

**საგარეო სამართლის კერძო პარტნიორობის სქემები
ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის
ინფრასტრუქტურულ პროექტებში**



ეს არის - საჯარო სამართლის კერძო პარტნიორობის სქემები ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ინფრასტრუქტურულ პროექტებში-ის რეზიუმე. სრული ტექსტი მოთავსებულია:
www.bankwatch.org/publications/document.shtml?x=2132584

ავტორები:

ფიდანკა ბაჩევა-მაქგრაგი, CEE Bankwatch Network
ელისკა ჩისაროვა, Transparency International – ჩეხეთის რესპუბლიკა
აკოშ ეგერი, National Society of Conservationists უნგრეთი/CEE Bankwatch Network
პიპა გალოპი, CEE Bankwatch Network
ზვეზდან კალმარი, CEKOR, სერბეთი
ვერა პონომარევა, Save Yuntolovo Public Environmental Movement, რუსეთი

გაწეული დახმარებისათვის მადლობას ვუხდით:

ალდა ობოლა, Latvian Green Movement/CEE Bankwatch Network
ენდრი გულა, CEE Bankwatch Network
ანელია სტეფანოვა, CEE Bankwatch Network
ანა როგენბაკი, CEE Bankwatch Network
დევიდ პოლი, Public Services International Research Unit, დიდი ბრიტანეთი
ივაილო ჰლეზაროვი, Za Zemiata/CEE Bankwatch Network
კლარა სიკოროვა, CEE Bankwatch Network
დევიდ პრაისი, Centre for International Public Health Policy, University of Edinburgh
რომან ჰავლიჩეკი, Friends of the Earth - CEPA, სლოვაკეთი/CEE Bankwatch Network

რედაქტირება

ვრეგ აიტკენი

თარგმანი

დავით ჭიპაშვილი

დიზაინი

ანდრეა პრუშკოვა, www.adisha.eu

ბეჭდვა

გრაფოკონი, s.r.o. www.grafokon.cz

ფოტო ყდაზე:

იან პრენოსილი, www.fixca.info

Attribution-NonCommercial-NoDerivs, www.creativecommons.org



ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონის ბანკებზე დამკვირვებელთა ქსელი მადლობას უხდის საერთაშორისო ვიშეგრადის ფონდსა და ევროკომისიას (Environment) ფინანსური მხარდაჭერისთვის. ამ გამოცემაში გამოთქმული მოსაზრებები წარმოადგენს მის ავტორთა მოსაზრებებს და არ შეიძლება განხილულ იქნეს საერთაშორისო ვიშეგრადის ფონდისა და ევროკომისიის შეხედულებათა ამსახველად.

შენახვა

ბოლო წლებში ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში აქტიურად მიმდინარეობს მსხვილ საინვესტიციო პროექტებში საჯარო სამართლის - კერძო პარტნიორობის (სსკპ) სქემების გამოყენების პოპულარიზაცია. მიუხედავად სსკპ სქემების მხარდამჭერი უამრავი კონფერენციების, სემინარებისა თუ პუბლიკაციებისა, პროექტები აღნიშნული სქემებით რეგიონის მხოლოდ რამოდენიმე ქვეყანაში განხორციელდა და ხშირ შემთხვევაში მათმა უმეტესობამ საზოგადოებაში კითხვის ნიშნები და უკმაყოფილება გააჩინა.

დისკუსია ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში კონცენტრირებული იყო სსკპ პროექტების უკეთ შესრულებაზე და არა მისი განხორციელების მიზანშეწონილობაზე. დიდ ბრიტანეთში, რომელიც მიხნეულია სსკპ-ს წარმოშობის ადგილად, აღნიშნული სქემები განსაკუთრებით კრიტიკულად ფასდება. ჩნდება კითხვა, ხომ არ მოექცნენ რეგიონის ქვეყნები საფრთხის ქვეშ მსგავსი დისკრედიტირებული საინვესტიციო მექანიზმის ასე ნაჩქარევად და დიდი მწიკის ქვეშ გამოყენების გამო.

წინამდებარე ანგარიშის მიზანია სსკპ სქემებში არსებული წინააღმდეგობრივი საკითხების განხილვა დიდი ბრიტანეთისა და ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში განხორციელებული პროექტების საფუძველზე და მთავრობისათვის რეკომენდაციების შემუშავება. თუ პროექტებში გამოყენებული იქნება სსკპ მექანიზმი, მნიშვნელოვანია, რომ ამ პროცესის პარალელურად განხორციელდეს მთელი რიგი ღონისძიებები, რათა:

- საჯარო სექტორის მიერ არ მოხდეს ბელმეტი ვალდებულებების აღება;
- უზრუნველყოფილ იქნეს სსკპ-ს სხვადასხვა არსებულ ფორმებს შორის გონივრული და სა მართლიანი არჩევანი;
- თავიდან იქნეს აცილებული საზოგადოებრივი სექტორის ხარჯზე კერძო სექტორისათვის გადაჭარბებული მოგების უზრუნველყოფა.

სსკპ სქემებში საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მონაწილეობის შემთხვევაში აუცილებელია უზრუნველყოფილ იქნეს საზოგადოებისათვის რეალური სარგებლის მიღება.

რა არის საჯარო სამართლის კერძო პარტნიორობა (სსკპ)?

საჯარო სამართლის კერძო პარტნიორობა (სსკპ) მოიცავს საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების დაგეგმვის, მშენებლობის, დაფინანსებისა და ოპერირების მიზნით, გაფორმებულ კომერციულ ხელშეკრულებებს ცენტრალურ თუ ადგილობრივ მთავრობასა და კერძო ბიზნესს შორის, ისეთ სფეროებში, რომელიც გრადიციულად საჯარო სექტორს განეკუთვნება, როგორცაა: გრანსპორტი, ჯანმრთელობის დაცვა, წყალმომარაგება ან განათლება. აღნიშნული თანამშრომლობა კერძო და საჯარო სექტორს შორის ხორციელდება, როგორც მათ შორის გაფორმებული ხელშეკრულების, ასევე პროექტის განსახორციელებლად ერთობლივი კომპანიის ჩამოყალიბების შედეგად¹.

სსკპ-ს შემთხვევაში პროექტს აფინანსებს კერძო სექტორი, ხოლო საჯარო სექტორი და/ან მომხმარებლები აწარმოებენ გადახდებს პროექტის მთელი სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში, რომელიც როგორც წესი მოიცავს 25-30 წლიან ან უფრო ხანგრძლივ პერიოდს. გადახდების წარმოება შესაძლებელია მოხდეს სახელმწიფო ან ადგილობრივი ბიუჯეტებიდან (მაგ. საავადმყოფოების შემთხვევაში), საკუთრივ მომხმარებლების მიერ (მაგ. ავტომანქანების შემთხვევაში) ან შერეული სახით (მომხმარებლებიდან და ბიუჯეტიდან ერთად). შესაძლებელია ცენტრალური თუ ადგილობრივი მთავრობის მიერ გადახდები წარმოებდეს მომსახურების გამოყენების საფუძველზეც, მაგალითად, ავტომანქანების შემთხვევაში ე.წ. “ფარული ბაჟის” სახით, რომელიც ავტომანქანაზე არსებული ავტომობილების რაოდენობაზეა დამოკიდებული.

საკონცესიო ხელშეკრულებები მსხვილი ინფრასტრუქტურული და მომსახურების პროექტებისათვის უკვე წლების განმავლობაში გამოიყენება. თუმცა შემოთ დახასიათებული სსკპ-ს მექანიზმებით პროექტების დაფინანსება პირველად დიდი ბრიტანეთის კერძო საფინანსო ინიციატივის ფარგლებში (კსი) 1992 წელს დაიწყო და მის მიზანს საჯარო ინფრასტრუქტურულ პროექტებში ინვესტიციების ხელშეწყობა წარმოადგენდა. 2008 წლის მარტისთვის დიდ ბრიტანეთში 58.7 მილიარდი ფუნტი სტერლინგის² ღირებულების 625 მსგავსი პროექტი იყო ხელმოწერილი. სსკპ-ს სხვადასხვა ფორმები გამოიყენება უამრავ ქვეყანაში, თუმცა მათი გამოყენების ხარისხი განსხვავებულია.



უნგრული M5 საავტომობილო გზა წარმოადგენს ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონის ერთ-ერთ ყველაზე ადრეულ სსკპ პროექტს. ვინაიდან საგზაო მოძრაობის მოცულობა პროექტით გათვალისწინებულ მოცულობაზე ნაკლები აღმოჩნდა, მთავრობა იძულებული გახდა გამოესყიდა პროექტის წილი და მოეხდინა კონცესიონერისთვის შემოსავლების მიღების უზრუნველყოფა. ფოტო: CEE Bankwatch Network

სსკპ-ს მიმოხილვა ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში

პირველად სსკპ-ს მექანიზმის გამოყენება ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში 90-იან წლებში დაიწყო, თუმცა რეგიონის უმეტეს ქვეყნებში მისი გამოყენება ჯერ კიდევ საწყის სტადიაშია. უნგრეთი რეგიონის იმ ერთადერთ ქვეყანას წარმოადგენს, სადაც სსკპ მექანიზმი ყველაზე აქტიურად გამოიყენება, რაც ნაწილობრივ გამოწვეულია ქვეყანაში არსებული საბიუჯეტო ღეფიციტით. უნგრეთში სსკპ პროგრამები ძირითადად მოიცავენ: სტრუქტურული საერთო საცხოვრებლების, სპორტულ საშუალებების, საგზაო და რკინიგზის, ციხეების, ნარჩენების, კანალიზაციისა და ურბანული განვითარების პროექტებს.

სსკპ პროექტები რეგიონში მოიცავს:

- **ბალტიის ქვეყნებს:** რამოდენიმე პროექტი არის განხორციელების სტადიაში, თუმცა ქ. რიგის სამხრეთი ხიდის პროექტი ლატვიაში უკვე იწვევს სერიოზულ შეშფოთებას პროექტის მუდმივად მზარდი დანახარჯების გამო.
- **ბულგარეთი:** სსკპ პროექტები ამ დროისათვის უკვე დაგეგმილია სხვადასხვა სექტორებში, ხოლო მოქმედი პროექტები მოიცავენ ძირითადად სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურულ სექტორებს. ქსოფის წყლითმომარაგებისა და კანალიზაციის არსებული პროექტის საკონცესიო ხელშეკრულება პროექტის მრავალი ნაკლოვანების გამო იწვევს საზოგადოების უკმაყოფილებას.
- **ხორვატია:** სსკპ-ები გამოიყენება როგორც საგზაო პროექტებში ასევე მაგარების კანალიზაციის გამწმენდი ნაგებობის პროექტში. მხოლოდ რამოდენიმე ახალი პროექტია განხორციელების სტადიაში.
- **ჩეხეთი:** რამოდენიმე პროექტი განვითარების სტადიაშია, განსაკუთრებით საგზაო

როექტები. D47 გზის მონაკვეთის, სსკპ მექანიზმის გამოყენებით, მშენებლობის მცდელობა წარუმატებლად დასრულდა.

- **პოლონეთი:** A2 საავტომობილო გზის მონაკვეთისა და დანსკ-გორუნის 1 საავტომობილო გზის მონაკვეთის მშენებლობა განხორციელდა სსკპ კონგრატის გამოყენებით. რამოდენიმე სხვა საგზაო და სარკინიგზო სსკპ პროექტები განვითარების სტადიაშია.
- **რუმინეთი:** გარდა ბუქარესტის წყლის მიწოდებისა და კანალიზაციის გამწვანების ნაგებობის პროექტისა, რომელიც სსკპ კონცესიის ქვეშ იმყოფება, სხვა პროექტების უმრავლესობა – ძირითადად გზები, აგრეთვე რამოდენიმე ჯანდაცვის პროექტი – ჯერ მხოლოდ ტენდერის სტადიაშია.
- **სარბათი:** ჰორგოს-პოცეგას მაგისტრალური გზის მშენებლობისას სსკპ მექანიზმის გამოყენების მცდელობა დასრულდა კონგრატის გაუქმებით. სსკპ-ები ქბელგრადის ნარჩენებისა და წყალმომარაგების პროექტებისათვის კი განვითარების სტადიაშია.
- **სლოვაკეთი:** D1 საავტომობილო გზის პროექტი განხორციელდა როგორც სსკპ-ს საპილოტო პროექტი. მთავრობა გაკრიტიკებული იქნა, რადგანაც საავტომობილო გზის რამოდენიმე მონაკვეთზე, რომელზეც იგეგმებოდა სსკპ-ს გამოყენება, სახელმწიფო ექსპერტიზის შეფასების ვალდებულება იქნა მოხსნილი.

რეგიონის დანარჩენ ქვეყნებში სსკპ პროექტები განვითარების ძალიან ადრეულ სტადიაშია. გირანას აეროპორტის მოდერნიზაციის პროექტი იმ სსკპ პროექტებს შორისაა, რომელიც დასავლეთ ბალკანეთში ხორციელდება. 2012 წლის ევროპის საფეხბურთო ჩემპიონატთან დაკავშირებით, ასევე მოსალოდნელია სსკპ პროექტების დაწყება უკრაინაში, რაც იწვევს შეშოთობას, რომ ნაჩქარევად განხორციელებულ პროექტები არ იქნება სათანადოდ შეფასებული და შემარბილებელი ღონისძიებები არ იქნება სათანადოდ შემუშავებული. რუსეთში პირველმა სსკპ პროექტმა (სანკტ პეტერბურგის დასავლეთის ავტომობილსტრალი) გამოიწვია სერიოზული შეშოთობა სამოგადოებაში პროექტის დანახარჯების სწრაფად მზარდი ტენდენციის გამო.

მთლიანობაში ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში სსკპ პროექტების განხორციელების შედეგები შთაბეჭდავი ნამდვილად არა არის და არც იმაზე მიგვანიშნებს, რომ სსკპ სქემებით განხორციელებულ პროექტებს უკეთესი შედეგები აქვთ, ვიდრე ეს ექნებოდა საჯარო სექტორის მიერ პროექტების განხორციელების შემთხვევაში.

კვლავ რჩება მნიშვნელოვნად შეკითხვა:

არის თუ არა რეგიონში სსკპ პროექტების პოტენციური წარმატებები დამოკიდებული გამოცდილების მიღებაზე - რაც თავის თავში უნდა გულისხმობდეს სსკპ მექანიზმის დახვეწას, ინსტიტუციურ განვითარებასა და პროექტების განვითარებისთვის გადასადგმელ ღონისძიებებს – თუ სსკპ მისი არსიდან გამომდინარე შეიცავს იმდენ პოტენციურ საფრთხეს, რომ მისი გამოყენება უნდა მოხდეს ძალიან იშვიათად.

სსკპ პროექტებში საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მონაწილეობის ამსახველი ფაქტები

საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები (სსი) სახელმწიფო პროექტებში კერძო სექტორის მონაწილეობის კომპონენტის ჩადებით და საკუთარი საკონსულტაციო შესაძლებლობებით ახდენენ არამარტო სსკპ პროექტების ინვესტირებას, არამედ ხელს უწყობენ ამ მექანიზმის საშუალებით კერძო სექტორის ჩართვას მსხვილ საინვესტიციო პროექტებში.

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (ერგ) საგრანტპორტო პროექტებში 1993 წლიდან არის ჩართული, ხოლო 1996 წლიდან კი დაიწყო მუნიციპალურ და გარემოსდაცვით ინფრასტრუქტურულ პროექტების დაფინანსება.



სანკტპეტერბურგის დასავლეთის ჩქაროსნული გზის 6.9 მილიარდი ევროს ღირებულების სსკპ პროექტის დაფინანსებით დაინგერესებულნი არიან ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (ერგბ), ევროპის საინვესტიციო ბანკი (ესბ) და მსოფლიო ბანკი. ფოტო: Save Yuntolovo Public Environmental Movement

ერგბ-ს აღიარებით “თუმცა ბანკის მიერ ოპერირებადი ქვეყნებიდან მხოლოდ რამოდენიმე ქვეყანა თუ აკმაყოფილებს სსკპ პროექტების დაფინანსებისთვის საჭირო კრიტერიუმებს, ბანკის მიერ სსკპ პროექტების დაფინანსება მოხდა 15 ქვეყანაში”³. უკანასკნელი 10 წლის განმავლობაში ერგბ-ს პროექტების შეფასების ჯგუფმა მხოლოდ 14 წარმატებული სსკპ პროექტი გამოავლინა ენერჯეტიკის, მუნიციპალურ და გრანსპორტის სექტორებში. ამ შეფასებების დასკვნაში ნათქვამია, რომ ბანკის წარმატებები სსკპ პროექტებში არათანაბრად არის განაწილებული⁴. თუმცა ერგბ კვლავ აგრძელებს სსკპ პროექტების პოპულარიზაციას ისეთ ქვეყნებში, როგორცაა ალბანეთი, საქართველო და ყაზახეთი. ერგბ-ს მიერ ასევე გრძელდება სსკპ პროექტების ხელშეწყობის მცდელობები რუსეთში, სანკტპეტერბურგის დასავლეთის მაგისტრალური გზის პროექტის სახით.

ევროპის საინვესტიციო ბანკი (ესბ)

2002 წლამდე ევროპის საინვესტიციო ბანკის სსკპ საინვესტიციო პორტფელი თითქმის მთლიანად შედგებოდა საგრანსპორტო პროექტებისგან. თუმცა უკანასკნელ წლებში ჯანდაცვისა და განათლების სფეროებში სსკპ პროექტების წილი მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 2004 წლისათვის ესბ-ს მთლიანი საინვესტიციო პორტფელის თითქმის ნახევარი შეადგინა⁵.

ესბ-ს მიერ დაფინანსებული სსკპ პროექტების უმეტესი ნაწილი ევროკავშირის ფარგლებში განხორციელდა, აქედან სამი სსკპ პროექტი ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონზე მოდის – 2 საავტომობილო გზა პოლონეთში და 6 საავტომობილო გზის ორი მონაკვეთი უნგრეთში.

ერგბ-სა და მსოფლიო ბანკისგან განსხვავებით ევროპის საინვესტიციო ბანკი აცხადებს, რომ მას ნეიტრალური პოზიცია უჭირავს სსკპ მექანიზმის გამოყენებასთან დაკავშირებით⁶.

ამავე პოზიციას ემხრობა ევროკავშირის კანონი⁷. თუმცა გრანსევროპული საგრანსპორტო



სსკპ მექანიზმის გამოყენებით D47 საავტომობილო გზის მშენებლობის მცდელობა, წარუმატებლად დასრულდა არაკონკურენტული გენდერის არსებობის გამო. ფოტო: Mirek Patrik, Děti Země.

ქსელის მაგალითზე შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ევროკომისიისა და ესბ-ს მიერ მაინც აქტიურად მიმდინარეობს სსკპ პროექტების მხარდაჭერა⁸. მაგალითად, გრანსევეროპული საგრანსპორტო ქსელის პროექტებში ევროკომისიისა და ესბ-ს მიერ გაცემული სასესხო გარანტიის მექანიზმით სსკპ პროექტებისათვის, და/ან ახალი სსკპ ევროპული ექსპერტიზის ცენტრის შექმნა 2008 წლის სექტემბერში. აღნიშნული ცენტრი განთავსებულია ესბ-ს ლუქსემბურგის სათაო ოფისში.

სსკპ-ეპთან დაკავშირებული პრობლემები

ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში, მიუხედავად იმისა გამოყენებულია თუ არა სსკპ მექანიზმი, ინფრასტრუქტურული პროექტებისთვის დამახასიათებელი ნიშანია მმართველობასთან დაკავშირებული პრობლემები. ზოგიერთ მათგანს გააჩნია ათეული წლის წინ შექმნილი გეგმები, როცა განსაზღვრული არ იყო არც პროექტის რეალური ღირებულება და არც გარემოს დაცვა წარმოადგენდა მნიშვნელოვან საკითხს. გარკვეული პროგრესის მიუხედავად, ახალი პროექტები ხშირად წარმოადგენენ მოუქნელ და წარმოსახვას მოკლებულ დაგეგმვისა და პერსონალური ინტერესების კომბინაციის შედეგს და არა საფუძვლიანი და სისტემური ანალიზის ნაყოფს. კორუფცია კვლავაც რჩება რეგიონის მთავარ პრობლემად, ხოლო საგენდერო პროცესების მიმდინარეობა ყოველთვის არ არის დამაკმაყოფილებელი.

ხშირად ცენტრალურ თუ აღმოსავლეთ ევროპის მთავრობებს არ ყოფნით იმის გამოცდილება, რომ მოახდინონ კერძო სექტორის ინტერესების დაბალანსება გადასახადების გადახდელთა ინტერესებთან და დაპროექტების დანახარჯების ხშირად იზრდება. მრავალი საჯარო მოხელე სათანადოდ არ უზრუნველყოფს საჯარო კონსულტაციის პროცესს და შესაბამისად არ ხდება ყველა ალტერნატიული ვარიანტის განხილვა. საკონსულტაციო პროცესები ძალიან ხშირად ატარებს მხოლოდ ფორმალურ ხასიათს, რომელიც გარდება პროექტის გვიანდელ სტადიაზე და როგორც წესი არ ითვალისწინებს საზოგადოების აზრს.

ხშირად საზოგადოებისათვის პრობლემატურია ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა მსგავს პროექტებზე. გარდა სსკპ კონტრაქტებთან დაკავშირებული სკანდალებისა, რომელიც კერძო სექტორის გემალად მოგვებებს უკავშირდება ხოლმე, ზოგადად მსგავსი სახის

ინფორმაცია როგორც წესი კომერციულ საიდუმლოებად განიხილება. საზოგადოებას არ აქვს საშუალება გაიგოს, რა იქნებოდა პროექტის ღირებულება საზოგადოებრივი სექტორის მიერ განხორციელების შემთხვევაში, ან იცოდეს რა არის სსკპ პროექტის მთლიანი ღირებულება, მაგალითად, მომავალი ოცდაათი ან მეტი წლის განმავლობაში.

კომერციული საიდუმლოების მომიზეზებით საზოგადოებისათვის ინფორმაციის დაფარვის გამო, საზოგადოებას ფაქტობრივად არ ეძლევა პროექტების მომზადების პროცესში მონაწილეობის მიღების საშუალება. მართალია არსებობს კონტრაქტების შეჩერების წარმატებული მაგალითები (მაგ. თრაკიის მაგისტრალური გზის პროექტი ბულგარეთში და ჰორგოს პოცეგას საავტომობილო გზის პროექტი სერბეთში), უნდა აღინიშნოს, რომ კონტრაქტების შეჩერება მხოლოდ პროექტების დამტკიცების შემდეგ გახდა შესაძლებელი, რაც ფუჭად დახარჯული დროისა და ფულის ნათელი მაგალითია.

აშენე ასლა, გადაიხადე მეტი გვიან

სახელმწიფო ორგანოებისთვის სსკპ პროექტები მიმზიდველია, რადგან მსგავსი პროექტები სახელმწიფოს ბალანსიდან იხსნება. ინფრასტრუქტურული პროექტებისათვის სსკპ-ს გამოყენებით შესაძლებელია აწარმოო ყოველწლიური გადახდები ბიუჯეტიდან და აღარ არის საჭირო პირდაპირი სესხის აღება პროექტის განსახორციელებლად. თუმცა სახელმწიფოს ხშირ შემთხვევაში უწევს კერძო სექტორისთვის თავდებად დადგომა, რაც შესაბამისად ზრდის სახელმწიფოს ვალდებულებებს.

სსკპ-ს მომხრეების მოსაზრებით, სსკპ-ს გამოყენებით შესაძლებელია პროექტებისათვის იმ დამატებითი ფინანსური რესურსების მოზიდვა, რომლის გარეშეც მსგავსი პროექტების განხორციელება მრავალი წლით გადაიდებოდა. რაც არ შეესაბამება სინამდვილეს. სწორედ ამ მითის დაჯერების გამო მიიღება ისეთი პროექტების განხორციელების გადაწყვეტილება, რომელიც სახელმწიფოსთვის შესაძლებელია მისაღები სულაც არ იყოს. პრაქტიკულად, სსკპ-ების მეშვეობით არ ხდება არანაირი დამატებითი ფინანსური რესურსების მოზიდილება, არამედ კერძო სექტორისთვის სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოიყოფა ფინანსური რესურსები დაახლოებით 30 წლის განმავლობაში.



მაგრების კანალიზაციის გამწმენდი ნაგებობის პროექტი ვაკრიტიკებულ იქნა პროექტის მიერ არასათანადოდ უზრუნველყოფილი სარგებლის გამო. ფოტო: UZOR

უფრო მეტიც, ახალი საერთაშორისო საბუღალტრო სახელმძღვანელო პრინციპების თანახმად, იმ შემთხვევაში თუ ქვეყნებს სურთ საკუთარი ანგარიშები მოიყვანონ საერთაშორისო საბუღალტრო სახელმძღვანელოს პრინციპებთან შესაბამისობაში, აუცილებელია, სსკპ პროექტების უმრავლესობა აყვანილ იქნეს სახელმწიფო ბალანსზე, რის გამოც სსკპ მექანიზმის მთავარი მიმზიდველობა ხდება უსარგებლო⁹.

დღეისათვის, ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში, სსკპ-ების გამო გაზრდილი სახელმწიფო დავალიანების შესახებ დისკუსია პრაქტიკულად არ მიმდინარეობს. მსოფლიო ბანკის ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონის სსკპ-ებთან დაკავშირებული კვლევის ავტორის აზრით:

“ევროკავშირის ამ 8 ქვეყანას აქვს მწირი ინფორმაცია სსკპ-ებთან დაკავშირებულ რისკებისა და გრძელვადიანი ფისკალური დანახარჯების შესახებ. უფრო მეტიც, ეს ქვეყნები ნაკლებად უზრუნველყოფენ მსგავსი სახის ინფორმაციის სამოგადოებისათვის ხელმისაწვდომობას. სსკპ კონგრატეებისა და მათი შინაარსის კონფიდენციალურობის გამო, ანალიტიკოსებისთვის რთულდება არამარტო სსკპ-ების გრძელვადიანი ფისკალური დანახარჯების შეფასება, არამედ სამოგადოების მხრიდანაც გართულებულია სახელმწიფოზე სათანადო ზეგავლენის მოხდენის შესაძლებლობა, რათა მან გამოიჩინოს ფისკალური კეთილგონიერება”¹⁰.

ჯანდაცვის სექტორში სსკპ-ების გადახდისუნარიანობის საკითხი უკვე სერიოზული განხილვის საგანი გახდა დიდ ბრიტანეთშიც, სადაც კაპიტალური დანახარჯებისათვის სახელმწიფოს მიერ გამოყოფილი თანხები არ არის საკმარისი სსკპ სქემებისთვის საჭირო კაპიტალური დანახარჯების დასაფარავად, რაც შესაბამისად აისახება მომსახურების ხარისხზე¹¹.

ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში გადახდისუნარიანობის პრობლემა უკვე დაფიქსირდა უნგრეთსა და ხორვატიაში. ორივე ქვეყანა გაკრიტიკებულია მომავალი მთავრობებისათვის უზარმაზარი ვალდებულებების დაკისრების საფასურად, რის შედეგადაც მომავალ მთავრობებს კისერზე დააწვება უზარმაზარი ვალი გზის სექტორის განვითარების ამბიციური პროგრამების შემუშავების გამო¹².

პროექტის შედეგად მიღებული სარგებელი?

პრაქტიკოსების უმეტესობა თანხმდება იმ საკითხზე, რომ ნებისმიერი ფორმის სსკპ-ს გამოყენების დროს გადამწყვეტი ფაქტორია პროექტის სარგებელიანობა. თუმცა ნაკლებად სარწმუნოა ის ფაქტი, რომ კერძო სექტორს შეუძლია სახელმწიფო სექტორთან შედარებით უფრო დაბალი დანახარჯებით ააშენოს და ოპერირება გაუწიოს ინფრასტრუქტურულ პროექტებს შემდეგი ფაქტორების გამო:

1. კერძო სექტორის მიერ დაფინანსებული პროექტები უფრო ძვირია სამოგადოებისათვის, ვიდრე სამოგადოებრივი სექტორის მიერ მათ განსახორციელებლად სესხის აღების შემთხვევაში. მაგალითად 1998 წლიდან 2001 წლამდე შოტლანდიური სსკპ სკოლების მთლიანი დანახარჯი საჯარო სექტორისთვის შეადგენდა წელიწადში 7-13%, მაშინ როცა საჯარო სექტორის მიერ სესხის აღების შემთხვევაში სესხის საპროცენტო განაკვეთი იქნებოდა 4.2-5.9 პროცენტი¹³;
2. სახელმწიფო ორგანოებისგან განსხვავებით კერძო კომპანიები ჩაღებულ ინვესტიციებიდან მოელიან მნიშვნელოვან მოგებას¹⁴;
3. სსკპ-ების მომზადება ხანგრძლივი პროცესია, რომელიც დაკავშირებულია დიდ დანახარჯებთან¹⁵.

სსკპ-ების შეფასების მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტს წარმოადგენს საჯარო სექტორის კომპარატორის (სსკ) გაანგარიშება, რომლის დროსაც ხდება სსკპ პროექტების ხარჯების შედარება საჯარო სექტორის მიერ მსგავსი პროექტების განხორციელების შემთხვევაში მოსალოდნელ ხარჯებთან. დიდი ბრიტანეთში სსკ-ს გაანგარიშების მეთოდი ფართოდ გაკრიტიკებულია, რადგანაც ის სსკპ სქემების სასარგებლოდაა გადაწყვეტილი¹⁶. თუმცა აუცილებელია, რომ სსკ გაანგარიშებები გაკეთდეს, ხოლო გაანგარიშების მეთოდოლოგია გახდეს უფრო გასაგები და სამოგადოებისთვის ხელმისაწვდომი დეტალური ანალიზის ჩატარების უზრუნველსაყოფად.

ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში, არსებულ უმეტეს სსკპ-ს შემთხვევაში გამოყოფილი თანხის შედეგად მიღებული სარგებლის შეფასების შესახებ მონაცემები არ არსებობს, ხოლო სადაც ასეთი შეფასებები გაკეთებულია, იმ შემთხვევებშიც კი შეფასების მეთოდოლოგია საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომი არ იყო.

ზოგჯერ სსკპ მექანიზმის გამოყენება გამართლებულია საჯარო ფინანსების არ არსებობის მოტივით: “ან სსკპ ან არაფერი”. მსგავსი მიდგომისას აუცილებელია, გამოჩინილ იქნეს სიფრთხილე, ვინაიდან თუ პროექტის განხორციელება არ არის შესაძლებელი საჯარო ფინანსებით, ნაკლებად სავარაუდოა, რომ სსკპ მექანიზმით ის აღმოჩნდეს შესაძლებელი.

სსკპ გამოთვლის ჩატარებასაც მხოლოდ იმ შემთხვევაში აქვს აზრი, თუ შესაძარბელი ალტერნატივები მსგავსია. თუმცა არსებობს ისეთი შემთხვევებიც, როცა კერძო სექტორის ყურადღების მიქცევის მიზნით, სსკპ პროექტების ბიუჯეტი გაბერილია და აღემატება რეალობას. მაგალითისთვის, გამოდგება მაგრების კანალიზაციის გამწმენდი ნაგებობის პროექტი ხორვაგიაში და ვოლსგრევიის საავადმყოფოს პროექტი კოვენთრიში (დიდი ბრიტანეთი)¹⁷.

კონსუპციის შედეგად მიღებული ეფექტურობა?

სსკპ-ების განხორციელების მაღალი ფინანსური დანახარჯების მიუხედავად, მექანიზმის გამოყენების ერთ-ერთი მთავარ გამამართლებელ არგუმენტად მიჩნეულია ეფექტურობის უზრუნველყოფა კონკურენტუნარიანი ტენდერის არსებობისას და თავად კერძო სექტორის ოპერირების ეფექტურობა. თუმცა პრაქტიკაში, სსკპ პროექტები, როგორც წესი, ხასიათდება კონკურენტის ნაკლებობით, რაც გამოიხატება მზარდი დანახარჯებით, რაც პირველ რიგში საერთოდ კითხვის ნიშნის ქვეშ აყენებს სსკპ-ების გამოყენების სარგებლიანობას.

ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების რამოდენიმე სსკპ პროექტის შემთხვევაში კონკურენტული ტენდერი საერთოდ არ ჩატარებულა (მაგ. D47 მაგისტრალური გზის პროექტი ჩეხეთში, ბინა ისტრასა და მაგრები-მასელის მაგისტრალური გზების პროექტები ხორვაგიაში, თრაკიას მაგისტრალური გზის პროექტი ბულგარეთში).

სორვატიის მაგისტრალური გზები: ბინა ისტრა და ზაბრეზი-მასელი

ხორვაგიაში სსკპ-ების გამოყენებით ბინა ისტრასა და მაგრები-მასელის (სლოვენის საზღვართან) მაგისტრალური გზები აშენდა. პროექტი განხორციელდა ხორვაგიის მთავრობის მფლობელობაში მყოფი კონცენსიონერის მიერ, მაგრები-რიეკას საავტომობილო გზასთან ერთად. ორივე შემთხვევაში საკონცესიო ხელშეკრულებების შესახებ მოლაპარაკებები მხოლოდ ერთ დაინტერესებულ მხარესთან გაიმართა, რაც “ნაკლებად სავარაუდოს ხდის იმ ფაქტს, რომ საუკეთესო ვარიანტი იქნა შეთავაზებული დაინტერესებული მხარის მიერ, თუმცა დღემდე საუკეთესო ვარიანტების განხილვების და შესაბამისი ჩანაწერების არ არსებობის გამო, ძნელია დეტალური ანალიზის წარმოება”¹⁸.

აგკინს კონსულტანსის მიერ გაკეთებული ანალიზი პირდაპირ მიუთითებს საკონცესიო ხელშეკრულებებში არასათანადო საგარანტიო სისტემების არსებობაზე, რაც შესაბამისად ინვესტიციების ეფექტურობასა და სარგებლიანობის ხარისხზე აისახება. ორივე შემთხვევაში ხორვაგიის მთავრობა (ან უფრო ზუსტად HAC მთავრობის მფლობელობაში მყოფი საგზაო კომპანია) ფლობს პროექტის 49%-ს და უზრუნველყოფს საგზაო მოძრაობის მოცულობის შესაბამისობას საპროექტო მოცულობასთან. ამასთან, პროექტის ფინანსური პაკეტი სრულად არის დამოკიდებული ხორვაგიის მთავრობის მხარდაჭერაზე, რომელმაც ეფექტურად ემსახურება სესხს პროექტის დამფინანსებლებისთვის, იმისდა მიუხედავად როგორ მუშაობს ეს სქემები. საკითხავია რა რისკები აქვს აღებული ამ შემთხვევაში კერძო სექტორს.

სახელმწიფოს მონაწილეობა აღნიშნულ საკონცესიო კომპანიებში ნიშნავს, რომ პროექტი იყენებს საჯარო ფინანსებს და მაშასადამე ბრღის სახელმწიფო დავალიანებას¹⁹.

ჩვეულებრივ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები არ აფინანსებენ ისეთ პროექტებს, სადაც კონკურენტული სატენდერო პროცედურა არ მუშაობს. სსკპ პროექტებში კონკურენცია როგორც წესი შეზღუდულია²⁰. თუმცა, მართალია სანკ-პეტრბურგის დასავლეთის ჩქაროსნული გზის პროექტის ტენდერში ერთი მყიდველი მონაწილეობდა, ამას საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მონაწილეობა ამ პროექტში არ გამოურიცხავს.

რამოდენიმე მომწოდებლის არსებობის შემთხვევაშიც კი, ე.წ. “უპირატესი მომწოდებლის” ეტაპზე, რომლის დროსაც მოლაპარაკებები მიდინარეობს ერთ არჩეულ მომწოდებელთან კონტრაქტის კონკრეტულ ლეტალებზე, ხშირად ასეთი მოლაპარაკებები სრულდება ხოლმე გაზრდილი ფასებით ან კონკრეტული შეცვლილი პირობებით²¹. 15 ინგლისური კერძო საფინანსო ინიციატივის (კსი) ფარგლებში დაფინანსებული ჰოსპიტალის კაპიტალური დანახარჯის გამოკვლევის თანახმად, ბიზნესგეგმის თავდაპირველი მონახაზის ეტაპიდან კონტრაქტის ეტაპზე გადასვლისას დანახარჯები საშუალოდ 114.6%-ით გაიზარდა²².

მადების დაცვით მიღებული ეფექტურობა?

სსკპ-ების გამოყენების ერთ-ერთი არგუმენტია, რომ კერძო სექტორი უფრო ეფექტურია მშენებლობასა და მომსახურების გაწევისას. მაგრამ სულ უფრო და უფრო მეტი ფაქტი გროვდება, რომ მსგავსი მოსაზრება ან მცდარია და/ან ეფუძნება არასწორ ვარაუდებს.

მოგადად ღიდ ბრიგანეთში მიღებულია, რომ კსი სქემების 88% დროულად განხორციელდა²³, მაშინ როდესაც არა კსი პროექტების 70% დაგვიანებით განხორციელდა, ხოლო 73%-ის შემთხვევაში ადგილი ჰქონდა გადახარჯვას²⁴. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ ეს სტატისტიკური მონაცემები არ არის სწორი²⁵.

ევროპის საინვესტიციო ბანკის (ესბ) მიერ სსკპ პროექტებში ესბ-ს მონაწილეობის შეფასების ანგარიშის თანახმად, კონტრაქტში წინასწარ განსაზღვრული კრიტერიუმებისა და კონტრაქტის ხელმოწერისას დაფიქსირებული ფასების პირობებში, სსკპ პროექტები სრულდებოდა პროექტით დაგეგმილი დროისა და დანახარჯების შესაბამისად, რაც მსგავსი პირობების არსებობის შემთხვევაში საჯარო პროექტების შემთხვევაშიც შესაძლებელია²⁶.

საბაზისო სერვისები: მომსახურების ხარისხის თუ დანახარჯების შემცირება?

სსკპ-ს მომხრეებისა და ხელშემწყობების მიერ შედარებით ნაკლები ყურადღება ეთმობა იმის განხილვას, თუ რამდენად არის სასარგებლო საჯარო სექტორის გრადიციული ფუნქციების გადაცემა კერძო სექტორისათვის. როგორც ესბ-ს წარმომადგენელი არმინ რაისი აცხადებს, “ზოგჯერ არსებობს საკმაოდ არაკრიტიკული, იდეოლოგიური პრემუმიაც კი, რომ კერძო სექტორის მიერ საზოგადოებრივი სერვისების მოწოდებას არ მოაქვს ზიანი”²⁷.

თეორიულად მიღებულია, რომ თუ ობიექტის დაგეგმარების, მშენებლობისა და ოპერირების ფუნქციები თავმოყრილია სსკპ კონტრაქტში, მაშინ კერძო სექტორს აქვს დანახარჯების შემცირების უფრო მეტი სტიმული, ვიდრე სახელმწიფოს მიერ თითოეული სტადიისთვის დაქირავებულ სამ სხვადასხვა კომპანიას. თუმცა ღიდი ბრიგანეთის მაგალითზე დაყრდნობით, შეიძლება ითქვას, რომ კერძო კომპანიებისათვის მოგების მარჯა იმდენად მაღალია²⁸, რომ დანახარჯების შემცირების სტიმული თითქმის არ რჩება.

ამასთან დანახარჯების შემცირება ყოველთვის არ არის სასურველი, რადგან შესაძლოა ხარჯების შემცირება მომსახურების ხარისხის შემცირების ხარჯზე მოხდეს. თეორიულად მომსახურების მიწოდება ხდება ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად, სადაც განსაზღვრულია სანქციები ვალდებულებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში. თუმცა შეუძლებელია კონტრაქტში გათვალისწინებული იყოს ყველა მოულოდნელობა. ეს განსაკუთრებით ეხება განათლების, ჯანდაცვისა და პენიტენციალურ სისტემებს. რკინიგზის ფუნქციონირებაც საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მოთხოვნებიდან გამომდინარე, ასევე მიუღებელია სსკპ-სთვის. რადგანაც საზოგადოებრივი უსაფრთხოება დანახარჯების შემცირების შესაძლებლობებზე უპირატესია²⁹.

პენიტენციალურ სისტემაში სსკპ-ები ხშირად მოიცავს რამდენიმე საკვანძო მომსახურებას და საკმაოდ წინააღმდეგობრივია. სერიოზული ეჭვები ჩნდება კერძო სექტორის მიერ გაწეული

მომსახურების სათანადოდ გაწევის შეფასებისას, რადგან ნებისმიერი უარყოფითი მოვლენა ციხეში (გაქცევა, ნარკოტიკებით ვაჭრობა ა.შ), რომელიც იწვევს კომპანიის დაჯარიმების რისკის ზრდას, შესაძლებელია არ იქნეს კომპანიის მიერ სათანადოდ აღრიცხული. დიდი ბრიტანეთის რამოდენიმე კსი პროექტში, ციხეებს ჰქონდათ პრობლემა სათანადო პერსონალის მიღება/შენარჩუნებასთან დაკავშირებით³⁰.

სსკპ პროექტებში მსგავს პრობლემებს ვაწყდებით, როგორც საბაზისო სერვისებში, ასევე ლოგისტიკურ პროექტებშიც. მაგ. ვინაიდან სსკპ პროექტები საკმაოდ ძვირადღირებული პროექტებია დიდი ბრიტანეთის სსკპ საავადმყოფოებში მოხდა საწოლების რაოდენობის 30%-ის შემცირება და თანამშრომელთა 20%-ის დათხოვნა³¹.

სახელმწიფო ბიუჯეტის დეფიციტი გამოწვეული კსი ჰოსპიტალებისთვის გადახდებით, გავლენას ახდენს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ საავადმყოფოებზეც. ვინაიდან კსი საავადმყოფოს კაპიტალური და მომსახურების დანახარჯები როგორც წესი ფიქსირებულია, სახელმწიფოსთვის უფრო ადვილია საჯარო ჰოსპიტალებისთვის დაფინანსების შემცირება. სხვა სიგყვებით რომ ვთქვათ, საჯარო მომსახურება მარალდება კსი პროექტებით³² გამოწვეული გადახდისუნარიანობის პრობლემების გამო.

სსკპ პროექტები ასევე ქმნის პრობლემებს შენობების დაპროექტებისა და მშენებლობისას. მაგალითად, სვინდონის პრინცესა მარგარიტას სახელობის ჰოსპიტალში (დიდი ბრიტანეთი), ინტენსიური თერაპიის განყოფილებასა და საოპერაციოს შორის მანძილი შეადგენს 80 მეტრს³³. უფრო მწვავე პრობლემები იქნა დაფიქსირებული დიდი ბრიტანეთის არქიტექტურისა და მშენებლობის გარემოს კომისიის მიერ. მათი დასკვნის თანახმად, დიდი ბრიტანეთის 10-დან 9 ყველაზე ცუდად დაპროექტებული სკოლა აშენდა კსი მექანიზმის გამოყენებით³⁴.

დარღვევის მიუხედავად სანქციები საჯარიმო თანხის სიმცირით ხასიათდება³⁵:

“დიდი ბრიტანეთის გამოცდილება ხაზს უსვამს ეფექტური მონიტორინგისა და კერძო სექტორის საქმიანობაზე ზეგავლენის საჭიროებას. ამასთან დაკავშირებით სათანადო სანქციები,



საქმიანობის შეფასება და გადახდების გამოქვითვის მექანიზმები უნდა იყოს სათანადოდ გაწერილი და ყურადღებით განხორციელებული. ყველაზე მნიშვნელოვანია, რომ კონტრაქტის შეჩერების ინსტრუმენტი წარმოადგენდეს მნიშვნელოვან ბერკეტს³⁶.

ძალიან ძნელია იმის განსაზღვრა, თუ როგორ უნდა მოხდეს კონტრაქტის შეჩერება ვინაიდან ცენტრალური თუ ადგილობრივი ხელისუფლება დაინტერესებულია კომპანიის ფუნქციონირების გაგრძელებაში. თუ კომპანია ვერ ასრულებს დაკისრებულ ვალდებულებებს, მაშინ მთავრობამ ან პროექტის ნაციონალიზაცია უნდა განახორციელოს, ან უნდა დაეხმაროს კომპანიას და/ან საკუთარ თავზე აიღოს სსკპ პროექტის თავიდან დაწყების დანახარჯები.

წარსული გამოცდილებიდან ცნობილია, რომ ცენტრალურ და ადმოსავლეთ ევროპის ვეყნებში მონიტორინგის შესაძლებლობები და შემდგომი გემოქმედების მექანიზმები გარემოსდაცვითი პრობლემების, კორუფციისა და სხვა საკითხებთან მიმართებაში საკმაოდ დაბალ დონეზეა, რის გამოც არარეალურია ის მოლოდინი, რომ სსკპ-ს მოქმედების სტანდარტები იქნება მკაცრად შესრულებული.

მაშასადამე სსკპ მექანიზმები არ უნდა იყოს გამოყენებული ისეთ სფეროებში, როგორცაა ჯანდაცვა, სკოლები, პენიტენციური სისტემა, წყლის მიწოდება, რადგან არსებობს მომსახურების ხარისხის შემცირების რისკი, მაშინ როდესაც არ არსებობს შესაბამისი გემოქმედების მექანიზმები დარღვევების თავიდან ასაცილებლად.

რისკების ტრანსფერით მიღებული ეფექტიანობა

თეორიულად სსკპ პროექტებში რისკები გადაეცემა იმ მხარეს, რომელსაც უკეთესად შეუძლია რისკების მართვა. თუმცა რეალურად თუ კერძო სექტორი იღებს თავის თავზე რისკს, ამისთვის ხშირ შემთხვევაში ითხოვს კომპენსაციას.

არასათანადოდ განაწილებული რისკი ცენტრალური და ადმოსავლეთი ევროპის რეგიონის სსკპ პროექტების ერთ-ერთი უმთავრეს პრობლემას წარმოადგენს. შედეგად ვიღებთ ისეთ კონტრაქტებს, სადაც მომხმარებლების ხარჯზე ხდება კერძო სექტორისათვის მოგების უზრუნველყოფა (მაგალითად, თრაკიის ავტომაგისტრალი ბულგარეთში და ბაგრების კანალიზაციის გამწმენდი ნაგებობა ხორვატიაში), ზოგჯერ კი ისეთ სიტუაციას ვღებულობთ, როცა კონცესიონერს ექმნება ფინანსური პრობლემები და ის ცდილობს საჯარო სექტორის ხარჯზე მოახდინოს შემოსავლების უზრუნველყოფა.



პოლონეთის A2 მაგისტრალური გზის ნოვი გომისლისა და კონინის გზის მონაკვეთის მშენებლობა დასრულდა 2005 წელს, თუმცა ამ გზაზე პროექტით გათვალისწინებული ტრანსპორტის მოცულობა არ იქნა მიღებული.

პოლონეთის A2 მაგისტრალური გზა

პოლონეთში, A2 მაგისტრალური გზის პროექტი, რომელიც აკავშირებს ვარშავას პოზნანთან და სლუბცეში გერმანიის საზღვართან, არის კერძო სექტორის მონაწილეობით განხორციელებული უდიდესი 870 მილიონი ევროს ღირებულების საგრანსპორტო პროექტი. ნოვი გომისლისა და კონინის დამაკავშირებელი 150 კმ-იანი გზის მონაკვეთის მშენებლობისთვის 2000 წელს გაიყარა აროგ-ის (აშენება, რეაბილიტაცია, ოპერირება, გრანსფერი) გიპის 40 წლიანი კონცესია. მშენებლობა დაიწყო 2001 წელს და დასრულდა 2005 წელს. თუმცა ცოცხალი ვინჩე თუ მოიძებნება, ვისაც ამ გზით სარგებლობისა და ბაჟის გადახდის სურვილი გააჩნია. ნავარაუდევია, რომ როგორც მინიმუმ საგვირვთო ავტომობილების 60-80 პროცენტი გვერდს აუვლის აღნიშნულ ავტომაგისტრალს³⁷. ამიგომ ამჟამად კონცესიონერსა და მთავრობას შორის მიმდინარეობს მოლაპარაკებები საკომპენსაციო თანხების ირგვლივ.

რეგიონში რისკების გრანსფერთან დაკავშირებულ ყველაზე პრობლემურ პროექტებს განეკუთვნება ფასიანი ავტომაგისტრალები³⁸. გადაწყვეტილების მიმღებებთან მიერ პროექტების შემუშავების დროს საგზაო მოძრაობის მოცულობის ხელშეწყობად გაბერვის გამო, სიძნელეები ექმნება კონცესიონერის შემოსავლებს ან ბიუჯეტის დანახარჯებს. ამასთან იზრდება ავტომაგისტრალებზე საგრანსპორტო მოცულობის რეალური ზრდის ხელშეწყობის მცდელობები³⁹, რაც სრულიად ეწინააღმდეგება საგრანსპორტო მოძრაობის შემცირების კენ მიმართულ გარემოსდაცვით მიზანებს.

სამწუხაროდ გადასახადის გადახდელს ნებისმიერ შემთხვევაში უწევს გადასახადის გადახდა როგორც კონცესიონერისათვის შემოსავლების უზრუნველყოფის ფორმით, ასევე პროექტის ნაციონალიზაციის შემთხვევაშიც.

რეფინანსირებით მიღებული ჭარბი მოგება

სსკპ-ს ყველაზე სკანდალურ ასპექტებს შორის უდაოდ გამოსარჩევია შემოსავლების რეფინანსირებით მიღებული სარგებელი. რეფინანსირება მოიცავს კერძო სექტორის მიერ ინფრასტრუქტურული პროექტის მშენებლობისთვის აღებული სესხის დაფარვას ახალი სესხით, რომელსაც კერძო სექტორი იღებს პროექტის დასრულების შემდეგ. ვინაიდან მშენებლობის დასრულების შემდეგ პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებული რისკების უმრავლესობა ამ ეტაპზე აღარ არსებობს, ამიგომ ახალი სესხის საპროცენტო განაკვეთი იმაზე გაცილებით მცირეა, ვიდრე პროექტის დაწყებამდე. რაც ამცირებს პროექტის ღირებულებას. თუმცა საჯარო სექტორი კვლავ აგრძელებს იმ საფასურის გადახდას, რაც გათვალისწინებული იყო თავდაპირველი სესხის დაფარვისთვის.

ამის თავიდან აცილება შესაძლებელია, თუ კერძო სექტორთან გაფორმებულ კონტრაქტში დევს კერძო სექტორის მიერ რეფინანსირების გარიგებებისაგან მიღებული სარგებლის შესახებ პუნქტები.

წინააღმდეგ შემთხვევაში ადგილი აქვს კერძო სექტორის ჭარბ მოგებას მომხმარებლების ხარჯზე. რამოდენიმე მსგავსი სახის სკანდალური შემთხვევა (ნორფოლკი და ნორვიჩის საავადმყოფოების შემთხვევები) გამოაშკარავდა დიდ ბრიტანეთში, სადაც კონსორციუმმა “ოქტაგონმა” მიიღო 82 მილიონი ფუნტი სტერლინგი და ინვესტორების უკუგების განაკვეთი იმაზე მეტად გაიზარდა, ვიდრე ეს თავდაპირველად იყო განმარტებული (19%-დან 60%-მდე)⁴⁰. ჯერჯერობით ცენტრალურ და ადმოსავლეთ ევროპის რეგიონში მსგავსი ფაქტები არ გამოვლენილა, თუმცა აუცილებელია ასეთი შემთხვევების გათვალისწინება.

ვის სასარგებლოდ მუშაობს სსკპ მექანიზმი? საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების (სსი) როლი სსკპ პროექტებში

საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების (სსი) სსკპ პროექტებში ჩართვა საზოგადოებისთვის სარგებლის მომგანი უნდა იყოს. მისაღები ფასებითა და ტარიფებით უნდა ხდებოდეს საქონლისა და მომსახურების მიწოდება და უზრუნველყოფილი უნდა იყოს, როგორც სამართლიანი კომერციული ურთიერთობა კონტრაქტორსა და კერძო სექტორს შორის, ასევე თვით ბანკის ფინანსური მდგრადობა.

სსი-ები პროექტებში უნდა ჩაერთონ ადრეულ სტადიაზე, რათა დანახარჯების შემდგომი ზრდის თავიდან ასაცილებლად ყველა აუცილებელი კომპონენტის გათვალისწინება მოხდეს პროექტში. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით არსებობს მაგრების კანალიზაციის გამწმენდი ნაგებობისა (ხორვაგია) და რიგის სამხრეთი ხიდის (ლაგვია) მაგალითები.

სსკ-ს არჩევის შემთხვევაში სსი-ებმა უნდა უზრუნველყონ მექანიზმის ეფექტიურობა. თუმცა ევროპის საინვესტიციო ბანკის განცხადებით, ის ჩვეულებრივ არ ახდენს საჯარო სექტორის კომპარატორის (სსკ) გაანგარიშებას⁴¹ - რაც სერიოზულ დაუღვერობაა ბანკისთვის, რომელიც უნდა ემსახურებოდეს საზოგადოების ინტერესებს.

არც ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (ერგ) მიიჩნევს საზოგადოებისათვის რეალური სარგებლის მოგანის უზრუნველყოფას თავის მოვალეობად. თუმცა ბანკი ცდილობს შეინარჩუნოს შედარებით ნეიტრალური პოზიცია რაიმე სახის სადავო სიტუაციაში ჩათრევის თავიდან ასაცილებლად⁴². საჯარო ინსტიტუტის მსგავსი ქცევა მიუღებელია საზოგადოებისათვის, რადგან ის არის ვალდებული უზრუნველყოს პროექტის განხორციელების შედეგად საზოგადოებისათვის მიღებული რეალური სარგებელი.

სამწუხაროდ ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონში არის შემთხვევები, როცა სსი ყოველგვარი რეალური დასაბუთებისა და ზოგჯერ თვით შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოების მხარდაჭერის გარეშე ახდენენ პროექტებში კერძო სექტორის ჩართვაზე გეწოლას.



მსოფლიო ბანკმა აღიარა შეცდომა, ლეოვის წყალკანალის დარწმუნების გამო, რათა მას ლეოვის წყლის პროექტის სამართავად დაექირავებინა უცხოური ოპერატორი.

ლკოვის წყლის პროექტი

2001 წელს მსოფლიო ბანკმა დაამტკიცა ლკოვის წყალკანალისთვის 24 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობის სესხი, რომელიც ითვალისწინებდა ქალაქის როგორც წყლით რეგულარულ მომარაგებასა და შესაბამისი ხარისხის უზრუნველყოფას, ასევე წყლის კომპანიის ინსტიტუციონალურ გაძლიერებას. მსოფლიო ბანკი შეეცადა ლკოვის წყალკანალი დაერწმუნებინა, რომ მას წყლის მეურნეობის გაძლიერების მიზნით, უნდა დაექირავებინა უცხოური კომპანია, რაც ლკოვის წყალკანალის მიერ უარყოფილ იქნა. თუმცა უკვე მოგვიანებით კომპანიამ დაიქირავა უცხოელი მრჩეველი მმართველობის საკითხებში, რაც საკმაოდ არაუფექტური აღმოჩნდა შემდეგში⁴³.

მსოფლიო ბანკის შეფასების ლოკუმენტი გამოყოფს მიღებულ გაკვეთილებს:

“ბანკისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია გემინწვენად ზუსტად იყოს შეფასებული მსესხებლისათვის მიცემული რჩევების დადებითი მხარეები, როცა სახეზე გვაქვს მსესხებლის მხრიდან აშკარა წინააღმდეგობა. ლკოვის წყალკანალის შემთხვევაში თავიდანვე აშკარა იყო ის, რომ კომპანია უარს იცხვოდა ბანკის დაქირავებულ მოთხოვნაზე უცხოური კერძო ოპერატორის დაქირავებასთან დაკავშირებით. თუ მხედველობაში მივიღებთ მსესხებლის უარყოფით დამოკიდებულებას ობიექტის კერძო მმართველობაში გადაცემასთან დაკავშირებით, არც ბანკის შემდგომი შეთავაზება მენეჯმენტის კონტრაქტის ძვირადღირებული უცხოური მრჩეველის მომსახურებით შეცვლასთან დაკავშირებით, წარმოადგენდა კარგ რჩევას⁴⁴.”

რეკომენდაციები

სსკპ პროექტების შემოთჩამოთვლილი უარყოფითი მხარეების გათვალისწინებით, ნაკლებად სავარაუდოა, რომ მოიძებნებოდეს ისეთი ტიპის პროექტები, სადაც სსკპ მექანიზმებს შეუძლიათ რეალური სარგებლის უზრუნველყოფა საზოგადოებისათვის. აუცილებელია, რომ ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნების მთავრობებმა, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებმა, კვლევითმა ინსტიტუტებმა და მრჩეველებმა გადახედონ საკუთარ მიდგომას სსკპ მექანიზმთან დაკავშირებით, რათა რეალურად მოხდეს შეფასება - ხომ არ უწყობს სსკპ მექანიზმების გამოყენება ხელს მიუღებელი დანახარჯების მრდას, გადასახადის გადამხდელების ზედმეტი ვალდებულებებით დამძიმებას და ალტერნატიული ფინანსური ინსტრუმენტების უკუღვებელყოფას.

აღნიშნული რეკომენდაციების მიზანია ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპის რეგიონის ქვეყნებში განხორციელდეს მხოლოდ ხელმისაწვდომი და რეალური სარგებლის მომგანი სსკპ პროექტები.

გადასდისუნარიანობა

- აუცილებელია ცალკეულმა სამინისტროებმა და ადგილობრივმა მთავრობებმა განსაზღვრონ ბიუჯეტის ზედა ზღვრები სსკპ პროექტების განსახორციელებლად, იმ რეალური საფრთხეების გათვალისწინებით, რაც წლების განმავლობაში სსკპს გამო აწვება ბიუჯეტებს მძიმე ტვირთად.
- აუცილებელია წარსული სსკპ პროექტების ფისკალური დანახარჯების გამჭვირვალონის უზრუნველყოფა⁴⁵ ახალი სსკპ პროექტის განხორციელებამდე.
- სამთავრობო ანგარიშებში უნდა აისახოს სსკპ პროექტებისთვის გადასახდელი წლიური თანხები. ასევე აუცილებელია, გარკვეული იყოს, რომელი ბიუჯეტებიდან უნდა მოხდეს სსკპ პროექტებისთვის თანხის გამოყოფა და რა ოდენობის ფულადი თანხის გადახდა უწევს თავრობას და საზოგადოებას.

საბაზისო სერვისებზე ზიგავლენა

- სსკპ მექანიზმები არ უნდა იყოს გამოყენებული ისეთ სექტორებში სადაც რთულია ამ მექანიზმის შედეგების შეფასება და შესაძლოა გამოიწვიოს მომსახურების ხარისხის შემცირება. ასეთ სექტორებს მიეკუთვნება მაგალითად, საავადმყოფოების ფუნქციონირება, სკოლები, ციხეები, ისევე როგორც წყლის მიწოდება და რკინიგზის ქსელები.

პროექტის შედეგად მიღებული სარგებელი

- სსკპ მექანიზმის გამოყენების შესახებ გადაწყვეტილების მიღება აუცილებელია კონკურენციის პირობებში. მთავრობების, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებისა და საკონსულტაციო კომპანიების მიერ სსკპ მექანიზმი არ უნდა იყოს განხილული როგორც ერთადერთი საშუალება კონკრეტული პროექტის განხორციელებისათვის. იქ სადაც სახელმწიფოს მიერ პროექტის დაფინანსება არაეფექტურად განიხილება, ნაკლებად სავარაუდოა, რომ სსკპ-ს დანერგვით აღნიშნული პროექტი გახდება მისაღები. აქედან გამომდინარე, სახელმწიფო ორგანოებმა უნდა გამოავლინონ ყველაზე მნიშვნელოვანი პროექტები ან მოახდინონ პროექტის მასშტაბების შემცირება მისაღებ დონემდე.
- ინსტიტუციონალურ დონეზე ეს ნიშნავს, რომ შესყიდვების თემა უნდა მოიცავდეს საჯარო და კერძო სექტორების ურთიერთობების მთელ რიგ ვარიანტებს, მაგალითად, სახელმწიფო ორგანოებმა უნდა ჩამოაყალიბონ არა სსკპ ექსპერტიზის ცენტრები, არამედ შესყიდვებთან დაკავშირებული ექსპერტიზის ცენტრები, რათა თავიდან იქნეს აცილებული სსკპ მექანიზმებზე გაუთვითცნობიერებელი ფოკუსირება, ისეთი პროექტებისთვის სადაც სსკპ არ არის საუკეთესო არჩევანი.
- უნდა ჩატარდეს თითოეული პროექტის გადახდისუნარიანობის ანალიზი და იყოს საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომი⁴⁶. ეს ანგარიში უნდა მოიცავდეს მომხმარებლების, გადასახადის გადამხდელების, მომუშავეთა და მთავრობის რისკების სრულ შეფასებას პროექტის წარუმატებლობის შემთხვევის გათვალისწინების ჩათვლით.
- აუცილებელია საჯარო სექტორის კომპარატივის (სსკ) გაანგარიშების განხორციელება და შედეგების გამჭვირვალობა. ასევე აუცილებელია გაანგარიშების მეთოდოლოგიის საჯაროება და მოიცავდეს ახსნა-განმარტებას. ეს გაანგარიშება უნდა გამოირიცხავდეს ისეთ ზედმეტად მოქნილ კატეგორიებს (მაგალითად, დიდ ბრიტანეთის სსკ გაანგარიშებაში “რისკის გრანსფერის” საკითხი), რომლის მეშვეობით ადვილად შესაძლებელი აღნიშნული გაანგარიშება დასრულდეს სსკპ-ს სასარგებლოდ.

გამჭვირვალობა და ანგარიშვალდებულება

- სსკპ კონტრაქტის გაფორმებამდე აუცილებელია სსკპ კონტრაქტის სამუშაო ვერსიის ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა, რათა შესაძლებელი იყოს ცვლილებების შეტანა ფისკალური რისკების შესამცირებლად.
- პროექტებში კორუფციის და დანახარჯების მრდის თავიდან ასაცილებლად აუცილებელია ტენდერის ყველა დოკუმენტი თუ კონტრაქტი, ფინანსური დეტალების ჩათვლით, ხელმისაწვდომი გახდეს საზოგადოებისთვის. სამწუხაროდ, ჯერჯერობით მსგავსი ტიპის ინფორმაცია კომერციულ საიდუმლოებად არის მიჩნეული, თუმცა თუ გვსურს, რომ პროექტებმა რეალური სარგებელი მოიგანოს, აუცილებელია, რომ შეწყდეს მსგავსი პრაქტიკა.

სატენდერო პროცედურები

- აუცილებელია, რომ სატენდერო პროცედურები არა მარტო ევროკავშირის შესყიდვების წესებს შეესაბამებოდეს, არამედ ტენდერი საერთოდ არ უნდა გაიმართოს ტენდერში მხოლოდ ერთი მონაწილის არსებობის შემთხვევაში. ამ შემთხვევაში, უკიდურესად დაბალია იმის შანსი, რომ უზრუნველყოფილი იქნება პროექტის რეალური სარგებელი. თუ არ იარსებებს იმის დამამტკიცებელი საბუთი, რომ ახალი ტენდერი მოიგანს განსხვავებულ შედეგებს, მაშინ პროექტი თავიდან უნდა დაიგეგმოს.
- უნდა დაწესდეს პროექტის დანახარჯების ცვლილებების დასაშვები ზედა ზღვარი მიუხედავად იმისა, თუ რითი არის გამოწვეული აღნიშნული ცვლილებები. არანაირი “არსებითი” ცვლილება არ უნდა განხორციელდეს კონტრაქტში, ხოლო ეს “არსებითი”-ც უნდა იყოს გარკვევით განსაზღვრული ევროკავშირის ან ეროვნულ დონეზე. საჯარო სექტორიც თავის მხრივ საჭიროებს ნათელი სტრატეგიისა და სათანადო მექანიზმების ქონას, რათა თავი აარილოს კერძო სექტორის შეწობას ისეთ საკითხებში, როგორც ანგარიშის კების განაწილება ან საჯარიმოსის გამო. თუ მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდება, მაშინ აუცილებელია საჯარო სექტორის კომპარატივის (სსკ) გაანგარიშებისა და სატენდერო პროცედურების თავიდან ჩატარება.

კონტრაქტები

- ჯარიმები ცუდად ჩატარებული სამუშაოებისათვის ავტომატურად უნდა გამორიცხავდეს ბონუსებს კარგი მუშაობისათვის სხვა სფეროებში.
- სსკპ კონტრაქტები ყოველთვის უნდა უზრუნველყოფდნენ საჯარო სექტორის მიერ რეფინანსირებით მიღებული სარგებლიდან მინიმუმ 50% მიღებას. ასევე სასურველია, რომ კერძო სექტორისათვის დაწესებული იყოს სარგებლის მიღების მაქსიმალური ზღვარი.
- აუცილებელია, რომ კონტრაქტი მოიცავდეს გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისას საზოგადოებრივი ინტერესის სასარგებლოდ კონტრაქტის შეჩერების პირობას.
- საგზაო სსკპ პროექტების შემთხვევაში კერძო სექტორმაც უნდა გაიზიაროს ნაწილობრივ საფინანსო ოპერაციული რისკები და გადახდები არ უნდა დაეფუძნოს საგზაო მოძრაობის მოსალოდნელ ოდენობას, რადგან შესაძლოა, ამან გამოიწვიოს საგზაო მოძრაობის მოცულობის ზრდის ხელშეწყობა, რაც ეწინააღმდეგება ევროკავშირის კლიმატის ცვლილების პოლიტიკის მიზნებსა და მდგრადი განვითარების პოლიტიკას.
- კონტრაქტები უნდა იყოს შესაბამისობაში გარემოსდაცვით და შრომის სტანდარტებთან, პროფკავშირების აღიარების ჩათვლით.

კონტრაქტების განხორციელება

- საჯარო ორგანოებმა, რომელთაც სურთ სსკპ პროექტის განხორციელება, უნდა წარმოადგინონ იმის მტკიცებულება, რომ აქვთ სათანადო შესაძლებლობები და ფულადი რესურსები კონტრაქტის პირობების შესაბამისობის უზრუნველყოფისათვის.
- თუ დღის წესრიგში დადგება კონტრაქტის შეჩერების საკითხი, საჯარო სექტორმა აუცილებლად უნდა იცოდეს, როდის გეგმავს კონტრაქტის შეჩერებას რათა მოემზადოს ამ პროცესისათვის. როგორც კონტრაქტის საპროცედურო ნაწილი საჯარო სექტორი ვალდებულია შეიმუშაოს სათადარიგო გეგმა კერძო სექტორის დეფოლტის შემთხვევაში, თუნდაც მსგავსი შემთხვევა ძალიან არარეალურად აღიქმებოდეს.
- საჯარო ორგანოებმა უნდა ჩაატარონ სსკპ პროექტის შეფასების ანალიზი და უზრუნველყონ ამ დოკუმენტის ხელმისაწვდომობა. აღნიშნული შეფასების ანალიზი უნდა მოხდეს ორჯერ: პირველად როცა საწყისი ინვესტიციები განხორციელდება და პროექტი დაიწყებს ფუნქციონირებას და მეორედ, პროექტის ფუნქციონირების დაწყებიდან 4-6 წლის შემდეგ, ნებისმიერი პრობლემის მინიმუმაციის უზრუნველსაყოფად.

საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების (სსი) როლი

სსი-ბმა უნდა:

- გადაამისამართონ სესხები გრანსპორტის, ენერჯეტიკისა და ნარჩენების მართვის მდგრად მეთოდებზე.
- დაიწყოთ ფიქრი საჯარო სამართლის საზოგადოებრივი პარტნიორობის (სსსპ) პროექტების დაფინანსებაზე, ისეთ სექტორებში როგორცაა წყალი, სადაც აუცილებელია მმართველობის სისტემის გაუმჯობესება, მაგალითად, შესაძლებელია მოხდეს სუსტად ოპერირებული მუნიციპალური კომპანიის მიხედვით კარგად ოპერირებად მუნიციპალურ კომპანიაზე.
- უზრუნველყონ დაფინანსებული სსკპ პროექტის გადახდისუნარიანობის შეფასებისა და საჯარო სექტორის კომპარატორის (სსკ) გაანგარიშების ჩატარება, რეალურ მონაცემებზე დაყრდნობით. როგორც საჯარო ინსტიტუტებმა მათ უნდა უზრუნველყონ საზოგადოებისთვის რეალური სარგებლის მიღება პროექტიდან.

- უზრუნველყონ ფინანსური დანახარჯების შემცირება საჯარო დაწესებულებებისთვის ფულის სესხების გზით, ხოლო გადაწყვეტილება კერძო სექტორის ჩართვასთან დაკავშირებით არ ეფუძნებოდეს პროექტის საჯარო სექტორის ბალანსიდან მოხსნის შესაძლებლობას.
- გასცენ სესხი მხოლოდ ისეთ პროექტებზე, სადაც სხვა მისაღები დაფინანსების წყაროები არ არსებობს.
- უზრუნველყონ ყველა კომპონენტის ასახვა პროექტში, რათა თავიდან იქნეს აცილებული შემდგომში დანახარჯების ზრდა.
- უზრუნველყონ სახელმწიფო ორგანოების მიერ პროექტთან დაკავშირებული დოკუმენტების გამჭვირვალობა (საჯარო სექტორის კომპარატივის (სსკ) გაანგარიშება და მეთოდოლოგია, კონტრაქტის სამუშაო და საბოლოო ვერსიები, ხელმისაწვდომობასთან დაკავშირებული ინფორმაცია). ამ დოკუმენტებს შესაძლებელია ასევე თან ერთვოდეს იმ კრიტერიუმების მიმოხილვა, რომლის მიხედვითაც ხდება ინფორმაციის “კომერციული გასაიდუმლოება”
- დააწესონ შეზღუდვები გენდერის დროს დანახარჯების და პირობების ცვლილებებზე, მზად იყვნენ პროექტიდან გასასვლელად, თუ აღმოჩნდება, რომ ამ ცვლილებების შედეგად საზოგადოებრივი სარგებელი არ არის რეალური.
- უზრუნველყონ, რომ სახელმწიფოს ჰქონდეს რეალური მონიტორინგის ჩატარების საშუალება და ექსპლუატაციის სტანდარტების დაცვა; თუ სახელმწიფოს არ შეუძლია ეფექტურად განახორციელოს აღნიშნული მოქმედებები, მაშინ სსი-ებმა საერთოდ არ უნდა დააფინანსონ სსკ პროექტები.
- განახორციელონ საზოგადოებისათვის ხელმისაწვდომი ყველა სსკ პროექტების შეფასება ორ ეტაპად, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს იმ პრობლემების მინიმუმაცია, რომელიც პროექტის განხორციელების დროს წარმოიშობა. დროში გაწერილი გეგმა ამ ანალიზის ჩატარებისა უნდა იყოს ისეთივე როგორც საჯარო სექტორის შემთხვევაში, ხოლო თვით დოკუმენტის გარშემო გაიმართოს საჯარო კონსულტაციები ყოველსომცხველი და დაბალანსებული ანალიზის მისაღებად.

გამოყენებული ლიტერატურა

- 1 ევრო კომისია: Green Paper On Public-Private Partnerships And Community Law On Public Contracts And Concessions, COM(2004) 327 final, 30.04.2004
- 2 მისი უდიდებულესობის ხაზინა: Infrastructure Procurement: Delivering Long-Term Value; 2008 წლის მარტი, გვ. 6;
- 3 ფრედერიკ კორფკერი და ნიკოლამ მაგიუ, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (ერგბ): EBRD's Past Experience from PPP Operations, Lessons Learned and Recommendations, 2008 წლის 24-25 აპრილი, გვ. 4
- 4 იგივე, გვ. 6
- 5 კემბელ გომსონი, ჯუდიტ გულდინი: Evaluation of PPP projects financed by the EIB, ევროპის საინვესტიციო ბანკი (ესბ), 2005 წლის მარტი, გვ. 15
- 6 კემბელ გომსონი, ჯუდიტ გულდინი: Evaluation of PPP projects financed by the EIB, ევროპის საინვესტიციო ბანკი (ესბ), 2005 წლის მარტი, გვ. 15
- 7 ევრო კომისია: Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions, COM/2004/0327 საბოლოო, 2004
- 8 ნახეთ მაგალითად: http://ec.europa.eu/ten/transport/financing/partnership_en.htm
- 9 დელოითი: iGAAP alert: IFRIC 12, Service Concession Agreements, 2007 წლის თებერვალი [www.deloitte.com/dtt/cda/doc/content/UK_Audit_iGAAP_Alert_February07\(2\).pdf](http://www.deloitte.com/dtt/cda/doc/content/UK_Audit_iGAAP_Alert_February07(2).pdf)
- 10 ნინა ბუდინა, ჰანა პოლაცკოვა ბრიქსი, თიმოთი ირვინი: Public-Private Partnerships in the New EU Member States - Managing fiscal risks, World Bank Working Paper No. 114, 2007 წლის ივნისი, გვ. 16
- 11 მარკ ჰელოველი და ალისონ პოლოკი: Private Finance, Public Deficits – კერძო საფინანსო ინიციატივის დანახარჯების შესწავლა და მისი გავლენა ინგლისის ჯანდაცვის მომსახურებაზე, საერთაშორისო საჯარო ჯანდაცვის ცენტრი, 2007 წლის 12 სექტემბერი
- 12 ანდრეას ბრენკი, გორსტენ ბეკერსი, მარია ჰაინრიხი და კრისტიან ვონ ჰირშპაუზენი: Public-private partnerships in new EU member countries of Central and Eastern Europe, ესბ კვლევები, 10 ტომი, № 2, 2005 გვ. 94 და 100
- 13 დევიდ პრაისის პრემენტაცია, საერთაშორისო საჯარო ჯანდაცვის პოლიტიკის ცენტრი, ედინბურგის უნივერსიტეტი, 2008 წლის 16 აპრილი
- 14 გერი მაკალისტერი: "PFI triples profits say firms" გარდიანი, 08.09.2003, <http://business.guardian.co.uk/story/0,,1037267,00.html>
- 15 დევიდ პრაისის პრემენტაცია, საერთაშორისო საჯარო ჯანდაცვის პოლიტიკის ცენტრი, ედინბურგის უნივერსიტეტი, 2008 წლის 16 აპრილი
- 16 ნიკოლას თიმინსი: "Warning of 'spurious' figures on value of PFI", "ფაინანშალ თაიმსი", 05. 06. 2002
- 17 ჯორჯ მონბიოტი: Private Affluence, Public Rip-Off, "სპექტატორი", 2002 წლის 10 მარტი
- 18 ატკინსი: Update on Best International Practices in Public Private Partnership with Regards to Regional Policy Issues, მიმოხილვის ანგარიში, ერგბ, 2005 წლის ნოემბერი, გვ. 58
- 19 ატკინსი: Update on Best International Practices in Public Private Partnership with Regards to Regional Policy Issues, მიმოხილვის ანგარიში, ერგბ, 2005 წლის ნოემბერი, გვ. 57-59
- 20 საჯარო ანგარიშებზე თემთა პალატის კომიტეტი მისი უდიდებულესობის ხაზინა: Tendering and benchmarking in PFI, 2006-2007 წლის სესიის 63 ანგარიში, 2007 წლის 10 თქტომბერი, გვ. 7
- 21 პატრიცია ლიპი, დიდი ბრიტანეთის ეროვნული აუდიტის სსკპ პროექტების დირექტორი: Lessons from the Private Finance Initiative in the United Kingdom, ესბ-ს კვლევები ტომი 10 № 2 2005, გვ. 63
- 22 დევიდ პრაისის პრემენტაცია, საერთაშორისო საჯარო ჯანდაცვის პოლიტიკის ცენტრი, ედინბურგის უნივერსიტეტი, 2008 წლის 16 აპრილი
- 23 მისი უდიდებულესობის ხაზინა: კერძო საფინანსო ინიციატივა: Meeting the investment challenge, 2003 წელი, გვ. 46
- 24 დიდი ბრიტანეთის ეროვნული აუდიტი: კერძო საფინანსო ინიციატივა: Construction Performance, London: The Stationery Office, 2003 წლის 5 თებერვალი, გვ. 3
- 25 ალისონ მ. პოლოკი, დევიდ პრაისი და სტიუვარტ პლეიერი: An Examination of the UK Treasury's Evidence Base for Cost and Time Overrun Data in UK Value-for-Money Policy and Appraisal, საჯარო ფული და მმართველობა, აპრილი 2007 წელი

- 26 ევროპის საინვესტიციო ბანკის ოპერაციების შეფასების დეპარტამენტი: Evaluation of PPP Projects Financed by the EIB, 2005 წლის მარტი, გვ.4
- 27 არმინ რაისი, ესბ-ს ეკონომიკური და ფინანსური კვლევების განყოფილების უფროსის მოადგილე, Is the PPP model applicable across sectors? ესბ-ს კვლევები, ტომი 10, №2, 2005, გვ.11
- 28 ტერი მაკალისტერი: “PFI triples profits say firms” “გარდიანი”, 08.09.2003, <http://business.guardian.co.uk/story/0,,1037267,00.html>
- 29 არმინ რაისი, ესბ-ს ეკონომიკური და ფინანსური კვლევების განყოფილების უფროსის მოადგილე, Is the PPP model applicable across sectors? ესბ-ს კვლევები, ტომი 10, №2, 2005, გვ.25
- 30 ბიბისი: Prison Undercover: ნამდვილი ამბავი, 2005 წლის 9 მარტი, http://news.bbc.co.uk/2/hi/programmes/real_story/4319627.stm, ციტირებულია საჯარო სერვისების საერთაშორისო კვლევების განყოფილებაში: Prison Privatisation Report International, # 67, 2005 წლის მარტი, <http://www.psiu.org/justice/ppri67.htm#UK>
- 31 ალისონ მ. პოლოკი, ჯინ შოლი, ნეილ ვიკერსი: Private finance and “value for money” in NHS hospitals: a policy in search of a rationale? ბრიტანეთის სამედიცინო ჟურნალი 324, 2002 წლის 18 მაისი, გვ. 1205
- 32 სამხრეთ ლონდონისა და მოდლის სტრატეგიული ჯანდაცვის წარმომადგენელი: Acute Sector deficits in SE London, 2007, ციტირებულია მარკ ჰელოველი და ალისონ პოლოკის “კერძო ფინანსები და საჯარო დეფიციტი“-ს ანგარიშში, საერთაშორისო საჯარო ჯანდაცვის პოლიტიკის ცენტრი, 12 სექტემბერი 2007 წელი, გვ. 24.
- 33 ალისონ მ. პოლოკი, ჯინ შოლი, ნეილ ვიკერსი: Private finance and “value for money” in NHS hospitals: a policy in search of a rationale? ბრიტანეთის სამედიცინო ჟურნალი 324, 2002 წლის 18 მაისი, გვ. 1209
- 34 არქიტექტურის კომისიისა და მშენებლობის გარემოს ბრიფინგი: Assessing secondary school design quality, CABE, 2006 წლის 3 ივლისი
- 35 პატრიცია ლიპი, დიდი ბრიტანეთის ეროვნული აუდიტის სსკპ პროექტების დირექტორი: Lessons from the Private Finance Initiative in the United Kingdom, ესბ-ს კვლევები ტომი 10 №2 2005, გვ. 68
- 36 ანდრეა რენდა და ლორნა შეფლერი: Public-Private Partnerships - National experiences in the European Union, ევროპის პოლიტიკის კვლევების ცენტრი, ბრიუსელი 22.02.2006, გვ.5
- 37 ანდრეას ბრენკი, გორსტენ ბეკერსი, მარია ჰაინრიხი და კრისტიან ვონ ჰირშჰაუზენი: Public-private partnerships in new EU member countries of Central and Eastern Europe, ესბ კვლევები, 10 ტომი, № 2, 2005 გვ. 96
- 38 ანდრეას ბრენკი, გორსტენ ბეკერსი, მარია ჰაინრიხი და კრისტიან ვონ ჰირშჰაუზენი: Public-private partnerships in new EU member countries of Central and Eastern Europe, ესბ კვლევები, 10 ტომი, № 2, 2005 გვ. 103
- 39 მაგალითად, ზორგაგის 2005 წლის დეკემბრის გადაწყვეტილება მამთარში ავტომაგისტრალზე გარიფის შემოღება მოგივირებული იყო ქვეყნის მაგისტრალებზე მანქანების შედარებით ნაკლები რაოდენობის მანქანების გამო;
- 40 საჯარო ანგარიშებზე თემთა პალატის კომიტეტი: ნორფოლკისა და ნორვიჩის კსი საავადმყოფოები 2006 წლის 27 მარტი, გვ. 7
- 41 კემბელ გომსონი, ჯუდიტ გუდინი: Evaluation of PPP projects financed by the EIB, ევროპის საინვესტიციო ბანკი (ესბ), 2005 წლის მარტი, გვ.21
- 42 ფრედერიკ კორუკერი და ნიკოლაზ მაგიუ, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (ერგბ): EBRD’s Past Experience from PPP Operations, Lessons Learned and Recommendations, 2008 წლის 24-25 აპრილი, გვ.4
- 43 მსოფლიო ბანკი: 24.25 მილიონი დოლარის ღირებულების ლვოვის ნარჩენებისა და კანალიზაციის პროექტის განხორციელების, დასრულებისა და შედეგების ანალიზი (IBRD-46100), 2008 წლის 23 ივლისი, გვ 12
- 44 მსოფლიო ბანკი: 24.25 მილიონი დოლარის ღირებულების ლვოვის ნარჩენებისა და კანალიზაციის პროექტის განხორციელების, დასრულებისა და შედეგების ანალიზი (IBRD-46100), 2008 წლის 23 ივლისი, გვ 15
- 45 ნინა ბუდინა, ჰანა პოლაცკოვა ბრიქსი, თიმოთი ირვინი: Public-Private Partnerships in the New EU Member States - Managing fiscal risks, World Bank Working Paper No. 114, 2007 წლის ივნისი, გვ.21
- 46 ნინა ბუდინა, ჰანა პოლაცკოვა ბრიქსი, თიმოთი ირვინი: Public-Private Partnerships in the New EU Member States - Managing fiscal risks, World Bank Working Paper No. 114, 2007 წლის ივნისი, გვ.16
- 47 პატრიცია ლიპი, დიდი ბრიტანეთის ეროვნული აუდიტის სსკპ პროექტების დირექტორი: Lessons from the Private Finance Initiative in the United Kingdom, ესბ-ს კვლევები ტომი 10 №2 2005, გვ. 63

“
დისკუსია ცენტრალურ და
აღმოსავლეთ ევროპაში
კონცენტირდა, თუ როგორ
უკეთ შესრულებულიყო სსკპ
პროექტები და არა, უნდა
განხორციელებულიყო საერთოდ
თუ არა. დიდ ბრიტანეთში,
რომელიც მიხნეულია სსკპ-
ს წარმოშობის ადგილად,
აღნიშნული სქემები
განსაკუთრებით კრიტიკულად
ფასდება. ჩნდება კითხვა,
ხომ არ მოექცნენ რეგიონის
ქვეყნები საფრთხის ქვეშ
მსგავსი დისკრედიტირებული
საინვესტიციო მექანიზმის ასე
ნაჩქარევად და დიდი ბეწოლის
ქვეშ გამოყენების გამო.

”

მწვანე
ალტერნატივა

ასოციაცია “მწვანე ალტერნატივა”
www.greenalt.org



CEE Bankwatch Network
www.bankwatch.org