(cc) BY

Автор:

Бушмакина Дарья Ягубовна

бакалавр экон. наук, магистрант

Научный руководитель:

Рачек Светлана Витальевна

д-р экон. наук, профессор,

заведующая кафедрой

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Аннотация: *в данной статье раскрывается понятие «государственно-частное партнерство». Авторами также рассматривается его роль в транспортной отрасли.*

Ключевые слова: *транспорт, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, инвестиционные проекты.*

Транспорт – это то, без чего в современном мире не обойтись. Транспорт обеспечивает функционирование производственной и непроизводственной сфер экономики, удовлетворяет нужды населения, являясь обслуживающей отраслью.

Советский экономико-географ Исаак Моисеевич Маергойз определяет транспорт, как «костяк инфраструктуры», которое функционирует и взаимодействует со всеми сферами и отраслями как единое целое [1]. Исходя из этого, можно выделить, что транспорт является одной из важных составляющих инфраструктуры.

Тем самым можно выделить, что транспортная отрасль испытывает потребность во внедрении инноваций в технологическом процессе, направленные на положительные результаты состояний транспортной инфраструктуры [2]. Каждая инновация требует средств.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В России в течение нескольких десятилетий инфраструктурные проекты транспортной отрасли реализовывались только за счет государственных средств.

Для развития транспортной системы России текущий уровень бюджетного финансирования недостаточен. Привлечь внебюджетные инвестиции к реализации крупных инфраструктурных проектов возможно с помощью государственно-частного партнерства.

Государственно-частное партнерство – это инструментальный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях повышения эффективности государственного управления, использования государственного имущества, реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей промышленности и НИОКР, вплоть до сферы услуг [3].

Недостаточность финансирования из федерального бюджета, а также недостаток региональных бюджетов при реализации инвестиционных проектов, связанных с совершенствованием транспортно-логистической сети, приводят к поиску источников внебюджетного финансирования, которое осуществляется на основе механизмов государственно-частного партнерства.

Транспортная инфраструктура одна из важнейших сфер применения механизмов государственно-частного партнерства, так как социально-экономическая эффективность проектов в транспортной отрасли значительно превышает прямые, финансовые выгоды инвестора и оператора объекта транспортной инфраструктуры.

В настоящее время государственно-частное партнёрство является одним из главных инструментов государственного управления в мире. Выбор для транспортной сферы государственно-частного партнерства определяется двумя факторами:

– большое количество транспортных проектов оказывают огромное социально-экономическое значение, но не вызывает как таковой заинтересованности у потенциальных частных инвесторов;

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

– транспортная инфраструктура является транспортной отрасли, именно поэтому финансирование первоначального этапа обсчитывается в значительные суммы.

В рамках государственно-частного партнерства государство берет на себя определенную часть затрат, рисков, использует имеющийся административный ресурс для повышения привлекательности соответствующего проекта для негосударственного участника, именно в этом заключается выгода частных инвесторов.

На сегодняшний день в России необходимо расширение сферы взаимодействия государства и частного капитала в транспортной отрасли.

В современном мире в условиях жесткой конкуренции необходимо постоянно поддерживать все возрастающий требования к уровню обслуживания, совершенствовать и развивать инфраструктуру. В таком случае не обойтись без средств частных инвесторов.

Список литературы

1. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства / И.М. Маергойз; отв. ред. М.К. Бандман – Новосибирск, 1986.

2. Обухова О.В. Современные методические подходы к определению экономической эффективности инновационно-инвестиционных проектов / О.В. Обухова, С.В. Рачек // Известия Уральского Государственного Экономического Университета. – 2011. – №4 (36). – С. 49–54.

3. Якунин В.И. Политология транспорта. Политические измерения транспортного развития. – М., 2006.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)