

**Государственно-частное партнерство в социальной сфере
арктических территорий США и Канады**

**Public-Private Partnerships in the Social Sphere of the Arctic Territories
of the USA and Canada**

DOI: 10.34130/2070-4992-2020-3-37

УДК 331.1, 338.2

Е. Е. Торопушина, Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина — обособленное подразделение
Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук»
(Апатиты, Российская Федерация)

E. E. Toropushina, Luzin Institute for Economic Studies — Subdivision of the Federal Research Centre
«Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences» (Apatity, Russian Federation)

В статье предпринята попытка проанализировать особенности институциональной среды развития государственно-частного партнерства и практического опыта реализации проектов на условиях партнерства государственного и частного секторов в социальной сфере арктических территорий двух стран Северной Америки — США и Канады. Исследованы теоретические основания, тренды развития государственно-частного партнерства на национальном и региональном уровнях, институциональная база регулирования этой сферы, а также практический опыт применения механизма государственно-частного партнерства на арктических территориях США и Канады. Практическая значимость исследования заключается в возможности применения полученных результатов в практике инициирования и реализации проектов на условиях государственно-частного партнерства в сфере развития социальной инфраструктуры арктических территорий как инструмента достижения устойчивого развития местных сообществ и саморазвития социально-экономических территориальных систем Арктики. Представленный в работе обзор практического опыта реализации инфраструктурных проектов в социальной сфере арктических регионов США и Канады на условиях государственно-частного партнерства и его потенциально высокая результативность для развития социально уязвимых территорий, к которым относится, по сути, все мировое арктическое пространство, позволяет сделать вывод о возможном применении такой практики и в регионах российской Арктики.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, социальная сфера, проект, США, Канада, Арктика.

The article attempts to analyze the features of the institutional environment for the development of public-private partnerships and practical experience in implementing projects on the basis of public-private partnerships in the social sphere of the Arctic territories of the two countries of North America — the United States and Canada. The theoretical foundations, trends in the development of public-private partnerships at the national and regional levels, the institutional framework for regulating this sphere, as well as practical experience in applying the mechanism of public-private partnerships in the Arctic territories of the USA and Canada are investigated. The practical significance of the study lies in the possibility of applying the obtained results in the practice of initiating and implementing projects on the basis of public-private partnership in the development of the social infrastructure of the Arctic territories, as an instrument for achieving sustainable development of local communities and self-development of the socio-economic territorial systems of the Arctic. The review of practical experience in the implementation of infrastructure projects in the social sphere of the Arctic regions of the USA and Canada on the basis of public-private partnerships and its potentially high impact on the development of socially vulnerable territories, which, in fact, include the entire world Arctic space, presents the conclusion about the possible application of this practice in the regions of the Russian Arctic.

Keywords: public-private partnerships, social sphere, project, USA, Canada, Arctic

Введение

Мировые арктические территории, играющие важную роль в современных геополитических и глобальных природных процессах и имеющие важнейшее стратегическое значение, требуют особого специфического государственного регулирования, учитывающего уязвимость и природной среды, и социальной сферы [1]. Экономические, экологические и социально-демографические процессы на арктических территориях во многом схожи, независимо от государства, в котором они протекают. Мировая Арктика, являясь малонаселенной периферией, включающей в себя территории США, Канады,

России, стран Скандинавии, сталкивается с проблемами, продуцирующими необходимость устойчивого развития арктических сообществ [2; 3]. Это, в свою очередь, предполагает не только действия национальных правительств в сфере социально-экономического развития этих территорий, но и привлечение частного капитала для инвестиций в социальную инфраструктуру. Развитие сотрудничества и координации между правительством, частным сектором, другими организациями и учреждениями, реализуемое в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) и направленное на привлечение большего количества ресурсов для устойчивой, доступной и качественной социальной инфраструктуры, в результате способствует стабильности и ускоряет экономический рост, особенно в тех регионах, где осуществляется эффективно.

Для арктических территорий, экономический рост которых связан с освоением природных ресурсов и необходимостью закрепления населения, развитие социальной инфраструктуры является жизненно необходимым условием. Все более значимым становится вопрос поиска негосударственных источников финансирования инфраструктурных проектов, включая частные инвестиции в социальную сферу на условиях государственно-частного партнерства. С таких позиций опыт государственно-частного партнерства в арктических регионах США и Канады становится весьма актуальным для России, поскольку делает возможным его применение в практике становления института ГЧП как инструмента развития социальной сферы в арктических регионах нашей страны.

Государственно-частное партнерство, изначально рассматриваемое в США и Канаде как инновационный способ осуществления инфраструктурных проектов, получило свое развитие на территориях этих двух североамериканских стран в связи с тем, что государственный сектор, ограниченный в средствах, стремился к такому развитию инфраструктуры, которое бы стимулировало экономический рост, а частный сектор искал продуктивные инвестиции, но с большей безопасностью доходов. В таких условиях ГЧП стало рассматриваться как действенный способ обеспечения того, чтобы обе стороны максимально реализовали свои преимущества: стремление государственного сектора к общему благу, а частного сектора — к эффективному использованию и экономии средств [4].

ГЧП-проекты за время их реализации на мировом пространстве доказали свою эффективность во многих странах, но масштабность тиражирования на межнациональном уровне сильно отличается. В Канаде становление государственно-частного партнерства приходится на начало 1990-х гг. [5], когда были реализованы первые ГЧП-проекты в сфере развития системы образования (строительство школ в Новой Шотландии и Нью-Брансуике), транспортной инфраструктуры (шоссе 407 и мост Конфедерации), здравоохранения (Королевская больница Оттавы и Гражданская больница Брэмптона в Онтарио). В дальнейшем государственно-частное партнерство в Канаде получило значительное развитие, в том числе и в части смещения направленности этого института в сторону большего представления интересов общества и удовлетворения социально значимых потребностей.

В США до начала 2010-х гг. проекты государственно-частного партнерства не получали столь широкого распространения. Во многом это было обусловлено хорошо развитым рынком муниципальных облигаций, который предоставлял местным администрациям ресурсы для развития общественной инфраструктуры [6]. Однако глобальный финансовый кризис 2007—2008 гг. значительно сократил способность рынка облигаций финансировать такого рода инициативы. И именно этот фактор стал одним из основных, повлиявших на развитие института ГЧП в США. Основной сферой применения механизма ГЧП в этой стране изначально стала транспортная инфраструктура, но со временем на условиях государственно-частного партнерства все чаще стали реализовываться проекты и в области развития объектов социальной инфраструктуры.

При этом и в США, и в Канаде государственно-частное партнерство не стало рассматриваться как исключительно источник финансирования. Скорее, такие проекты оценивались совокупно — как возможность получить дополнительное финансирование и повысить эффективность деятельности общественной инфраструктуры.

Безусловно, реализация ГЧП-проектов не несет только лишь преимущества и выгоды. Существуют и некоторые общие потенциальные проблемы, которые могут возникнуть в ходе реализации того или иного проекта, как, например, возможная потеря общественного контроля и будущих государственных доходов, риск банкротства и т. д. Вместе с тем проекты по развитию социальной инфраструктуры — относительно рискованные, но высокодоходные инвестиции, которые в сочетании со сложными соглашениями и контрактами, обеспечивающими гарантии для обеих сторон, делают государственно-частное партнерство эффективным механизмом их реализации и финансирования.

Теория и методология исследования

В мировом научном дискурсе, посвященном вопросам исследования государственно-частного партнерства, отсутствует единство в его понимании, и даже принципы определения государственно-частного партнерства устанавливаются по-разному не только на национальных уровнях, но и в различных секторах и сферах [7], охватывают множество видов контрактов и взаимодействий государства и частной стороны [8]. Развиваясь уже значительное время, ГЧП приняло разнообразные формы и включает значительное число примеров практической реализации партнерских отношений между государственным и частным секторами [9], показывая, по мнению М. Siemiatycki, «вариативность по спектру от большей ответственности государственного сектора до большей ответственности частной стороны» [10]. Государственно-частное партнерство понимается и как вид государственной политики, и как инструмент управления, и как конкретная форма реализации проекта, и как широкое социально-экономическое явление [11].

Современные подходы к рассмотрению и определению государственно-частного партнерства зачастую базируются на различных теоретических концептах и научных дисциплинах. Так, теоретическое исследование ГЧП, представленное в работе [12], включает изучение этой сферы посредством теории контрактов. О. Williamson рассматривает государственно-частное партнерство сквозь призму экономики транзакционных издержек [13]. С. В. Casady et al. исследуют подход «нового управления» и приложения институциональной теории к ГЧП [14]. Исследования, представленные в работах [15; 16; 17], направлены на рассмотрение государственного управления через модели сотрудничества, включая государственно-частное партнерство. В научной литературе существует множество работ, посвященных изучению различных практических аспектов государственно-частного партнерства: исследуются угрозы, риски и факторы успеха реализации ГЧП-проектов [18; 19], вопросы финансирования и экономической эффективности [20; 21] и т. д.

Глубокий научный интерес представляют и работы, посвященные исследованию развития государственно-частного партнерства в отдельных странах и сравнению опыта различных государств (см., например [22; 23; 24] и др.). Существует значительный научный задел и в сфере исследований становления и опыта реализации ГЧП-проектов в США и Канаде (см., например, публикации [4; 25; 26; 27]), однако работ, посвященных изучению развития этого института на арктических территориях североамериканских стран, в мировом дискурсе не так много, а в российской научной литературе и вовсе такие публикации отсутствуют.

Соглашаясь с А. Girth в том, что «все больше правительств стремятся к ГЧП, дабы получить социально-экономические выгоды от развития инфраструктуры» [28], а также учитывая социально-экономические и природно-географические особенности мировой Арктики, в данной статье мы подходим к рассмотрению вопроса развития государственно-частного партнерства в арктических регионах США и Канады как с точки зрения возросшей роли ГЧП в государственном управлении, так и с позиций необходимости обеспечения устойчивого развития арктических сообществ. Тем более, что, как указывает один из первых сторонников развития государственно-частного партнерства S. P. Osborne, «такие партнерства стали рассматриваться как рентабельный и эффективный механизм реализации государственной политики, как приносящие значительные выгоды, особенно с точки зрения развития социально уязвимых сообществ» [29].

Исследование практического опыта реализации ГЧП-проектов на арктических территориях этих североамериканских стран является важным для регионов российской Арктики, где государственно-частное партнерство в социальной сфере начало развиваться лишь недавно. К настоящему времени в Арктической зоне РФ уже реализуется ряд ГЧП-проектов, направленных на развитие социальной инфраструктуры, и, несмотря на то, что эта сфера не является приоритетной в практике ГЧП на арктических территориях, тем не менее, и здесь есть опыт реализации таких проектов в области образования, культуры, досуга и туризма [30]. Вместе с тем государственно-частному партнерству в российской Арктике присущи два обстоятельства: во-первых, в большинстве регионов Арктической зоны РФ ГЧП-проекты в социальной сфере пока не реализовывались, во-вторых, в здравоохранении, являющемся одной из наиболее проблемных сфер развития арктических территорий России, до сих пор не было реализовано ни одного проекта на условиях ГЧП [31]. Учитывая это, исследования зарубежного опыта реализации ГЧП в социальной сфере арктических территорий представляются еще более актуальными, тем более что в глобальном масштабе государственно-частное партнерство уже является одним из основных механизмов участия частного сектора в развитии инфраструктуры [32].

Информационную базу исследования составили сведения, представленные на официальных сайтах органов власти регионов США и Канады, имеющих арктические территории — Аляски (США), Нунавута, Северо-Западных территорий и Юкона (Канада), отчеты и доклады о развитии ГЧП, опубликованные государственными службами и негосударственными организациями, включенными в деятельность в сфере государственно-частного партнерства североамериканских стран.

Результаты исследования и их обсуждение

Как уже отмечалось выше, становление и развитие государственно-частного партнерства в североамериканских странах проходило довольно неравномерно, что связано, в первую очередь, с межнациональными различиями институциональной организации структуры регулирования ГЧП, использования тех или иных инструментов политики государства в этой сфере.

Развитие государственно-частного партнерства в США

Государственно-частное партнерство в США начало развиваться в 1990-х гг. — в период реализации первых транспортных проектов SR-91, Dulles Greenway и Camino Colombia; в течение длительного периода ГЧП в этой стране было ориентировано на сферу развития транспортной инфраструктуры. Однако сейчас транспорт — не единственный сектор, в котором используется механизм государственно-частного партнерства. Существует множество примеров инновационных решений, используемых штатами и муниципалитетами для развития социальной сферы и инфраструктурных объектов в рамках реализации проектов государственно-частного партнерства.

Для стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру в США реализуются различные финансовые инструменты, такие как облигации частной деятельности (РАВ), квалифицированные облигации общественной инфраструктуры (QPIB), кредиты по Закону о финансировании и инновациях в транспортной инфраструктуре (TIFIA), позволяющие расширить сферы ГЧП, снизить стоимость заимствования и привлечь новый капитал¹.

Для поддержки формирования и развития государственно-частных партнерств на федеральном, региональном и локальном уровнях, обмена инновационными идеями в этой сфере в 1985 г. в США был создан Национальный совет по государственно-частному партнерству (National Council for PPP) — некоммерческая организация, объединяющая государственные и частные структуры. Основными сферами деятельности Совета стали информационное обеспечение, упрощение коммуникаций между государственным и частным сектором по вопросам реализации ГЧП, проведение образовательных мероприятий и тренингов, осуществление международного диалога по вопросам развития этой сферы. Другими, созданными на ранних этапах становления института ГЧП, организациями США, деятельность которых направлена на стимулирование развития этой сферы, являются Федеральная администрация магистралей (Federal Highway Administration) и Офис Генерального секретаря США по глобальным партнерствам (Secretary's Office of Global Partnerships). Проблемы региональной инфраструктуры занимают такие организации, как Western High Speed Rail Alliance и WCX, а Национальная ассоциация губернаторов координирует городское планирование и инвестиции в инфраструктуру между штатами. В 2018 г. правительство США приняло решение о создании нового американского финансового агентства — Международной финансовой корпорации развития (IDFC), консолидирующего в себе две уже существующие структуры — правительственное агентство Корпорацию зарубежных частных инвестиций (ОПИС) и Кредитное управление развития, входящее в Агентство США по международному развитию (USAID)².

Вместе с тем, несмотря на довольно большое число различных структур, занимающихся продвижением и непосредственной реализацией ГЧП в США, развитие этого института происходит не слишком интенсивно. Фактором, сдерживающим привлечение инвестиций в инфраструктуру на условиях государственно-частного партнерства, является в том числе и отсутствие полноценной законодательной базы как на федеральном уровне, так и на уровне многих штатов. В США отсутствует общее законодательство,

¹ Chappatta B. Obama Proposes New Muni Bonds for Public-Private Investments // Bloomberg News, 2015, Jan 16. URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-01-16/obama-proposes-new-muni-bonds-for-public-private-infrastructure> (дата обращения: 24.05.2020).

² OPIC, USAID, and Proposed Development Finance Reorganization // Congressional Research Service website. 2018. Apr 27. URL: <https://fas.org/sgp/crs/row/R45180.pdf> (дата обращения: 02.06.2020).

регулирующее сферу ГЧП¹ — каждый штат самостоятельно устанавливает требования, процедуру, полномочия органов государственной власти и другие важные составляющие реализации государственно-частного партнерства. В целом, для правовой системы США характерно не слишком «жесткое» регулирование процессов государственно-частного партнерства, скорее, законодательство штата создает «рамки», в которых органы региональной и местной власти могут выполнять функции правительства по развитию общественно значимой инфраструктуры, используя при этом опыт и ресурсы частной стороны. Однако к настоящему моменту такое законодательство существует лишь в 38 штатах.

Институциональная структура и практика реализации ГЧП-проектов на Аляске

В 2006 г. в Устав Аляски, являющейся единственным штатом, имеющим арктически территории, был включен закон о государственно-частном партнерстве (Alaska Statutes and Constitution² (AS), §§ 19.75.011-990), однако касался он только отдельных ГЧП-проектов в транспортной инфраструктуре. В 2014 г. был принят Закон о создании программы и фонда развития инфраструктуры Арктики в Управлении промышленного развития и экспорта Аляски (AIDEA), расширяющий возможности AIDEA в развитии ГЧП при реализации инфраструктурных проектов (AKSB 140)³. Вместе с тем законодательные акты, регулирующие деятельность в сфере государственно-частного партнерства, в этом штате отсутствуют.

Аляска имеет собственные специальные административные структуры, способствующие развитию государственно-частного партнерства в штате, привлечению этого механизма для инвестиций в инфраструктуру, а также предоставляющие разрешение на реализацию программ кредитования, грантов и финансирования через назначенные государством организации. Администрация штата в соответствии с Административным кодексом Аляски (Alaska Administrative Code⁴ (AAC), §§ 95.020, 95.030, 95.040) наделена полномочиями разрешения реализации ГЧП-проектов, в том числе на рынке различных услуг по проектированию, эксплуатации, обслуживанию и т. д. AIDEA в соответствии с Уставом Аляски (AS, §§ 44.88.010-120) финансирует местные предприятия (с целью расширения экономики и обеспечения рабочих мест) и работает с частными партнерами для инвестирования, кредитования и импорта капитала. Кроме того, в штате создано Аляскинское государственно-частное партнерство по защите инфраструктуры (Alaska Partnership for Infrastructure Protection — APIP), обеспечивающее интеграцию государственного и частного секторов.

В сфере развития института ГЧП работает и государственная управляющая компания Alaska Permanent Fund Corporation (APFC), созданная в 1980 г. по решению законодательных органов штата как квазинезависимое государственное образование для управления активами Постоянного фонда штата Аляска (Alaska Permanent Fund). APFC управляет и другими государственными инвестиционными фондами, в том числе Управлением по охране психического здоровья Аляски (Alaska Mental Health Trust Authority — АМНТА), специализирующимся на финансировании проектов и программ, способствующих лечению психических заболеваний.

Сфера применения механизма ГЧП на Аляске в отраслях социальной инфраструктуры обширна. В 2010 г. на Аляске началась реализация государственно-частной Университетской инициативы в области рыболовства, морепродуктов и морских перевозок, направленной на реализацию образовательных программ школьного обучения и подготовки профессиональных кадров для морской отрасли, которая перешла впоследствии в ГЧП-проект. В процесс его реализации были включены основные учреждения системы профессионального образования штата — Университет Аляски в Анкоридже (UAA) и Университет Юго-Восточной Аляски в Кетчикане (UAS), представители промышленности, в том числе крупнейшая судостроительная компания Аляски «Vigor». Позднее в проект вошло и партнерство между Национальной

¹ В 2014 г. Американским институтом архитекторов (AIA) был разработан документ «Государственно-частное партнерство для общественных учреждений — Руководство по законодательным ресурсам» (Public-Private Partnerships for Public Facilities — Legislative Resource Guide), являющийся рекомендательным для штатов. В данном руководстве представлены образцы законодательного языка, основные элементы, которые могут быть включены в законы штатов о ГЧП.

² Statutes and Constitution // Find Law website. URL: <http://www.codes.findlaw.com/ak/> (дата обращения: 04.06.2020).

³ SB 140 An Act creating the Arctic Infrastructure development program and fund in the Alaska Industrial Development and Export Authority; and relating to dividends from the Alaska Industrial Development and Export Authority // LegiScan website. URL: <http://www.legiscan.com/AK/text/SB140/2013> (дата обращения: 04.06.2020).

⁴ Alaska Administrative Code // Case text website. URL: <http://www.casetext.com/regulation/alaska-administrative-code> (дата обращения: 04.06.2020).

администрацией по океану и атмосфере (NOAA) и Университетом Аляски Фэрбенкс (UAF), реализуемое в рамках Аляскинского морского гранта¹.

В 2013 г. стартовал ГЧП-проект «Student Life: Transforming the UAF Experience» по строительству и эксплуатации нового кампуса Лесного центра (Wood Center) Университета Аляски Фэрбенкс. Контракт, заключенный между Национальным советом по развитию (государственный партнер) и NANA Management Services (частный партнер), рассчитан на 30 лет с общим объемом инвестиций 28 млн \$².

В 2018 г. на условиях государственно-частного партнерства между муниципалитетом Анкориджа, Управлением жилищного строительства Cook Intel Housing, Weidner Apartment Homes, Фондом Расмусона, Первым национальным банком Аляски и рядом других местных фондов, предприятий и общественных организаций стартовал проект «Path to Independence», в рамках которого бездомным предоставляется жилье, финансовая помощь и обеспечение занятости. Начальное финансирование проекта составило 650 тыс. \$, а общее число участников государственного и частного секторов — более 20³. Примечательно, что в 2019 г. данный проект был удостоен премии «Сильные сообщества» (Strong Communities Award), учрежденной Федеральным банком ипотечного кредитования Де-Мойна (FHLB Des Moines). Полученная Первым национальным банком Аляски премия в размере 15 тыс. \$ была направлена в реализуемый ГЧП-проект⁴.

В мае 2020 г. Управление по охране психического здоровья Аляски (AMHTA) инвестировало 500 тыс. \$ в ГЧП-проект «Home for Good Anchorage», реализуемый с 2019 г. United Way of Anchorage в партнерстве с многочисленными частными и общественными организациями⁵. В июне 2020 г. AMHTA выделило 62 гранта на общую сумму более 1,2 млн \$ для местных организаций-партнеров, которые могли предоставить услуги бенефициарам AMHTA, затронутым COVID-19. Частная сторона также выделила около 1,5 млн \$ на реализацию этого ГЧП-проекта⁶.

Еще одним примером реализации ГЧП-проектов, направленных на развитие социальной сферы, является создание общенациональной беспроводной широкополосной сети FirstNet на территории всех штатов, включая и Аляску. Концессионный договор, заключенный в 2017 г. между Агентством по сети служб быстрого реагирования (FRNA), представляющем в данном ГЧП-проекте правительство, и мобильным оператором AT&T с общей капиталоемкостью порядка 45 млрд \$, включает создание, эксплуатацию и обслуживание специальной сети для всех служб экстренной помощи (медиков, полицейских, пожарных)⁷.

Особенности становления и институциональная среда государственно-частного партнерства в Канаде

Несмотря на значительный опыт реализации ГЧП-проектов, США отстают от других развитых стран, которые более длительный период и успешней применяли его в своей практике [33]. К таким странам относится и Канада, где с помощью ГЧП было реализовано уже 290 проектов и привлечено в инфраструктуру в 6 раз больше частных инвестиций (на 1 \$ ВВП), чем в США [32], — общий объем инвестиций за весь период реализации ГЧП-проектов в Канаде составил около 140 млрд \$⁸.

¹ Public-private partnership at university spurs Alaska's maritime workforce training // University of Alaska Fairbanks website. 2018, May 3. URL: <https://news.uaf.edu/public-private-partnership-at-university-spurs-alaskas-maritime-workforce-training/> (дата обращения: 09.06.2020).

² UAF FY16 Capital Budget. Request Summary and Narrative // University of Alaska Fairbanks website, 2014, Aug. URL: <https://www.uaf.edu/finserv/omb/budget-planning/fy16/UAF-FY16-Capital-Budget-Request-Narratives.pdf> (дата обращения: 09.06.2020).

³ Public-private partnership to provide housing stabilization in "Path to Independence" // Municipality of Anchorage website, 2018, Apr 18. URL: <https://www.muni.org/Departments/Mayor/PressReleases/Pages/Public-privatepartnership-toprovidehousingstabilizationinPathtoIndependence.aspx> (дата обращения: 10.06.2020).

⁴ Path to Independence wins Strong Communities Award with help from First National // First National Bank Alaska website. 2019, Aug 12. URL: <http://www.fnbalaska.com/about-us/about-first-national/press-releases/path-independence-wins-strong-communities-award-help-first-nationa> (дата обращения: 10.06.2020).

⁵ Alaska Mental Health Trust Authority directs \$500,000 to Anchorage Permanent Supportive Housing Initiative // Alaska Mental Health Trust Authority website. 2020, Jun 4. URL: <http://alaskamentalhealthtrust.org/news/alaska-mental-health-trust-authority-directs-500000-to-anchorage-permanent-supportive-housing-initiative/> (дата обращения: 16.06.2020).

⁶ Alaska Mental Health Trust Authority provides more than \$1.2m in COVID-19 Response Grants to Partner Organizations across Alaska // Alaska Mental Health Trust Authority website. 2020, Jun 10. URL: <http://alaskamentalhealthtrust.org/news/alaska-mental-health-trust-authority-provides-more-than-1-2m-in-covid-19-response-grants-to-partner-organizations-across-alaska/> (дата обращения: 16.06.2020).

⁷ FirstNet // An official website of the United States government. URL: <https://www.firstnet.gov/> (дата обращения: 09.06.2020).

⁸ Spectrum website. URL: <https://www.p3spectrum.ca> (дата обращения: 10.06.2020).

В 1993 г. в стране был создан Канадский совет по ГЧП (Canadian Council for Public-Private Partnerships — CСРРР) как национальная некоммерческая организация, включающая в свой состав большое число представителей государственного и частного сектора. Деятельность Совета, направленная на обеспечение инновационных и устойчивых подходов к развитию общественно значимой инфраструктуры, состоит в расширении сотрудничества между всеми уровнями органов власти, коренными общинами и частным сектором посредством развития государственно-частного партнерства, стимулирования диалога между различными стейкхолдерами, внедрения лучших практик ГЧП, просвещения общества об экономических и социальных преимуществах государственно-частных партнерств¹.

С 2009 г. в Канаде действовала федеральная корпорация Crown — PPP Canada Inc. (P3 Canada), созданная правительством с целью развития национального рынка ГЧП. P3 Canada расширяла передовую практику ГЧП, осуществляла финансовую поддержку проектов и помощь провинциям и муниципалитетам при реализации крупных капитальных ГЧП-проектов², анализ и оценку приемлемости реализации ГЧП-проекта в сравнении с традиционной государственной моделью [34], однако в 2018 г. эта структура была закрыта как выполнившая, по мнению правительства, поставленные перед ней задачи.

В 2016 г. создан Канадский инфраструктурный банк (Canada Infrastructure Bank) — федеральная корпорация Crown, предоставляющая кредиты на реализацию ГЧП-проектов в сфере развития общественной инфраструктуры по сниженной ставке³. Также был создан Канадский фонд проектов ГЧП (P3 Canada Fund Projects), финансирующий инфраструктурные проекты (федерального, регионального, местного уровней), направленные на экономический рост или устойчивое развитие сообществ⁴.

В некоторых провинциях региональные правительства создали собственные специализированные департаменты или агентства, однако в регионах Канады, имеющих арктические территории — Нунавуте, Северо-Западных территориях и Юконе, такие структуры отсутствуют. Несмотря на то что в этих регионах ГЧП развито не столь широко, как в более южных провинциях Канады, Нунавут и Северо-Западные территории имеют опыт реализации ГЧП-проектов и все чаще рассматривают возможность использования ГЧП при реализации инициатив в сфере развития социальной инфраструктуры. Здесь исключением является лишь Юкон, где правительство провинции отдает предпочтение традиционной модели при реализации общественно значимых инфраструктурных проектов в социальной сфере. В приарктических северных районах Квебека также отсутствует опыт государственно-частного партнерства, однако правительство провинции в перспективе планирует расширить практику реализации ГЧП-проектов и на эти территории и инвестировать порядка 80 млрд \$ в ближайшие 20—25 лет⁵.

Сфера правового регулирования развития ГЧП в Канаде довольно обширна и включает законодательные акты федерального и регионального уровня (а в некоторых провинциях и муниципального), различные руководства и регламенты, разрабатываемые правительственными и неправительственными структурами⁶. На федеральном уровне в 1996 г. был принят Закон об общественных работах и государственных услугах (S.C. 1996, с. 16)⁷, в 2002 г. — Закон о Фонде стратегической инфраструктуры Канады (S.C. 2002, с. 9, s. 47)⁸, в 2011 г. — Руководство по определению и процедуре проверки ГЧП-проектов на соотношение цены и качества⁹, в 2017 г. — Руководство по снабжению общественных работ и государственных служб

¹ Canadian Council for Public-Private Partnerships website. URL: <https://www.pppcouncil.ca> (дата обращения: 12.06.2020).

² Public-Private Partnerships: A Guide for Municipalities. URL: www.p3canada.ca/en/about-p3s/p3-resource-library/public-private-partnerships-a-guide-for-municipalities/ (дата обращения: 13.06.2020).

³ Canada Infrastructure Bank website. URL: <http://www.canadainfrastructurebank.ca> (дата обращения: 08.06.2020).

⁴ Infrastructure Canada website. URL: <http://www.infrastructure.gc.ca> (дата обращения: 08.06.2020).

⁵ Arctic Business Opportunities in Canada. DenmarkinCanada website. URL: <http://canada.um.dk/en/the-trade-council/canada-as-market/current-growth-markets/arctic-business-opportunities/> (дата обращения: 10.06.2020).

⁶ Например, центром экспертизы правительства Канады по государственно-частному партнерству PPP Canada был разработан целый ряд таких документов, в том числе «Определение потенциала: руководство для федеральных департаментов и агентств», «Руководство по разработке бизнес-кейса P3», «Государственно-частное партнерство: руководство для муниципалитетов», «Руководство по смете проектных схем для государственно-частного партнерства».

⁷ Department of Public Works and Government Services Act (S.C. 1996, с. 16) // Government of Canada website. URL: <http://laws.justice.gc.ca/eng/acts/P-38.2/section-6.html> (дата обращения: 03.06.2020).

⁸ Canada Strategic Infrastructure Fund Act (S.C. 2002, с. 9, s. 47) // Government of Canada website. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-10.3/fultext.html> (дата обращения: 06.06.2020).

⁹ Guideline to Implementing Budget 2011 Direction on Public-Private Partnerships // Government of Canada website. URL: <http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-eng.aspx?id=25576> (дата обращения: 06.06.2020).

Канады¹ и Положение о государственных контрактах (SOR/87-402)² и пр., регулирующие различные аспекты деятельности в сфере государственно-частного партнерства.

Провинциями Канады были разработаны политики и руководящие принципы, используемые при оценке ГЧП-проектов, и, несмотря на то, что такие документы не являются обязательными, они содержат лучшие практики и стандарты, служат банками информации для различных заинтересованных сторон, вовлеченных в инфраструктурные ГЧП-проекты. Так, правительство Северо-Западных территорий в мае 2011 г. законодательно утвердило Политику государственно-частного партнерства³, в которой установлены основные принципы и условия реализации проектов на условиях ГЧП. В 2013 г. аналогичная политика была утверждена и в Нунавуте⁴. Отдельные положения, касающиеся регулирования и развития государственно-частного партнерства, также включены в Уставы Нунавута и Северо-Западных территорий и содержатся в ряде других нормативных правовых актов этих провинций⁵.

В последние годы некоторые муниципалитеты также издали нормативно-правовые акты для обеспечения прозрачности и последовательности реализации государственно-частных партнерств в местных сообществах. Участие этого уровня на рынке ГЧП расширяется — муниципалитеты Канады все больше интересуются ГЧП как альтернативной формой финансирования, поскольку растущее население и стареющая инфраструктура требуют обновления ресурсов и развития отраслей социальной сферы [35].

Одной из таких отраслей, где государственно-частное партнерство в принципе рассматривается как наиболее предпочтительный механизм обеспечения модернизации, строительства, финансирования, обслуживания (и т. д.) инфраструктурных объектов, является система здравоохранения — именно в этой сфере реализована треть всех ГЧП-проектов Канады (102 из 290). И несмотря на то, что реализация ГЧП-проектов в здравоохранении часто подвергается критике, их влияние на экономическое и социальное развитие сообществ в целом оценивается положительно [36], особенно — для удаленных северо-арктических территорий страны.

Опыт реализации ГЧП-проектов в арктических провинциях Канады

В Йеллоунайфе (Северо-Западные территории) был реализован ГЧП-проект по проектированию, строительству и модернизации Стентонской территориальной больницы, оказывающей неотложную, амбулаторную, стационарную и высокоспециализированную медицинскую помощь не только жителям СЗТ, но и населению Китикмеотского района Нунавута. Проект включал в себя несколько этапов строительства и модернизации больницы, обеспечивающих бесперебойную работу отделений и медицинского персонала, и позволил в результате такой реконструкции удвоить размеры этого инфраструктурного объекта. В мае 2019 г. новая Стентонская территориальная больница была сдана в эксплуатацию. Общий объем инвестиций составил около 434 млн \$, а партнерами по ГЧП-проекту выступили Правительство Северо-Западных территорий (государственная сторона) и консорциум Boreal Health Partnership (частная сторона), включающий в себя несколько частных партнеров — Bird Capital Limited, Bird Construction, Carillion Private Finance Limited, CIBC World Markets, Clark Builders, Kasian Architecture Interior Design & Planning Ltd., НОСНТIEFPPP Solutions GmbH⁶. Дальнейшее 30-летнее обслуживание больницы на условиях договора ГЧП выполняет компания Dexterra⁷.

¹ Supply Manual of the Public Works and Government Services Canada // Government of Canada website. URL: <https://buyandsell.gc.ca/policy-and-guidelines/Supply-Manual> (дата обращения: 06.06.2020).

² Government Contracts Regulations (SOR/87-402) // Government of Canada website. URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-87-402/> (дата обращения: 06.06.2020).

³ 15.02. Public-Private Partnership Policy of the Northwest Territories // Government of Northwest Territories website. URL: <https://www.eia.gov.nt.ca/sites/eia/files/content/15.02-public-private-partnership-policy.pdf> (дата обращения: 10.06.2020).

⁴ Government of Nunavut Public-Private Partnership Policy // Government of Nunavut website. URL: <https://www.gov.nu.ca/sites/default/files/files/Public-private%20Partnership%20Policy.pdf> (дата обращения: 10.06.2020).

⁵ Уставы Нунавута (S.Nu.) и Северо-Западных территорий (R.S.N.W.T. 1988), ежегодные тома Устава СЗТ (S.N.W.T.), законы, консолидации актов, правил партнерства и пр. представлены на официальных сайтах юстиций этих провинций.

⁶ Stanton Territorial Hospital Renewal Project // Spectrum website. URL: <https://www.p3spectrum.ca/project/info/?id=326> (дата обращения: 12.06.2020).

⁷ Minister acknowledges 'growing pains' at grand opening of Stanton Territorial Hospital // CBC website. 2019. Jul 12. URL: <https://www.cbc.ca/news/canada/north/stanton-hospital-growing-pains-grand-opening-1.5210824> (дата обращения: 12.06.2020).

В целях обеспечения транспортной доступности территории Нунавута (для которого характерно фактически отсутствие дорожной сети) и улучшения связей между общинами внутри региона, содействия устойчивому развитию местных сообществ в 2012 г. Была начата реализация ГЧП-проекта по модернизации аэропорта Икалуит, предусматривающего строительство, финансирование и эксплуатацию этого инфраструктурного объекта. Государственная финансовая поддержка проекта составила более 77 млн \$, а общий объем инвестиций — более 376 млн \$. Партнерами ГЧП-проекта выступили PPP Canada (государственный партнер) и несколько частных партнеров — Bouygues Building Canada, Colas Canada Inc., Infra Red Capital Partners Limited, Kudlik Construction Ltd., Concept Infrastructure. Все работы по строительству и модернизации были завершены в 2017 г., и дальнейшая реализация ГЧП-проекта уже предусматривает эксплуатацию и обслуживание аэропорта в течение 30 лет частной компанией Air Infrastructure Partners (AIP)¹. Следует отметить, что ГЧП-проект реализуется с соблюдением соглашения Nunavut Land Claim Agreement (NLCA), в том числе предусматривающего обязанность AIP предоставить жителям инуитского сообщества разнообразные возможности в сфере образования и обучения.

В 2010 г. из-за все более усиливающейся проблемы ограниченного доступа жителей удаленных северных и арктических регионов Канады правительством Северо-Западных территорий был инициирован ГЧП-проект по строительству высокоскоростной волоконно-оптической телекоммуникационной магистрали протяженностью более 1,2 тыс. км от озера Макгилл до Инувика, т. е. от уже имеющейся южно-канадской интернет-магистрали до Северного Ледовитого океана. Стоимость проекта, завершеного в 2017 г., составила около 98 млн \$². Партнерами выступили Правительство Северо-Западных территорий и Консорциум Northern Lights Fibre, включающий Ledcor Development Ltd., LTS Infrastructure Services Limited Partnerships, Mizuho Bank, Northwest Tel Inc.

К довольно примечательным канадским проектам, расширяющим сферы применения ГЧП и вместе с тем являющимся одним из самых ранних партнерств, можно отнести строительство нескольких зданий для Правительства Нунавута, планирование которых началось еще за несколько лет до основания Нунавута в качестве новой территории в 1999 г. В результате реализации ГЧП-проекта, стоимость которого составила 390 млн \$, было построено 10 служебных зданий, а также жилье для сотрудников в 11 различных общинах³. Государственной стороной проекта выступило Правительство Нунавута, частной — Nunavut Construction Corporation Investment Group Inc., включающая корпорации Kitikmeot, Nunasi, Qikiqtaaluk, Sakku Investments Corporation.

Заключение

Опыт США и Канады в области государственно-частного партнерства при реализации проектов в отраслях социальной сферы свидетельствует о высоком потенциале, позволяющем государствам расширить свои возможности в обеспечении развития инфраструктуры и повышения ее эффективности, что особенно важно для социально уязвимых арктических территорий. Рассмотренная практика ГЧП этих североамериканских стран демонстрирует схожесть происходящих процессов — незначительное прямое участие в обеспечении инфраструктуры федеральных правительств при существенной роли и ответственности канадских провинций и штатов США за развитие отраслей социальной сферы, а также расширение областей применения механизма государственно-частных партнерств. Существуют и межнациональные различия, во многом обусловленные особенностями институциональной среды, присущими этим государствам.

В США, несмотря на довольно большое число различных структур, занимающихся продвижением и непосредственной реализацией ГЧП, развитие этого института происходит не слишком интенсивно. Фактором, сдерживающим привлечение инвестиций в инфраструктуру на условиях государственно-частного партнерства, в значительной степени является существующая институциональная среда, характеризующаяся в том числе и недостаточно развитой системой правового регулирования ГЧП как на федеральном уровне, так и на уровне многих штатов.

¹ Iqaluit International Airport Improvement Project // Spectrum website. URL: <https://www.p3spectrum.ca/project/info/?id=249> (дата обращения: 14.06.2020).

² Mackenzie Valley Fibre Link Project // Spectrum website. URL: <https://www.p3spectrum.ca/project/info/?id=304> (дата обращения: 14.06.2020).

³ Government of Nunavut Buildings // Spectrum website. URL: <https://www.p3spectrum.ca/project/info/?id=47> (дата обращения: 14.06.2020).

Факторами успеха развития государственно-частного партнерства в Канаде являются, во-первых, хорошо структурированная законодательная база, регулирующая различные аспекты деятельности в сфере ГЧП, способствующая снижению неопределенности при реализации проектов, сокращению рисков и их распределению между государственным сектором и частной стороной, во-вторых, эффективная организационно-управленческая структура координации взаимодействия государства и частного сектора (не только на федеральном, но и на региональном уровне). Такая институциональная структура является ключевой движущей силой эффективного использования в Канаде механизма государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов.

Государственно-частные партнерства в социальной сфере стали эффективным механизмом развития инфраструктурных объектов и их финансирования, а реализация ГЧП-проектов в североамериканской Арктике рассматривается как действенный инструмент достижения устойчивого развития местных сообществ и саморазвития социально-экономических территориальных систем Арктики. Такой опыт применим и в отношении развития инфраструктуры других арктических территорий мирового пространства и является важным для регионов российской Арктики, где государственно-частное партнерство в социальной сфере начало развиваться лишь недавно.

Благодарности

Статья подготовлена в рамках государственного задания ФГБУН Федеральный исследовательский центр «Кольский научный центр Российской академии наук» в части проведения НИР Института экономических проблем им. Г. П. Лузина по теме «Социальные аспекты управления саморазвитием регионов и местных сообществ в российской Арктике» (гос. рег. № АААА-А18-118051590115-9).

Список литературы

1. Краснопольский Б. Х. Арктика — территория диалога и океан возможностей // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 3. С. 100—103. DOI: 10.14530/reg.2019.3.100.
2. Рябова Л. А. Социальные факторы саморазвития территорий в зарубежном научном дискурсе: перспективные подходы для российских регионов и муниципалитетов // Экономика и управление: проблемы, решения. 2018. Т. 3. № 11. С. 63—71.
3. Социальная устойчивость регионов российского Севера и Арктики: оценка и пути достижения / колл. авторов; под науч. ред. Л. А. Рябовой. Апатиты: ФИЦ КНЦ РАН, 2018. 169 с. DOI: 10.25702/KSC.978-5-91137-384-9.
4. Whiteside H., Conroy B. About Canada: Public-Private Partnerships. Halifax, Winnipeg: Fernwood Publishing, 2016, 144 p.
5. Siemiatycki M. Public-Private Partnerships in Canada: Reflection on twenty years of practice // Canadian Public Administration. 2015, vol. 58, no. 3, pp. 343—362. DOI: 10.1111/capa.12119.
6. Kitka J. Challenges at the Northernmost Border: The Imperative for Investment in Infrastructure and Critical Priorities in Alaska and Beyond. USA, Anchorage, 2018, 32 p.
7. Hemming R. Public-private partnerships, government guarantees, and fiscal risk. Prepared by a staff team — Washington D.C.: International Monetary Fund, 2006, 98 p.
8. Marsilio M., Cappellaro G., Cuccurullo C. The Intellectual Structure of Research Into PPPs // Public Management Review, 2011, vol. 13, no. 6, pp. 763—782. DOI: 10.1080/14719037.2010.539112.
9. Wettenhall R. Mixes and Partnerships through time. In Hodge G.A., Greve C., Boardman A.E. (eds). International handbook on public-private partnerships. Northampton, MA: Edward Elgar, 2010, 17—42 p.
10. Siemiatycki M. The Theory and Practice of Infrastructure Public-Private Partnerships Revisited: The Case of the Transportation Sector // Working paper: 1—38, 2010. URL: <http://www.ub.edu/graap/Final%20Papers%20PDF/Siemiatycki%20Matti.pdf> (дата обращения: 12.05.2020).
11. Hodge G., Greve C., Biygautane M. Do PPP's Work? What and how have we been learning so far? // Public Management Review, 2018, vol. 20, no. 8, pp. 1105—1121. DOI: 10/1080/14719037/2018/1428410.
12. Hart O. Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks, and an Application to Public-Private Partnerships // The Economic Journal, 2003, vol. 113, no. 486, pp. 69—76. DOI: 10.1111/1468-0297.00119.
13. Williamson O. E. The Theory of the Firm as Governance Structure: From Choice to Contract // Journal of Economic Perspectives, 2002, vol. 16, pp. 171—195.
14. Casady C. B., Eriksson K., Levitt R. E., Scott W. R. A 'New Governance' Approach to Public-Private Partnerships: Lessons for the Public Sector. Working paper: 1—40, 2017. URL: <https://gpc.stanford.edu/sites/g/files/sbiybj8226/f/anewgovernanceapproachtotppps.pdf> (дата обращения: 18.05.2020).
15. Andrews R., Entwistle T. Does cross-sectoral partnership deliver? An empirical exploration of public service effectiveness, efficiency, and equity // Journal of Public Administration Research and Theory, 2010, vol. 20, no. 3, pp. 679—701. DOI: 10.1093/jopart/mup045.

16. Ysa T. Governance Forms in Urban Public-Private Partnerships // *International Public Management Journal*, 2007, vol. 10, no. 1, pp. 35—57. DOI: 10.1080/10967490601185724.
17. Sanderson J., Winch G. Public policy and projects: making connections and starting conversations // *International Journal of Project Management*, 2017, vol. 35, no. 3, pp. 221—223.
18. Garvin M. J., Ford D. N. Real options in infrastructure projects: theory, practice and prospects // *Engineering Project Organization Journal*, 2012, vol. 2, no. 1—2, pp. 97—108.
19. Iossa E., Martimort D. Risk allocation and the costs and benefits of public-private partnerships // *The RAND Journal of Economics*, 2012, vol. 43, no. 3, pp. 442—474. DOI: 10.1111/j.1756-2171.2012.00181.
20. Shaoul J., Stafford A., Stapleton P. Partnerships and the role of financial advisors: private control over public policy? // *Policy & Politics*, 2007, vol. 35, pp. 479—95.
21. Шор И. М. Концессия как инструмент повышения результативности расходов регионального бюджета: экономическая сущность, признаки, риски // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2016. № 42 (234). С. 38—48.
22. Carbonara N., Costantino N., Pellegrino R. A Three-Layers Theoretical Framework for Analyzing Public Private Partnerships: The Italian Case // *Organization, Technology and Management in Construction: An International Journal*, 2013, vol. 5, no. 3, pp. 799—810. DOI: 10.5592/otmcj.2013.3.5.
23. Teicher J., Alam Q., Gramberg B. V. Managing trust and relationships in PPPs: some Australian experiences // *International Review of Administrative Sciences*, 2006, vol. 72, pp. 85—100.
24. Маслова С. В. Тенденции правового регулирования государственно-частного партнерства на международном и национальном уровнях // *Московский журнал международного права*. 2019. № 3. С. 114—127. DOI: 10.24833/0869-0049-2019-3-114-127.
25. Albalade D., Bel G., Geddes R.R. How Much Vertical Integration? Contractual Choice and Public-Private Partnerships in the United States // *Review of Industrial Organization*, Springer; *The Industrial Organization Society*, 2017, vol. 51 (1), pp. 25—42. DOI: 10.1007/s11151-016-9540-1.
26. Кузнецов И. В. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства (США, Европа, Канада) // *Экономические науки*. 2012. № 8 (93). С. 196—204.
27. Слободяник В. В. Совершенствование правового обеспечения предпринимательства: современные тенденции (зарубежный опыт) // *Экономика. Право. Общество*. 2015. № 3 (3). С. 69—77.
28. Girth A.M. Incentives in Third-Party Governance: Management Practices and Accountability Implications // *Public Administration Review*, 2017, vol. 77, no. 3, pp. 433—444. DOI: 10.1111/puar.12645.
29. Osborne S. P. *Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective*. New York: Routledge, 2007, 366 p.
30. Торопушина Е. Е. Реализация проектов государственно-частного партнерства в социальной сфере российской Арктики // *Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета*. 2019. № 4. С. 30—42. DOI: 10/34130/2070-4992-2019-4-30-42.
31. Торопушина Е. Е. Потенциал государственно-частного партнерства в сфере здравоохранения Арктической зоны Российской Федерации // *Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета*. 2019. № 2. С. 51—60. DOI: 10/34130/2070-4992-2019-2-51-60.
32. Casady C., Geddes R. Private Participation in US Infrastructure: The Role of PPP Units // *American enterprise* (Washington, D.C.), 2016, 22 p. DOI: 10.2139/ssrn.3306259.
33. Istrate E., Puentes R. Moving Forward on Public Private Partnerships: US and International Experience with PPP Units // *Brookings Institution website*, Dec 3, 2011. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/1208_transportation_istrate_puentes.pdf (дата обращения: 10.06.2020).
34. Ashkin B., Porter D., La Fleche E. R., Templeton J. Canada. In Werneck B., Saadi M. *The Public Private Partnership Law Review*. London: Law Business Research Ltd., 2017. 293 p.
35. Murphy T. *Public-Private Partnerships in Canada: Law, Policy and Value for Money*. Canada: LexisNexis, 2019. 672 p.
36. Whiteside H. Unhealthy political economy of Canadian public-private partnership hospital // *Health Sociology Review*, 2014, vol. 20, no. 3, pp. 258—268. DOI: 10.5172/hesr.2011.20.3.258.

References

1. Krasnopolsky B. H. Arktika — territoriya dialoga i okean vozmozhnostej [The Arktik — Territory of Dialogue and Ocean of Possibilities]. *Regionalistika* [Regionalistica], 2019, vol. 6, no. 3, pp. 100—103. DOI: 10.14530/reg.2019.3.100. (In Russian).
2. Riabova L. A. Social'ny'e faktory` samorazvitiya territorij v zarubezhnom nauchnom diskurse: perspektivny'e podxody` dlya rossijskix regionov i municipalitetov [Social factors of self-development of territories in foreign scientific discourse: promising approaches for Russian regions and municipalities]. *Ekonomikaiupravleniye: problemy, resheniya* [Economics and management: problems, solutions], 2018, vol. 3, no. 11, pp. 63—71. (In Russian).
3. *Social'naya ustojchivost` regionov rossijskogo Severa i Arktiki: oценка i puti dostizheniya* [Social sustainability of regions of the Russian North and the Arctic: assessment and ways to achieve] / kollektiv avtorov; pod nauch. redakciej

- L. A. Ryabovoj [group of authors; edited by L.A. Riabova]. Apatity: FRC KSC RAS, 2018, 169 p. DOI: 10.25702/KSC.978-5-91137-384-9. (In Russian).
4. Whiteside H., Conroy B. *About Canada: Public-Private Partnerships*. Halifax, Winnipeg: Fernwood Publishing, 2016. 144 p.
 5. Siemiatycki M. Public-Private Partnerships in Canada: Reflection on twenty years of practice. *Canadian Public Administration*, 2015, vol. 58, no. 3, pp. 343—362. DOI: 10.1111/capa.12119.
 6. Kitka J. *Challenges at the Northernmost Border: The Imperative for Investment in Infrastructure and Critical Priorities in Alaska and Beyond*. USA, Anchorage, 2018. 32 p.
 7. Hemming R. *Public-private partnerships, government guarantees, and fiscal risk*. Prepared by a staff team — Washington D.C.: International Monetary Fund, 2006. pp. 98.
 8. Marsilio M., Cappellaro G., Cuccurullo C. The Intellectual Structure of Research Into PPPs. *Public Management Review*, 2011, vol. 13, no. 6, pp. 763—782. DOI: 10.1080/14719037.2010.539112.
 9. Wettenhall R. Mixes and Partnerships through time. In Hodge G.A., Greve C., Boardman A.E. (eds). *International handbook on public-private partnerships*. Northampton, MA: Edward Elgar, 2010, pp. 17—42.
 10. Siemiatycki M. The Theory and Practice of Infrastructure Public-Private Partnerships Revisited: The Case of the Transportation Sector. Working paper: 1—38. 2010. Available at: <http://www.ub.edu/graap/Final%20Papers%20PDF/Siemiatycki%20Matti.pdf>. (Accessed 12.05.2020).
 11. Hodge G., Greve C., Biygautane M. Do PPP's Work? What and how have we been learning so far? *Public Management Review*, 2018, vol. 20, no. 8, pp. 1105—1121. DOI: 10/1080/14719037/2018/1428410.
 12. Hart O., Incomplete Contracts and Public Ownership: Remarks, and an Application to Public-Private Partnerships. *The Economic Journal*, 2003, vol. 113, no. 486, pp. 69—76. DOI: 10.1111/1468-0297.00119.
 13. Williamson O.E. The Theory of the Firm as Governance Structure: From Choice to Contract. *Journal of Economic Perspectives*, 2002, vol. 16, pp. 171—195.
 14. Casady C. B., Eriksson K., Levitt R. E., Scott W. R. A 'New Governance' Approach to Public-Private Partnerships: Lessons for the Public Sector. Working paper: 1—40. 2017. Available at: <https://gpc.stanford.edu/sites/g/files/sbiybj8226/f/anewgovernanceapproachtopppts.pdf>. (Accessed 18.05.2020).
 15. Andrews R., Entwistle T. Does cross-sectoral partnership deliver? An empirical exploration of public service effectiveness, efficiency, and equity. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 2010, vol. 20, no. 3, pp. 679—701. DOI: 10.1093/jopart/mup045.
 16. Ysa T. Governance Forms in Urban Public-Private Partnerships. *International Public Management Journal*, 2007. vol. 10, no. 1, pp. 35—57. DOI: 10.1080/10967490601185724.
 17. Sanderson J., Winch G. Public policy and projects: making connections and starting conversations. *International Journal of Project Management*, 2017, vol. 35, no. 3, pp. 221—223.
 18. Garvin M. J., Ford D. N. Real options in infrastructure projects: theory, practice and prospects. *Engineering Project Organization Journal*, 2012, vol. 2, no. 1—2, pp. 97—108.
 19. Iossa E., Martimort D. Risk allocation and the costs and benefits of public-private partnerships. *The RAND Journal of Economics*, 2012, vol. 43, no. 3, pp. 442—474. DOI: 10.1111/j.1756-2171.2012.00181.
 20. Shaoul J., Stafford A., Stapleton P. Partnerships and the role of financial advisors: private control over public policy? *Policy & Politics*, 2007, vol. 35, pp. 479—95.
 21. Shor I. M. Koncessiya kak instrument povыsheniya rezul'tativnosti rasxodov regional'nogo byudzheta: e'konomicheskaya sushhnost', priznaki, riski [Concession as an instrument to increase the efficiency of regional budgetary spending: economic substance, indicators, risk]. *Finansovaya analitika: problem i resheniya* [Financial Analytics: Science and Experience], 2016, no. 42 (234), pp. 38—48. (In Russian).
 22. Carbonara N., Costantino N., Pellegrino R. A Three-Layers Theoretical Framework for Analyzing Public Private Partnerships: The Italian Case. *Organization, Technology and Management in Construction: An International Journal*, 2013, vol. 5, no. 3, pp. 799—810. DOI: 10.5592/otmcj.2013.3.5.
 23. Teicher J., Alam Q., Gramberg B. V. Managing trust and relationships in PPPs: some Australian experiences. *International Review of Administrative Sciences*, 2006, vol. 72, pp. 85—100.
 24. Maslova S. V. Tendencii pravovogo regulirovaniya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na mezhdunarodnom i nacional'nom urovnyax [Trends in the Legal Regulation of Public Private Partnership at the International and National Levels]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow Journal of International Law], 2019, no. 3, pp. 114—127. DOI: 10.24833/0869-0049-2019-3-114-127. (In Russian).
 25. Albalade D., Bel G., Geddes R. R. How Much Vertical Integration? Contractual Choice and Public-Private Partnerships in the United States. *Review of Industrial Organization, Springer; The Industrial Organization Society*, 2017, vol. 51 (1), pp. 25—42. DOI: 10.1007/s11151-016-9540-1.
 26. Kuznetsov I. V. Zarubezhny'j opyt gosudarstvenno-chastnogo partnerstva (SShA, Evropa, Kanada) [Foreign experience of public-private partnerships (USA, Europe, Canada)]. *Ekonomicheskiye nauki* [Economic sciences], 2012, no. 8 (93), pp. 196—204. (In Russian).
 27. Slobodyanik V. V. Sovershenstvovanie pravovogo obespecheniya predprinimatel'stva: sovremennye tendencii (zarubezhny'j opyt) [Perfection of the Legal Basis of Entrepreneurship: Modern Tendencies (Foreign Experience)]. *Ekonomika. Pravo. Obshchestvo* [Economics. Law. Society], 2015, no. 3 (3), pp. 69—77. (In Russian).

28. Girth A. M. Incentives in Third-Party Governance: Management Practices and Accountability Implications. *Public Administration Review*, 2017, vol. 77, no. 3, pp. 433—444. DOI: 10.1111/puar.12645.
29. Osborne S. P. *Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective*. New York: Routledge, 2007. 366 p.
30. Toropushina E. E. Realizaciya proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v social'noj sfere rossijskoj Arktiki [Realization of Projects of the Public-private Partnerships in the Social Sphere of the Russian Arctic]. *Korporativnoye upravleniye i innovatsionnoye razvitiye ekonomiki Severa: Vestnik Nauchno-issledovatel'skogo tsentra korporativnogo prava, upravleniya i venchnogo investirovaniya Syktyvkar'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Corporate Governance and Innovative Economic Development of the North: Bulletin of the Research Center for Corporate Law, Management and Venture Capital of Syktyvkar State University], 2019, no. 4, pp. 30—42. DOI: 10/34130/2070-4992-2019-4-30-42. (In Russian).
31. Toropushina E. E. Potencial gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere zdravooxraneniya Arkticheskoy zony` Rossijskoj Federacii [Potential of public-private partnerships in the healthcare of the Arctic zone of the Russian Federation]. *Korporativnoye upravleniye i innovatsionnoye razvitiye ekonomiki Severa: Vestnik Nauchno-issledovatel'skogo tsentra korporativnogo prava, upravleniya i venchnogo investirovaniya Syktyvkar'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Corporate Governance and Innovative Economic Development of the North: Bulletin of the Research Center for Corporate Law, Management and Venture Capital of Syktyvkar State University], 2019, no. 2, pp. 51—60. DOI: 10/34130/2070-4992-2019-2-51-60. (In Russian).
32. Casady C., Geddes R. Private Participation in US Infrastructure: The Role of PPP Units. *American enterprise* (Washington, D.C.), 2016. 22 p. DOI: 10.2139/ssrn.3306259.
33. Istrate E., Puentes R. Moving Forward on Public Private Partnerships: US and International Experience with PPP Units. Brookings Institution website. 2011. Available at: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/1208_transportation_istrate_puentes.pdf. (Accessed 10.06.2020).
34. Ashkin B., Porter D., La Fleche E.R., Templeton J. Canada. In Werneck B., Saadi M. *The Public Private Partnership Law Review*. 2017. London: Law Business Research Ltd. 293 p.
35. Murphy T., *Public-Private Partnerships in Canada: Law, Policy and Value for Money*. Canada: LexisNexis, 2019. 672 p.
36. Whiteside H. Unhealthy political economy of Canadian public-private partnership hospital. *Health Sociology Review*, 2014. vol. 20, no. 3, pp. 258—268. DOI: 10.5172/hesr.2011.20.3.258.

Для цитирования: Торопушина Е. Е. Государственно-частное партнерство в социальной сфере арктических территорий США и Канады // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2020. № 3. С. 37—49. DOI: 10.34130/2070-4992-2020-3-37.

For citation: Toropushina E. E. Public-private partnerships in the social sphere of the arctic territories of the USA and Canada // Corporate Governance and Innovative Economic Development of the North. Bulletin of Research Center of Corporate Law, Management and Venture Investment of Syktyvkar State University. 2020. No. 3. P. 37—49. DOI: 10.34130/2070-4992-2020-3-37.