

საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების რეალიზაციის თავისებურებანი განვითარებად ქვეყნებში

ნინო მანუშვილი –
სტუ-ს დოქტორანტი

საჯარო-კერძო პარტნიორობა მოიცავს საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების დაგეგმვის, მშენებლობის, დაფინანსებისა და ოპერირების მიზნით გაფორმებულ კომერციულ ხელშეკრულებებს ცენტრალურ თუ ადგილობრივ მთავრობასა და კერძო ბიზნესს შორის, ისეთ სფეროებში, რომლებიც ტრადიციულად საჯარო სექტორს განეკუთვნება (როგორიცაა: ტრანსპორტი, ჯანმრთელობის დაცვა, წყალმომარაგება ან განათლება). აღნიშნული თანამშრომლობა კერძო და საჯარო სექტორს შორის ხორციელდება, როგორც მათ შორის გაფორმებული ხელშეკრულების, ასევე პროექტის განსახორციელებლად ერთობლივი კომპანიის ჩამოყალიბების შედეგად [1].

საჯარო-კერძო პარტნიორობის 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 (მაგალითად: საავადმყოფოების შემთხვევაში), საკუთრივ მომხმარებლების მიერ (მაგალითად: ავტომაგისტრალების შემთხვევაში) ან შერეული სახით (მომხმარებლებიდან და ბიუჯეტიდან ერ-თად). შესაძლებელია ცენტრალური თუ ადგილობრივი მთავრობის მიერ გადახდები წარმოებდეს მომსახურების გამოყენების საფუძველზეც, მაგალითად, ავტომაგისტრალზე ე.წ. „ფარული ბაჟის“ სახით, რომელიც ავტომაგისტრალზე არსებული ავტომობილების რაოდენობაზეა დამოკიდებული.

მე-20 საუკუნის 90-იანი წლებიდან დაწყებული განვითარებად და ყოფილ სოციალისტურ ქვეყნებში შეიქმნა საჯარო-კერძო პარტნიორობის 2700-ზე მეტი პროექტი 950 მლნ აშშ დოლარის ინვესტიციების საერთო თანხით. მათგან დაახლოებით 60% დაბანდებულ იქნა კონცესიების მექანიზმების მეშვეობით. განვითარე-

ბად ქვეყნებში (განვითარებული ქვეყნებისაგან განსხვავებით, სადაც საჯარო-კერძო პარტნიორობა ძალიან ხშირად გამოიყენება ჯანდაცვისა და განათლების სფეროებში) კერძო სექტორი ყველაზე აქტიურად აფინანსებს ენერგეტიკული დარგის ინფრასტრუქტურას, დაფინანსების ობიექტებს ასევე მიეკუთვნება ტრანსპორტი, წყალმომარაგება და საკანალიზაციო სისტემები, ტელეკომუნიკაცია, საპორტო მეურნეობა და გაზსადენების სისტემა. ინფრასტრუქტურის დაფინანსების ძირითადი რეგიონებია - სამხრეთ-აღმოსავლეთი აზია, აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონი, ლათინური ამერიკა.

ამჟამად განვითარებად ქვეყნებში აქტიურად გამოიყენება არა მხოლოდ კონცესიები და შეთანხმებები პროდუქციის გაყოფაზე, არამედ ასევე საჯარო-კერძო პარტნიორობის სხვა ფორმებიც, კერძოდ, - ერთობლივი პოლდინგები და ერთობლივი საწარმოები. მაგალითად, მექსიკაში 1998 წელს 11 სახელმწიფო ნავთობქიმიური კომპლექსი გადაყვანეს საბაზრო სისტემაზე გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში. შერეული „პარტნიორობის“ მართვის ქვეშ, სადაც სახელმწიფოს წილმა შეადგინა 51%, კერძო პარტნიორების წილმა კი - 49%.

სახელმწიფო და კერძო ქონებრივი უფლებებისა და კაპიტალის გაერთიანების ფორმად შეიძლება მოგვევლინოს სახელმწიფოს მიერ დაფუძნებული სპეციალური საინვესტიციო ფონდები. ასეთ ფონდებს თავდაპირველად გადაეცემა სახელმწიფოს კუთვნილი აქციები, შემდეგ ასეთი ფონდის აქციები განთავსდება საერთაშორისო ინსტიტუციონალურ და კერძო ინვესტორებს შორის. ფონდი მართვაში გადაეცემა პროფესიონალ მენეჯერებს. ასეთი სქემის გამოყენება განსაკუთრებით ხელსაყრელია ისეთ პირობებში, როდესაც სახელმწიფოს ეკუთვნის აქციების მინორიტარული პაკეტი.

ამის ყველაზე ნათელი მაგალითია მარო-

კოში 2000 წელს შექმნილი ფონდი. 1993 წელს მაროკოში ჩატარებული პრივატიზაციის მსვლელობაში სახელმწიფომ შეინარჩუნა თავისი მონაწილეობა საწარმოთა მნიშვნელოვან ნაწილში. ფონდი იქცა, ერთი მხრივ, აქციათა მინორიტარული პაკეტების კონსოლიდაციის, ხოლო მეორე მხრივ, სახელმწიფოს აქტივების ლიკვიდობის არსებითად ამადლების ინსტრუმენტად. საინვესტიციო ფონდების მექანიზმი, რომელიც აერთიანებს სახელმწიფო ქონებრივ უფლებას, კერძო ინვესტიციებს და პროფესიონალურ მენეჯმენტს, ასევე გამოიყენება სინგაპურსა და ტაილანდში.

სახელმწიფოს ფინანსურ მონაწილეობას ერთობლივ საწარმოთა საქმიანობაში აქვს თავისი ვარიაციები. მაგალითად, მექსიკაში, ჩილეში, კოლუმბიაში სახელმწიფომ ასეთ საწარმოთა აქციონერებს მიაწვდინა მინიმალური შემოსავლის დაბრუნების დამატებითი გარანტიები. აღმოსავლეთ აზიის ფასიანი გზების მშენებლობასთან დაკავშირებულ პროექტებში სახელმწიფო გადაიქცა უშუალო აქციონერად, გასცა რა სესხები, სუბსიდიები.

ისტორიულად განვითარებად ქვეყნებში ჩამოყალიბდა სიტუაცია, რომლის დროსაც მსგავსი პროექტების დაფინანსების მძიმე ტვირთი ძირითადად აწევს ხელისუფლების სახელმწიფო ორგანოებს. განვითარებად ქვეყნებში მე-20 საუკუნის 90-იანი წლების განმავლობაში ინფრასტრუქტურულ პროექტებში განხორციელდა დაბანდებები 20-დან 140 მლრდ დოლარამდე საერთო თანხით.

მსოფლიო ბანკის შეფასებებით, 1990-2010 წლებში იქ სრულდებოდა საჯარო-კერძო პარტნიორობის 4,5 ათასზე მეტი პროექტი, 1,5 ტრლნ დოლარის საერთო მოცულობის მოზიდული

ინვესტიციებით (ცხრილი 1).

საჯარო-კერძო პარტნიორობის დარგობრივ სტრუქტურაში შეიძლება გამოიყოს კაპიტალტევადი ენერგეტიკული პროექტები, პირველ რიგში, ელექტროსადგურები, ელექტრო გადაცემის მაგისტრალური ხაზები და გაზსადენები. შემდეგ მოდის ტრანსპორტი - საავტომობილო გზები და რკინიგზები, აეროპორტები, საზღვაო პორტები. საბინაო-კომუნალური სფეროს პროექტები (წყალმომარაგება და კანალიზაცია) შეადგენს საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების საერთო რაოდენობის 16%-ს.

საჯარო-კერძო პარტნიორობის პრაქტიკა უფრო მეტად აქტიურია აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონში. მასზე მოდის მსგავსი პროექტების მესამედზე მეტი და მთელი ინვესტიციების თითქმის ნახევარი. აქ ლიდერობს ჩინეთი (საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტებში მთელი მსოფლიო ინვესტიციების 10%-ზე მეტი). თითქმის ორჯერ ჩამორჩება მას ინდოეთი. ლათინურ-ამერიკული ქვეყნებიდან საჯარო-კერძო პარტნიორობა უფრო მეტად გამოიყენება ბრაზილიაში.

მსოფლიო ბანკის მონაცემებით, სადღეისოდ განვითარებადი ქვეყნები საჭიროებენ ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციებს ყოველწლიურად მშპ-ის 5,5 – 9%-ის ოდენობით, რომლის უზრუნველყოფა, სამწუხაროდ, ამ ქვეყნების მთავრობებს დამოუკიდებლად არ ძალუძთ. სახელმწიფო მართვის ორგანოებს არ გააჩნიათ მსგავსი ფინანსური რესურსები, რათა სრული მოცულობით განაახლონ და გააფართოვონ სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული ინფრასტრუქტურა. ამასთან, სახელმწიფო მართვის ორგანოებს გააჩნიათ ინფრასტრუქტურული პროექტების განსავითარებლად კერძო სექტორისათვის

ცხრილი 1. სახელმწიფო-კერძო პარტნიორობა განვითარებადი ქვეყნების საწარმოო ინფრასტრუქტურის დარგებში, 1990-2010 წწ., 2010 წლის ფასებში¹

დარგი	პროექტების რიცხვი	ინვესტიციები, მლრდ დოლარი
ტრანსპორტი, სულ	1198	253.847
ავტოსატრანსპორტო გზები	603	129.054
რკინიგზები	108	44.511
აეროპორტები	134	29.608
საზღვაო პორტები	353	50.674
საბინაო-კომუნალური მეურნეობა	715	60.280
ენერგეტიკა	1854	482.861
ტელეკომუნიკაციები	807	719.645
მთლიანად	4575	1516.633

¹ ცხრილი შედგენილია ლიტერატურული წყაროს [2] მასალების მიხედვით.

კეთილსასურველი პირობების უზრუნველყოფის შესაძლებლობა, მაგალითად, ინფრასტრუქტურის ობიექტების ასაგებად მიწების გადაცემის, ლიცენზიების გაცემის და მხარდაჭერის სხვა სახეების გამოყენების მეშვეობით.

უკანასკნელ წლებში განვითარებადი ქვეყნების ინფრასტრუქტურაში კერძო სექტორის დაბანდებები შეადგენს ინფრასტრუქტურაში მთელი ინვესტიციების 20%-ს და ეს ციფრი ზრდის ტენდენციით ხასიათდება. მსგავს პროექტებში ბიზნესის მონაწილეობა დადებითი შედეგების მომტანიია: ხელს უწყობს ახალი ტექნოლოგიების დანერგვას, ამცირებს საბიუჯეტო დატვირთვას, აძლიერებს პროექტის შესრულების გამჭვირვალობის კონტროლს.

განვითარებად ქვეყნებში შეინიშნება პარტნიორულ ურთიერთობათა განვითარების პრინციპულად სხვაგვარი სქემა, განვითარებული ქვეყნების თანამედროვე პროექტებთან შედარებით, რამდენადაც მოცემული პროექტები იწყება ნულიდან (greenfield projects). ამასთან, აუცილებელია აღინიშნოს, რომ განვითარებად ქვეყნებს აქვთ საჯარო-კერძო პარტნიორობის განვითარების როგორც, უსიტყვოდ, დადებითი, ასევე - უარყოფითი გამოცდილება.

იმას, თუ რამდენად ეფექტიანი შეიძლება იყოს სახელმწიფოს პოლიტიკა საჯარო-კერძო პარტნიორობასთან მიმართებით, გვიჩვენებს ჩინეთის მაგალითი. 1996 წელს ხელისუფლების მიერ დამტკიცებულ იქნა ჩქაროსნული გზების ეროვნული მაგისტრალური სისტემის მშენებლობის პროგრამა (HMCCD), რომ ღის მიხედვითაც, პირველ ეტაპზე (1996-2003) იგეგმებოდა 17 ათასი კმ, მეორე ეტაპზე (2004-2010) კი – 18 ათასი კმ ჩქაროსნული ავტოგზის მშენებლობა. პროგრამის მიხედვით, 2020 წლისათვის HMCCD-ის საერთო სიგრძემ უნდა მიაღწიოს 70 ათას კმ-ს, რომელიც დააკავშირებს ყველა მსხვილ ქალაქს 200 ათას კაცზე მეტი მოსახლით. მაღალი პრიორიტეტი მიენიჭა 130 ათასი კმ პროვინციული გზის მშენებლობას, როგორც მიმდებარეს და HMCCD-ის თანადროულად მშენებარეს, რათა შემცირებულიყო მის მშენებლობაში დაბანდების გამოსყიდვის პერიოდი. შედეგად, 2002 წლის ბოლოსათვის ჩინეთში აგებულ იქნა 25 ათასი კმ სიგრძის ჩქაროსნული მაგისტრალი, საგზაო ქსელის საშუალოწლიურმა ზრდამ კი 7%-ს მიაღწია.

უცხოური კაპიტალის მოზიდვისათვის საფუძველს წარმოადგენს მოქნილი საგადასახადო რეგულირება. კერძოდ, ჩინეთში საწარმოები უცხოური კაპიტალის 25%-ზე მაღალი წილით თავისი საქმიანობის პირველ 5 წელს თავისუფლდებიან მოგების გადასახადის გადახდისაგან, შემდგომი 5 წლის განმავლობაში კი მას იხდიან 7,5%-იანი განაკვეთით, ნაცვლად ჩვეულებრივი 33%-იანი განაკვეთისა, თუმცა ჩინეთში არსებობს დაბრკოლებებიც საჯარო-კერძო პარტნიორობის განვითარებისათვის. ჩვენი აზრით, ეს არის თანამედროვე სხვაგვარი ფინანსური ინსტრუმენტების დაბალი წილი და სახელმწიფო კონტროლის მაღალი ხარისხი, სახელმწიფო სიმდიდრისა და პოლიტიკის მიმართულებით უპირატესად მსხვილი სახელმწიფო კომპანიების სტიმულირებაზე.

მთლიანად, განვითარებად ქვეყნებში საჯარო-კერძო პარტნიორობის გამოყენების შედეგები დადებითია. მაღალეფექტიანი სახელმწიფო საწარმოების მქონე ქვეყნებშიც კი საჯარო-კერძო პარტნიორობის წყალობით შესაძლებელი გახდა საბიუჯეტო ხარჯების შემცირება 15%-ით და მეტად. იყო მსხვილი წარუმატებლობებიც, როდესაც სახელმწიფო თავის თავზე იღებდა მის მიერ გამოწვეული დიდი დანახარჯების ტვირთს. მაგალითად, მექსიკაში ფასიანი ავტოგზების მშენებლობის მსხვილი პროგრამის წარუმატებლობა სახელმწიფოს 7 მლრდ დოლარზე მეტი დაუჯდა. ინდონეზიასა და არგენტინაში ფინანსური კრიზისის გამო საჯარო-კერძო პარტნიორობის შესახებ შეთანხმების კრახის შემდეგ კერძო ინვესტორებმა წამოაყენეს პრეტენზიები დიდი თანხის ზარალის ანაზღაურების თაობაზე.

ჩვენი აზრით, ზემოაღნიშნულ ქვეყნებში საჯარო-კერძო პარტნიორობის ცალკეული პროექტების წარუმატებლობის ერთ-ერთ მიზეზს წარმოადგენს განვითარებული ქვეყნების პარტნიორობის მოდელის კონკრეტული ეროვნული პირობების გაუთვალისწინებლად კოპირების პოლიტიკა. ამ ფაქტორის გათვალისწინება აუცილებელია ქართული პარტნიორობის პროექტების კვლევისასაც.

მთლიანად განვითარებად ქვეყნებში საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების დაახლოებით 6% ანულირდა ან მათი რეალიზაციის შედეგები იქნა ძალიან არადაამაკმაყოფილებლად ცნობილი. შედეგად, ასეთი პროექტებისადმი ინვესტორთა ინტერესი შემცირდა, ხოლო ინვესტიციების საერთო მოცულობა საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტებში მნიშვნელოვნად ნაკლებია იმ პიკთან შედარებით, რაც აღინიშნა 1990-იანი წლების ბოლოსათვის.

ამრიგად, განვითარებად ქვეყნებში საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების უმრავლესობა ხორციელდება შემდეგ სამ ფორმაში - კონცესია, შეთანხმება პროდუქციის გაყოფაზე

და ერთობლივი საწარმოს შექმნა. განვითარებად ქვეყნებში საჯარო-კერძო პარტნიორობის რეალიზებული პროექტების თაობაზე საერთაშორისო ორგანიზაციების ჟურნალებსა და კრებულებში არსებული პუბლიკაციების შესწავლის საფუძველზე ჩვენ მივედით დასკვნამდე, რომ აქ, უწინარეს ყოვლისა, ჭარბობს პარტნიორობის პროექტები ინფრასტრუქტურის სფეროში და ბუნებრივი წიაღისეულის ერთობლივ დამუშავებაში, რაც, უდავოდ, წარმოადგენს ერთ-ერთ მნიშვნელოვან განსხვავებას განვითარებად ქვეყნებში რეალიზებული პარტნიორობის პროექტებისაგან.

რაც შეეხება ბუნებრივი წიაღისეულის ერთობლივ დამუშავებასთან დაკავშირებულ პროექტებს, უნდა აღინიშნოს, რომ განვითარებადი ქვეყნები უფრო ანიჭებენ უპირატესობას საზღვარგარეთულ ნავთობის კომპანიებთან კონტრაქტების გაფორმებას პროდუქციის გაყოფაზე, ვიდრე ამ კომპანიებისათვის განსაკუთრებული ლიცენზიების გაცემას, რაც ჩვეულებრივ იურიდიულ პრაქტიკას წარმოადგენს დასავლეთის ინდუსტრიულად განვითარებული ქვეყნებისათვის.

განვითარებადი ქვეყნები (ისეთი, როგორიცაა: ნიგერია, ანგოლა, მალაიზია, ლიბია, ფილიპინები, ეგვიპტე, სირია, ინდონეზია, პერუ, იემენი, ვიეტნამი, განა, ტანზანია), ხსნიან რა თავის ტერიტორიებს საზღვარგარეთული ნავთობის კომპანიების წვდომისათვის საძიებო-სადაზვერვო საქმიანობის საწარმოებლად, იყენებენ წარმოების განაწილების კონცეფციას, როგორც სათანამშრომლოდ უკანასკნელთა მოზიდვის საშუალებას. მოცემულ ქვეყნებში, სადაც პროდუქციის გაყოფაზე შეთანხმების შემოღების პერიოდში არსებობს და გამოიყენება დამუშავებული ნავთობის ჭაბურღილების ლიცენზირების რეჟიმი, ხდება პროდუქციის გაყოფაზე შეთანხმების ინტეგრირება ლიცენზირების სისტემის გარკლებში. იმ ქვეყნების თვალსაჩინო მაგალითს, სადაც ასეთი მიდგომა არსებობდა და ჯერ კიდევ არსებობს, წარმოადგენს ლიბია, ნიგერია და ტანზანია.

განვითარების საერთაშორისო ინსტიტუტები საკმაოდ აქტიურად მონაწილეობენ განვითარებადი ქვეყნების საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტებში. ამასთან, საერთაშორისო საფინანსო კორპორაცია წარმოადგენს მოცემულ ქვეყნებში ინფრასტრუქტურის განვითარების პროექტების დაფინანსების ერთ-ერთ უმსხვილეს წყაროს. მისი საქმიანობის ძირითადი მიმართულებაა გრძელვადიანი საპროექტო დაფინანსება. ამ ორგანიზაციამ დააფინანსა ინფრასტრუქტურ-

ის მრავალრიცხოვანი პროექტები განვითარებად ქვეყნებში (საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემა ბანგოკში, ენერგოსისტემები ინდონეზიაში და ტაჯიკეთში, სარწყავი სისტემა მაროკოში, წყალმომარაგების სისტემა ბუქარესტში, საავადმყოფო დაწესებულებები მექსიკაში).

მუნიციპალური ინფრასტრუქტურის განვითარების პროექტების დაფინანსება წარმოადგენს სხვა საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციის – რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკის პრიორიტეტულ მიმართულებას. ამჟამად გამოყოფილია 1,9 მლრდ ევრო პროექტებზე 120-ზე მეტ მუნიციპალურ წარმონაქმნში. ეს ორგანიზაცია საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტებში მონაწილეობს იმ შემთხვევაში, თუ აუცილებელია გრძელვადიანი დაფინანსება. რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკი უზრუნველყოფს სააქციო კაპიტალში დაბანდებათა 35%-ს და გამოყოფს კრედიტებს ვადით 15 წლამდე, პროექტების 70%-მდე ხარჯების დასაფარად, 3-4 წლიანი შეღავათიანი პერიოდით, ასევე გასცემს რისკების ნაწილობრივ გარანტიებს, საკრედიტო და სპეციალურ გარანტიებს.

რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკის აქტიური ყოფნა ყველა ქვეყანაში, მისი ოპერაციები უზრუნველყოფა ადგილებზე 30 წარმომადგენლობის მეშვეობით. პროექტების რეალიზაციისადმი ამ ორგანიზაციის მიდგომა აგებულია კომერციული ბანკების მიდგომების ანალოგების მიხედვით. განსახილველად მიიღება მხოლოდ კომერციულად რენტაბელური პროექტები, რომლებიც ფინანსდება კომერციულ პირობებზე. ამასთან, იგი კი არ გამოდევნის დაფინანსების კერძო წყაროებს, არამედ ავსებს მათ; კაპიტალს აბანდებს მხოლოდ იქ, სადაც მის გარეშე შეუძლებელია, ე.ი. აფინანსებს იმ პროექტებს, რომლებზეც შეუძლებელია საშუალებების ანალოგიური პირობებით მიღება სხვა წყაროებიდან.

საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების დაფინანსების თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებისას რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკის მიერ გასათვალისწინებელი მნიშვნელოვანი ფაქტორებია: პროგნოზული ფინანსური კოეფიციენტები და მსესხებლის კრედიტუნარიანობა, მკაფიო ნორმატიულ-სამართლებრივი ბაზა, პროექტიდან მოსალოდნელი ეკონომიკური და ინოვაციური ეფექტი ეროვნული ეკონომიკის მასშტაბით, კონცესიური შეთანხმების გაფორმება ღია გამჭვირვალე კონკურსის შედეგების მიხედვით.

საჯარო-კერძო პარტნიორობის მუნიცი-

ეკონომიკური თეორიის პრობლემები

პალური პროექტებისათვის დამატებით არსებით ფაქტორებს მიეკუთვნება: სახელმწიფო და კერძო პარტნიორების მიერ პროექტის მიზნების ერთიანი გაგება, ხელისუფლების მუნიციპალური ორგანოების უშუალო აქტიური მონაწილეობა საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების განხორციელებაში. რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკის გამოცდილება გვიჩვენებს, რამდენად მნიშვნელოვანია სახელმწიფო სექტორის როლი მუნიციპალური პროექტებისათვის ნორმატიულ-სამართლებრივი ბაზის დამუშავებაში, მით უფრო, თუ საკითხი ეხება მოსარგებლეთა ტარიფებს.

მთლიანად საერთაშორისო ორგანიზაციების საკმაოდ დიდი რაოდენობა ღებულობს მონაწილეობას განვითარებადი ქვეყნების საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტებში. მათი მხარდაჭერით განხორციელებული პროექტების რაოდენობრივი მაჩვენებლები ასახულია მე-2 ცხრილში.

ჩვენ ვთვლით, რომ გლობალური კრიზისის მიმდინარე პირობებში საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებისა და ბანკების როლი ძლიერ იზრდება. პრობაზრო სისტემაზე გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში.ექტებში მათი მონაწილეობისაგან, კრედიტების ვადებისა და დამატებითი მხარდაჭერისაგან მნიშვნელოვანწილადაა დამოკიდებული განვითარებადი ქვეყნების საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების რეალიზებადობა და ეფექტიანობა.

დაბოლოს, დასკვნის სახით უნდა ითქვას, რომ საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტები წარმატებით რეალიზდებოდა და რეალიზდება იმ განვითარებად ქვეყნებში, სადაც იცავენ შემდეგ პირობებს: სახელმწიფოს მიერ ფორმულირებული პროექტის მკაფიო მიზნები; ხელისუფლების რეალური პოლიტიკური, ფინანსური და იურიდიული მხარდაჭერა; პროექტის ეფექტიანი სტრუქტურა და პროცედურების გამჭვირვალობა.

ცხრილი 2. საერთაშორისო ორგანიზაციების მხარდაჭერით განხორციელებული პროექტები²

საერთაშორისო ორგანიზაციის დასახელება	საჯარო-კერძო პარტნიორობის პროექტების რაოდენობა
საერთაშორისო საფინანსო კორპორაცია	756
განვითარების საერთაშორისო ბანკი	231
ინვესტიციების გარანტირების მრავალმხრივი სააგენტო	157
რეკონსტრუქციისა და განვითარების ევროპული ბანკი	156
ევროპული საინვესტიციო ბანკი	124
რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკი	103
განვითარების აზიური ბანკი	65
განვითარების ანდური კორპორაცია	53
განვითარების დასავლეთაფრიკული ბანკი	46
ეკონომიკური ინტეგრაციის ცენტრალურამერიკული ბანკი	34
საერთაშორისო-ამერიკული საინვესტიციო კორპორაცია	31
განვითარების ისლამური ბანკი	8
განვითარების აფრიკული ბანკი	7
კარიბის რეგიონის განვითარების ბანკი	2

² ცხრილი შედგენილია ლიტერატურული წყაროს [3, გვ. 25] მასალების მიხედვით.

1. Green Paper On Public-Private Partnerships And Community Law On Public Contracts And Concessions, COM(2004) 327 final, 30.04.2004.
2. World Bank. PPI Database, 2011.
3. Determinants of public-private partnership in infrastructure / IMF inst. prep, by Mona Hammami (et al). Washington: International Monetary Fund, 2006.
4. Ferlie E., Lynn L. E. and Pollitt C. (eds) The Oxford Handbook of Public Management. - Oxford/New York: Oxford University Press, 2005.
5. Public/Private Partnerships: Financing a Common Wealth. - Wash., 1985.
6. Gerrard M.B. What are public-private partnerships, and how do they differ from privatizations?// Finance & Development. 2001, Vol. 38, №3. – P. 41-52.
7. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. - М.: Наука, 2005.
8. Public Private Partnership. Ein Leitfaden für öffentliche Verwaltung und Unternehmer.// Herausgegeben vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit. 2003, N 4. - P.3-14.
9. Asia Development Bank, World Bank, etc. Connecting East Asia: A New Framework for Infrastructure. 2007.

THE PECULIARITIES OF PUBLIC - PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS IN DEVELOPING COUNTRIES

NINO VANISHVILI - PhD of GTU

The article, based on the latest literature, examined public - private partnership projects in developing countries peculiarities.

Highlights the state - private partnership in various forms, methods and mechanisms to allow private capital to be widely used by the public interest with regard to a lot of problems.

It is shown that in developing countries the public - private partnership for the failure of individual projects - one of the reasons for the partnership models developed countries without taking into account the specific national conditions herein Policy.

It is proved that a public - private partnership projects have been successfully implemented and the realization of those developing countries which adhere to the following conditions: the clear objectives of the project formulated by the Government's political, financial and legal support effective project structure and transparency of the procedure.