

УДК 334.7, 336.25

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТАМИ ГОСУДАРСТВЕННО-  
ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (НА ПРИМЕРЕ РАЗВИТИЯ  
АЭРОПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ)**

Немчинов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,  
e-mail: nemchinov.oa@ssau.ru, nemchinoff-samara@yandex.ru*

В Российской Федерации транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры. Постоянное развитие транспорта – это гарантия свободного перемещения товаров и услуг, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Государство вынужденно вкладывать немалые средства в большую часть предоставляемых инфраструктурных услуг. При этом полностью удовлетворить существующий спрос в инвестициях за счет бюджетных средств практически невозможно. Одним из инструментов увеличения объема инвестиций в инфраструктуру и повышения их эффективности вне рамок длительного и бюрократизированного бюджетного процесса является государственно-частное партнерство (ГЧП) [1].

Роль государства не должна ограничиваться исключительно вложением ресурсов в те или иные проекты, поскольку для частного партнера немаловажным моментом является возможность доступа и использования всевозможных форм поддержки развития ГЧП со стороны государства (рис. 1).

В рамках исследования был проведен анализ сущности и форм государственно-частного партнерства, определены особенности и риски при реализации проектов, оценены результаты мирового и отечественного опыта применения ГЧП, проведена оценка эффективности реализации проекта государственно-частного партнерства на примере проекта ГЧП аэропорта г. Новый Уренгой, разработаны рекомендации по совершенствованию процедуры реализации ГЧП в сфере развития транспортной инфраструктуры.

Прямое финансирование / бюджетирование	Государственные целевые кредиты / облигационные займы	Бюджетные дотации / ссуды	Дотирование ставок по коммерческим кредитам
Включение в федер. адресную инвест. программу	Формы участия и поддержки ГЧП со стороны госсектора		Предоставление инвест. налогового кредита / налог. льгот
Включение в федеральную целевую программу	Выдача рекомендательных писем	Государственное страхование инвестиций	Предоставление суверенных госгарантий

Рис. 1. Формы государственного участия и поддержки ГЧП

Преимущества использования механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов развития региональных аэропортов следующие:

- критически важные объекты аэропортовой инфраструктуры остаются в государственной собственности;
- привлечение частных инвестиций позволяет минимизировать объем бюджетных расходов;
- использование механизмов ГЧП позволяет равномерно распределить риски между публичной и частной стороной;
- использование механизмов ГЧП позволяет повысить качество управления аэропортами за счет привлечения инвесторов, обладающих соответствующим опытом;
- по окончании срока действия соглашения все имущество возвращается в государственную собственность и может быть продано либо заново сдано в концессию [2, 3].

Однако сохраняются некоторые риски и трудности аэропортовых инфраструктурных проектов: неопределенность и вторичность спроса на транспорт; большая потребность в физических ресурсах (землеотвод); чувствительность к проблемам безопасности; большой объем инвестиций, требуемый от частного инвестора; риск неплатежей, поскольку все доходы обеспечиваются конечными пользователями услуги.

В рамках рекомендаций по совершенствованию процедур реализации региональных проектов ГЧП предлагается создание внутри региональных Министерств транспорта в качестве подведомственной организации – Центра ГЧП. Это позволит разработать методическую базу и совершенствовать механизм ГЧП именно в транспортной сфере, учитывая специфические черты проектов.

Одним из ключевых вопросов является оценка рисков проектов ГЧП [4]. Для этого применяются как количественные, так и качественные методы. При этом применение только одного способа оценки недостаточно в силу значительной степени неопределенности долгосрочных инвестиционных проектов (горизонт прогнозирования 15-30 лет). Видится перспективным использование в целях проведения качественной оценки использование IPF-технологии, ведущую роль при постановке плановых показателей в которой играют форсайт-технологии и метод Дельфи [5]. В результате этого планирование системы управления рисками ГЧП обеспечит сторонам возможность планомерно осуществлять мероприятия по выявлению рисков и определению оптимальных способов реагирования на них.

Таким образом, использование механизмов государственно-частного партнерства позволяет обеспечить потребности в транспортной доступности регионов, а также достижение основных целей развития отрасли гражданской авиации в России.

#### Список использованных источников

1. Максимов, В. В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В. В. Максимов. – Москва: Альпина Паблмшерз, 2010. – 178 с.
2. Doramas, J.-C. Aviation Investment: Economic appraisal for airports, air traffic management, airlines and aeronautics / J.-C. Doramas. – Surrey: Ashgate Publishing Limited, 2014. – 259 p.
3. Graham, A. Airport Finance and investment in the global economy / A. Graham, P. Morrell. – London: Routledge. Taylor & Francis Group, 2017. – 283 p.
4. Van Ham, H. Building public-private partnerships: assesing and managing risks in port development / H. Van Ham, J. Koppenjan // Public management review. – 2001. – Vol. 3. – № 4. – Pp. 593-616.
5. Немчинов, О. А. Форсайт, индикативное планирование и логистика как направления повышения эффективности экономической деятельности предприятий: монография / О. А. Немчинов, В. А. Хайтбаев. – Самара: СамГУПС, 2015. – 157 с.