

УДК 330.322.1 : 656.7(571.6)

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО
В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО
ОКРУГА**

Дунямалиев А.А., Червотенко Е.Э.

*Дальневосточный государственный университет
путей сообщения, г. Хабаровск,
e-mail: riza1999@list.ru*

Государственно-частное партнёрство является одним из самых действенных инструментов развития и модернизации транспортной инфраструктуры. Это договор между правительством и частным инвестором, который направлен на создание общественно значимых социально-экономических объектов или услуг. Данный механизм позволяет не только экономно инвестировать государственные вложения, но рационально распределять прибыль между инвесторами и способствовать развитию бизнеса частных организаций. Целью такого договора является эффективное распределение финансовых затрат с наименьшими издержками [1].

Применение механизма государственно-частного партнёрства началось в России в 2006 году с принятия закона Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» и имеет успешное продолжение на современном этапе [2].

В проектах развития ДФО важным направлением является модернизация и строительство инфраструктурных транспортных объектов с применением механизма государственно-частного партнёрства. В качестве примера можно перечислить следующие объекты:

- автомобильная дорога «Обход Хабаровска» протяженностью 27 км. Инвесторы «Газпромбанк» и ПСК «ВИС»;

- перегрузочные комплексы в морских портах «Вера» и «Суходол» (Приморский край). Инвесторы предприятие «Ростех» компания «РТ-Глобальные Ресурсы» и группа компаний «Росинжиниринг»;

- развитие Ванино-Советско-Гаванского транспортного узла (Хабаровский край). Инвесторы «ООО Бункер-Порт», АО «Прайм», ООО «Ванино-ТрансУголь», ООО «Дальневосточный Ванинский порт», «Морская компания «Свободный порт Ванино» [3];

- международный аэропорт в городе Хабаровска (введён в эксплуатацию в сентябре 2019 года). Инвесторы «Sojitz Corporation», «JATCO», «JOIN» «Фонд развития Дальнего Востока» [4].

Одной из главных проблем неудовлетворительного развития малой авиации в ДФО является низкий уровень оснащения инфраструктурных объектов, а именно взлётно-посадочных полос, аэродромного оборудования, аэровокзалов и объектов сервиса. Поэтому модернизация и реконструкция транспортных объектов для малой авиации является актуальной задачей.

Анализ ситуации показал несоответствие состояния аэродромной инфраструктуры не только международному уровню, но и российскому, тогда как значение малой авиации для ДФО велико. Особенно важными направлениями развития являются:

- санитарная авиация, доставляющая больных с труднодоступных населённых пунктов;

- пожарная авиация, которая ежегодно в пожароопасный период ликвидирует и локализует лесные пожары и т.д.;

- авиация, занимающаяся доставкой туристов в труднодоступные территории и акватории;

- авиация, предназначенная для горнодобывающих и нефтегазодобывающих компаний;

- авиация малых воздушных линий, необходимая для крупных районных центров и населённых пунктов, в которых отсутствуют другие виды путей сообщения.

При значимом внимании правительства в развитии ДФО, привлечение государственно-частного партнерства для модернизации и строительства объектов малой авиации будет способствовать реализации перспективных проектов.

Решением этого вопроса может быть привлечение иностранных или отечественных средств государственно-частного партнёрства, путём сотрудничества и соглашения о создании общей инфраструктуры для воздушных судов, реализации совместных

рейсов по договору, с использованием воздушных судов, эксплуатирующиеся для производственных целей, и создания с инвесторами совместного туристического кластера, где будут построены или реконструированы аэродромы малых воздушных линий, а частные компании будут зарабатывать не только на своей деятельности, но и с перевозок на малых воздушных линиях.

Таким образом, используя механизмы государственно-частного партнерства в модернизации элементов инфраструктуры малой авиации ДФО, можно заинтересовать частный бизнес и ускорить сроки выполнения Государственной программы по развитию территорий и улучшению благосостояния населения Дальнего Востока.

Список использованных источников

1. Алпатов А.А. Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации / А.А. Алпатов, А.В. Пушкин, Р.М. Джапаридзе. – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 196 с.

2. Савчук Р.Р. Развитие концессионных соглашений в рамках ГЧП / Р.Р. Савчук // Закон Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» от 25.12.2006 № 627-100.

3. ВЭБ.РФ и ВТБ профинансируют строительство перегрузочного комплекса «Колмара» в порту Ванино [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.fondvostok.ru/press/press_release/veb-rf-i-vtb-profinansiruyut-stroitelstvo-peregruzochnogo-kompleksa-kolmara-v-portu-anino/?sphrase_id=6812.

4. Новый терминал внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровск начнет работу с середины октября [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.fondvostok.ru/press/publications/novyy-terminal-vnutrennikh-avialinij-mezhdunarodnogo-aeroporta-khabarovsk-nachnet-rabotu-s-serediny-/?print=Y&sphrase_id=6810.