальное строительство, транспорт, экологическое строительство и охрана окружающей среды – это первый уровень проектов ГЧП, число проектов в котором превышает 1000, а число проектов только в муниципальном строительстве – 5124.

В настоящее время китайское правительство вкладывает огромные средства в проекты ГЧП, не только в строительство городской инфраструктуры, но и в строительство новых городов, содействие развитию возрождения сельских районов, а также в проекты по предотвращению загрязнения окружающей среды и в зеленые низкоуглеродные проекты.

Пул проектов по месяцам в 2020 году представлен на рисунке 1 [3, с. 5]. Министерство финансов управляет пулом

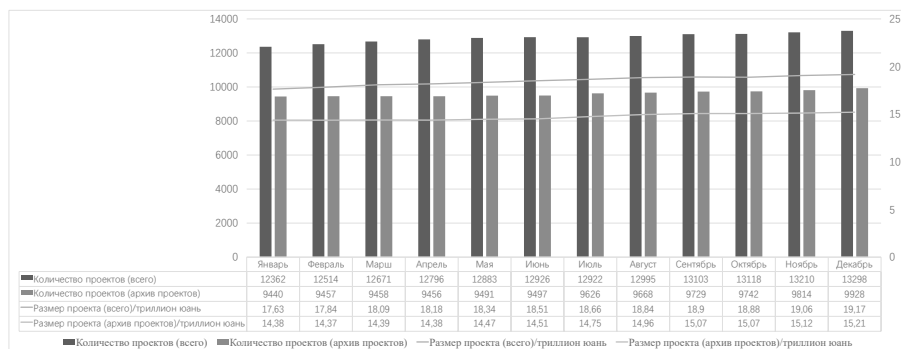


Рис. 1 Помесячный архив проектов в базе данных проектов комплексной информационной платформы ГЧП Министерства финансов Китая в 2020 году

Источник Составлено авторами

проектов ГЧП, демонстрируя стабильную тенденцию в масштабах проектов ГЧП в Китае (без значительного увеличения или уменьшения).

МОДЕЛИ ПРИМЕНЕНИЯ И ОСНОВНЫЕ МЕТОДЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Модели ГЧП в Китае в основном классифицируются на три категории: аутсорсинг, концессия и приватизация посредством качественного анализа [4, с. 4].

Аутсорсинговый тип проектов ГЧП обычно подразумевает государственные инвестиции, при этом частный сектор заключает контракт по одному или нескольким пунктам всего проекта, например отвечает только за строительство проекта, управление и обслуживание объектов от имени частного сектора, или предоставляет часть государственных услуг, а выгоды реализует за счет государственных платежей.

Концессионные проекты предполагают участие частного сектора в части или во всех инвестициях и разделении рисков и выгод проекта с государственным

сектором через определенные механизмы сотрудничества. В зависимости от фактической доходности проекта государственный сектор может взимать с концессионера определенную концессионную плату или предоставить определенную сумму компенсации и потребовать от частного сектора передать использование или право собственности на проект государственному сектору по окончании срока действия контракта [13, с. 1].

Проекты ГЧП приватизационного типа предполагают, что частный сектор несет ответственность за все инвестиции в проект под контролем правительства, получая прибыль, взимая плату с пользователей и возмещая инвестиции.

Для проектов используются следующие основные модели: ВОТ (Построй – Действуй – Передай), ВТ (Построй – Передай), ТОТ (Передай – Действуй – Передай), ТВТ (Передай – Построй – Передай) и «ГЧП в узком смысле» [2, с. 2].

Модель ТВТ представляет собой сочетание методов финансирования ТОТ и ВОТ, при этом ВОТ является основной

моделью финансирования. В модели ТВТ реализация ГОТ носит вспомогательный характер и применяется в основном для облегчения ВОТ.

В «узкой модели ГЧП» правительство и частный сектор формируют компанию специального назначения (SPV) для привлечения общественного капитала, совместного проектирования и разработки проекта, разделения рисков и сотрудничества на протяжении всего процесса.

Правительство Китая усиливает управление долговым финансированием и рисками местных органов власти. ГЧП подходит для инвестиций в инфраструктуру и проекты общественных услуг с большим масштабом, стабильным спросом в долгосрочной перспективе, гибкими механизмами корректировки цен и высокой степенью маркетизации [13, с. 1]. Оно является важной формой финансирования будущих инфраструктурных проектов в Китае для беспрепятственной реализации государственных проектов.

В настоящее время в Китае существует пять основных видов финансирования проектов ГЧП: акционерное, долговое, мезонинное, финансирование с помощью секьюритизации активов и финансирование с использованием средств промышленных фондов.

Долговое финансирование является наиболее важной частью проектов ГЧП, составляя 40–60% источников финансирования проектов ГЧП, в основном подразделяясь на банковские кредиты и облигационное финансирование [17, с. 1].

Благодаря разработке структурированных продуктов, секьюритизации активов финансирование ГЧП становится

более обширным [16, с. 1]. Это не только решает проблему сложного финансирования для местных органов власти, но и снижает риск местного долгового кризиса и продвигается китайскими финансовыми институтами.

Промышленные фонды используют государственный кредит в качестве рычага для направления общественного капитала в инфраструктурный сектор, участвуют в финансировании в форме акционерного капитала через проектные компании. Промышленные фонды ГЧП и аналогичные фонды городского развития, фонды государственного руководства, фонды матери и ребенка все чаще становятся основой финансирования ГЧП.

ФИНАНСОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЕТСЯ ГЧП В КИТАЕ

Финансовое управление проектами ГЧП является основой для предотвращения риска финансовых расходов и реализации принципа «оплата по факту». Финансовый риск проекта ГЧП напрямую связан со способностью обслуживать долг, когда денежные поступления от эксплуатации инфраструктуры недостаточны для выплаты долга и процентов, что приводит к неудаче применения модели ГЧП [9, с. 1].

Контроль финансового риска в проектах ГЧП является требованием к общественному капиталу для обеспечения его сохранности и достижения долгосрочного и устойчивого развития предприятия.

Проекты ГЧП являются долгосрочными инвестициями для выживания и развития предприятия, поэтому должны контролироваться в реальном времени

посредством внедрения финансовой политики, инструментов и структур капитала, обеспечивающих снижение финансовых рисков из-за внутренних условий, получение предприятия разумной прибыли от проекта и достижение устойчивого ведения бизнеса.

В настоящее время в Китае не существует всеобъемлющих законов и нормативных актов по модели ГЧП, а те документы, которые были изданы, не очень эффективны на правовом уровне. Если финансовые проблемы возникнут между двумя сторонами вне рамок концессионного договора, это может привести к тому, что правительство возьмет на себя ответственность или уменьшит энтузиазм социального капитала для строительства, в результате чего проект ГЧП не будет соответствовать требованиям по качеству построенных объектов и не сможет своевременно собирать другие платежи, что приведет к значительному увеличению финансового риска [5, с. 1].

ПРОЯВЛЕНИЕ РИСКА

Финансовые риски проектов ГЧП в Китае в основном проявляются в четырех аспектах.

1) *Инвестиционный риск проекта*

Большой масштаб инвестиций, длительный период сотрудничества и высокая стоимость предварительной подготовки для проектов ГЧП оказывают большое негативное влияние на все стороны в случае неудачи инвестиций в проект.

Данные Министерства финансов Китая показывают, что национальный уровень «приземления» начатых проектов составляет 69,5% [10, с. 1]. Видно, что

риск неудачи инвестирования проекта является основным проявлением финансового риска проектов ГЧП.

2) *Риск финансовых расходов*

Государственные выплаты и субсидии на преодоление разрыва в финансировании проектов ГЧП являются основными формами финансового участия государства. Правительственные ведомства обязаны «отчитываться за расходование средств и нести ответственность за неэффективность» [11, с. 1].

Риски фискальных платежей в основном включают два аспекта. Во-первых, превышение верхнего предела местной фискальной способности, в результате чего фискальные органы не могут нести расходы по проекту, а проектная компания не может получить субсидии. Во-вторых, отсутствие оснований для государственных платежей, в результате чего возникают чрезмерные расходы по проекту и риск скрытого государственного долга.

3) *Риск финансирования проекта*

Проекты ГЧП финансируются за счет проектного капитала и средств финансирования. При этом на долю проектного капитала приходится от 20 до 40%, а финансирование, полученное за счет банковских кредитов, составляет от 60 до 80%. Таким образом, возможность получения проектного финансирования, разумность стоимости финансирования и сроков финансирования являются ключевыми факторами того, сможет ли проект быть завершен и эксплуатироваться. Соответственно, риск проектного финансирования является важным проявлением

финансового риска инвестиционных проектов в режиме ГЧП.

4) Риск эксплуатации проекта

Проекты ГЧП предполагают сотрудничество государственных и частных институтов на разных стадиях их реализации – начиная с проектирования, строительства, эксплуатации и технического обслуживания. От того, сможет ли проект достичь высокого качества эксплуатации и выполнить задачи обеспечения эффективности, зависит его способность отвечать по взятым на себя финансовым обязательствам.

В настоящее время соответствующие отрасли в Китае еще не сформировали профессиональные операционные предприятия для проектов ГЧП, риск эксплуатации проекта стал основным проявлением финансового риска проектов ГЧП [6, с. 1].

Управление финансовыми рисками проектов ГЧП в Китае усложняется тем, что правила ГЧП, издаваемые Министерством финансов Китая, Комиссией по развитию и реформам и соответствующими отраслевыми ведомствами, не всегда согласуются друг с другом.

Неадекватная предварительная подготовка и финансовая оценка проектов ГЧП привносят в проекты инвестиционные риски и риски финансовых выплат. Например, недостаточно проработанное технико-экономическое обоснование проекта может привести к серьезной корректировке содержания строительства или превышению сметного бюджета на более поздней стадии проекта; непроработанные планы землеотвода и сноса делают невозможным своевременное начало строительства или ведут

к затягиванию периода строительства [18, с. 1].

Кроме того, компаниям ГЧП, как операционным компаниям с небольшим объемом активов, сложно выполнить требования финансовых учреждений по обеспечению и залогом, что приводит к рискам финансирования. Финансирование ГЧП в основном основано на банковских кредитах, а банки и другие учреждения не всегда имеют финансовые продукты для подобных проектов. Для проектов ГЧП с относительно низкой доходностью возникают и проблемы сроков погашения долгосрочных кредитов, что неизбежно приводит к повышению стоимости долгосрочного финансирования и увеличению финансовых рисков [7, с. 1].

ПЕРСПЕКТИВЫ И ВЫВОДЫ

По данным Национального бюро статистики Китая, в 2021 году валовой внутренний продукт Китая составил примерно 1 143 670 млрд юаней, что на 8,1% больше, чем в предыдущем году, и в среднем вырастет на 5,1% за два года, еще больше укрепив свои позиции в качестве второй по величине экономики мира [8, с. 1].

Политические, экономические и социальные условия развития Китая стабильны, и в настоящее время страна находится на критическом этапе высококачественной урбанизации с высоким спросом на строительство инфраструктуры и других социальных объектов.

Сравнивая ситуацию с проектами в банке за последние три года еще раз, можно увидеть, что проект ГЧП-2020 Министерства финансов имеет тенденцию к росту, количество проектов

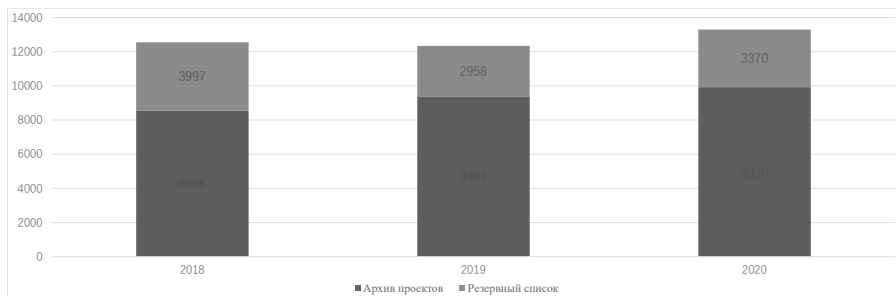


Рис. 2 Статистическая диаграмма количества проектов ГЧП в Министерстве финансов Китая, 2018–2020 гг.

Источник Составлено авторами

в хранилище управления увеличивает год от года, как показано на рисунке 2 [3, с. 2].

После нескольких раундов регулирования большинство проектов ГЧП в Китае вступило (или скоро вступит) в стадию «реализации», модель ГЧП будет неуклонно становиться регулярным инструментом инвестирования и финансирования для местных органов власти.

Если в будущем будут разработаны такие политические документы, как законодательство о ГЧП, правила ГЧП, руководство по эксплуатации ГЧП, руководство по фискальной устойчивости ГЧП и руководство по соотношению

цены и качества ГЧП, то это станет большим толчком для рынка ГЧП и энтузиазм местных органов власти в отношении ГЧП продолжит расти.

Оптимизация финансового механизма участия социального капитала в государственных проектах позволяет снизить финансовую нагрузку на бизнес и расширить инвестиции в государственный сектор, тем самым создавая более полноценную институциональную и промышленную среду, что в свою очередь улучшит строительство инфраструктуры в Китае и позволит модели ГЧП развиваться здоровым и устойчивым образом.

Список источников

1. Интерпретация политики модели ГЧП. <http://www.fengzhen.gov.cn/information/nmgfzs11335/msg2456956677406.html>
2. Li Lili. Policy Implementation and Model Analysis of PPP Development. Journal of Yancheng Institute of Technology (Social Science Edition). 2021, no. 34(04). Pp. 59–62.
3. Annual report of China's PPP market in 2020 from BRI data.
4. Wang Hao. Research on the Definition and Classification of PPP. Urban Rapid Rail Transit. 2004, no. 05. Pp. 23–27.
5. Zhai Hongyan. Discussion on Financing Risks and Countermeasures of PPP Mode. Money China (Academic Edition). 2015, no. 14.

6. Zhao Lili. PPP model investment project financial risk analysis and countermeasures discussion. *Enterprise Reform and Management*. 2019, no. 22.
7. Yang Lingping. Thoughts and Countermeasures on Financial Risks of PPP Model Investment Projects. *Chinese & Foreign Entrepreneurs*. 2017, no. 4.
8. Data are from the National Bureau of Statistics of China. http://www.gov.cn/xinwen/2022-01/17/content_5668836.htm
9. Wang Lianqiao, Ma Hanyang, Sun Daxin, et al. Financial Risk of PPP Projects: The Joint Moderating Effect of Financing Structure and Macro Environment. *Systems Engineering – Theory Methodology Applicati*. 2018, no. 1.
10. Chen Xia. Financial Risk Analysis and Coping Strategies of PPP Model Investment Projects. *Taxpaying*. 2021, no. 15(19). Pp. 55, 56.
11. Liu Xiaojin. PPP model investment project risk analysis and coping strategy research. *Times of Fortune*. 2020, no. 06. P. 28.
12. Li Teng. Financing elements of PPP projects under several typical operating modes. *China circulation economy*. 2020, no. 19. Pp. 90, 91.
13. Sun Tao, Xie Dongming, Zhao Zhirong. Research on Service Mode and Financing Structure of Pension PPP. *Jilin University Journal Social Sciences Edition*. 2020, no. 2. Pp. 167–178.
14. Sun Long. Research on Financial Management and Accounting of PPP Projects. *Accounting Learning*. 2020, no. 23.
15. Chen Xia. Financial Risk Analysis and Coping Strategies of PPP Investment Projects. *Taxpaying*. 2021, no. 15(19). Pp. 55, 56.
16. Yang Zhonghua. Discussion on PPP Asset Securitization Model. *Low Carbon World*. 2021, no. 11(10). Pp. 162–164. DOI: 10.16844/j.cnki.cn10-1007/tk.2021.10.078
17. Wang Fenrong. Research on investment and financing management and risk prevention of PPP projects. *Trade Fair Economy*. 2021, no. 23. Pp. 57–59.
18. Guo Wanli. Several questions and suggestions for the implementation of PPP mode in infrastructure projects. *Finance & Accounting*. 2016, no. 07. Pp. 53, 54.
19. Wang Guanghong, Zhao Yongshan, Xu Xuecai. Research on the Application of PPP Mode in Beijing Metro Line 4 Project. *Cooperative economy & Science / Cooperative economy Sci*. 2015, no. 23. Pp. 44–46. DOI:10.13665/j.cnki.hzjyjkj. 2015.23.024
20. Jia Huaqi, Li Xiaohuan. A case study of the PPP financing model of Beijing Metro Line 4. *China Market*. 2017, no. 32. Pp. 72–74. DOI: 10.13939/j.cnki.zgsc.2017.32.072
21. Jin Meng. Analysis of Financing Mode of «Bird’s Nest» PPP Project. *Guangxi Quality Supervision Guide Periodical*. 2019, no. 07. Pp. 128, 129.

Referencis

1. Interpretation of the PPP model policy. <http://www.fengzhen.gov.cn/information/nmgfzs11335/msg2456956677406.html>
2. Li Lily. Policy implementation and analysis of PPP development models. *Journal of the Yancheng Institute of Technology (Social Sciences Publication)*. 2021, no. 34(04). Pp. 59–62.

3. Annual report on the Chinese PPP market in 2020 according to BRI.
4. Wang Hao. Research on the definition and classification of PPPs. *Urban High-Speed Rail Transport*. 2004, no. 05. Pp. 23–27.
5. Zhai Hongyan. Discussion of financial risks and measures to counter the PPP regime. *Moni China (Academic Edition)*. 2015, no. 14.
6. Zhao Lili. Analysis of financial risks of an investment project based on the PPP model and discussion of counteraction measures. *Enterprise reform and management*. 2019, no. 22.
7. Yang Lingping. Considerations and measures to counteract the Financial risks of investment projects based on the PPP model. *Chinese and foreign entrepreneurs*. 2017, no. 4.
8. Data obtained from the National Bureau of Statistics of China. http://www.gov.cn/xinwen/2022-01/17/content_5668836.htm
9. Wang Lianqiao, Ma Hanyang, Sun Daxin, etc. Financial risk of PPP Projects: The joint deterrent effect of the Financing Structure and the Macroeconomic Environment. *System engineering is the application of theory methodology*. 2018, no. 1.
10. Chen Xia. Analysis of financial risks and strategies for overcoming investment projects based on the PPP model. *Taxpayer*. 2021, no. 15(19). Pp. 55, 56.
11. Liu Xiaojin. Risk analysis of an investment project based on the PPP model and the study of a coping strategy. *Good luck times*. 2020, no. 06. P. 28.
12. Lee Teng. Elements of financing PPP projects in several typical modes of operation. *The Chinese economy of circulation*. 2020, no. 19. Pp. 90, 91.
13. Sun Tao, Xie Dongming, Zhao Zhirong. Study of the service regime and the financing structure of Pension PPP. *Publication of the Journal of Social Sciences of Jilin University*. 2020, no. 2. Pp. 167–178.
14. The Sun is Long. Research on financial management and accounting of PPP projects. *Accounting training*. 2020, no. 23.
15. Chen Xia. Analysis of financial risks and strategies for overcoming PPP investment projects. *Taxpayer*. 2021, no. 15(19). Pp. 55, 56.
16. Yang Zhonghua. Discussion of the Model of securitization of PPP assets. *Low-carbon World*. 2021, no. 11(10). Pp. 162–164. DOI: 10.16844/j.cnki.cn10-1007/tk.2021.10.078
17. Wang Fenrong. Research on investment and financing management and risk prevention of PPP projects. *The economics of a trade fair*. 2021, no. 23. Pp. 57–59.
18. Guo Wanli. A few questions and suggestions on the implementation of the PPP regime in infrastructure projects. *Finance and accounting*. 2016, no. 07. Pp. 53, 54.
19. Wang Guanghong, Zhao Yunshan, Xu Xuecai. A study on the application of the PPP regime in the project of Line 4 of the Beijing Subway. *Cooperative Economy and Science / Cooperative economy Sci*. 2015, no. 23. Pp. 44–46. DOI:10.13665/j.cnki.hzjyjkj.2015.23.024
20. Jia Huaci, Li Xiaohuan. A case study of the PPP financing model of Line 4 of the Beijing Subway. *China market*. 2017, no. 32. Pp. 72–74. DOI:10.13939/j.cnki.zgsc.2017.32.072
21. Jin Meng. Analysis of the method of financing the PPP project «Bird's Nest». *The periodical edition of Guangxi Quality Supervision Guide*. 2019, no. 07. Pp. 128, 129.