

AVANTAJELE ȘI DEZAVANTAJELE PARTENERIATULUI PUBLIC-PRIVAT ÎN PROCESUL DE CONSTRUCȚIE A DRUMURILOR

Tatiana OLARU; Andrei COJUHARI

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: *Lucrările de construcție a unor imobile de utilitate comună poate necesita implicarea mai multor părți, atât a părților publice cât și a celor private. Parteneriatul public-privat este o obțiune a sistemelor moderne cu scopul de a-și maximiza eficiența (activităților). În articolul ce urmează se încearcă a se evidenția avantajele și dezavantajele ale acestor parteneriate. Ca exemple sunt aduse experiențele altor state care au în arsenalul lor mai multa experiență. Pentru utilizarea unui astfel de model de lucru trebuie să se cîntărească bine avantajele și dezavantajele acestor parteneriate, pentru a avea rezultate cît mai satisfăcătoare.*

Cuvinte cheie: *construcție de drumuri, parteneriat public-privat, avantaje, dezavantaje, autorități administrative.*

A fost susținută ideea că dezvoltarea durabilă necesită implicarea și colaborarea comună a mai multor participanți din diferite sectoare și sfere sociale la executarea diferitor acțiuni care urmează să fie realizate[7]. Astfel ca rezultat, parteneriatul, ca o formă de colaborare binevolă, definește o activitate focalizată pe un scop comun bine definit care este realist și măsurabil. De asemenea, ca efect adăugător această colaborare inițiază și susține procesul de învățare și inovație pe tot parcursul realizării scopului comun[4].

Fiecare administrare publică tinde de a își gestiona resursele în cel mai rațional mod cu scop de a asigura cu cele necesare pe cei care fac parte din societate și utilizează bunuri din proprietate comună.

Parteneriatul public-privat în procesul de construcție a drumurilor prevede inițierea construcțiilor de drumuri publice de către autoritățile publice locale și care urmează a fi finanțate și executate de către întreprinderi private, în unele cazuri autoritățile publice contribuie cu careva granturi sau finanțări bugetare. Administrarea drumurilor urmează a fi executată de către autoritățile publice, având contracte semnate de garanție și colaborare cu părțile din sectorul privat.

Avantaje:

– Experiența părților ar optimiza lucrul și ar eficientiza cheltuielile publice precum și colaborarea cu sectorul privat. Ca exemplu sunt observațiile executate în USA în 2000 de Savas [5]. Un alt studiu efectuat în 2007 în Australia arată că cheltuielile într-un proiect de parteneriat public-privat au fost cu 11% mai pușine decît într-un proiect tradițional. Studiul s-a efectuat pe un eșantion de 21 proiect de parteneriat public-privat și 33 proiecte tradiționale[1,5].

– Părțile publice ar putea contribui la dezvoltarea capacităților persoanelor private implicate în procesul de lucru, și simultan să stimuleze dezvoltarea afacerilor private la nivel local. În același timp părțile private își pot crea noi contacte în perioada colaborării cu autoritățile publice.

– În procesul de menținere a drumurilor construite în cadrul parteneriatului public-privat ar putea fi mai eficiente, astfel ca autoritățile publice să obțină garanții de calitate a drumurilor și asigurarea implicării părților private participante la procesul de menținere și ameliorare în caz de necesitate. Acest fapt a fost observat în SUA și Canada în 2005 în cazul executării a 5 lucrări de construcție a drumurilor[3,5].

Dezavantaje:

– Există risc ca participanții să nu fie capabili să aibă o viziune comună asupra scopului final. Unii actori își văd deciziile influențate de diferiți factori, cum ar fi factori economici, a mediului înconjurător, sociali și a întâmplărilor viitoare. Dacă pentru participanții din sectorul privat factorii economici au o pleoară mai mare, atunci pentru participanții publici factorii sociali și de mediu sunt prioritari. Ambele părți fiind de acord ca factorii întâmplărilor viitoare își au o mare parte valoare pe balanța influenței la luarea deciziilor[5].

– Competența carorva părți ar putea fi nesatisfăcătoare. În așa caz procesul de negociere și executare ar putea fi tărăgănat neavînd rezultate neadecvate. Ca exemplu se poate evidenția studiul efectuat în Australia în 2000 de către Walker and Walker care au ajuns la concluzia că finanțarea infrastructurii prin

parteneriat public-privat se caracterizează ca "contabilitate înșelătoare" cu scopul de a irona Parlamentului și publicul[5,8].

– Nestabilirea priorităților comune la început și devierea unor participanți de la planurile inițiale comune pot duce la neînțelegeri ceea ce ar târăgăna finisarea proiectului. De exemplu în 2005 în Australia s-a făcut un studiu asupra 3 cazuri de construcție a drumurilor și s-a ajuns la concluzia că Guvernul a trecut de la rolul său tradițional de a administra la un rol mai tare de susținere, după care s-a confruntat cu conflicte de interes multiple (ca avocat, dezvoltator, steward, reprezentant ales, de reglementare, semnător de contracte planificator)[5,6].

– Costurile ar putea fi mai mari. În cazul studiului efectuat în 2006 pe un eșantion de 227 de porțiuni de drumuri executate în 15 țări ale UE, dintre care 65 au fost executate prin parteneriatul public-privat [1]. Costurile în cadrul parteneriatele erau cu 24% mai mari.

Ca concluzie se poate de menționat faptul ca pentru o colaborare eficientă urmeaza ca toate părțile implicare în procesul de construcție a drumurilor sa aibă o capacitate organizațională de a participa, să aibă obiective bine definite și realiste, să fie capabile să ducă un proiect pînă la capăt și să aibă încredere reciprocă în procesul de colaborare.

Ca specific a astfel de colaborări este faptul ca autoritățile publice administrative sunt cele care inițiază de cele mai multe ori proiectele de construcție a careva drumuri, conform planurilor de dezvoltare teritorială.

Înainte ca autoritățile responsabile să inițieze un astfel de parteneriat, este bine ca sa fie analizate avantajele și dezavantajele și dacă ar fi o soluție pozitivă pentru proiectul respectiv. Acest fapt se poate vedea din experiența altor state și din experiență proprie. Însă în multe cazuri aceste experiențe sunt pozitive de aceea parteneriatul public-privat trebuie văzut ca o alegere pozitivă.

Bibliografie

1. Allen Consulting Group, *Performance of PPPs and Traditional Procurement in Australia*, Final Report to Infrastructure Partnerships, Australia, 30 November 2007.
2. Blanc-Brude, F., H. Goldsmith and T. Valila, *Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement*, Economic and Financial Report 2006/01, European Investment Bank, Luxembourg, 2006.
3. Boardman, A., F. Poschmann and A. Vining, *North American Infrastructure P3s: Examples and Lessons Learned*, in G. Hodge and C. Greve (eds.) *The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience*, Edward Elgar, Cheltenham, 2005, p. 186.
4. Fredrik von Malmborg, *Conditions for Regional public-privat partnerships*, John Wiley & Sons, Ltd and ERP Environment, Sweden, 2003, p 136.
5. Graeme A. Hodge and Carsten Greve, *PPP s : The passage of time permits a sober reflection*, Journal compilation © Institute of Economic Affairs, Published by Blackwell Publishing, Oxford, 2009, p. 33.
6. Hodge, G. A., 'Public-Private Partnerships: The Australian Experience with Physical Infrastructure', in G. Hodge and C. Greve (eds.) *The Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience*, Edward Elgar, Cheltenham. 2005, p. 327.
7. Murphy DF, Bendell J., *In the Company of Partners: Business, Environmental Groups and Sustainable Development Post-Rio*. Policy: Bristol, 1997.
8. Walker, B. and B. C. Walker, *Privatisation: Sell Off or Sell Out? The Australian Experience*, ABC Books, Sydney, 2000.