

УДК 330.341.2

Абрамова Диана Евгеньевна

студент
Российский экономический университет
имени Г.В. Плеханова
Москва, Россия
dianaabramova972@gmail.com

Diana E. Abramova

student
Russian Economic University
named after. G. V. Plekhanov
Moscow, Russia

Горячева Дарья Андреевна

студент
Российский экономический университет
имени Г.В. Плеханова
Москва, Россия
daria.a.goriacheva@yandex.ru

Daria A. Goryacheva

student
Russian Economic University
named after. G. V. Plekhanov
Moscow, Russia

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЧАСТНОЕ
ПАРТНЕРСТВО КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ
ЗЕЛЕННОЙ ЭКОНОМИКИ: ПЕРСПЕКТИВЫ
И ВЫЗОВЫ**

**PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP AS A KEY
ELEMENT OF THE GREEN ECONOMY:
PERSPECTIVES AND CHALLENGES**

Аннотация

В данной статье рассматривается набирающая популярность модель зеленой экономики и перспектива развития в данной сфере такого важного инструмента, как государственное частное партнерство (ГЧП). В различных странах с помощью механизмов ГЧП осуществляется большое количество проектов в самых разных секторах экономики. Однако несмотря на все преимущества, ГЧП еще недостаточно развито в сфере зеленой экономики. Для повышения эффективности внедрения инструментов ГЧП в развитие зеленой экономики государство и частный бизнес должны предпринимать различные меры, которые способствуют развитию нормативной базы, а также привлечению инвестиций и государственной поддержки.

Ключевые слова:

зеленая экономика, государственное частное партнерство, перспективы развития, проект, частный сектор, государственный сектор

Abstract

This article looks at the increasingly popular green economy model and the prospect of developing such an important tool as public private partnership (PPP) in this area. In various countries, a large number of projects are carried out in various sectors of the economy using PPP mechanisms. However, despite all the advantages, PPPs are still underdeveloped in the green economy. To improve the effectiveness of the implementation of PPP tools in the development of a green economy, the state and private business must take various measures that contribute to the development of the regulatory framework, as well as attract investment and government support.

Keywords:

green economy, public private partnership, development prospects, project, private sector, public sector

Государственное частное партнёрство играет важнейшую роль в реализации крупномасштабных инвестиционных проектов по всему миру. Проекты ГЧП имеют несколько разновидностей и могут осуществляться в разных формах, но в целом данный механизм можно охарактеризовать как долгосрочное соглашение между государственным учреждением и частной стороной в реализации инициатив на национальном и международном уровнях, которые решают социально-экономические

проблемы, предоставляют государственные активы или услуги и способствуют устойчивому развитию экономики и гражданского общества.

Создание и последующая поддержка зеленой экономики в последние годы остается актуальной обширной темой разговоров и обсуждений в деловом мире и на уровне государства. Данная тенденция берет свои корни из растущей осведомленности и осознанности общества в отношении окружающей среды и изменения климата.

Термином «зеленая экономика» описывается модель развития производственных отношений, при которой инфраструктура развивается посредством инвестирования в экономику таких вложений, которые бы поддерживали и стимулировали социальную и экологическую устойчивость. Для проектов зеленой экономики популярной формой реализации, набирающей всё большую востребованность, становится государственно-частное партнерство. Стоит отметить неоспоримые преимущества проектов ГЧП для этой области развития производственных отношений – в первую очередь, такие проекты несут определенные финансовые ценности для налогоплательщиков за счет реструктуризации рисков, комплементарности за счет распространения знаний, а также значительного повышения подотчетности и прозрачности среди участвующих в проекте сторон.

Перейдем непосредственно к рассмотрению перспектив использования государственного частного партнерства в зеленой экономике. Инструменты рассматриваемого механизма взаимодействия государства и частной стороны могут быть крайне эффективными для развития "зеленой промышленности". Основная концепция использования ГЧП в «зеленых» отраслях заключается в том, что экономика направлена на устойчивый путь роста путем реализации инициатив государственной политики, стимулирующей экологически ответственные подходы к ведению бизнеса.

Таким образом, «зеленая промышленность» состоит из предприятий, производящих различные типы услуг и технологий, которые помогают уменьшить вред окружающей среде или устранить последствия различных типов загрязнений.

К ним можно отнести, например, предприятия, которые повторно используют отходы, управляют отходами, перерабатывают их и транспортируют отходы. Другими примерами являются инжиниринговые фирмы, специализирующиеся на утилизации оборудования, контроле загрязнения воздуха и очистке сточных вод. В перечень

«зеленой промышленности» обычно тоже относят предприятия, которые производят и устанавливают оборудование для возобновляемых источников энергии, а также те, которые создают и продают экологически чистые технологии.

Более того, поскольку государственно-частное партнерство обычно основывается на проектном финансировании, оно обладает потенциалом для разработки новых финансовых инструментов и институтов, таких как «зеленые облигации», «зеленые фонды» и «зеленые банки».

Чтобы финансировать крупные проекты, правительства и предприятия в настоящее время всё чаще принимают во внимание вопросы устойчивого развития. Таким образом, для внедрения инновационных «зеленых» финансовых инструментов, в первую очередь стоит на национальном уровне утвердить стандарты, служащие основой для признания и маркировки проектов зеленой инфраструктуры. В методологии должны быть включены пороговые значения для экологических показателей, таких как солнечная энергия, экологически чистое строительство и загрязнение от используемого транспорта. В стандартах также должно быть указано, как эффективно оценивать результаты, полученные в результате их применения. Финансовым инструментам может быть присвоен ярлык «зеленый» после того, как проект получит сертификацию. Эти облигации имеют те же финансовые характеристики, что и любые другие обычные проектные облигации, но им не хватает ликвидности и, следовательно, такие инструменты менее широко используются, чем инструменты с фиксированным доходом. Но не стоит забывать о том, что внедрение любых новых механизмов финансирования проектов сталкивается с рядом угроз и вызовов, риск которых нужно нейтрализовать или снизить его дальнейшее влияние на реализацию проекта. Использование ГЧП в зеленой экономике не стало исключением в этом плане. Так, можно выделить следующие вызовы.

Прежде всего, для развития государственно-частного партнерства в проектах зеленой экономики существующей нормативной базы недостаточно, она не в полной мере охватывает юридические факты, которые могут возникнуть при таком сотрудничестве. Этот риск может препятствовать развитию технологий «зеленой» экономики и снижению эффективности проектов ГЧП.

Во-вторых, не хватает неквалифицированных людей, чтобы реализовать «зеленое» финансирование. В рассматриваемой ситуации риск может привести к

ошибкам управления, которые в перспективе повлекут за собой дополнительные расходы и затраты на реализацию проекта.

В-третьих, существуют риски, связанные с коррупцией и отсутствием прозрачности. В результате финансирование зеленой экономики будет способствовать отмыванию денег и коррупции, а не проектированию «зеленых» производств.

Таким образом перед тем, как начинать развивать существующие перспективы использования ГЧП в зеленой экономике государству и частному сектору нужно объединить силы на нейтрализацию существующих рисков, чтобы минимизировать их возможные последствия в будущем.

Ярким примером эффективной реализации проекта государственно-частного партнерства в сфере зеленой экономики можно считать Солнечное ранчо Калифорнийской долины (California Valley Solar Ranch, CVSR). Солнечное ранчо Калифорнийской долины представляет собой фотоэлектрическую электростанцию, мощность которой составляет 250 мегаватт. Располагается она на равнине Карризо, недалеко от Калифорнийской долины в США [1]. Станция является результатом EPC-контракта, принципы которого лишь недавно получили распространение в нашей стране, однако уже давно эффективно проявляют себя как форма государственно-частного партнерства за рубежом.

EPC-контракт является проектом типа BOT – “Build-Operate-Transfer” («построй-эксплуатируй-передай») и подразумевает высокий уровень ответственности стороны подрядчика [2].

Еще в сентябре 2011 года Министерство энергетики (DOE) выдало американской энергетической компании NRG Energy ссуду в размере 1,2 миллиарда долларов от федерального правительства на финансирование проекта электростанции [1]. Подрядчиком и поставщиком технологий выступила американская компания Sun Power. В 2012 году началась эксплуатация CVSR, которое представляет собой поле, на котором расположены кристаллические фотоэлектрические панели, которые генерируют экологичную энергию из солнечных лучей.

Проект выступает отличным примером ответственного отношения к окружающей среде и способствует распространению тенденции внедрения возобновляемых источников энергии. Равнина Корризо, на которой расположено Солнечное ранчо, является домом для некоторых животных, которые находятся под угрозой исчезновения.

Sun Power во время строительства активно выступала в качестве защитника среды обитания редких животных путем минимизации транспортной нагрузки на равнине и проектирования заповедника совместно с компанией First Solar. К тому же каждая солнечная панель спроектирована так, чтобы под ней могла сохраняться растительность, что позволяет оставлять ее нетронутой для поддержания естественной системы фильтрации, сохраняющей ценные ресурсы.

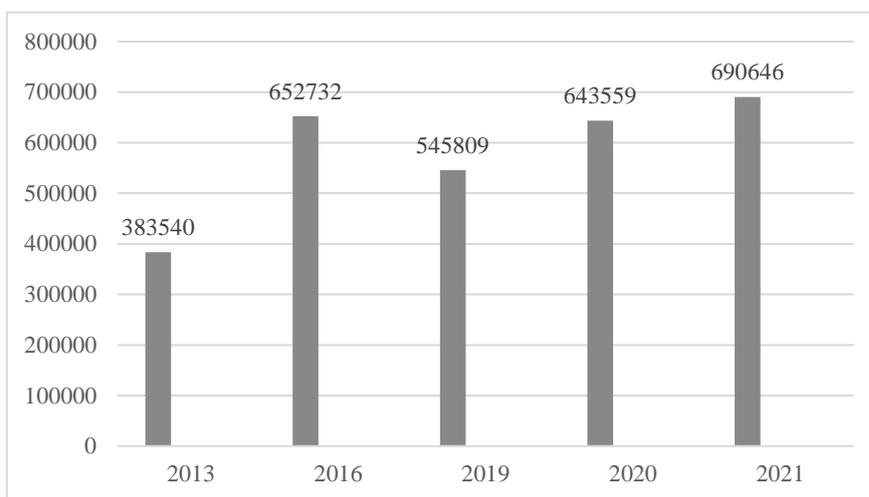


Рисунок 1 – Чистая генерация солнечной энергии: Солнечное ранчо Калифорнийской долины, МВт·ч [3]

Вырабатывая за последнее время ежегодно около 620 (ГВт·ч) возобновляемой энергии, Солнечное ранчо остается крупной и значимой электростанцией мира.

Другим примером эффективной реализации проекта государственно-частного партнерства в сфере зеленой экономики можно считать проект Метро Экспресс (Маврикий).

Вследствие постоянной убыточности в 50-х годах XX века восточноафриканское государство Маврикий осталось без железнодорожной системы, история которой началась еще в 60-х годах XIX века.

Однако увеличение использования автомобилей и появление, в связи с этим постоянных пробок на дорогах приводят к тому, что тема внедрения рельсового транспорта в стране долгое время оставалась актуальной. В 1990-х годах эта идея начала набирать обороты, однако из-за высокой стоимости конструкции дороги была отодвинута в сторону на несколько лет.

Но уже в сентябре 2012 года между Правительством Маврикия и Сингапурским кооперативным предприятием был подписан контракт на разработку проекта, а в июле 2017 года — на создание системы легкорельсового транспорта в Маврикии.

Возглавлять проект поручено компании Larsen & Toubro, победившей в тендере правительства Маврикия на 18,8 млрд рупий (557 млн долларов США по состоянию на сентябрь 2017 г.), из которых 9,9 млрд рупий (293 млн доллара США по состоянию на сентябрь 2017 г.) предоставляется за счет гранта правительства Индии [4].

В проекте принимают участие и другие компании. Например, инженерно-консалтинговая компания Индии, RITES Ltd, занимается надзорными функциями, обеспечивает качество и своевременную реализацию проекта. Производство транспорта было поручено испанской компании Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), которая предоставила 18 штук LRV URBOS 100 3-го поколения [4].

Проект Metro Express представляет собой мультимодальную городскую транспортную систему, соединяющей три основные автобусные развязки. Основной целью проекта LRT (легкорельсового транспорта) в Маврикии является сокращение использования частных автомобилей, вызывающих пробки на дорогах, которые очень дорого обходятся стране, которые продолжали бы обходиться экономике Маврикия примерно в 10 миллиардов марок в год.

Проект является экологической альтернативой иным видам общественного транспорта. Однако система LRT также предлагает населению страны ряд и других преимуществ, таких как значительная экономия времени, создание рабочих мест, обеспечение личной безопасности благодаря круглосуточным патрулям, полиции и камерам видеонаблюдения

К тому же каждая станция Метро Экспресс оснащена системами для использования велосипедов, что способствует дальнейшему развитию инициатив в области устойчивого развития.

Примером эффективного использования системы государственно-частного партнерства в нашей стране стало внедрение в Москве с 2018 г. пассажирских автобусов на электрической тяге (электробусов). По состоянию на сентябрь 2023 года в городе их числится более 1200 штук [5]. Москва является лидером в Европе по количеству электробусов.

Правительство Москвы в мае 2018 года провело два электронных аукциона на поставку транспорта, по результатам которых победителями стали компании КамАЗ и

«Группа ГАЗ». По контракту каждый из победителей должен поставить 100 электробусов, предоставить 15-летнее сервисное обслуживание и установить 62 зарядные станции [6]. Так с 2018 года Москва закупает электробусы по контрактам жизненного цикла.

Распространение электробусной системы транспорта имеет ряд плюсов.

Во-первых, это экологичность. Углекислый газ наносит огромный вред здоровью людей, вызывая сердечно-сосудистые заболевания, астму и рак легких. Но благодаря появлению на московских дорогах электробусов выбросы загрязняющих веществ в столичный воздух сократились. Так за первые три года эксплуатации электробусов уровень выбросов парниковых газов в атмосферу снизился на 0,26 тонн на душу населения [7].

Во-вторых, повышение доступности районов. Для москвичей электробусы постепенно становятся наземной альтернативой метро, ведь теперь, не спускаясь под землю, можно легко перемещаться между районами города. К тому же, действующие маршруты помогают жителям окраин без проблем и за небольшое количество времени добираться до центра города. Например, за час на автобусе можно добраться от остановки «Метро Озерная» до «Метро Октябрьская».

В-третьих, появление новых рабочих мест. Открытие предприятий по сборке заводов позволило организовать дополнительные рабочие места для квалифицированных кадров. По данным на апрель этого года в производстве электрических автобусов в Москве задействовано около 8000 специалистов [8].

Зеленые инициативы, направленные на снижение воздействия на окружающую среду, предполагают внедрение чистых технологий, меры по повышению энергоэффективности и сокращение выбросов парниковых газов.

Как мы выяснили, государственно-частное партнерство играет важную роль в реализации зеленых проектов. Зеленые ГЧП-проекты получили активное развитие в производстве возобновляемой энергии, системах управления отходами, модернизации транспортной инфраструктуры и т.д.

Такое сотрудничество государственного и частного секторов помогает совместить сильные стороны и ресурсы обеих сторон, что способствует инновациям и мобилизует необходимые инвестиции для устойчивого развития, и разделить риски. Объединение сил повышает масштаб применения устойчивых проектов, направленных на переход к зеленой экономике.

Список использованных источников

1. Солнечное ранчо Калифорнийской долины // Министерство энергетики. — 2022. — URL: <https://www.energy.gov/lpo/california-valley-solar-ranch>;
2. Особенности применения ЕРС контрактов при реализации проектов на основе государственно-частного партнерства / Capital Legal Services. — 2013. — URL: <https://www.cls.ru/rus/press-centr/publikacii/osobennosti-primeneniya-eps-kontraktov-pri-realizacii-proektov-na-osnove-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva/>;
3. Солнечное ранчо Калифорнийской долины, ежемесячно // Обозреватель данных об электричестве. — 2022. — URL: <https://www.eia.gov/electricity/data/browser/#/plant/57439/?pin=ELEC.PLANT.GEN.57439-SUN-ALL.M&linechart=ELEC.PLANT.GEN.57439-SUN-ALL.M>;
4. Метро Экспресс Маврикий / Железнодорожные технологии. — 2019. — URL: <https://www.railway-technology.com/projects/metro-express-project/?cf-view>;
5. Москва, Электробус — Статистика подвижного состава / Городской электротранспорт. — 2023. — URL: <https://transphoto.org/show.php?cid=1&t=9>;
6. КамАЗ и ГАЗ поставят Москве первые 200 электробусов / РБК. — 2018. — URL: <https://www.rbc.ru/politics/04/05/2018/5aec4c279a7947da85f53ecb>;
7. Выбросы парниковых газов / Портал открытых данных Правительства Москвы. — 2020. — URL: <https://data.mos.ru/opendata/7704221753-vybrosy-parnikovyh-gazov/row/1146022441>;
8. Электробусы: дань моде или транспорт наступившего будущего / Ведомости.Город. — 2023. — URL: <https://www.vedomosti.ru/gorod/ourcity/articles/elektrobusi-dan-mode-ili-transport-nastupivshego-buduschego>.