Секция «Региональное и муниципальное управление: отечественный и зарубежный опыт»

Особенности реализации проектов ГЧП в Соединенных Штатах Америки

Научный руководитель – Лылова Елена Викторовна

Круковская Анна Ивановна
Студент (бакалавр)
Российский университет дружбы народов, Факультет гуманитарных и социальных наук, Москва, Россия
E-mail: anna.krukovskaya.98@mail.ru

Термин государственно-частное партнёрство (ГЧП) является переводом с английского языка, употребляемого в мире понятия «public private partnership» или « private public partnership» (PPP). Этот термин возник в США в середине XX века и относился к государственно-частному финансированию образовательных программ. В теории существует достаточное огромное количество трактовок термина ГЧП, т.к. в разных странах авторы приводят свои определения, отличающиеся друг от друга.

За рубежом специфика ГЧП заключается в том, что оно [1]:

- Носит долговременный характер;
- Ответственность и риски разделены между государством и бизнесом;
- Ориентировано на формирование инфраструктуры;
- Ориентировано на достижение результатов в общественных интересах.

Непосредственную работу по структуризации проектов ведет Всемирный банк. В этой деятельности существует следующая классификация форм государственно-частного партнёрства:

1) Контракты на управление и арендные договоры.
2) Концессия.
3) Проекты, предполагающие новое строительство.
4) Частичная приватизация активов.

В настоящее время государственно-частное партнёрство в США имеет достаточное широкое применение. Это можно связать с тем, что государство столкнулось с проблемой финансирования развивающихся проектов. Можно выделить отрасли, где механизмы ГЧП имеют наибольшее применение: транспортная инфраструктура, строительство и техническое обслуживание систем водоснабжения, отрасль образования и другие [3]. Из всех этих отраслей формы транспортной инфраструктуры являются самой широкой областью осуществления проектов ГЧП. Разумеется, существуют причины, по которым данная отрасль стала так привлекательна для ГЧП:

- Осознание государством превосходств таких как, поддержка в более прибыльной реализации плана при увеличении свойства и производительности оказываемых услуг общественности от применения инструментов ГЧП.
- Осуществление платы потребителей за пользование объектами транспортной инфраструктуры. Это поможет государству возместить часть расходов частному партнёру.
- Проекты такого вида являются масштабными и долговременными.

Как факт, за последние двенадцать лет в США было потрачено 21 млрд долл. на реализацию и обслуживание 43 автомагистралей с участием ГЧП [2]. Фаворитами в использовании государственно-частного партнёрства в области транспорта являются: Калифорния, Флорида, Техас, Вирджиния.

Как пример, где ГЧП повлияло на эффективность проекта, можно рассмотреть реконструкцию и обслуживание моста Chicago Skyway Bridge, который соединяет автомагистраль Dan Ryan Expressway с платной дорогой штата Индиана - Indiana Toll Road. Так, при вмешательстве частного сектора за первые четыре месяца операционные издержки уменьшились на 11% , посредством уменьшения заработной платы рабочих. Частная компания «Skyway Consation» заменила городских рабочих с окладом 20 долл. США в час на работников, чья зарплата по рыночной стоимости составляла до 12 до 15 долл. США в час. Это было успехом по сравнению с четырьмя годами руководства властей города [4].

Нормативно-правовое регулирование по развитию механизмов ГЧП в США стало активно развиваться в 2014 году. В это время наиболее значимыми документами стали: Реализация инвестиционной инициативы США, Акт по финансированию и внедрению инноваций в отношении объектов водоснабжения, а также формирование Фонда «потенциальных возможностей» для поддержания отрасли сельского хозяйства.

Сфера реализации проектов ГЧП достаточно широка: автомобильные и железные дороги, парки, аэропорты, канализационные системы, административные здания, автостоянки, больницы и т.д. Проекты бывают как долгосрочными, так и краткосрочными, но в целом срок действия 25-30 лет. Кроме числа проектов нарастают и их масштабы. В последнее время появляются проекты стоимостью около 100 млрд. иен. Классическая схема концессии «строительство-передача-управление» имеет преобладание на современном этапе и используется в 70 % проектов. Далее 15% приходится на схему «строительство-управление-передача», 8% на комбинирование вышесказанных схем, 4 % «строительство-управление-владение» и 3% «реконструкция-управление» [4].

Государство оказывает поддержку по развитию государственно-частного партнёрства по трём основным направлениям: финансовое, административное, информационно-консультационное. Меры государственной поддержки регулируются Законом об «инициативе частного финансирования» и включают получение долговых обязательств операторов от 5 до 30 лет, сдачу в аренду государственного имущества, оказание беспроцентных кредитов по линии государственных финансовых институтов для проектов с особой социальной значимостью, содействие в получении земли и т. д.

Таким образом, опыт США может быть полезным для изучения и, возможно, адаптации некоторых инструментов ГЧП в других странах, естественно, с учетом национальной специфики и уровня социально-экономического развития.

Источники и литература

1) Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика. М.: ГУ-ВШЭ, 2010.

2) Лылова Е.В. Совершенствование взаимодействия властных и предпринимательских структур в социально-экономической сфере: автореферат дис. ... кандидата экономических наук: 08.00.05 / Российская академия предпринимательства. Москва, 2013.

3) Шаманина Э.А. Сферы применения государственно-частного партнерства в США // Государственно-частное партнерство. 2016. Т. 3. № 2. С.135–150.

4) IPT Group «Исследование. Рынок государственно-частного партнёрства в России: проблемы и перспективы развития» , 2016.