

УДК 334.7, 336.25

## **МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

© Немчинов О.А.

e-mail: nemchinoff-samara@yandex.ru

*Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва, г. Самара, Российская Федерация*

В современных отечественных условиях модернизация системы воздушного транспорта становится не только необходимым условием реализации инновационной модели развития, но и фактором повышения качества жизни населения и конкурентоспособности национальной экономики. Для обеспечения планируемых темпов экономического роста, транспортная система страны должна выйти на новый качественный уровень, в том числе через развитие аэропортовых комплексов.

Одним из действенных современных инструментов создания, модернизации и эффективной эксплуатации объектов является государственно-частное партнерство (ГЧП). Основная задача соглашений о ГЧП в авиатранспортной сфере – снижение бюджетной нагрузки на модернизацию инфраструктуры аэропортов [1].

В рамках государственно-частного или муниципально-частного партнерства (МЧП) происходит сотрудничество публичного партнера (федеральный, региональный или муниципальный орган управления) и частного партнера, которое осуществляется на основании соглашения, заключенного на определенный срок в целях привлечения в экономику страны (региона или муниципалитета) частных инвестиций [2]. Можно выделить следующие основные преимущества применения механизмов ГЧП для органов исполнительной власти различного уровня и частных инвесторов:

а) Преимущества для государственных структур: предоставляется возможность реализации проектов даже в условиях дефицита бюджетных средств; при объединении в рамках одного проекта комплекса этапов проектирования, строительства и эксплуатации, возможно снижение рисков завышения конечной стоимости создаваемого объекта и повышение его качества (в большинстве случаев выплаты привязаны к объему и качеству оказания услуги).

б) Преимущества для частных партнеров: инвестирование средств в долгосрочный проект с фиксированной нормой доходности под гарантии (обязательства) государства (часть рисков выручки перекладывается на публичного партнера – применение механизмов гарантии возвратности); за счет оказания дополнительных платных услуг появляется возможность увеличить свою выручку по проекту.

В соответствии с Приказом Министерства экономического развития от 15.05.2014 № 266 произведен расчет комплексного показателя «Уровень развития сферы государственно-частного партнерства в субъектах РФ» (рисунок) [3].

При реализации проектов ГЧП в транспортной сфере предпочтение отдается концессиям: по состоянию на 2018 год 36 из 87 проектов реализуются в форме концессионного соглашения (115-ФЗ). Кроме того, значительную долю общего количества составляют проекты ГЧП развития именно авиационной инфраструктуры и транспорта (12 проектов с объемом частных инвестиций на инвестиционном этапе в 106 199 714 тыс. руб.) [4].

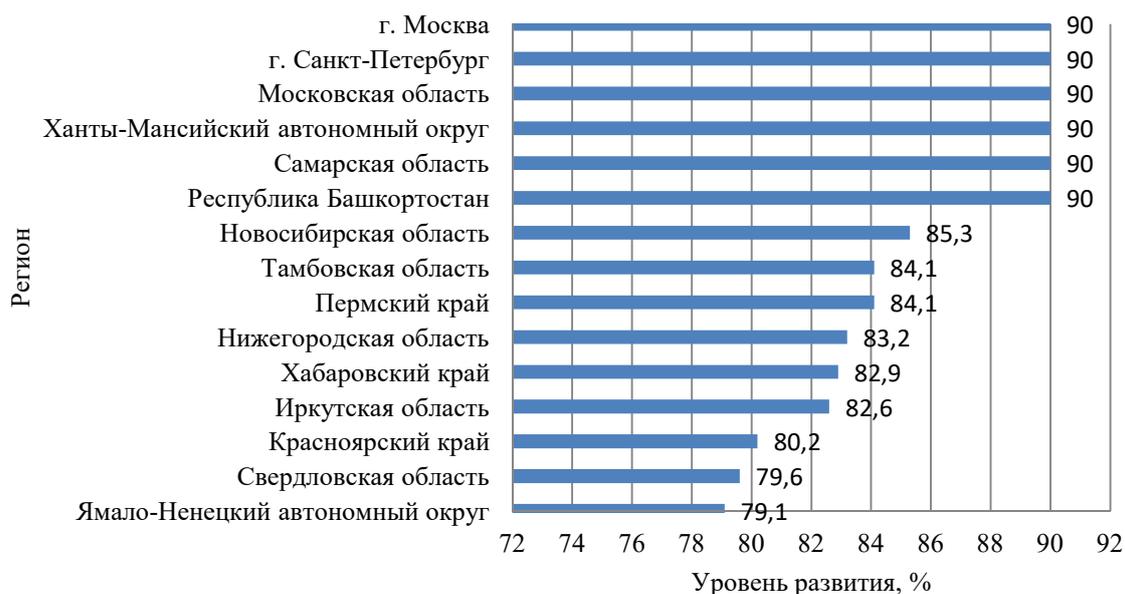


Рис. Рейтинг регионов России по уровню развития ГЧП

Основными направлениями формирования условий для эффективной реализации проектов государственно-частного и муниципально-частного партнерства являются: нормативно-правовое обеспечение взаимодействия органов власти при разработке и реализации проектов ГЧП, МЧП; планирование развития инфраструктуры и учет механизмов ГЧП в документах целеполагания; организация системы государственного управления проектами ГЧП, МЧП, в том числе концессионными; стимулирование инвесторов к реализации инфраструктурных проектов на принципах ГЧП.

В рамках исследования рассмотрены особенности законодательства в области государственно-частного партнерства, выполнен сопоставительный анализ особенностей развития ГЧП в России. Выявлены проблемы государственного управления и риски при реализации проектов государственно-частного партнерства развития аэропортовой инфраструктуры в отечественных условиях. Сформулированы рекомендации по дальнейшему формированию необходимой нормативно-правовой базы и иных институциональных условий в сфере ГЧП.

Таким образом, дальнейшее совершенствование национального законодательства в сфере государственно-частного партнерства способно увеличить заинтересованность и, соответственно, количество потенциальных инвесторов, а также повысить эффективность применения данного инструмента.

#### Библиографический список

1. Исследование «ГЧП в ДФО: точки роста и перспективные проекты». М.: АНО «Национальный Центр ГЧП», 2017. – 32 с.
2. Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению. М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2015. – 38 с.
3. Росинфра: платформа поддержки инфраструктурных проектов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pppi.ru/regions>
4. Проект национального доклада о привлечении частных инвестиций в развитие инфраструктуры и применении механизмов государственно-частного партнерства в Российской Федерации. М.: Национальный центр государственно-частного партнерства, 2018. – 80 с.