

Голубкина Ксения Вячеславовна

кандидат юридических наук,
доцент кафедры теории и истории государства и права,
Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова
abrsyuzanna@yandex.ru

Абрамян Сюзанна Кароевна

кандидат юридических наук,
доцент кафедры теории и истории государства и права,
Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова
abrsyuzanna@yandex.ru

Ksenia V. Golubkina

Candidate of legal Sciences, docent of Department
of theory and history of state and law of the
«State Maritime University named after Admiral F. F. Ushakov»
abrsyuzanna@yandex.ru

Syuzanna K. Abramyan

Candidate of legal Sciences, docent of Department
of theory and history of state and law of the
«State Maritime University named after Admiral F. F. Ushakov»
abrsyuzanna@yandex.ru

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: СОДЕРЖАНИЕ,
ФОРМЫ, ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОСОБЕННОСТЕЙ НА ТРАНСПОРТЕ**

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: MAINTENANCE, FORMS,
IDENTIFICATION OF FEATURES ON TRANSPORT**

***Аннотация:** государственно-частное партнерство — современный институт рыночной экономики, функционирующий в инфраструктурных отраслях большинства стран мира и имеющий приоритетное значение для их развития, а следовательно, и для развития мировой экономики. Появление этого института связано с проблемами либерализации экономики и развития инвестиционной и инновационной деятельности. В статье рассмотрены особенности государственно-частного партнерства на транспорте.*

***Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, транспорт, содержание, экономика*

***Annotation:** public-private partnership is a modern institution of a market economy that functions in the infrastructure sectors of most countries of the world and is of priority importance for their development and, therefore, for the development of the world economy. The emergence of this institution is associated with the problems of economic liberalization and the development of investment*

and innovation. The article discusses the features of public-private partnership in transport.

Keywords: *public-private partnership, transport, maintenance, economy*

Институт партнерства представляет собой механизм предоставления частным сектором инфраструктурных услуг государственной, социальной значимости. Данный институт основан на эффективном распределении рисков, обязательств и полученной выгоды между государством, частным сектором и пользователями.

Цель ГЧП — развитие производственной и социальной инфраструктуры в интересах общества путем объединения ресурсов и опыта каждой из сторон партнерства (государства и бизнеса) и путем реализации общественно значимых проектов с наименьшими затратами и рисками при условии предоставления субъектам рынка высококачественных услуг. Следует отметить, что участники партнерства преследуют различные цели, имеют разные мотивации и через механизм партнерства решают собственные задачи. Так, государство заинтересовано в росте объемов и улучшении качества предоставляемых услуг населению, в укреплении бюджета соответствующего уровня на основе роста налоговых поступлений, в то время как бизнес заинтересован в развитии производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей создание благоприятных условий для его роста, увеличения прибыльности и стабильности развития [1, с. 116].

Априори значимо, что транспорт именно та отрасль экономики, которая прежде всего востребует и инициирует функционирование института ГЧП, что обусловлено особенностями отрасли, формирующими особенности института партнерства. Рассмотрим особенности ГЧП на транспорте в контексте отраслевых особенностей. Во-первых, транспорт — важнейшая составная часть инфраструктуры, он создает объективные условия для непрерывного функционирования всех других отраслей экономики.

Транспорт по своему экономическому содержанию является материальной основой товарного обращения и экономических взаимосвязей в масштабе как национальной, так и мировой экономики, что объективно обуславливает наличие внешних эффектов, как правило, разнообразных и значительных по масштабам. Наличие этих эффектов — принципиальный посыл функционирования института партнерства и его значимая особенность. В свою очередь эта особенность ГЧП на транспорте обуславливает развитие двух подходов к функционированию института — традиционного и адаптивного, что формирует вторую особенность института партнерства на современном этапе. Традиционный подход предусматривает прямое участие государства в софинансировании инвестиционных проектов, функционирующих на условиях партнерства. Адаптивный подход предусматривает косвенное участие государства в различных формах, чаще всего связанных с государственными гарантиями, ведущими к минимизации рисков проектов. Кроме того, внетранспортные социально-экономические эффекты обуславливают еще одну принципиальную особенность института

партнерства на современном этапе — инициировать проект может не только государство, но и бизнес. Во-вторых, транспорт — инструмент геостратегической политики. Чаще всего этим положением объясняется наличие государственной собственности на транспорте, а следовательно, и государственных инвестиционных ресурсов, аккумулированных на основе налоговых поступлений [1, с. 117]. Это предполагает непреложность сохранения традиционного подхода к институту партнерства и развитие системы государственных контрактов, размещаемых на конкурсной основе. Императив конкурсности представляет четвертую особенность института ГЧП. В-третьих, транспорт — государствообразующий элемент, поскольку услуги, предоставляемые отраслью, воздействуют на все экономическое пространство. Решение проблемы собственности в отрасли на современном этапе осуществляется с использованием института концессий, призванных аннигилировать остроту дилеммы «частное или государственное». Преимущественное развитие концессий как комплексной формы ГЧП на транспорте — четвертая особенность ГЧП в отрасли.

В современной сложной экономической ситуации именно институт ГЧП способен стать продуктивной формой сотрудничества государства и бизнеса, поскольку в условиях кризиса стабильность спроса со стороны государства является важнейшим инструментом снижения рисков инвестиций и укрепления доверия кредитных организаций. В условиях экономического кризиса у проектов, реализуемых на условиях ГЧП, существует ряд принципиальных преимуществ, которые можно идентифицировать следующим образом:

- вложение средств в инфраструктурные проекты, как правило, более эффективно, чем простое вливание денег в финансовую систему;

- снижение остроты проблемы недоверия участников рынка, поскольку в условиях кризиса надежность государства как партнера является серьезной гарантией стабильности выполнения условий сделки;

- обеспечение способности привлечения долгосрочных средств для реализации инвестиционных проектов частным инвестором, т. е. обеспечение способности формирования «длинных» денег в инвестиционной сфере даже в условиях кризиса;

- обеспечение готовности инфраструктуры к экономическому росту после завершения кризиса, ведущее к ее превращению в «локомотив», обеспечивающий выход из кризиса. Предлагаемая методика оценки социально-экономической эффективности инвестиционных проектов должна адекватно отражать особенности инфраструктурных проектов и обеспечивать учет всех структурных элементов внетранспортных эффектов, достигаемых при реализации проектов и должна базироваться на следующих принципах:

- дифференциация экономической и социальной эффективности инвестиционного проекта как отдельных составляющих интегрированной социально-экономической эффективности проекта и соответствующая дифференциация расчетов денежных потоков и ставки дисконтирования, составляющих основу оценки определенных видов эффективности;

— выделение в составе экономической эффективности прямой и косвенной составляющих. Последняя отражает внешние эффекты проекта, связанные с увеличением доходов и (или) снижением расходов сторонних организаций, обусловленных реализацией проекта;

— включение в состав социальной эффективности проекта потоков денежных средств, формирующих бюджетную эффективность, как ее составного элемента, а также потоков денежных средств, формирующих эффективность проекта для населения (домашних хозяйств).

Реализация этих принципов осуществляется в использовании следующих методов расчета ключевых показателей, составляющих основу оценки социально-экономической эффективности инвестиционного проекта:

1) содержание и структура денежных потоков, порождаемых проектом, различны, и, следовательно, они определяются обособленно для измерения прямой экономической, косвенной экономической и социальной эффективности;

2) ставки дисконтирования денежных потоков проекта различаются для измерения прямой, косвенной экономической и социальной эффективности инвестиционного проекта. Эти положения предлагаемой методики базируются на том, что применение единой ставки дисконта для расчета экономической и социальной эффективности не только некорректно, но и неправомерно;

3) оценка эффективности проектов осуществляется на базе единого для всех видов эффективности показателя чистой приведенной стоимости (Net Present Value — NPV) или в российском варианте — чистый приведенный доход (ЧДД), что обеспечивает сопоставимость этих показателей для государства и бизнеса.

Использование данного критерия оценки эффективности инвестиционных проектов для государства — участника инвестиционного проекта обусловлено следующим:

— методикой расчета интегральной социально-экономической эффективности инвестиционного проекта как аддитивного показателя, определяемого суммой прямой, косвенной экономической и социальной эффективности;

— фундаментальным развитием данного метода в мировой практике инвестирования и выделением именно этого критерия оценки эффективности при несении государством капитальных расходов.

Таким образом, в современных условиях назрела необходимость корректировки существующих методических положений по расчету общественной эффективности инфраструктурных проектов, реализуемых на условиях ГЧП. Данный методологический подход, представленный в этой статье, будет способствовать развитию корректного подхода к оценке этого вида эффективности и обеспечит сопоставимость эффективности и риска проектов для бизнеса и государства. С нашей точки зрения, это позволит обеспечить эффективное развитие института ГЧП на транспорте.

Литература:

1. Попов Е.А., Абрамян С.К., Агафонов А.В. Государственно-частное партнерство как объект правового регулирования // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2018. № 1. С. 116-118.

Literature:

1. Popov E.A., Abramyan S.K., Agafonov A.V. Public-private partnership as an object of legal regulation // Humanities, socio-economic and social sciences. 2018. No. 1. P. 116-118.