

**Бушмакина Дарья Ягубовна**

бакалавр экон. наук, магистрант

**Рачек Светлана Витальевна**

д-р экон. наук, профессор,

заведующая кафедрой

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

## **ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА**

***Аннотация:** в современных экономических условиях России механизм государственно-частного партнерства является приоритетным направлением в области развития транспортной системы, о чем и идет речь в данной статье.*

***Ключевые слова:** транспорт, государственно-частное партнерство, модернизация, инновация.*

История взаимодействия государственного и частного сектора для решения общественно значимых задач началась довольно давно, в том числе и в России. Но, однако, наиболее актуальным оно стало в последние десятилетия. На это повлияло несколько причин такие, как усложнение социально-экономической жизни, в связи, с чем затрудняется выполнение государством общественно значимых функций. А также бизнес заинтересован в новых объектах для инвестирования.

Государственно-частное партнерство позволяет увеличить качество предоставляемых услуг за счет более эффективного управления проектом в долгосрочной перспективе и привлечения инновационных решений [3].

За счет механизмов государственно-частного партнерства удастся снизить бюджетную нагрузку, путем сокращения государственных расходов, а также происходит равное распределение рисков между партнёрами [3].

По статистическим данным среди реализованных и перспективных проектов государственно-частного партнерства в России и мире выявлено, что большинство развитых стран используют механизм ГЧП (государственно-частное партнерство) в области социальной инфраструктуры, нацеленный на повышение качества и комфорта жизни населения, а страны с развивающейся экономикой распределяют финансовые ресурсы проекты государственно-частного партнерства, ориентированные на модернизацию или строительство транспортной и редко промышленной инфраструктуры. Это больше связано с тем, что транспорт и промышленность является основой развития экономики [1].

Сегодня в России одной из доминирующих сфер использования института государственно-частного партнерства является транспорт. Существует проблема постоянного недоинвестирования транспортной системы в целом [2]. И тогда возникает необходимость привлечения средств частного бизнеса.

Специфика отношений государственно-частного партнерства на транспорте состоит в следующем [4]:

- высокий уровень социальных, экологических, технических рисков во время строительства;
- риски, связанные с некорректным прогнозированием расходов на строительство и эксплуатацию объекта с учетом особенностей дорожного движения;
- коммерческие риски, связанные со спросом пользователей и потребителей на услуги, с нормами защиты окружающей среды и археологических объектов, механизмами выплат, расходами на строительство, содержание и эксплуатацию объекта транспортной инфраструктуры;
- высокий уровень капитальных затрат и долгий технико-экономический срок службы объектов;
- высокая фондоемкость и долгий срок окупаемости капиталовложений;
- важное общегосударственное значение объектов транспортной инфраструктуры, значение для общества и открытость для неограниченного круга пользователей выдвигает требование к ним на соответствие разным нормам и

правилам, устанавливаемым органами государственной власти с целью защиты окружающей среды и обеспечения безопасности и потребностям общества.

В транспортной инфраструктуре в основном используется две формы государственно-частного партнерства:

1. Концессионный договор: государство передает отдельные полномочия и функции своему частному партнеру.
2. Договорная форма: реализуется путем заключения договоров о сотрудничестве, об управлении компанией.

Часто используемые механизмы ГЧП в реализации проектов используют: инвестиционный фонд, венчурные фонды, свободные экономические зоны, программы социально-экономического развития, по привлечению инвестиций, специальные программы развития государственно-частного партнерства.

С помощью множества различных форм, методов и механизмов государственно-частного партнерства имеется шанс широко использовать возможности частного капитала в решении государством проблемы развития транспортной системы.

### ***Список литературы***

1. Айрапетян М.С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства / М.С. Айрапетян // Государственная власть и местное самоуправление. – №2 – 2009.
2. Рачек С.В. Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте / С.В. Рачек. // IX Международная научно-практическая конференция. – 2017.
3. Фурего Э.В. Роль государственно-частного партнерства в модернизации транспортной инфраструктуры / Э.В. Фурего // Проблемы экономики и менеджмента. – №8(24). – 2013.
4. Яшева Г.А. Использование механизмов государственно-частного партнерства в транспортной сфере / Г.А. Яшева. – Витебск, 2015.