

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-13

# Опыт государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры в странах Юго-Восточной Азии

**Александр Александрович РОГОЖИН**

кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, 117997, Профсоюзная ул., д. 23, Москва, Российская Федерация  
E-mail: rogojine@mail.ru  
ORCID: 0000-0002-0736-3184

**ЦИТИРОВАНИЕ:** Рогожин А.А. (2019) Опыт государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры в странах Юго-Восточной Азии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 12. № 6. С. 268–286. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-13

Статья поступила в редакцию 08.12.2019.

**АННОТАЦИЯ.** В статье дан анализ специфики инфраструктурного развития в Юго-Восточной Азии (ЮВА), в частности механизма финансирования государственно-частных партнерств (ГЧП), которые поддерживаются правительствами по всему региону с целью преодолеть разрыв в инфраструктурном развитии на фоне ограниченности государственных ресурсов. Страны ЮВА нуждаются в инвестициях в инфраструктуру в размере как минимум 150 млрд долл. в год для поддержания своего экономического роста, которые невозможно профинансировать исключительно за счет государственных средств или путем привлечения иностранного капитала. В регионе лишь Сингапур и Бруней обладают достаточными ресурсами для того, чтобы финансировать развитие инфраструктуры полностью за счет государственного бюджета.

Основное внимание уделяется пяти странам региона, наиболее активно ис-

пользующим механизм ГЧП в настоящее время и планирующим активно прибегать к нему в ближайшем будущем: Индонезии, Малайзии, Филиппинам, Таиланду и Вьетнаму. Рассматривается инфраструктурная система этих стран, а также факторы, которые оказывают влияние на эффективность ГЧП в регионе – как позитивное, так и негативное.

Отмечается, что ГЧП в ЮВА сталкиваются с разного рода проблемами, в первую очередь с неэффективным государственным регулированием и институциональными условиями их реализации. Для активного внедрения ГЧП в ЮВА представляется целесообразным акцентировать внимание на предложении небольшого количества тщательно подготовленных проектов данного вида партнерства, которые могут иметь необходимый демонстрационный эффект. Кроме того, как нам представляется, полномочия национальных и местных государственных ведомств, занимающихся ГЧП, должны быть расширены.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** *государственно-частное партнерство, инфраструктура, финансирование, Юго-Восточная Азия, Индонезия, Малайзия, Филиппины, Таиланд, Вьетнам*

ГЧП играют все более важную роль в содействии в удовлетворении огромного роста спроса на инфраструктуру<sup>1</sup> в Юго-Восточной Азии, хотя уровень их участия в этом процессе заметно варьируется в различных странах. ГЧП не играют заметной роли в тех странах, где государственные средства избыточны, а государственные институты сильны – таких как Бруней и Сингапур. Однако они активно используются в первую очередь в Индонезии, Малайзии, Филиппинах, Таиланде и Вьетнаме, где государственные средства на развитие инфраструктуры ограничены. В этих странах стремление государственного сектора заключать ГЧП и осуществлять зачастую весьма амбициозные планы реализации проектов такого партнерства далеко не всегда совпадают с интересами и намерениями частного сектора.

Безусловно, **Сингапур** обладает наиболее развитой инфраструктурой в регионе, которая сопоставима, а нередко и превосходит по уровню развития инфраструктуру наиболее развитых стран мира. Будучи компактным городом-государством, делающим акцент на сфере услуг, Сингапур тщательно планирует развитие своей инфраструктуры, чтобы поддержать удовлетворение определенных экономических требований и ограничений. ГЧП в нем отводится довольно скромная роль: несмотря на официальный статус «развивающейся страны», де-факто Сингапур – несомненно высокоразвитое го-

сударство, обладающее достаточными финансовыми ресурсами (об опыте использования ГЧП в Сингапуре подробнее см. [Zen, Regan 2014, pp. 345–346]).

В Докладе о глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума (ВЭФ) за 2019 г. Сингапур занимает первое место в мире по уровню конкурентоспособности и развитию инфраструктуры, причем эту позицию он удерживает с 2012 г. (табл. 1).

Большинство стран Юго-Восточной Азии занимают относительно высокие места в вышеуказанном рейтинге ВЭФ, хотя Индонезия, Филиппины и Таиланд демонстрируют широкие разрывы в показателях развитости инфраструктуры и институтов. Эти страны, по нашему мнению, обладают, тем не менее, большими возможностями в области использования своих благоприятных макроэкономических показателей для привлечения инфраструктурных инвестиций.

Инфраструктурное развитие в Камбодже, Лаосе и Мьянме сильно отстает от среднего показателя по Восточной Азии и Тихоокеанскому региону в рейтинге ВЭФ. Поскольку ГЧП в этих странах все еще находится на ранней стадии зрелости, основное финансирование инфраструктуры обеспечивается из государственного бюджета и в меньшей степени, путем приватизации.

Очевидно, что наиболее сложные проблемы в сфере инфраструктуры испытывает **Индонезия** (об опыте использования в этой стране ГЧП подробнее см. [Zen, Regan 2014, pp. 116–123]). По первоначальным оценкам, в рамках Национального среднесрочного плана развития Индонезия для удовлетворения своих основных инфраструктурных потребностей в пе-

1 В настоящей статье понятие «инфраструктура» ограничено шоссейными и железными дорогами, водоснабжением, портами, связью, энергетическим хозяйством и аэропортами.

риод с 2015 по 2019 г. должна была потратить 358 млрд долл. – это примерно 9–10% номинального ВВП<sup>2</sup>. Однако в ходе реализации плана соответствующие расходы возросли до 409 млрд долл. Инфраструктурные потребности включают строительство 15 аэропортов, 24 морских портов, 2 650 км дорог, 3 258 км железных дорог и скоростных автобусных маршрутов в 29 городах. Из средств федерального и региональных бюджетов покрывалось не более 41%. Совокупные расходы государственного сектора на развитие инфраструктуры в 2009–2018 гг. были увеличены более чем в 5,3 раза: с 560 млн долл. в 2009 г. до 2 986 млн долл. в 2018 г. [Infrastructure Development in Indonesia 2017]. Государственные предприятия Индонезии обеспечили примерно 22% расходов [Rencana 2017].

Правительство рассчитывает, что частные компании будут в состоянии профинансировать оставшиеся 37% стоимости запланированной инфраструктуры, главным образом в рамках ГЧП [Infrastructure Development in Indonesia 2019]. С целью поощрения участия частных компаний в проектах ГЧП оно создало специальный гарантийный фонд P.T. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) под эгидой министерства финансов Индонезии, который страхует вложения этих компаний, если они участвуют в проектах ГЧП [Penjaminan Infrastruktur Indonesia 2019].

Как показала практика наступившего века, индонезийское правительство сможет реализовать ориентировочно 42 млрд долл., намеченные к созданию 79 крупных проектов в области инфраструктуры, только в рамках ГЧП

**Таблица 1.** Страны Юго-Восточной Азии в мировом рейтинге развития инфраструктуры в 2019 г.\*

**Table 1.** Southeast Asian countries' position in world infrastructure rating

	Баллы в рейтинге (из 100,0) / score (0-100 scale)	Место в рейтинге (из 141 страны) / rank/141
<b>Сингапур/Singapore</b>	95,4	1
<b>Малайзия/Malaysia</b>	78,0	35
<b>Бруней/Brunei</b>	70,1	58
<b>Таиланд/Thailand</b>	67,8	71
<b>Индонезия/Indonesia</b>	67,7	72
<b>Вьетнам/Vietnam</b>	65,9	77
<b>Лаос/Laos</b>	59,2	93
<b>Филиппины/Philippines</b>	57,8	96
<b>Камбоджа/Cambodia</b>	54,9	106

\* Данные по Мьянме отсутствуют / Data for Myanmar are unavailable.

**Источник/Source:** The Global Competitiveness Report (2019) // World Economic Forum, pp. 115, 131, 283, 335, 367, 463, 507, 551, 594.

2 Совокупные расходы на решение логистических проблем Индонезии оцениваются в 25 % ее ВВП (Erwida Maulia, Shotaro Tani (2019) Widodo's Infrastructure Push – Election Advantage Or Drag? // The Nikkei Asian Review, April 10, 2019 // <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Cover-Story/Widodo-s-infrastructure-push-election-advantage-or-drag>, дата обращения 12.12.2019).

[Diversified Financing 2018]. В еще большей степени это относится к двум мегапроектам в сфере инфраструктуры, провозглашенным президентом Видодо. Первый из них, стоимостью не менее 40 млрд долл., уже осуществляется – это строительство защитной дамбы и искусственных островов в Джакартском заливе, которые должны предотвратить подтопление Джакарты в результате ускоренного оседания столичной территории [Giant Sea Wall Jakarta 2019].

Второй, даже примерная стоимость которого еще не определена, предусматривает перенос столицы Индонезии с острова Ява на остров Калимантан, в зону с весьма неразвитой инфраструктурой. Уже сейчас правительство выражает уверенность, что не менее трети предполагаемых расходов в проекте будет осуществлено в рамках ГЧП.

Правительство **Филиппин** начало в 2016 г. реализацию социально-экономической программы из десяти пунктов, которая включает ускорение инфраструктурных расходов, в рамках которого ГЧП отводится ключевая роль. Предполагается, что программа по развитию инфраструктуры приведет к созданию 2 млн рабочих мест, а генеральный план по развитию городов создаст еще 730 тыс. рабочих мест. Правительство планирует увеличить государственные расходы на инфраструктуру до 7,1% ВВП к 2022 г. В рамках проектов ГЧП предполагается расширить систему финансовых гарантий для партнеров из частного сектора, заметно сократить бюрократические процедуры и ликвидировать юридические препятствия для всех участников проекта, в частности, облегчить процесс отчуждения земель (об опыте использования на Филиппинах ГЧП

подробнее см. [Zen, Regan 2014, pp. 291–298, 302, 303]).

В **Таиланде**, согласно данным Управления государственной политики в сфере предпринимательства, во второй половине текущего десятилетия реализовывалось 444 проекта ГЧП на транспорте, в коммунальном секторе, телекоммуникациях и секторе недвижимости. Генеральный план управления в области государственно-частного партнерства на 2015–2019 гг. определял секторы и различные формы инвестиций в проекты ГЧП. Они делятся на два типа: те, что требуют инвестиций частного сектора, и те, что поощряют инвестиции частного сектора (подробнее см. [Zen, Regan 2014, pp. 355, 375–377, 381–383, 394–396]).

**Малайзия** использовала модель ГЧП для реализации нескольких крупных инфраструктурных проектов, преимущественно в электроэнергетике и транспортном секторе. В период с 1983 по 2016 г. в стране было реализовано 824 проекта на условиях ГЧП<sup>3</sup>, что позволило сэкономить правительству 53 млрд долл. капитальных расходов (об опыте использования ГЧП в Малайзии подробнее см. [Zen, Regan 2014, pp. 167–168, 186, 191–195, 208, 213, 214, 215, 219, 220]). Уникальной особенностью использования ГЧП в Малайзии является привлечение к участию в проектах ГЧП исламских финансовых институтов.

**Вьетнам** сравнительно недавно стал использовать ГЧП в сфере инфраструктуры, хотя одна из весьма распространенных форм ГЧП – схема «строительство – эксплуатация – передача» (build – operate – transfer, BOT) – признана им с 1992 г. В рамках этой схемы было построено или строится более 80 проектов

3 Эти данные, по-видимому, не отражают подлинной картины использования ГЧП, поскольку малайзийское законодательство объединяет ГЧП и приватизационные сделки.

(большинство из них сравнительно невелики по масштабам и связаны с электроэнергетикой и транспортом). После 2015 г. Вьетнам, обретя опыт успешного сотрудничества в рамках ГЧП, начал использовать ГЧП для реализации весьма крупных проектов (об опыте использования во Вьетнаме ГЧП подробнее см. [Zen, Regan 2014, pp. 419–422, 425–426]).

В первую очередь это высокоскоростная железная дорога Север-Юг оценочной стоимостью 58 млрд долл. Она соединит столицу Ханой на севере с торговым центром Хошимин на юге, сократив время в пути с более чем

30 часов по обычной железной дороге до 5,5 часов<sup>4</sup>. Линия протяженностью около 1 560 км будет поэтапно вводиться в эксплуатацию к 2030 г., начиная с 280-километровой ветки между Ханоем и городом Винь, а также с 360-километрового участка, соединяющего город Хошимин и прибрежный Нячанг. Остальная часть линии будет построена постепенно, с использованием доходов от участков, находящихся в эксплуатации. Ожидается, что проект будет завершен в 2045 г. [Tomoya Onishi 2016].

Во всех странах, в наибольшей степени склонных к развитию ГЧП, расхо-

**Таблица 2.** ГЧП и государственные расходы на инфраструктуру в Юго-Восточной Азии в 2005–2015 гг. (доля в % ВВП)

**Table 2.** PPP and public spending on infrastructure in Southeast Asia, 2005–2015 (% of GDP)

Год/ Year	Индонезия/ Indonesia		Малайзия/ Malaysia		Филиппины/ Philippines		Таиланд/ Thailand		Вьетнам/ Vietnam	
	ГЧП/ PPP	ВИВОФ/ GFCF	ГЧП/ PPP	ВИВОФ/ GFCF	ГЧП/ PPP	ВИВОФ/ GFCF	ГЧП/ PPP	ВИВОФ/ GFCF	ГЧП/ PPP	ВИВОФ/ GFCF
2005	0,08	3,05	1,48	9,4	0,32	1,82	0,43	6,24	0,56	5,59
2006	0,11	3,91	1,11	9,56	0,17	1,69	0,31	6,15	0,48	5,3
2007	0,15	3,42	0,98	9,54	0,14	2,07	0,27	6,3	0,19	6,03
2008	0,22	2,99	0,59	9,64	0,12	2,42	0,28	5,82	0,17	5,99
2009	0,18	2,8	0,37	10,08	0,47	2,88	0,3	6,11	0,22	8,51
2010	0,19	2,5	0,14	9,81	0,61	2,87	0,18	5,55	0,33	8,09
2011	0,15	2,85	0,07	9,53	0,61	1,84	0,22	5,00	0,61	6,76
2012	0,20	3,16	0,19	10,5	0,64	2,84	0,29	5,08	0,56	7,6
2013	0,19	3,54	0,26	10,21	0,65	2,58	0,26	5,05	0,49	7,72
2014	0,22	2,96	0,24	9,16	0,4	2,63	0,42	4,58	0,58	6,56
2015	0,19	3,36	0,21	8,81	0,5	3,08	0,31	5,78	0,48	6,38

**Примечание/Note**

ГЧП/PPP – государственно-частное партнерство / public-private partnership

ВИВОФ / GFCF – валовые инвестиции в основные фонды / gross fixed capital

**Источник/Source:** Realizing the Potential of PPP to Advance Asia's Infrastructure Development (2019) // Asian Development Bank, p. 259.

4 Первоначально предполагалось, что магистраль Север-Юг будет работать в режиме, используемом японской высокоскоростной дорожной сетью синкансен со средней скоростью движения 320 км/ч, допускаемой в Японии. Однако из-за финансовых и технических проблем проектную скорость линии пришлось снизить до 160–200 км/ч – примерно на треть (Vietnam Plans Japanese Bullet Train Link // AFP, August 12, 2009 // <https://web.archive.org/web/20090823063033/http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5gv5p5C0gfrQ43JZcXx7lZ39KyfTg>, дата обращения 12.02.2019).

ды в рамках этой схемы обычно составляют менее 1% ВВП, тогда как государственные расходы на инфраструктуру варьируются от 2 до 10% ВВП в соответствующих странах (табл. 2).

## Финансирование развития инфраструктуры в странах ЮВА

Развитие инфраструктуры нуждается в системе, компоненты которой связаны один с другим, обеспечивая поддержку этой системы. Она состоит из трех основных частей: управления, строительства и финансирования. Фи-

нансирование инфраструктуры оказывается наиболее проблемным элементом системы инфраструктурного развития в ЮВА.

По расчетам экспертов консалтинговой компании Oxford Economics, из восьми стран ЮВА<sup>5</sup> семь испытывают дефицит финансовых ресурсов для развития инфраструктуры (табл. 3).

Только Сингапур, осуществляя свои программы развития инфраструктуры и планируя их реализацию на среднесрочную перспективу (до 2040 г.), не испытывает проблем их финансирования. Остальные страны ЮВА сталкиваются с огромным дефицитом средств

**Таблица 3.** Совокупные фактические/ожидаемые инвестиции в инфраструктуру стран ЮВА и оценка необходимых потребностей в них в 2016–2040 гг. (по отраслям) (млрд долл. США в ценах и обменных курсах 2015 г.)

**Table 3.** Cumulative infrastructure investment in SEA countries in 2016–2040 (by industries) (\$US, in 2015 prices and exchange rates)

	Всего / Total	Шосейные дороги / Roads	Водоснабжение / Water	Порты / Ports	Связь / Telecoms	Железные дороги / Rail	Энергетика / Electricity	Аэропорты / Airports
<b>ИНДОНЕЗИЯ</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	1642	752	144	11	96	9	607	23
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	1712	752	209	11	99	9	607	25
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>ВЬЕТНАМ</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	503	79	50	0	99	15	256	4
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	605	134	23	8	0	21	9	5
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>102</b>	<b>55</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>1</b>

<sup>5</sup> Сопоставимые оценки по Брунею и Лаосу отсутствуют / Comparable scores for Brunei and Laos are unavailable. Полагаем, что Бруней обладает достаточными финансовыми ресурсами для того, чтобы не использовать ГЧП, тогда как экономически слабым Лаосом эта форма финансирования инфраструктурных проектов будет активно востребована.

	Всего / Total	Шосейные дороги / Roads	Водоснабжение / Water	Порты / Ports	Связь / Telecoms	Железные дороги / Rail	Энергетика / Electricity	Аэропорты / Airports
<b>ФИЛИППИНЫ</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	429	105	40	6	82	6	187	3
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	497	136	73	6	82	8	187	5
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>69</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>ТАИЛАНД</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	394	71	43	1	39	7	230	3
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	495	149	43	12	44	14	230	3
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>101</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>МАЛАЙЗИЯ</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	384	104	39	5	27	28	179	2
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	460	174	39	11	27	28	179	2
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>76</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>МЬЯНМА</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	111	34	18	1	42	5	7	4
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	225	104	46	4	51	8	8	4
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>114</b>	<b>70</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>КАМБОДЖА</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	59	16	5	0	19	1	18	0
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	88	27	5	1	26	3	25	1
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>1</b>
<b>СИНГАПУР</b>								
фактические и планируемые расходы в 2016–2040 гг. (1) / actual and planned expenditures, 2016–2040	93	22	20	3	3	4	36	5
оценка необходимых потребностей в 2016–2040 гг. (2) / urgent investment needs, 2016–2040	93	22	20	3	3	4	36	5
<b>дефицит ресурсов (2–1) / resource gap (2–1)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Дефицит ресурсов</b>								
<b>по восьми странам ЮВА / resource gap for eight Southeast Asian Countries</b>	<b>560</b>	<b>316</b>	<b>149</b>	<b>29</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>6</b>

Составлено и рассчитано по данным Global Infrastructure Outlook. July 2017, pp. 107, 119, 125, 128, 134, 145, 150.

для развития своих инфраструктурных отраслей, размеры которого колеблются от 28 млрд долл. в Камбодже до 112 млрд долл. в Мьянме. Совокупный дефицит средств в данной сфере экономики оценивается в 560 млрд долл., причем 83% этой суммы приходится на проекты по строительству дорог и систем водоснабжения, не слишком привлекательные для частных компаний – потенциальных партнеров государства в ГЧП.

Государственное финансирование может предложить несколько механизмов поддержки проектов ГЧП, таких как предоставление субсидированного финансирования, налоговых льгот, а также гарантий доходности и кредитных гарантий. В развитых экономиках источники финансирования изобильны и существуют надежные системы поддержки ГЧП. В странах ЮВА, однако, институтов, способных обеспечить эффективную работу инфраструктурной экосистемы, явно недостаточно. Способность стран ЮВА эффективно реализовывать инфраструктурные проекты ГЧП варьируется от сектора к сектору. Производство электроэнергии обычно оказывается более привлекательным, поскольку в рамках ГЧП и соглашений о закупках устанавливаются конкретные объемы поставок электроэнергии.

Однако проекты строительства платных дорог, особенно если они включают компоненты, связанные с обеспечением защитных мер в отношении окружающей среды, требуют более длительных процессов согласования и более сложных процедур оценки спроса. Если проект необходим срочно, наиболее простым способом его осуществления является стандартный процесс госзакупок или передача его госкомпаниям (так обычно поступает индонезийское правительство).

## Институционализация ГЧП

ГЧП используется странами Юго-Восточной Азии самыми различными способами (подробнее см. [Infrastructure Financing 2015, pp. 31–36]). Некоторые определяют правовые параметры этих партнеров и учреждают реализующие агентства для осуществления проектов. Другие уполномочивают определенные государственные ведомства включать ГЧП в свои планы.

Малайзия, например, создала Управление по государственно-частным партнерствам при департаменте премьер-министра еще в начале 1980-х гг., чтобы координировать проекты, оказывающие воздействие на экономику.

Центр по государственно-частному партнерству на Филиппинах был создан как единый сервис для управления процессами ГЧП указом президента в 2010 г. в качестве подразделения Управления национальной экономики и развития, правительственного агентства по экономическому планированию. Таиланд создал отдел по государственно-частному партнерству при Управлении государственной предпринимательской политики для подготовки стратегических планов в области ГЧП и оценки предлагаемых проектов. Вьетнам образовал Управление по государственно-частному партнерству в структуре министерства планирования и инвестиций для координации проектов ГЧП. Малайзия в 2009 г. учредила Управление по ГЧП (Unit Kerjasama Awam Swasta).

Различные институты отвечают за программы ГЧП в Индонезии: в их числе министерство экономики, Агентство по планированию национального развития, министерство финансов и ряд других министерств. Президент страны Джоко Видодо в 2014 г. создал специальный комитет по координации инфраструктурной политики для ускоре-

ния введения в эксплуатацию приоритетных объектов инфраструктуры, который занимается также проблемами создания и функционирования ГЧП.

Наличие нескольких агентств, отвечающих за ГЧП, может нередко приводить к дублированию полномочий различных ведомств и затягиванию процесса принятия важных решений. Различия в нормативной базе ГЧП в ЮВА преимущественно определяют внутренние переменными, включающими системы управления, фискальные возможности и судебные системы. На практике не имеет значения, имеет ли страна специальный закон о ГЧП либо законодательство о ГЧП встроено в другие нормативно-правовые акты, – главным является эффективная регуляторная среда для ГЧП.

Целостная инвестиционная политика в области ГЧП имеет жизненно важное значение. Непоследовательная политика настораживает потенциальных участников ГЧП из частного сектора и затягивает процессы принятия ими необходимых решений, тем самым снижая доверие инвесторов и подрывая авторитет правительства как инициатора такого рода политики. Участники проектов в рамках ГЧП в странах ЮВА жалуются прежде всего на меняющиеся и дискриминационные регуляторные правила, особенно в области акционерного участия, прав на землю и дискриминации по национальному признаку.

Возможности государственного сектора являются еще одним жизненно важным требованием к эффективной реализации ГЧП, поскольку подобный тип инвестиций является наибо-

лее сложным по сравнению с другими типами государственных инвестиций и требует специальных знаний. Правительства стран ЮВА нередко склонны рассматривать ГЧП как традиционные закупки, что приводит к неприемлемым ограничениям и лишает эти партнерства их преимуществ.

Это обычно приводит к осторожному отношению к рискам со стороны государственных агентств, стремящихся переложить максимум рисков на частных партнеров. В Индонезии, например, неспособность реализовать сложные ГЧП привела к тому, что некоторые проекты стали реализовываться в рамках традиционной схемы госзакупок или были переданы в ведение госкомпаний. Это случилось с проектом железнодорожной ветки, соединяющей аэропорт Джакарты с центром города, который был обозначен как проект ГЧП, однако в итоге оказался передан госкомпаниям. Аналогичная ситуация сложилась со строительством наземного метро в столице в рамках ГЧП, которое затянулось на 30 лет, и только после передачи государственной компании удалось ввести в строй всего 16 км линии – менее половины проектной протяженности<sup>6</sup>.

Несмотря на различие систем ГЧП, существуют общие факторы успеха проектов ГЧП в странах Юго-Восточной Азии, в числе которых – стройный и последовательный политический курс в отношении ГЧП, осведомленность госслужащих об особенностях ГЧП, а также реальная готовность государственного сектора создавать партнерства с частным сектором. Это необходимые условия для успешного раз-

6 Shotaro Tan (2019) Southeast Asia Pins Hopes on Rail to Ease Chronic Congestion // The Nikkei Asian Review, March 19, 2019 // [https://asia.nikkei.com/Economy/Southeast-Asia-pins-hopes-on-rail-to-ease-chronic-congestion?utm\\_campaign=RN%20Subscriber%20newsletter&utm\\_medium=daily%20newsletter&utm\\_source=NAR%20Newsletter&utm\\_content=article%20link](https://asia.nikkei.com/Economy/Southeast-Asia-pins-hopes-on-rail-to-ease-chronic-congestion?utm_campaign=RN%20Subscriber%20newsletter&utm_medium=daily%20newsletter&utm_source=NAR%20Newsletter&utm_content=article%20link), дата обращения 12.12.2019.

вития программ ГЧП. В Юго-Восточной Азии, однако, технические возможности государственных агентств обычно не соответствуют уровню их частных партнеров, что может затруднить переговоры между ними. В то же самое время реализующие агентства должны обладать достаточными полномочиями, чтобы принимать решения, возглавлять процесс ГЧП и принимать своевременные решения по возникающим проблемам.

Примером агентства, которое в состоянии выполнять все эти задачи, может служить Центр по государственно-частному партнерству на Филиппинах, который пользуется полной поддержкой президента и может эффективно вести работу с различными секторами и уровнями власти. Управление по ГЧП учреждено в составе администрации премьер-министра. Другие агентства по ГЧП в Юго-Восточной Азии зачастую работают под эгидой министерства финансов или различных национальных агентств по развитию.

Как известно, коррупция – одна из сложнейших проблем ведения бизнеса в странах ЮВА. Поэтому крайне важно, чтобы правительства занимались как коррупцией, так и другими факторами, ухудшающими инвестиционный климат. Для ГЧП это означает обеспечение прозрачности и подотчетности процессов, что может снизить возможности для коррупции. Одной из причин, по которой Таиланд сделал ставку на ГЧП, является стремление снизить коррупцию. С этой целью были предприняты значимые законодательные изменения, благодаря которым процесс одобрения частного участия в ГЧП был передан кабинету министров в рамках Закона о частном участии в государственных предприятиях от 1992 г. Этот закон также ввел систему проверок и ограничений для проектов ГЧП.

## ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ И ПРАВОВЫЕ РАМКИ

ГЧП в ЮВА подверглось сильнейшему влиянию того обстоятельства, что эти партнерства возглавляли правительства. Нормативно-правовая база определяет правила и роль госсектора и частных компаний, участвующих в ГЧП. Правительственные агентства, ответственные за этот процесс реализации ГЧП, определяют эффективность этих правил.

В Малайзии примерами не слишком удачного доминирования государственных структур могут служить такие ограничения, сдерживающие ГЧП, как длительные задержки в переговорах, продолжительные политические дебаты о проектах, отсутствие специальных правительственных инструкций и процедур, неясность целей правительства и критериев оценки. Все эти проблемы возникают вокруг явно недостаточной нормативно-правовой базы, неэффективных процедур и политических вопросов.

Индонезия реформирует свою нормативно-правовую базу ГЧП, чтобы ускорить процессы. С 2010 г. были пересмотрены регуляторные правила по всем аспектам проектов ГЧП: оказания правительственной поддержки этим проектам за счет предоставления им субсидированного финансирования, дополнительных платежей за ускорение эксплуатационной готовности, – а также законодательные акты, относящиеся к выкупу земель. Был создан механизм проектного развития, который призван помочь правительству изначально подготовить инфраструктурные проекты, а по завершении сделать их гарантированно прибыльными.

Эти меры позволили завершить согласование финансовой стороны ряда давно откладывавшихся проектов и ускорить процедуры отбора частных

партнеров и переговоров о новых проектах. Несмотря на пересмотр регуляторных требований, количество проектов ГЧП в Индонезии остается низким, преимущественно в связи с непоследовательностью действий государственных агентств.

В 2013 г. Таиланд принял Закон о частных инвестициях в государственные предприятия, который заменил закон 1992 г., чтобы поддержать инвестиции ГЧП с помощью учреждения Генерального плана по частно-государственному партнерству и Комитета по частно-государственному партнерству – главного органа, отвечающего за стратегии в области ГЧП, а также Отдела по государственно-частному партнерству, призванного упростить процедуры ГЧП, установить графики реализации шагов в области ГЧП и обеспечить работу механизма проектного развития. Этот закон также устанавливает инструкции по реализации концепции соотношения цены и качества в рамках реализации ГЧП, небольших инфраструктурных проектов, которые могут реализовываться подобными партнерствами, а также по созданию базы данных ГЧП.

Филиппины имеют несколько явно позитивных моментов в своей правовой и регуляторной системе, касающихся ГЧП. Страна разработала внятные правила анализа соотношения издержек и результатов для ГЧП, оценки рисков, сравнительных методов и направлений организации проектов ГЧП.

### **ПОДХОДЫ К ГЧП В ЮВА**

Инфраструктурные инвестиции обычно масштабны и приносят стабильную, хоть и скромную, отдачу. Инвесторы, решившись на участие в проектах в рамках ГЧП в ЮВА, имеют дело с правительствами – они сталкиваются с более высоким риском изменения регуляторных правил или вынуж-

денной необходимостью работы по недостаточно ясным правилам.

Потенциальный инвестор в инфраструктурные ГЧП на этих рынках зачастую тратит много месяцев и значительные средства на заключение контракта. Однако даже сделав это, он вполне может столкнуться с отменой или переносом сроков его реализации, причем без каких-либо внятных причин. Подобные неудачи приводят к значительным невосполнимым издержкам во многих инфраструктурных проектах ГЧП в ЮВА. Контракты в той же степени, что и правовой и регуляторный режимы, играют, таким образом, значительную роль в окончательном заключении соглашения о ГЧП.

Инфраструктурные проекты в регионе сталкиваются с двумя серьезными вызовами: нехваткой управленческого потенциала государственного сектора для руководства проектами ГЧП и недостаточной развитостью финансовых рынков. Из-за отсутствия механизмов рынка капитала для их направления потенциально имеющиеся средства для финансирования инфраструктуры оказываются неосвоенными. В результате крупные институциональные инвесторы, такие как пенсионные фонды и страховые компании, имеют меньше возможностей диверсифицировать свои портфели и вложиться в инфраструктурные проекты в этих странах.

Отсутствие этого потенциально-го канала финансирования инфраструктуры оказывается дополнительным препятствием на пути продвижения ГЧП правительствами стран ЮВА с целью преодоления имеющихся разрывов в инфраструктурном развитии, и подобная ситуация сохранится еще какое-то время, учитывая медленный прогресс в развитии рынков капитала развивающихся стран региона.

По нашей оценке, страны ЮВА можно разделить на две группы: стра-

ны с более развитыми системами ГЧП (Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур и Таиланд) и страны с менее развитыми системами (Бруней, Камбоджа, Лаос, Мьянма и Вьетнам).

Страны ЮВА, относящиеся к группе с более развитыми системами ГЧП, имеют следующие схожие черты: они обычно располагают фискальными возможностями давать гарантии по кредитам и софинансировать инфраструктурные проекты. Эти страны обладают зрелыми системами фискального управления, позволяющими снизить возможность дефолта, они также предоставляют непосредственную поддержку инфраструктурным проектам.

Рынки капитала некоторых из этих стран уже находятся в зрелой стадии своего развития, что позволяет обеспечить участие институциональных инвесторов в ГЧП. Правовые системы этой группы стран в целом полны, ясны и предсказуемы. Главным вызовом для этой группы стран является стимулирование укрепления своих систем ГЧП, что может быть осложнено политическими факторами; например, необходимые изменения могут требовать утверждения законодательными органами или заключения политических соглашений в ходе избирательного цикла.

В странах с менее развитыми системами ГЧП многое зависит от уровня их социально-экономического развития, в т. ч. приоритетность выбора типов инфраструктуры. Некоторые страны этой группы располагают весьма ограниченными фискальными возможностями, имеют проблемы с управлением долговыми обязательствами и демонстрируют меньшую макроэкономическую стабильность. Эти страны также не имеют кредитного рейтинга инвестиционного уровня, а их рынки капитала находятся на ранней стадии развития или вовсе не существуют. Прежде чем они смогут добиться прогресса

в области развития своих систем ГЧП, они должны будут улучшить свой инвестиционный климат в целом.

Способность правительственных институтов управлять инфраструктурными ГЧП является серьезной проблемой для большинства стран Юго-Восточной Азии. Поскольку многие проекты ГЧП весьма масштабны, они зачастую требуют сложного финансового структурирования, предполагают участие нескольких заинтересованных сторон, включая центральное правительство и местные власти. В ЮВА проявляется тенденция к созданию правительствами новых агентств для решения невыполненных ГЧП задач вместо совершенствования уже имеющихся. Как правило, крупные правительственные агентства, занимающиеся ГЧП, формируют более сложные механизмы работы ГЧП.

## **УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ И ПОДДЕРЖКА ГЧП**

Управление рисками ГЧП является крайне важным условием предотвращения потенциально крупного и долгосрочного ущерба проектам. Жизненно важным элементом системы управления рисками ГЧП является способность правительств находить оптимальный баланс между схемами максимизации выгод, минимизации рисков и оценкой будущих рисков.

Правительства стран ЮВА обычно склоняются к тому, чтобы осторожно относиться к рискам, ставя своего партнера из частного сектора в такое рискованное положение. Из-за этого переговоры по проектам ГЧП нередко срываются, а иногда правительства неосторожно берут на себя избыточные обязательства, что лишь усиливает неприятие рисков.

Оценка будущих обязательств сложна, поскольку определяется не только возможностями участвующих

в проекте сторон, но и внешними факторами, такими как макроэкономические условия и меняющаяся политическая обстановка. С учетом этого обстоятельства в Индонезии был создан Директорат правительственной поддержки управления финансированием инфраструктуры при Генеральном управлении по бюджетному финансированию и управлению рисками министерства финансов. Создавая это подразделение, правительство предвидело, что ГЧП могут подвергаться государственному бюджету непредвиденным обременениям, которые могут превращаться в будущие риски.

Это подразделение, однако, не включает в себя специализированного агентства по смягчению рисков, которое осуществляло бы мониторинг проектов ГЧП. В других странах ЮВА ситуация аналогична. Вместо этого смягчение рисков осуществляется в течение реализации процесса закупок. То, что на стадии реализации проекта не используется никаких механизмов смягчения рисков, является тревожным упущением, поскольку проблемы могут случиться на любой стадии процесса. Важно, чтобы проблемы исправлялись своевременно, не доводя до превращения их в серию неудач, которые могут обрушить весь проект.

#### **Динамика развития ГЧП в ЮВА.**

Хотя ГЧП играют все более важную роль в развитии инфраструктуры в Юго-Восточной Азии, темпы их внедрения примерно с 2010 г. были весьма неспешными, даже на Филиппинах, которые наиболее энергично поддерживали их. Среди причин этой сдержанности были: 1) плохая организация проектного процесса; 2) неэффективные правовые системы; 3) нехватка у государственного сектора возможностей и умений правильно оценить распределение рисков и стимулов, а также договориться о заключении согла-

шения о ГЧП; 4) нехватка поддерживающих подобные проекты финансовых рынков.

Из-за всех этих препятствий лица, принимающие решения в государственном секторе, подчас просто решают не связываться с ГЧП и финансировать инфраструктурные проекты из государственного бюджета или передавать их на реализацию госкомпаниям. Однако недостатком использования госкомпаний в этих целях является вытеснение ими частного сектора со всеми вытекающими проблемами.

Трудности, с которыми сталкиваются правительства, не имеющие серьезного опыта успешных проектов ГЧП, связаны с ускорением темпов привлечения инвестиций в этот сектор. Некоторые правительства начинают с концессий, передачи в аренду или контрактов на условиях «реновация – эксплуатация – последующая передача». Главной целью становится модернизация инфраструктуры и, главное, перекладывание бремени эксплуатации объекта инфраструктуры с государства на частный сектор.

Плохая организация проектного процесса является серьезным фактором, замедляющим реализацию инфраструктурных ГЧП в ЮВА. Центр ГЧП Филиппин, например, пытается решить эту проблему, предоставляя потенциальным инвесторам подробную информацию о проектах, и это может повлиять на издержки участия в тендерах и укрепить доверие инвесторов.

Традиционными причинами возникновения у инвесторов опасений являются плохая подготовка проектов или изменение статуса проекта; например, отмена тендера на ГЧП, что провоцирует реальные финансовые потери участников. В Индонезии участники тендера тратят от 5 до 10 млн долл. в процессе участия в тендере. Надежный проектный процесс с четкими гра-

фиками является крайне важным условием обеспечения доверия инвесторов к той или иной национальной системе ГЧП.

### **ЧТО НЕОБХОДИМО ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГЧП В ЮВА?**

Представляется, что успеху ГЧП в регионе могло бы способствовать, в первую очередь, **создание благоприятной среды для ведения бизнеса**. Сильные макроэкономические фундаментальные параметры жизненно важны для привлечения инвестиций частного сектора. Для развивающихся стран ЮВА крайне важно обеспечивать макроэкономическую стабильность за счет благоразумного управления бюджетными средствами, а также повышения (и обретения) суверенных рейтингов и улучшения практики эффективного управления.

Поскольку инфраструктурная отрасль влияет не только на финансовый сектор, но и на других участников, таких как подрядчики, консультанты и потребители услуг, благоприятный бизнес-климат будет способствовать укреплению этих компонентов и облегчать формирование эффективных рынков. И макроэкономическая стабильность, и благоприятный бизнес-климат крайне важны для экономического развития и повышения конкурентоспособности, ибо инфраструктура является объектом долгосрочных инвестиций, устойчивость которых требует политической и макроэкономической стабильности и перспектив роста экономики.

Во-вторых, **обеспечения должного финансирования инфраструктуры**. Для продвижения системы ГЧП правительства должны развивать соответствующие финансовые системы. ГЧП представляет собой достаточно сложный финансовый механизм, который сильно отличается от традиционных

госзакупок. Эффективность ГЧП основывается на качестве услуг и их предоставлении, а не на входящих издержках; при этом период контракта предопределен жизненным циклом проекта. Эти характеристики для реализующих проект организаций являются хорошим стимулом повышать и демонстрировать рыночную дисциплину.

В этой связи схемы распределения рисков снижают риски недобросовестности с обеих сторон и позволяют обеспечить большую поддержку со стороны правительства. Чтобы снизить стоимость капитала, правительства могут принять меры по облегчению кредитного бремени, обычно в форме выдачи государственных гарантий по кредитам. Правительства также могут использовать различные формы поддержки со стороны многосторонних кредитных организаций, например региональных банков. Распределение рисков в ГЧП среди участников со стороны частного сектора порождает стимулы избегать срыва проекта, а также обеспечивать создание высококачественной инфраструктуры и предоставление сопутствующих услуг своевременно и эффективно с точки зрения издержек.

В-третьих, правительства стран ЮВА **желательно уточнить роль институтов и их реальных властных полномочий**. Лидерство государственного сектора жизненно важно в определении и направлении всего процесса ГЧП. Институциональные аспекты включают правовую систему, вовлеченные в процесс институты, а также процедуры реализации ГЧП. Для этого необходимы эффективные регуляторные рамки и равные возможности в области составления, согласования и заключения взаимовыгодных контрактов. Частные компании справедливо требуют определенности в этих партнерствах, что может обеспечить лишь

правительство. Обеспечение органов, отвечающих за работу с ГЧП, достаточными полномочиями и возможностями принимать решения повысит эффективность, укрепит определенность и ускорит процессы согласования проектов.

В-четвертых, **необходимо создать вызывающие доверие механизмы организации проектов.** Обеспечение потенциальных инвесторов действующим на регулярной основе и тщательно проработанным механизмом организации проектов является сильным сигналом о том, что правительство готово и способно работать в формате ГЧП. Пакет хорошо проработанных проектов и ясных процедур их реализации повысит уверенность как частных партнеров, так и потенциальных инвесторов. Вызывающие доверие портфели проектов и механизмы их реализации повышают рыночную эффективность и сглаживают процесс заключения соглашений, позволяя инвесторам браться за наиболее подходящие им проекты.

В итоге, как нам представляется, для того чтобы модель ГЧП оказалась успешной в ЮВА, странам региона необходимо располагать портфелем реально осуществимых проектов, взаимодействовать с квалифицированными партнерами из частного сектора и иметь действующие механизмы, обеспечивающие эффективные и конкурентные механизмы реализации этих партнерств.

## Список литературы

ASEAN Public Private Partnership Policy (2014) // ASEAN Public Private Partnership Guidelines (eds. Zen F., Regan M.), pp. 61–63 // <https://asean.org/storage/2016/09/Public-Private-Partnership-in-South-East-Asia.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

Diversified Financing to Boost Private Investment in Indonesian Infrastructure (2018) // Oxford Business Group, November 21, 2018 // [https://oxfordbusinessgroup.com/news/diversified-financing-boost-private-investment-indonesian-infrastructure?utm\\_source=Oxford%20Business%20Group&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=10054571\\_EU%20%20--%20Indonesia%2021%2F11%2F2018%20-%20Diversified%20financing%20to%20boost%20private%20investment%20in%20Indonesian%20infrastructure&dm\\_i=1P7V,5ZI5N,U5KKJI,NGJLS,1](https://oxfordbusinessgroup.com/news/diversified-financing-boost-private-investment-indonesian-infrastructure?utm_source=Oxford%20Business%20Group&utm_medium=email&utm_campaign=10054571_EU%20%20--%20Indonesia%2021%2F11%2F2018%20-%20Diversified%20financing%20to%20boost%20private%20investment%20in%20Indonesian%20infrastructure&dm_i=1P7V,5ZI5N,U5KKJI,NGJLS,1), дата обращения 12.12.2019.

Giant Sea Wall Jakarta. National Capital Integrated Coastal Development (2019) // Indonesia-Investments // <https://www.indonesia-investments.com/projects/public-private-partnerships/giant-sea-wall-jakarta-national-capital-integrated-coastal-development-ncicd/item2307>, дата обращения 12.12.2019.

Infrastructure Development in Indonesia (2017) // Indonesia-Investments, June 23, 2017 // <https://www.indonesia-investments.com/business/risks/infrastructure/item381>, дата обращения 12.12.2019.

Infrastructure Financing, Public-private Partnerships, and Development in the Asia-Pacific Region (2015) // Third International Conference on Financing for Development. Addis Ababa, Ethiopia. 13–16 July 2015. Discussion Paper WP 15/01 // <https://pidswebs.pids.gov.ph/CDN/non-pids/1-ESCAP%20Infrastructure-July2015-share.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

Ismail S., Haris F.A. (2014) Constraints in Implementing Public Private Partnership in Malaysia // Built Environment Project and Asset Management, vol. 4, no 3, pp. 238–250 // <https://www.deepdyve.com/lp/emerald-publishing/constraints-in-implementing-public-private-partnership-ppp-in-malaysia-op83DaleZt>, дата обращения 12.12.2019.

Meeting Asia's Infrastructure Needs. Special Report (2017) // Asian Development Bank // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) (2019) // <http://www.iigf.co.id/id>, дата обращения 12.12.2019.

Public-Private Partnership Monitor (2019) // Asian Development Bank // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/509426/ppp-monitor-second-edition.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

Rencana Pembangunan Pemerintah Indonesia (RPJMN 2015–2019) (2017) // Indonesia-Investments // <https://www.indonesia-investments.com/id/proyek/rencana-pembangunan-pemerintah/item305>, дата обращения 12.12.2019.

The Global Competitiveness Report 2019 (2019) // World Economic Forum, Geneva, October 2019 // [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf), дата обращения 12.12.2019.

Tomoya Onishi (2016) Vietnam Revives \$58bn High-Speed Rail Project De-

spite Cost Hurdle // The Nikkei Asian Review, January 16, 2016 // <https://asia.nikkei.com/Economy/Vietnam-revives-58bn-high-speed-rail-project-despite-cost-hurdle>, дата обращения 12.12.2019.

Zen F. (2018) Public-Private Partnership Development in Southeast Asia // Asian Development Bank. Economics Working Paper Series. No 553. August 2018 // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/444631/ewp-553-ppp-development-southeast-asia.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

Zen F. (2019) Realizing the Potential of Public-Private Partnerships to Advance Asia's Infrastructure Development (2019) // Asian Development Bank // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/479396/potential-ppp-asia-infrastructure.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

Zen F, Regan M. (eds.) (2014) Financing ASEAN Connectivity // ERIA Research Project Report. No 15 // <https://asean.org/storage/2016/09/Financing-Infrastructure-for-ASEAN-Connectivity.pdf>, дата обращения 12.12.2019.

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-13

# State-private Partnership's Experience in Infrastructure Development in Southeast Asian Countries

**Alexander A. ROGOZHIN**

PhD in Economics, Assistant Professor, Leading Researcher  
Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations  
of the Russian Academy of Sciences, 117997, Profsoyuznaya St., 23, Moscow, Russian  
Federation

E-mail: rogojine@mail.ru

ORCID: 0000-0002-0736-3184

**CITATION:** Rogozhin A.A. (2019) State-private Partnership's Experience in Infrastructure Development in Southeast Asian Countries. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 12, no 6, pp. 268–286 (in Russian).  
DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-13

Received: 08.12.2019.

**ABSTRACT.** *The article provides an analysis of the specifics of infrastructure development in Southeast Asia (SEA), in particular the mechanism for financing public-private partnerships (PPPs), which are supported by governments throughout the region in order to bridge the gap in infrastructure development amid limited public resources. SEA countries need investment for infrastructure development in the amount of at least \$150 billion a year to maintain their economic growth, which cannot be financed exclusively from public funds or by attracting foreign capital. In the region, only Singapore and Brunei have sufficient resources to finance the development of infrastructure they need entirely from the state budget.*

*The focus is on the five countries in the region that are most actively using the PPP mechanism now and plan to actively resort to it in the near future: Indonesia, Malaysia, the Philippines, Thailand and Vietnam. The infrastructure system of these countries is considered, as well as factors that affect*

*the effectiveness of PPP in region – both positive and negative.*

*It is noted that PPPs in Southeast Asia are faced with all sorts of problems, primarily with inefficient state regulation and the institutional conditions for their implementation in PPP projects. For the active implementation of PPP in Southeast Asia, it seems appropriate to focus on the proposal of a small number of carefully prepared PPP projects that may have the necessary demonstration effect. In addition, it seems to us, the powers of national and local government departments dealing with PPPs should be widened.*

**KEY WORDS:** *Public-Private Partnership, infrastructure, financing, Southeast Asia, Indonesia, Malaysia, Philippines, Thailand, Vietnam*

## References

- ASEAN Public Private Partnership Policy (2014). *ASEAN Public Private Partnership Guidelines* (eds. Zen F., Regan M.), pp. 61–63. Available at: <https://asean.org/storage/2016/09/Public-Private-Partnership-in-South-East-Asia.pdf>, accessed 12.12.2019.
- Diversified Financing to Boost Private Investment in Indonesian Infrastructure (2018). *Oxford Business Group*, November 21, 2018. Available at: [https://oxfordbusinessgroup.com/news/diversified-financing-boost-private-investment-indonesian-infrastructure?utm\\_source=Oxford%20Business%20Group&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=10054571\\_EU%20%20-%20Indonesia%2021%2F11%2F2018%20-%20Diversified%20financing%20to%20boost%20private%20investment%20in%20Indonesian%20infrastructure&dm\\_i=1P7V,5ZI5N,U5KKJI,NGJLS,1](https://oxfordbusinessgroup.com/news/diversified-financing-boost-private-investment-indonesian-infrastructure?utm_source=Oxford%20Business%20Group&utm_medium=email&utm_campaign=10054571_EU%20%20-%20Indonesia%2021%2F11%2F2018%20-%20Diversified%20financing%20to%20boost%20private%20investment%20in%20Indonesian%20infrastructure&dm_i=1P7V,5ZI5N,U5KKJI,NGJLS,1), accessed 12.12.2019.
- Giant Sea Wall Jakarta. National Capital Integrated Coastal Development (2019). *Indonesia-Investments*. Available at: <https://www.indonesia-investments.com/projects/public-private-partnerships/giant-sea-wall-jakarta-national-capital-integrated-coastal-development-ncid/item2307>, accessed 12.12.2019.
- Infrastructure Development in Indonesia (2017). *Indonesia-Investments*, June 23, 2017. Available at: <https://www.indonesia-investments.com/business/risks/infrastructure/item381>, accessed 12.12.2019.
- Infrastructure Financing, Public-private Partnerships, and Development in the Asia-Pacific Region (2015). *Third International Conference on Financing for Development*. Addis Ababa, Ethiopia. 13–16 July 2015. Discussion Paper WP 15/01. Available at: <https://pidswebs.pids.gov.ph/CDN/non-pids/1-ESCAP%20Infrastructure-July2015-share.pdf>, accessed 12.12.2019.
- Ismail S., Haris F.A. (2014) Constraints in Implementing Public Private Partnership in Malaysia. *Built Environment Project and Asset Management*, vol. 4, no 3, pp. 238–250. Available at: <https://www.deepdyve.com/lp/emerald-publishing/constraints-in-implementing-public-private-partnership-ppp-in-malaysia-op83Da1eZt>, accessed 12.12.2019.
- Meeting Asia's Infrastructure Needs. Special Report (2017). *Asian Development Bank*. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>, accessed 12.12.2019.
- Penjaminan Infrastruktur Indonesia* (PT PII) (2019). Available at: <http://www.iigf.co.id/id>, accessed 12.12.2019.
- Public-Private Partnership Monitor (2019). *Asian Development Bank*. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/509426/ppp-monitor-second-edition.pdf>, accessed 12.12.2019.
- Rencana Pembangunan Pemerintah Indonesia (RPJMN 2015–2019) (2017). *Indonesia-Investments*. Available at: <https://www.indonesia-investments.com/id/proyek/rencana-pembangunan-pemerintah/item305>, accessed 12.12.2019.
- The Global Competitiveness Report 2019 (2019). *World Economic Forum*, Geneva, October 2019. Available at: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf), accessed 12.12.2019.
- Tomoya Onishi (2016) Vietnam Revives \$58bn High-Speed Rail Project Despite Cost Hurdle. *The Nikkei Asian Review*, January 16, 2016. Available at: <https://asia.nikkei.com/Economy/Vietnam-revives-58bn-high-speed-rail-project-despite-cost-hurdle>, accessed 12.12.2019.
- Zen F. (2018) Public-Private Partnership Development in Southeast Asia. *Asian Development Bank*. Economics Working Paper Series. No 553. August 2018. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/>

files/publication/444631/ewp-553-ppp-development-southeast-asia.pdf, accessed 12.12.2019.

Zen F. (2019) Realizing the Potential of Public-Private Partnerships to Advance Asia's Infrastructure Development (2019). *Asian Development Bank*. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/>

publication/479396/potential-ppp-asia-infrastructure.pdf, accessed 12.12.2019.

Zen F., Regan M. (eds.) (2014) Financing ASEAN Connectivity. *ERIA*. Research Project Report. No 15. Available at: <https://asean.org/storage/2016/09/Financing-Infrastructure-for-ASEAN-Connectivity.pdf>, accessed 12.12.2019.