

Зарубежный опыт государственно- частного партнерства

Государственно-частные партнерства сочетают в себе лучшее из «двух миров»: частный сектор и его ресурсы, управленческие навыки и технологии, и государственный сектор с его регулирующей деятельностью и защитой общественных интересов»

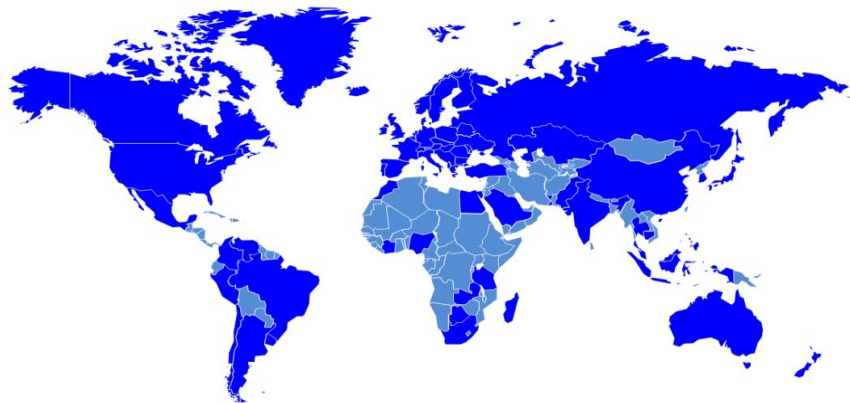
Европейская экономическая комиссия

ГЧП в мире

ГЧП 1997 ■



ГЧП 2007 ■



Области развития ГЧП в мире

- ▶ Транспортная инфраструктура (железные дороги, дороги, аэропорты),
- ▶ Здравоохранение (больницы и диагностические центры),
- ▶ Аренда жилья с доступной арендной платой,
- ▶ Отходы (в том числе утилизация отходов),
- ▶ Электроэнергетика (особенно возобновляемые источники энергии),
- ▶ Телеинформационные инфраструктуры (доступ в Интернет),
- ▶ Общественный транспорт,
- ▶ Тюрьмы и т.д

ГЧП в мире

- ▶ За последние 16 лет с **1994 – 2009** были реализованы почти **1,200** контрактов ГЧП на сумму почти **290** млн. EURO,
- ▶ В странах с ГЧП широко используется управление, выполняются необходимые и обоснованные условия двух упомянутых групп, общественного обслуживания,
- ▶ Предпочтения относительно ГЧП устанавливаются по разному (например в Испании – это инфраструктура и больницы; в Германии – школы и больницы), но в каждом случае имеется последовательная целенаправленная стратегия назначения органов государственной власти, предпочтительный курс действий на всех уровнях,
- ▶ Во всех странах существуют специальные институты – для программирования и координации действий государственных властей в области ГЧП и содействию в широком смысле, выбору данной формы действий.

Историческая справка

=> Глобально, система концессий, систематизированная в 19 веке, зарекомендовала себя для общественных служб, которые могут само-финансироваться дорожными пошлинами (инженерные сооружения) или отчислениями (водопроводная сеть ...)

для других служб, не финансируемых конечными пользователями ("социальные инфраструктуры"): государственный сектор более не способен отвечать на постоянно возрастающие ожидания граждан и потребителей,

экономические и финансовые противоречия ограничивают доступные средства для общественных служб,-отсюда деградирующие инфраструктуры, и отсроченные инвестиции в здравоохранение, образование или транспорт:

за 20 лет доля инвестиций в государственный бюджет была сокращена в 2 раза, до 5 %.

История ГЧП на уровне Евросоюза

- 7 мая 2003 г.** Комиссия обнародовала „Стратегию единого внутреннего рынка – первоочередные задачи на 2003 – 2006 гг.“, в которой говорится о потребности в разработке правовых вопросов ГЧП. Объявление о выпуске «зеленой книги» по ГЧП.
- 21 мая 2003 г.** Комиссия представила «зеленую книгу» по услугам общей направленности. В ней приводится критический анализ политики Комиссии в области услуг и ставится вопрос о необходимости и целесообразности общих правовых рамок для этих услуг на уровне Евросоюза.
На 2-е полугодие 2003 г. Комиссией планируется обнародование «зеленой книги» по работе с публичным размещением заказов и ГЧП.
- 30 апреля 2004 г.** Принятие Комиссией «зеленой книги»
- 4 апреля 2006 г.** Европейский совет, Европейский парламент и Комиссия согласовали финансовые рамки на 2007-2013 гг.
- 26 октября 2006 г.** Решение Европейского парламента
- 30 мая 2007 г.** Принятие Европейским парламентом Постановления о дотациях за счет фонда трансъевропейской транспортной сети на 2007-2013 гг. на сумму ок. 8 млрд. евро.
- 20 июня 2007 г.** Опубликование Постановления о дотациях за счет фонда трансъевропейской транспортной сети на 2007-2013 гг. в Официальном бюллетене Евросоюза.
- 5 февраля 2008 г.** Комиссия обнародовала сообщение по толкованию вопросов применения правовых норм Евросоюза по публичным заказам и концессиям применительно к институционализированным государственно-частным партнерствам (ИГЧП).
- 16 сентября 2008 г.** ЕИБ и Комиссия учредили Европейский центр компетентности по ГЧП (ЕРЕС - European PPP Expertise Centre).

ГЧП

1. ГЧП - всемирное явление
2. ГЧП не знает никаких границ
3. Государственно-(ЧП): национальные центры ГЧП
4. Г Частное П: частный сектор организован на международном уровне

Project Information Sheets are available by clicking on the links below.

Rail

- + HSL-Zuid
- + Liefkenshoek Railway Connection

Roads

- + A59 Motorway
- + M1 Dundak Western Bypass
- + N25 Waterford Bypass
- + N31 Dual Carriageway
- + A-model A8 Motorway
- + M7/M8 Portlaoise Motorway

Project	Client	Value	Duration	Status	Sector	Country
A1 Germany	State department of Lower Saxony for building and transport	€660m	30 years	Construction	Roads and bridges	Germany
M6 Hungary	-	€450m	29.5 years	Construction	Roads	Hungary
E18 Motorway, Muurila-Lohja, Finland	FINNRA - Finnish Road Administration	€203m	21 years	Construction	Roads	Finland
M6 & M74 / A74M Motorway, Gretna Millbank, Scotland	Scottish Executive	€95m	30 years	Operational	Roads	UK
Sirhowy Enterprise Way, Caerphilly, South Wales	Caerphilly County Borough Council	€43m	30 years	Operational	Roads	UK
A55 Road, North Wales, UK	Welsh Assembly Government	€102m	30 years	Operational	Roads	UK
A1 Road, Gdansk-Torun, Poland	GDDKiA (Polish Road Authority) / Polish Ministry of Infra	€466m	34 years	Construction	Roads	Poland
M40 Motorway, London, UK	Department for Transport	£1.2bn	30 years	Operational	Roads	UK
E4 Motorway, Helsinki-Lahti, Finland	FINNRA - Finnish Road Administration	€59m	15 years	Operational	Roads	Finland
E39 road, Kleivi - Bårdshaug, Norway	Vegdirektoratet - Norwegian Roads Authority	€140m	27 years	Operational	Roads	Norway
A130 Bypass, Essex, UK	Essex County Council	€76m	30 years	Operational	Roads	UK
Second Severn Crossing and Severn Bridge, England - South Wales, UK	Department for Transport	€320m	30 years	Operational	Roads	UK

Project results



Центры ГЧП

• Политика

- советник национального правительства по созданию благоприятной политики законодательства в рамках ГЧП

• Центр аналитики

- общий центр, который делится своим знанием по ГЧП

• Управление проектами ГЧП

- стимулирование и осуществление проектов, а в некоторых случаях непосредственно осуществление транзакций

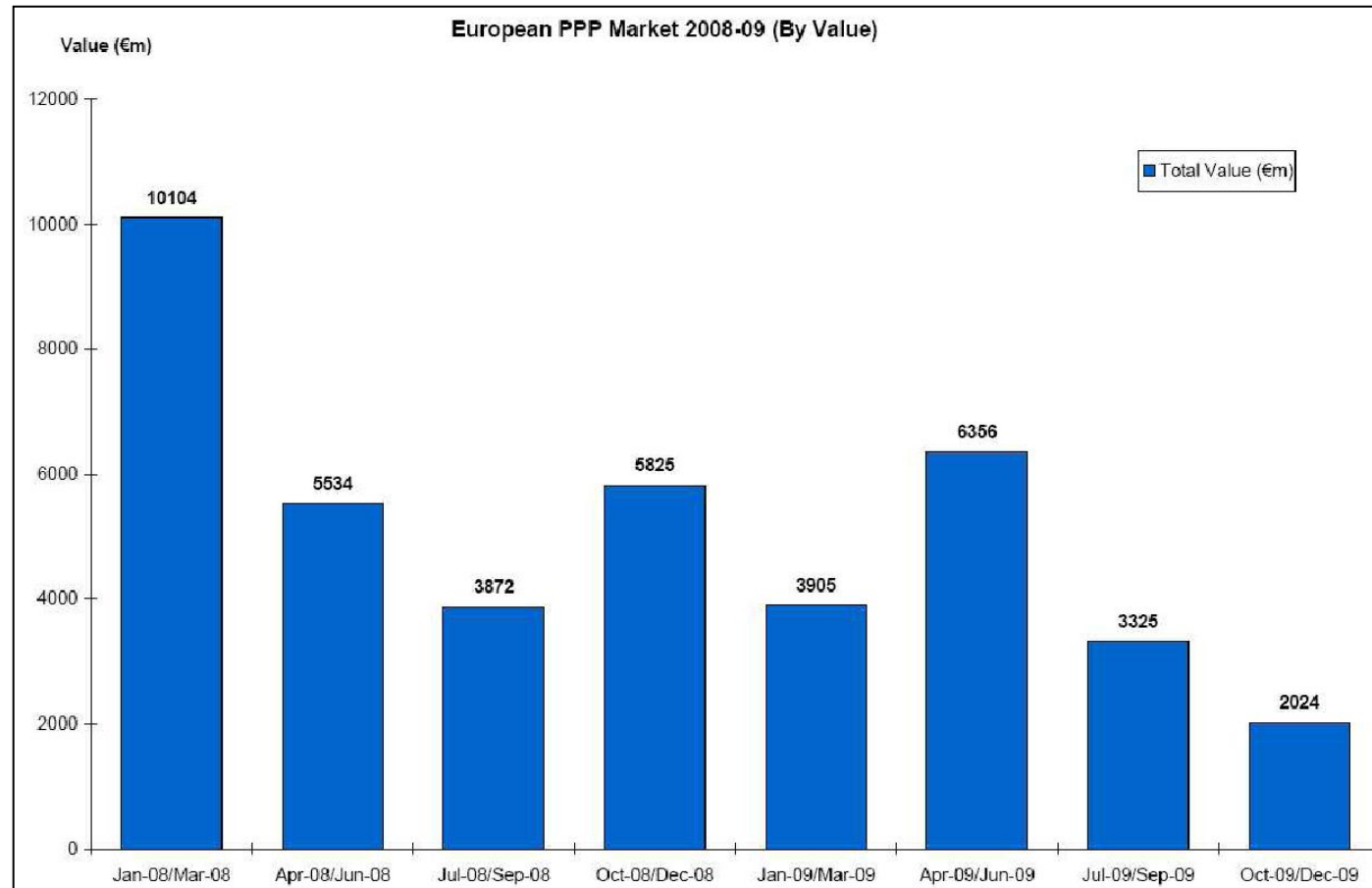
• Монитор практики ГЧП

- обеспечение оптимального соотношения цены и качества во время срока действия контракта и постоянное использование опыта

Partnerships UK	http://www.partnershipsuk.org.uk/
PPP Competence Center under the Ministry of Finance, Germany (Nordheim- Westphalia)	http://www.ppp-nrw.de/
European PPP Center, Hungary	http://www.epppc.hu/
Mission for Support of Partner Contracts Implementation, France	http://www.ppp.bercy.gouv.fr/
Technical Center for Projects Financing, Italy	http://www.utfp.it/default_eng.htm
PPP Center of Vnesheconombank, Russian Federation	http://www.veb.ru/
Special PPP Secretariat, Greece	http://www.ppp.mnec.gr/en
PPP Taskforce, Germany	http://www.bmvs.de/Bauwesen
Canadian PPP Council	http://www.pppcouncil.ca/
PPP Centrum A.S., Czech Republic	http://www.asociaceppp.cz/
Ministry of Finance, PPP Department, India	http://www.pppindia.com/
Ministry of Finance, PPP Department, Israel	http://www.ppp.mof.gov.il/mof/ppp/
PPP Center, South Korea	http://www.pimac.org/
Ministry of Finance, PPP Department, Singapore	http://www.mof.gov.sg/policies/ppp.html
National Treasury, PPP Unit, South Africa	http://www.ppp.gov.za/
American Public Transportation Association (APTA)	http://www.apta.com/about/committees/publi
Federal Highway Administration, USA	http://www.fhwa.dot.gov/ppp/index.htm
National Council for Public-Private Partnerships, USA	http://www.ncppp.org/
National PPP Forum, Australia	http://www.pppforum.gov.au/

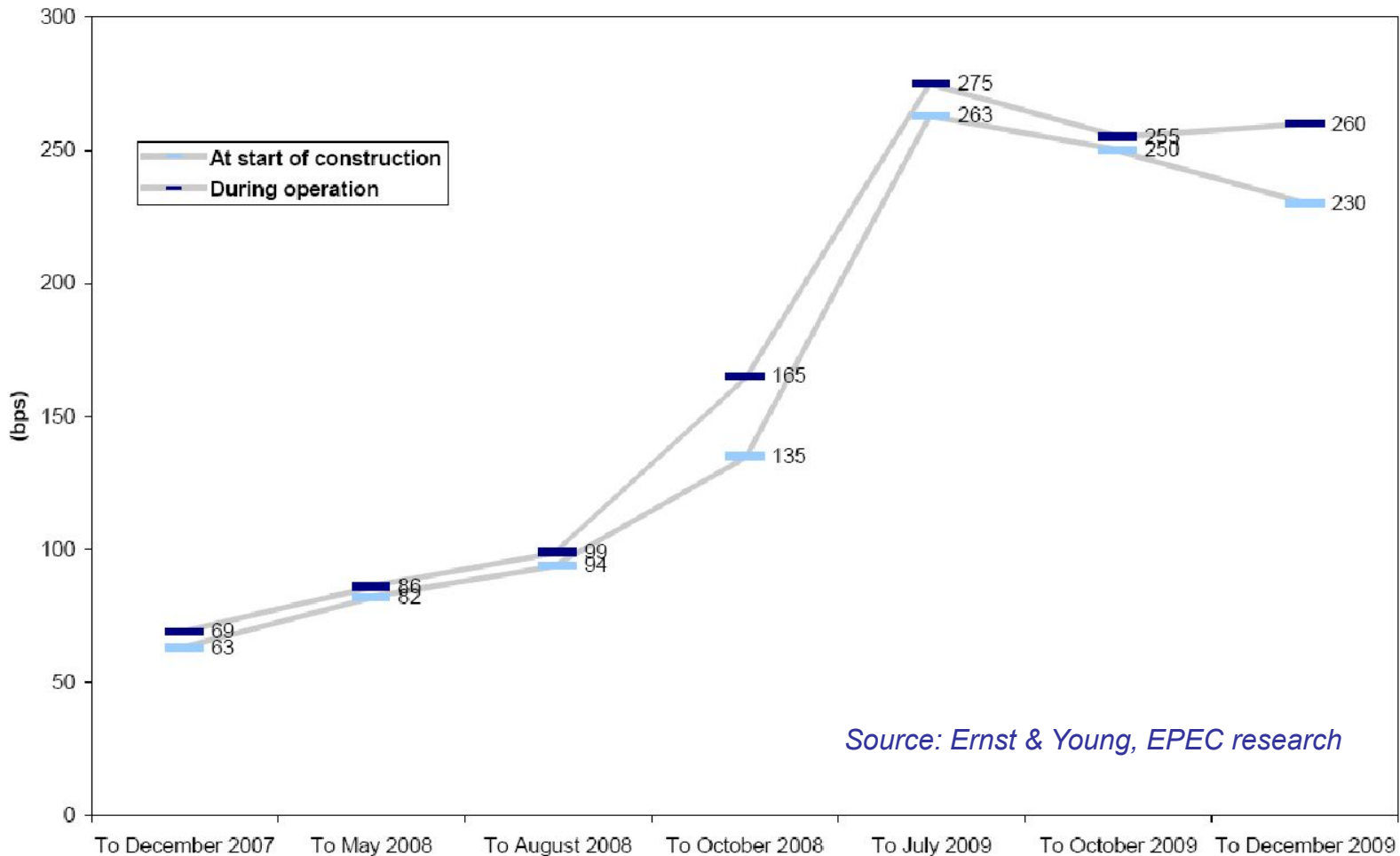
Влияние финансовового кризиса на рынок ГЧП

- Сокращение банковских активов ГЧП на 50% в Европе
- Сокращение на 50% способностей банков, оставшихся активными



Влияние финансового кризиса на рынок ГЧП

Эволюция банковских марж для проектов ГЧП ВЕЛИКОБРИТАНИИ



КЛЮЧЕВЫЕ СФЕРЫ ПРИМЕНЕНИЯ ГЧП

Транспорт	Экология	Вода	Энергоэффективность
<ul style="list-style-type: none"> • автодороги, мосты, развязки • скоростные трамваи • ж/д инфраструктура • аэропорты • порты 	<ul style="list-style-type: none"> • инфраструктура управления отходами 	<ul style="list-style-type: none"> • инфраструктура водоснабжения и канализации • ливневая канализация 	<ul style="list-style-type: none"> • системы коммунального теплоснабжения • муниципальный фонд недвижимости • системы уличного освещения 
Подготовка территорий	Социальное развитие	Безопасность и правопорядок	Информатизация и госуправление
<ul style="list-style-type: none"> • обеспечение инфраструктурой площадок под комплексную застройку • обеспечение инфраструктурой площадок под технопарки 	<ul style="list-style-type: none"> • инфраструктура здравоохранения • инфраструктура образования • инфраструктура спорта и туризма • инфраструктура культуры 	<ul style="list-style-type: none"> • Объекты обороны • объекты министерства внутренних дел • объекты МинЮст • объекты МЧС 	<ul style="list-style-type: none"> • многофункциональные административные центры • инфраструктура электронного правительства • инфраструктура широкополосного доступа в Интернет 

Сектора экономики, где проекты ГЧП особенно успешны

Страна	Сектор
<i>Великобритания</i>	школы, госпитали, тюрьмы, оборонные объекты и дороги
<i>Канада</i>	энергетика, транспорт, защита окружающей среды, водные ресурсы, канализация, рекреационные объекты, информационные технологии, здравоохранение, образование
<i>Греция</i>	транспортные проекты - аэропорт и дороги
<i>Ирландия</i>	дороги и городские транспортные системы
<i>Австралия</i>	транспорт и системы жизнеобеспечения городов
<i>Нидерланды</i>	общественное жилье и системы жизнеобеспечения городов
<i>Испания</i>	платные дороги и системы жизнеобеспечения городов
<i>США</i>	проекты, объединяющие природоохранную деятельность, коммерческие интересы и жизнеобеспечение сельских населенных пунктов

Всего в мире в течение 1980-х – 2000-х гг. было реализовано несколько тысяч крупных проектов ГЧП, не говоря об огромном количестве региональных и муниципальных проектов.

Первая постройка канала по концессионному принципу во Франции датируется 1552 г. ГЧП в концессионной форме использовалось многими странами, в том числе и Россией, на рубеже XIX - XX веков, особенно для строительства железных дорог.

Анализ опыта применения ГЧП в странах с разным уровнем социально-экономического развития, реализованных с помощью концессионной формы ГЧП, показал, что такие партнерства успешно применяются в **транспортной** (автодороги, железные дороги, аэропорты, порты, трубопроводный транспорт) и **социальной** инфраструктуре (здравоохранение, образование, развлечение, туризм), **ЖКХ** (водоснабжение, электроснабжение, очистка воды, газоснабжение и др.), в других сферах (тюрьмы, оборона, объекты военной сферы). При этом лидирующей является **транспортная инфраструктура**, за ней с небольшим отрывом следует **социальная инфраструктура**.

Анализ зарубежного опыта использования ГЧП показал, что в каждой из стран «Большой семерки» имеется своя наиболее приоритетная отрасль по использованию ГЧП. Так, в **США** такой отраслью являются **автодороги** (32 из 36 проектов), в **Великобритании** – **здравоохранение** (123 из 352 проектов) и **образование** (113 из 352 проектов), в Германии – **образование** (24 из 56 проектов), в Италии, Канаде и Франции – **здравоохранение**.

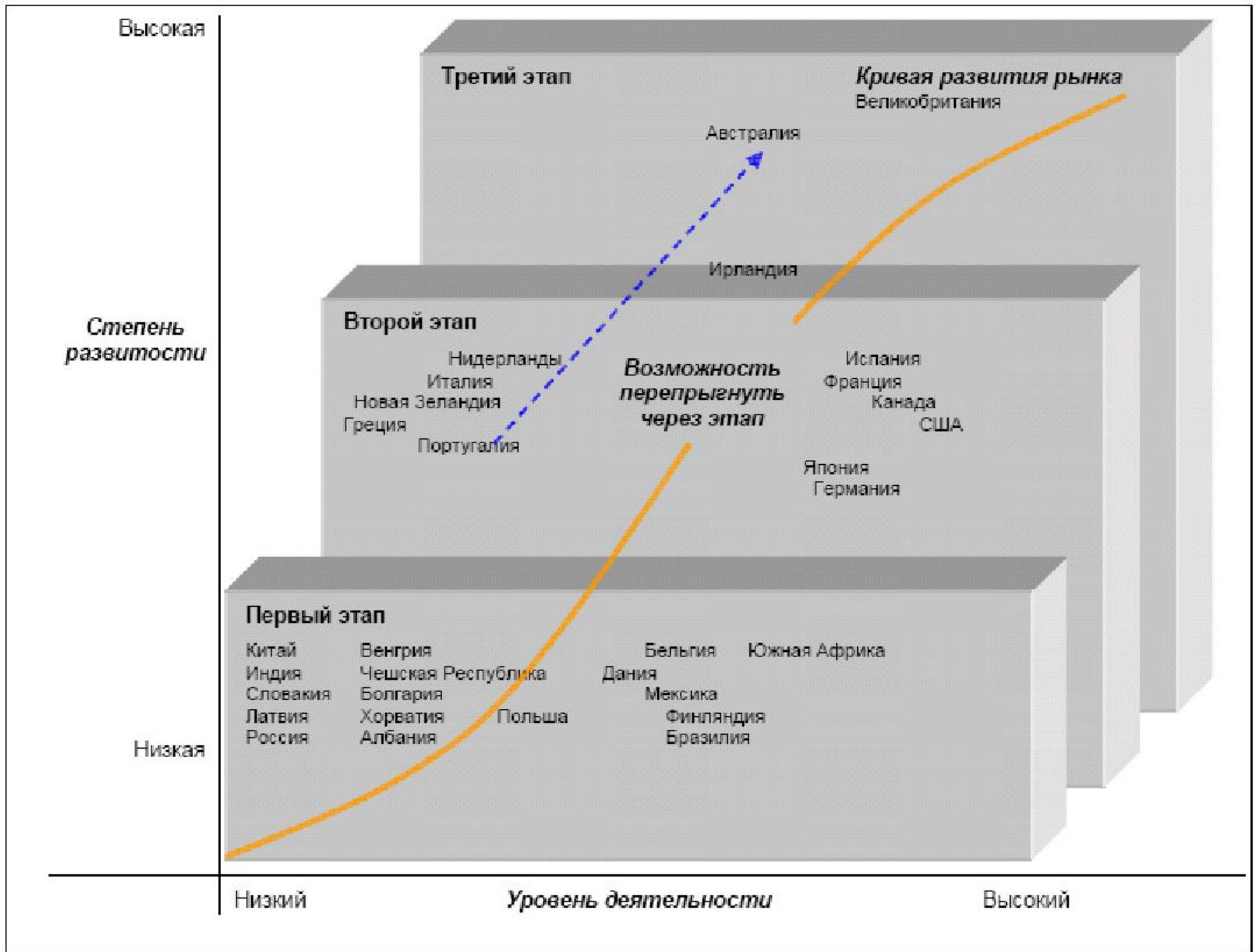
В других развитых странах (Австрия, Бельгия, Дания, Австралия, Израиль, Ирландия, Финляндия, Испания, Португалия, Греция, Южная Корея, Сингапур) на 1-м месте по числу использования ГЧП находится отрасль, связанная со строительством и реконструкцией автодорог (93 проекта), а за ней уже следуют с весьма значительным отрывом здравоохранение (29 проектов), образование (23 проекта) и средства размещения (22 проекта).

Существует корреляция между уровнем развития страны и отраслью, которая выбирается для привлечения в нее инвестиций с помощью ГЧП. В связи с высоким уровнем социально-экономического развития стран «Большой семерки» и других развитых стран приоритетность отраслей здравоохранения и образования обусловлена также политикой этих государств и их социально-экономическим развитием.

Напротив, в развивающихся странах и странах с переходной экономикой указанные отрасли (за исключением автодорог) не будут приоритетными. Учитывая более низкий уровень экономического развития в этих странах, на 1-е место по приоритетности привлечения инвестиций с помощью ГЧП должна выйти транспортная инфраструктура, а именно строительство и реконструкция автодорог, аэропортов, железных дорог и др. Так, в странах с переходной экономикой (37 из 915 проектов)– страны Центральной и Восточной Европы (Болгария, Чехия, Венгрия, Хорватия, Польша, Румыния); страны Балтии (Латвия); страны СНГ (Украина), отрасли «Здравоохранение» и «Образование» находятся уже далеко не на 1-м месте по применению ГЧП – лидируют автодороги, строительство мостов и тоннелей, легкого наземного метро, аэропортов.

В развивающихся странах (22 из 915 проектов) – Индия, Бразилия, Чили, Гонконг, Мексика, Саудовская Аравия, Объединенные Арабские Эмираты – как и в предыдущей группе стран, на 1-м месте по количеству ГЧП находятся автодороги, на 2-м месте – аэропорты, тюрьмы и водоочистные сооружения. Такое распределение отражает в первую очередь заинтересованность стран в развитии этих отраслей (индивидуальных для каждого типа стран), так как ГЧП позволяет привлечь инвестиции частного сектора, снизить затраты государственного сектора, распределить риски между партнерами.

Первый этап	Второй этап	Третий этап
<ul style="list-style-type: none"> • Принятие политических решений • Проверка соответствия действующему законодательству • Формирование портфеля проектов • Разработка базовых концепций • Применение ранее накопленного опыта в других секторах • Начало формирования рынка 	<ul style="list-style-type: none"> • Проведение реформы законодательства • Публикация стратегических и практических руководящих принципов • Создание специализированных структур, занимающихся проблемами ГЧП • Уточнение моделей ГЧП • Стимулирование развития рынка для ГЧП • Расширение портфеля проектов и охват других секторов • Привлечение новых источников финансирования 	<ul style="list-style-type: none"> • Создание полной, комплексной системы • Устранение юридических барьеров • Уточнение и воспроизведение моделей ГЧП • Комплексное распределение рисков • Формирование гарантированного портфеля проектов • Обеспечение долгосрочного политического консенсуса • Использование всего арсенала источников финансирования • Создание инвестиционного рынка для объектов инфраструктуры, охватывающего пенсионные и частные паевые фонды • Использование опыта ГЧП хорошо подготовленными сотрудниками государственных и



ГЧП в США на сегодняшний день: Разрозненность системы ГЧП

- В отличие от многих стран, правительство США не имеет центрального органа ГЧП, отвечающего за контроль политики и программ ГЧП. Каждое крупное ведомство имеет свою собственную уникальную нормативно-правовую базу для анализа, оценки и реализации ГЧП, при этом общее руководство осуществляется Административно-бюджетным управлением. В результате в различных ведомствах системы участия в ГЧП имеют отличия друг от друга.
- На уровне штатов и местном уровне, политика ГЧП раздроблена аналогичным образом. Например, на сегодняшний день в 23 штатах законодательство разрешает ГЧП в транспортной инфраструктуре, а в 27 нет. Существующие законы штатов отличаются друг от друга.
- В США основная деятельность в рамках ГЧП, осуществляется на субнациональном уровне.
- По причине такой разрозненности системы трудно определить в полном объеме деятельность в рамках ГЧП.

Формы ГЧП применяются в следующих секторах:

- Транспорт
- Отходы/Сточные воды
- Городское строительство
- Коммунальные услуги
- Школы
- Здравоохранение
- Городское хозяйство

Завершенные проекты ГЧП (США)



Железнодорожная станция, Вашингтон



ДВК Международный терминал, Нью Йорк



Монорельсовая дорога Лас-Вегас, Невада



Порт Галвестон, Техас

Завершенные проекты ГЧП (США)



**Школа Джеймса Ф. Ойстера,
Вашингтон**



**Оздоровительный Центр для пожилых людей,
Уильямсберг, Виржиния**



**Стоянка для
автомашин,
Фредериксберг,
Виржиния**



**Завод, Сиэтл,
Вашингтон**

**Рынок
государственно-частных
партнерств (ГЧП)
в Германии**



Организация избранных секторов жизнеобеспечения

Государственная администрация	ГЧП	Частный бизнес
<ul style="list-style-type: none"> • пути сообщения / дальнее ж/д сообщение 	<ul style="list-style-type: none"> • региональное ж/д сообщение 	
		<ul style="list-style-type: none"> • почта
		<ul style="list-style-type: none"> • телекоммуникация
<ul style="list-style-type: none"> • водные пути 		
<ul style="list-style-type: none"> • автодороги 	<ul style="list-style-type: none"> • дорожное строительство по схеме «А» и «F» 	
		<ul style="list-style-type: none"> • энергоснабжение
<ul style="list-style-type: none"> • оборона 	<ul style="list-style-type: none"> • отчасти военная логистика 	
<ul style="list-style-type: none"> • водоснабжение 	<ul style="list-style-type: none"> • водоснабжение 	<ul style="list-style-type: none"> • водоснабжение
<ul style="list-style-type: none"> • здравоохранение 	<ul style="list-style-type: none"> • здравоохранение 	<ul style="list-style-type: none"> • здравоохранение
<ul style="list-style-type: none"> • социальные службы 	<ul style="list-style-type: none"> • социальные службы 	<ul style="list-style-type: none"> • социальные службы
<ul style="list-style-type: none"> • уборка мусора/отходов 	<ul style="list-style-type: none"> • уборка мусора/отходов 	<ul style="list-style-type: none"> • уборка мусора/отходов
<ul style="list-style-type: none"> • утилизация сточных вод 	<ul style="list-style-type: none"> • утилизация сточных вод 	<ul style="list-style-type: none"> • утилизация сточных вод

История инициативы Германии по ГЧП

Апрель	2001	Созыв Федеральным канцлером «рабочей группы канцлера»
Июль	2002	Руководящий комитет по вопросу «ГЧП в государственном надземном строительстве»
Октябрь	2003	Обнародование федерального экспертного заключения по ГЧП
Декабрь	2003	Согласие со стороны конференции министров строительства федеральных земель
Декабрь	2003	Руководящий комитет: Практические рекомендации по рамочным условиям
Ноябрь	2004	Депутатская инициатива «Закон об ускорении внедрения ГЧП»
Декабрь	2004	Согласие со стороны конференции министров финансов федеральных земель
Июль	2004	Созыв оперативной группы по ГЧП
Май	2005	Создание федеративной структурной сети компетентности по ГЧП
Сентябрь	2005	Вступление в силу Закона об ускорении внедрения ГЧП
Апрель	2006	Конституирование рабочей группы правительственной коалиции по вопросу «Закона об упрощении ГЧП»
Сентябрь	2006	Решение конференции министров финансов федеральных земель о Единой инструкции по анализу эффективности
Сентябрь	2007	Обнародование рабочим комитетом федерации и земель и Федеральным министерством финансов рекомендаций по ГЧП в бюджетной системе федерации
Август	2008	10 земель, 82 муниципалитетов и 33 других публичных заказчика выражают согласие с нормативно-правовыми актами по работе консалтингового общества «Partnerschaften Deutschland»
Сентябрь	2008	Тендер по частным долям в консалтинговом обществе по ГЧП для публичных заказчиков

Структура рынка ГЧП в Германии

Больше ГЧП

Больше частного капитала для публичных задач

Больше предприятий в сфере жизнеобеспечения

Рамочные условия

Больше проектов/более крупные проекты

Законы

Постановления

Образцы

Изменение правил:
 Конкурентное зак-во
 Налоговое зак.
 Положения об учете и балансах
 Правила статистики

Изменение правил о публичном размещении госзаказов

Адаптировать:
 контракты
 WB
 PSC
 бюджетные сметы
 VGR
 учет по методу начисления

Административная структура

Транспорт

Образование, научн. исследования

Оборона

Здравоохранение

WB = Расчеты эффективности
 PSC = Показатель сопоставления (Public Sector Comparator)
 VGR = Система национальных счетов

Организация фед. правительством ГЧП в Германии



Развитие ежегодного объема инвестиций в проекты ГЧП в Германии

в млн. евро, с 2002 г.





Спасибо за внимание!