

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Н.В. Шаповалова, Н.В. Королева

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является формой взаимодействия власти и бизнеса в тех сферах, которые ранее всегда относились к государственной собственности. Некоторые специалисты выделяют понятие «Частно-государственное партнерство» (ЧГП), тем самым пытаясь подчеркнуть приоритетную роль бизнеса в реализации таких проектов.

Партнерство государства и бизнеса в том случае обеспечит приемлемый для них социальный и экономический результат, если данное взаимодействие будет хорошо налаженное и управляемое. Взаимодействие власти с частными партнерами позволяет для государства решить такие важные задачи, как привлечение в государственный сектор экономики дополнительные инвестиции, тем самым сократить бюджетные проблемы, переложить на частный бизнес часть рисков и при этом оставить за собой объекты государственного пользования [1].

Зарубежный опыт реализации проектов с применением механизмов взаимодействия государства и частного бизнеса работает уже долгое время и постоянно совершенствуется. Темпы развития реализации проектов ГЧП в зарубежных странах весьма различны. Такие страны как Великобритания, Франция, Германия и Испания уже достаточно хорошо развили данную область и являются в ней лидерами, но имеются такие страны, которые только начинают осваивать такие программы.

Страны-лидеры по количеству соглашений ГЧП в Европе по данным 2010 года, распределились следующим образом: на долю Великобритании приходится 39%, Франции – 17%, Германии – 13%, Испания – 12% и доля прочих стран составляет 20%. Безусловным лидером является Великобритания, которая первая использовала механизм партнерства бизнеса и государства.

Рассматривая историю развития ГЧП в Великобритании, стоит отметить, что первые проекты появились в 1981 году в связи с перестройкой лондонских доков. Затем в 1992 правительство Дж. Мейджора объявило о новой форме ГЧП – «Частная финансовая инициатива» (PFI – Private Finance Initiative), заключающейся в том, чтобы передать частному сектору функции финансирования строительства (эксплуатации, реконструкции, управления и т.п.) государственных объектов производственной и социальной сферы. В 1997 году, пришедшее к власти лейбористское правительство Т. Блэра, продолжило развитие государственно-частного партнерства [2, с. 140-141].

Проектами этого периода в Великобритании стали такие, как создание интегрированной системы утилизации отходов на острове Уайт, общественной библиотеки в г. Борн-мун, школ в Бриджпорте и Дорсете, домов престарелых в Суррее, строительство здания полиции в Илкестоне, северного кольца Бирмингема и железнодорожной сети Кройдона [3].

В Германии реализацию проектов на основе ГЧП первоначально использовали в кооперативном строительстве. Первые некоммерческие строительные сообщества были созданы на основе частных инвестиций в середине XIX века. В результате сотрудничества некоммерческих компаний и государственного сектора данные компании вынуждены были налагать некоторые ограничения на собственный бизнес и политику получения прибыли. Государство же при этом предоставляло им налоговые льготы. Удачной моделью сочетания интересов публичного и частного партнер-

ства является проект по реконструкции крупнейшего аэропорта в Германии во Франкфурте-на-Майне [3].

Франция обладает прочными традициями государственно-частного партнерства, включающими в себя деятельность «Сообщества смешанной экономики» (SEM) и предоставление концессии. Законодательно основы SEM приходятся на 1966 и 1983 гг. Согласно законодательству, основным для SEM является то, что государство и местные власти управления должны иметь в составе активов большую долю, соответственно и играть доминирующую роль в управлении ими. Примерами реализации проектов на основе механизмов ГЧП можно отметить следующие: строительство евротоннеля, соединяющего Англию и Францию под проливом Ла-Манш, Эйфелева башня в Париже [3].

Если рассматривать сферы применения ГЧП в развитых странах, то они имеют большое разнообразие. К этим сферам относятся [4]:

- Транспорт – в данной сфере с применением ГЧП реализуется строительство и эксплуатация трубопроводов, железнодорожных дорог и автомагистралей, а также строительство и обслуживание систем мониторинга и управления движением, а также много других проектов в транспортной сфере, включая городской транспорт.
- Жилищно-коммунальное хозяйство – обслуживание населения, обновление и эксплуатация коммунальных сетей, таких как водоснабжение, канализация, вывоз мусора и его утилизация, уборка улиц.
- Экология – создание, обслуживание и развитие городских и загородных парков с правом эксплуатации природных ресурсов и получении дохода от организации экологического туризма.
- Недвижимость – с применением ГЧП осуществляется строительство и эксплуатация общественных зданий и муниципального жилья, в обмен на это частным компаниям предоставляется возможность застройки и участия в коммерческих проектах.
- Общественный порядок и безопасность – в данной сфере обеспечивается порядок на транспорте и в общественных местах, которые обслуживаются частными компаниями, осуществляется организация и эксплуатация парковок.
- Телекоммуникации – создание телекоммуникационной инфраструктуры и предоставление услуг потребителям.
- Финансовый сектор – в данной сфере осуществляется привлечение частных страховых и управляющих компаний в такие сферы как обязательное социальное страхование и государственное пенсионное обеспечение.
- Образование и медицина – с использованием механизмов ГЧП ведется строительство или обновление больниц, школ и других учебных заведений; в данном случае частные компании получают право на застройку и развитие прилегающей территории.

Анализируя данные 2010 года по количеству проектов на основе ГЧП в Европе, можно сказать, что лидирующую позицию занимает сфера образования, сместив транспортную сферу на второе место. Третье и четвертое место приходится на сферу здравоохранения и общественные услуги, затем идут госзаказы и оборона, телекоммуникация, окружающая среда. На рис. 1 представлено распределение количества проектов на основе ГЧП в Европе [5].

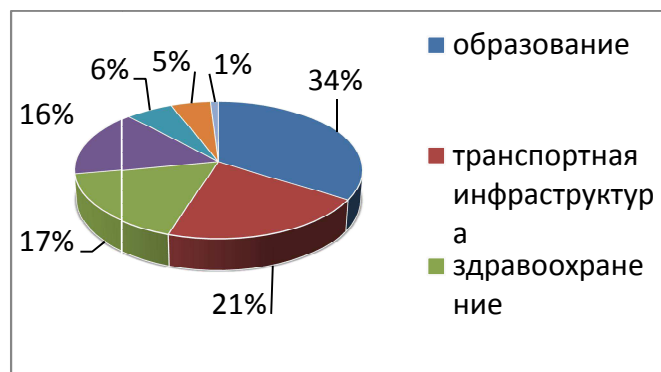


Рис. 1. Количество проектов на основе ГЧП в Европе по данным 2010 года

Проанализируем страны по специфике сфер, на которые в настоящее время делается уклон при реализации проектов на основе государственно-частного партнерства. Например, Голландия реализует проекты ГЧП в таких сферах, как строительство дорог, коммунальные сооружения, государственные здания, образование и здравоохранение.

Германия, в настоящее время, уделяет большее внимание реализации проектов ГЧП в сфере транспортной инфраструктуры, а именно, строительство туннелей, а также в областях обороны, здравоохранения и образования.

В Финляндии реализован проект ГЧП по строительству дороги Хельсинки-Лаhti и колледж в Эспоо. Сейчас данная страна проявляет интерес к областям легко-рельсового транспорта, обороны и здравоохранения [6, с. 120].

В таблице 1 представим страны по отраслевой структуре [6, с. 120], в которых осуществляется развитие проектов ГЧП.

Таблица 1

Страна	Отрасль
Великобритания	Образование, здравоохранение, оборона
Финляндия	Дорожная концессия, школа и высшее образование
Франция	Дорожная концессия, концессия на водоснабжение
Греция	Дорожная концессия, строительство железных дорог
Ирландия	Транспорт, образование, водоснабжение, утилизация отходов
Италия	Больницы, транспорт, утилизация отходов
Голландия	Водоснабжение, скоростное железнодорожное сообщение
Португалия	Аэропорты, дорожная концессия
Испания	Дорожная концессия, региональные дорожные концессии
Япония	Здравоохранение, жилищное хозяйство, информационные технологии, транспорт на региональном уровне
Австралия	Дороги, больницы, исправительные учреждения
ЮАР	Исправительные учреждения, водоснабжение, здравоохранение, образование

Проведенный анализ зарубежного опыта реализации проектов на основе государственно-частного партнерства показывает, что государство и частный сектор объединяют свои усилия и опыт в решении особо значимых общественных задач.

Такие проекты набирают существенные обороты, и их количество постоянно увеличивается.

Наработанный зарубежный опыт в рамках государственно-частного партнерства позволит использовать его в тех странах, которые только встают на путь развития в данном направлении.

Литература и источники:

1. Студеникин Н. Государственно-частное партнерство: мировой опыт и перспективы в России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа свободный: http://pppcenter.ru/assets/files/docs/17.12.09_Studentinik.ppt.
2. Варнавский В.Г. Управление государственно-частными партнерствами за рубежом. // Вопросы государственного и муниципального управления, 2012. № 2. С. 134–147.
3. Лихачев В. Практический анализ современных механизмов ГЧП в зарубежных странах, или как реализовать ГЧП в России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа свободный: <http://www.aпер.ru/ru/uploadfiles/PPP.pdf>.
4. Частно-государственное партнерство при реализации стратегических планов: практика и рекомендации. / СПб.: Международный центр социально-экономических исследований «Леонтьевский центр», 2005. 32 с.
5. Развитие государственно-частного партнерства в странах ЕС и России // Инициативы XXI века. [Электронный ресурс]. – Режим доступа свободный: <http://www.ini21.ru/?id=1231>.
6. Колосов А.С., Рисин И.Е., Сысоева Е.Ф. Компаративный анализ зарубежной практики организации государственно-частного партнерства // Известия Юго-Западного государственного университета, 2012. № 1 (40). Ч. 2. С. 117–124.

ПЛАТЕЖИ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ИХ РОЛЬ В ЭКОНОМИКЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

А.В. Хаперская

Решаются задачи по повышению эффективности использования очистных сооружений вместо ежегодных экологических выплат. Так как стоит вопрос у большинства предприятий о том, выгодно ли осуществлять многократные платежи и штрафы за загрязнение окружающей среды, либо использовать очистные технологии на предприятии. Также, существует множество недостатков у существующей системы экологических выплат, негативно влияющих как на экономику предприятия, так и на состояние окружающей среды в целом..

После решения данной задачи сделаны выводы о роли платежей за загрязнение окружающей среды в экономике и о том, что после того, как законодательством будут разработаны необходимые меры по существованию модели зависимости оптимального использования платежей за загрязнение окружающей среды, можно будет приступить к реализации разработки самой модели.