

УДК 334.7

***ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНЫХ ПАРТНЕРСТВ В
СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ АМЕРИКИ***

Голдаева Е.В.

преподаватель,

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

Севастополь, Россия

Аннотация: Актуальной гражданско-правовой формой развития инфраструктуры является государственно-частное партнерство. Цель статьи заключается в исследовании форм и методов реализации механизмов государственно-частного партнерства в Соединенных Штатах Америки. В результате были проанализированы основные разделы соглашений о ГЧП, а также основные факторы, сдерживающие инвестиционное развитие.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, законодательство США, инвестиционное развитие, концессия, инвестиционная инфраструктура, контрактные риски, соглашения о ГЧП.

***FEATURES OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN THE UNITED
STATES OF AMERICA***

Goldaeva E.V.

teacher,

Sevastopol State University,

Sevastopol, Russia

Abstract: An actual civil-legal form of infrastructure development is a public-private partnership. The purpose of the article is to study the forms and methods of implementing public-private partnership mechanisms in the United States of America.

As a result, the main sections of PPP agreements were analyzed, as well as the main factors constraining investment development.

Keywords: public-private partnership, US legislation, investment development, concession, investment infrastructure, contract risks, PPP agreements.

Во всем мире государственно-частное партнерство (ГЧП) приобрело все большую популярность в качестве альтернативной модели закупок для проектов развития инфраструктуры. По своей природе ГЧП вынуждают правительства вовлекать частные фирмы в сложные, взаимозависимые отношения, сети и обмены на протяжении всего жизненного цикла активов государственной инфраструктуры. Одной из давних проблем, связанных с этими типами долгосрочных контрактов, является потеря гибкости правительства. Если правительствам не хватает возможностей для вовлечения частных фирм в эти сложные сетевые среды, успешное планирование, исполнение и управление ГЧП становится особенно сложной задачей. Таким образом, ГЧП требуют надлежащих гарантий, сильной политической приверженности, “агрессивного управления сильным, компетентным правительством” и хорошо продуманных механизмов управления для обеспечения того, чтобы “государственные услуги не были скомпрометированы ради частных прибылей”.

Государственно-частное партнерство не является чем-то новым для Соединенных Штатов Америки. Каждая крупная политическая инициатива, начатая федеральным правительством США со времен Второй мировой войны, включая Medicare и Medicaid, экологическую очистку и восстановление, программы борьбы с коррупцией и профессиональную подготовку, межгосударственные автомагистрали и очистные сооружения и даже безопасность в постконфликтных зонах, управлялись через государственно-частные партнерства.

В США нет единого законодательного определения ГЧП. Объем сделок, которые каждое государство может использовать для закупки у частного сектора или партнерства с ним для поставки или эксплуатации инфраструктуры, варьируется от штата к штату. В некоторых случаях некоторые законы о закупках, связанные с инфраструктурой, не допускают типичных форм контрактов, используемых в ГЧП, требуя, например, отделения закупок проекта от закупок его конструкций. Наиболее примечательно, что это имело место в штате Нью-Йорк, но политика в отношении закупок проектных работ изменилась в последние годы, и в конце 2019 года законодательное собрание штата приняло закон, разрешающий различным государственным учреждениям (включая Департамент транспорта, Департамент охраны окружающей среды, Управление школьного строительства и Жилищное управление города Нью-Йорка) в течение трех лет заключать контракты на проектные работы [2].

В настоящее время большинство штатов и Пуэрто-Рико приняли специальное законодательство о ГЧП, которое разрешает транспортные или социальные проекты ГЧП. В некоторых случаях законодательство, стимулирующее ГЧП, разрешает конкретные проекты на специальной основе. Некоторые штаты, такие как Нью-Йорк, ввели в действие экспериментальные программы, разрешающие закупку ограниченного числа проектов с использованием модели ГЧП.

Подавляющее большинство крупных сделок ГЧП в США на сегодняшний момент осуществляется по модели проектирования, строительства, финансирования, эксплуатации и технического обслуживания в форме концессии или долгосрочной аренды, включая проекты LAX и Newark ConRAC и проект расширения I-95 Express Lanes Fredericksburg.

Из-за распределения полномочий в США большинство проектов ГЧП закупаются на государственном или местном уровне. Некоторые населенные пункты и другие муниципалитеты, такие как городские власти или транспортные органы, традиционно вступают в ГЧП на основе полномочий, предоставленных

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

им в соответствии с законами о самоуправлении или общими полномочиями, предоставленными властям. Однако федеральное правительство также участвует в проектах ГЧП, в основном связанных с социальной инфраструктурой. Федеральное правительство создало Бюро Build America, чтобы служить единым центром связи и координации для штатов, муниципалитетов и спонсоров проектов, стремящихся изучить пути доступа к таким федеральным программам финансирования [3].

Некоторые законы о ГЧП предусматривают использование конкретных форм контрактов. В некоторых случаях устав создает конкретную форму соглашения о ГЧП или всеобъемлющего соглашения и включает в себя условия, которые должны быть включены в него. В таких случаях, даже если закон прямо об этом не говорит, они создают обязательство, чтобы соглашение о ГЧП регулировалось правом соответствующего государства. Как правило, государство не склонно принимать регулирующий закон, отличный от законов такого государства.

Как правило, законы, регулирующие конструктивные дефекты в строительстве, варьируются от штата к штату в такой степени, что это выходит далеко за рамки данной публикации. Однако, хотя в проектах, не связанных с ГЧП, специалисты по проектированию обычно отказываются от гарантий адекватности своих услуг, некоторые суды считают, что в случае контрактов на проектирование и строительство, если прямо не оговорено, проектная часть соглашения гарантируется таким же образом, как и строительная часть, исходя из того, что общий контракт является "строительным контрактом" и не трактуется каждую часть по-разному.

Хотя уставы о ГЧП могут подразумевать или перечислять в качестве одного из условий соглашения о ГЧП включение гарантий, как правило, законодательство отсрочивает условия гарантий до условий, согласованных предоставляющим органом и частными сторонами. Для стороны, участвующей в проекте ГЧП, будет особенно важно подтвердить, отменяет ли местное Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

законодательство какие-либо гарантийные требования, обычно применимые к государственным контрактам, и, если это разрешено, рассмотреть вопрос о включении любого отказа от них.

Среди подразумеваемых гарантий, которые обычно встречаются в законодательстве штата, хорошее качество изготовления может быть наиболее распространенным. Законы штатов обычно регулируют срок действия гарантий, особенно в связи со скрытыми дефектами. Однако обычно условия этих гарантий могут быть изменены по соглашению сторон [4].

Хотя, как правило, единый коммерческий кодекс не применяется к договорам строительного подряда, важно рассмотреть вопрос о том, имеет ли соглашение о ГЧП компонент, который может быть охарактеризован судами как договор поставки товаров. Некоторые государственные суды переквалифицировали некоторые строительные соглашения как более точно относящиеся к поставкам товаров. В таких случаях подразумеваемые гарантии товарной пригодности, пригодности для определенной цели и надлежащего правового титула могут быть применены к частям соглашения. Поэтому стороны соглашения о ГЧП должны рассмотреть вопрос о том, следует ли прямо отказываться от них.

Условия оплаты регулируются различными правилами в каждом штате. Некоторые государства считают, что некоторые условия оплаты в строительных контрактах являются вопросами государственной политики, и поэтому условия, предусмотренные применимыми законами, не могут быть изменены. В частности, в некоторых штатах были приняты законы о "своевременной оплате", которые запрещали бы платить в случае оплаты или платить при оплате условий строительных контрактов, требуя от подрядчиков рассматривать и утверждать счета-фактуры или оплачивать их в течение максимального периода времени, независимо от того, был ли получен платеж от владельца. Эквивалентные положения об освобождении от ответственности по проектам, как правило, подлежат исполнению. Однако в той мере, в какой они противоречат законам о Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

своевременных платежах (например, разрешающим подрядчику удерживать платеж субподрядчику просто потому, что платеж был удержан владельцем, а не на основании конкретного нарушения субподрядчиком), эквивалентная помощь по проекту может быть неосуществимой [3].

Вообще говоря, уставы (или нормативные акты, изданные в соответствии с ними) включают процессы планирования и утверждения проектов ГЧП, чтобы в первую очередь определить, стоит ли этот проект продолжать. Уставы различаются в том, как осуществляется этот процесс, в основном в зависимости от того, существует ли специальный орган ГЧП или нет.

Как только соответствующий орган принимает решение о закупке проекта по модели ГЧП, как правило, в соответствии с применимым законодательством требуется проведение публичных торгов.

В США закупающий орган обычно требует как доказательств наличия финансирования в рамках заявок инициаторов (чаще всего требование заключается в предоставлении финансовых обязательств), так и обеспечения заявок, чтобы гарантировать, что в случае выбора в качестве предпочтительного инициатора он заключит соглашение о ГЧП и сделает все необходимое для достижения коммерческого закрытия [2].

Платежные обязательства закупающей организации зависят от способности соответствующего субъекта присваивать средства после любого конкретного финансового года. Конституции штатов различаются в зависимости от периода, на который законодательный орган может устанавливать платежные обязательства. Риск присвоения, как правило, присутствует в соглашениях о ГЧП в США и устраняется средствами правовой защиты, дающими право частной стороне, среди прочих альтернатив, приостановить работу или потребовать возмещения убытков.

Распределение рисков между частными и государственными сторонами варьируется от проекта к проекту. В дополнение к типичным форс-мажорным обстоятельствам и нераскрытым или нераскрытым обстоятельствам некоторые

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

из типичных рисков, прямо рассматриваемых в соглашениях о ГЧП, включают задержку или неспособность достичь финансового закрытия или получить и поддерживать необходимые разрешения.

В различных юрисдикциях США и в разное время соглашения о ГЧП включали понятие форс-мажора, которое трактуется как общее понятие, относящееся к действиям, находящимся вне контроля сторон, так и перечень конкретных перечисленных событий, удовлетворяющих типичному понятию форс-мажора. Наступление форс-мажорного события обычно дает право частной стороне на облегчение в виде продления срока исполнения своих обязательств, но не дополнительной экономической компенсации. Погодные условия обычно охватываются понятием форс-мажора в тех случаях, когда частная сторона имеет право на облегчение. В случае длительных форс-мажорных обстоятельств действующая сторона обычно имеет право расторгнуть договор ГЧП.

Права сторон на расторжение варьируются в зависимости от конкретного случая, но некоторые из наиболее распространенных событий расторжения, которые включены в соглашения о ГЧП, включают существенное или повторное нарушение (включая нарушения законов и правительственных согласований), отказ от проекта, неспособность достичь существенного завершения к определенной долгосрочной дате, расширенные события помощи, отсутствие материального страхования, неплатежеспособность проектной компании или, пока ее долевые обязательства остаются непогашенными, участника долевого участия и изменение контроля [4].

В случае повторных или существенных нарушений государственная сторона, как правило, может расторгнуть соглашение о ГЧП. Кроме того, правительственная сторона имеет право приказывать приостановить работу, войти на сайт и исправить любое неправомерное использование или вмешаться и выполнить действия, которые проектная компания не выполняет.

Исходя из служения общественным интересам, соглашения о ГЧП в США обычно предусматривают расторжение для удобства закупающего органа при условии выплаты компенсации.

Как правило, компенсация предоставляется в случае расторжения соглашения о ГЧП, в том числе в случае расторжения из-за неисполнения обязательств правительственной стороной или частной стороной, удобства и расширенных мероприятий по оказанию помощи [3].

В то время как число проектов ГЧП, достигающих финансового закрытия в США, оставалось относительно ограниченным в течение последних двух лет, по-прежнему существует мощный трубопровод, и можно ожидать, что использование ГЧП будет увеличиваться по мере того, как штаты и муниципалитеты продолжают искать способы привлечения частного финансирования для удовлетворения своих инфраструктурных потребностей.

К сожалению, политический риск продолжает оставаться важным фактором на американском рынке ГЧП. Политическая обстановка привела к отсрочке и отмене нескольких сделок ГЧП (таких как Хьюстонский комплекс правосудия, здание суда Индианаполиса, улучшение коридора US Route 460 и Морской терминальный комплекс Саутпорта в Филадельфии, а в последнее время и аэропорт Сент-Луис Ламберт), которые достигли продвинутой стадии закупок, и хотя новая федеральная администрация рекламировала план инфраструктурных инвестиций в размере 1 трлн долл., многие детали того, как новые проекты будут выведены на рынок или как будет снижен риск закрытия, еще предстоит увидеть. Американский рынок ГЧП еще не развился до такой степени, чтобы процесс закупок был достаточно институционализирован, чтобы сделать его в значительной степени невосприимчивым к политическому циклу.

Библиографический список:

1. Шаманина Э.А. Сферы применения государственно-частного партнерства в США // Государственно-частное партнерство. — 2016. — Т. 3. — № 2. — С. 135–150.
2. Шаповалова Н.В., Королева Н.В. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт / Новая наука: Стратегии и векторы развития. 2019. № 4. с.119-122
3. Bennon M., DJ Gribbin, Raymond P. Public-private partnerships in the US: The state of the market and the road ahead, PwC, 2018, с.10-22
4. Carter B. Casady, Kent Eriksson, Raymond E. Levitt, and W. Richard Scott Examining the State of Public-Private Partnership (PPP) Institutionalization in the United States / The Engineering Project Organization Journal .-2018.- № 8. – с. 7-30
5. Ашинова М.А. Анализ особенностей правового регулирования в области государственно-частного партнерства / Вестник Майкопского государственного технологического университета. 2014. № 2. С. 48-52.
6. Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: практическое пособие для органов государственной власти: М. - 2010– с. 165
7. Белицкая А. В. Государственно-частное партнерство как вид инвестиционной деятельности: правовые аспекты // Предпринимательское право. 2011. № 1. С. 26.
8. Вилисов М.В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект // Власть. 2006. № 7.

Оригинальность 94%