

УДК 334.7, 336.25

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО
В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Комарова А.О., Немчинов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: komarova.98nasty92@mail.ru*

Прошедшее десятилетие обозначило активное развитие в России особой формы взаимодействия государства и частного бизнеса – государственно-частное партнерство (ГЧП). В условиях современной экономики часто возникает проблема недостатка государственного финансирования в крупные инфраструктурные проекты, включая авиатранспортную отрасль [1].

Целью ГЧП является обеспечение социально-экономического развития регионов и страны путем использования бюджетных средств и увеличения качества и объема услуг государственного сектора за счет привлечения инвестиций частного бизнеса.

При реализации проекта ГЧП следует отметить ряд особенностей: частный инвестор участвует во всех этапах развития проекта; все проекты ГЧП имеют долгосрочный характер (средний срок реализации более 10 лет); заключение договора происходит на конкурсной основе; риски распределяется между сторонами; финансирование проекта обеспечивается двумя сторонами (в большинстве случаев доля внебюджетных инвестиций больше).

По различным оценкам для развития российской экономики в инфраструктуру необходимо инвестировать более 5% внутреннего валового продукта. В соответствии с документами стратегического планирования международных организаций и экспертными оценкам для эффективного развития транспортной, коммунальной и социальной инфраструктуры к 2030 году необходимо вложить средства в размере 93,4 трлн. руб. [2]. При этом, на основе данных Росстата, потенциально можно инвестировать 87,6 трлн. руб. в развитие инфраструктуры. По оценке Минэкономразвития России, прогноз недофинансирования транспортной сферы будет

составлять 950 млрд. рублей. Именно поэтому частные инвестиции играют большую роль в развитии экономики страны.

В результате анализа данных платформы поддержки инфраструктурных проектов «Росинфра» сделан вывод, что в сфере авиационной инфраструктуры и авиационного транспорта большая часть проектов осуществляется на региональном уровне, реже на муниципальном и на федеральном/национальном уровне [3]. Примеры проектов представлены в таблице 1. В представленных проектах задействованы только частные инвестиции.

Таблица 1. Проекты государственно-частного партнерства

Название проекта	Средства, млн. руб.	Технико-экономические параметры объектов
Муниципальный уровень реализации проекта		
Концессионное соглашение в отношении создания, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса аэродрома «Орешково» в п. Воротынкс Бабынинского района Калужской области	210	47 объектов недвижимого имущества комплекса аэродрома «Орешково», подлежащие реконструкции: ИВПП – 10000 кв. м.; площадка Авиа ТЭЧ – 3168 кв. м. и т.д.
Региональный уровень реализации проекта		
Реконструкция перрона №3 аэропорта «Пулково»	2 000	Перрон №3 площадью 194 437,5 кв. м.; место стоянки самолетов площадью: 5879 кв. м.; 6257 кв. м.; 6245 кв. м.
Федеральный / национальный уровень реализации проекта		
Концессионное соглашение в отношении реконструкции Международного аэропорта «Шереметьево»	61 000	Рулежные дорожки (РД-С7 и РД-С10) и т.д.

Основными объектами применения ГЧП в гражданской авиации являются модернизация аэропортовых комплексов, содержание и эксплуатация ВПП, развитие инфраструктурных комплексов аэропортов.

Несмотря на недостаток бюджетного финансирования транспортной инфраструктуры в России, количество инфраструктурных проектов, реализация, которых осуществляется

с использованием механизмов ГЧП, увеличивается. За 2018 заключено 183 проекта ГЧП, обеспечивших годовой приток частных инвестиций в 37761,801 млн. руб. (таблица 2).

Таблица 2. Объем средств на развитие мероприятий госпрограммы

Год	Средства субъектов РФ и местные средства, млн.руб.	Внебюджетные средства, млн.руб.
2014	0	150
2015	0	97,43
2016	2159,1	136973,6
2017	2059,8	15128,1
2018	63,2034	37761,801

Совершенствование механизма ГЧП – многогранная проблема, включающая в себя четкое определение роли и функций государства и частных инвесторов, особенности их взаимодействия, регулирование процессов на всех стадиях реализации проекта.

Список использованных источников

1. Немчинов О.А. Повышение эффективности деятельности предприятий транспортной инфраструктуры на основе соглашений о государственно-частном партнерстве // Молодые ученые в решении актуальных проблем науки [Электронный ресурс]: сб. материалов Всерос. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (25–26 апреля 2019 г.) / под общ. ред. Ю. Ю. Логинова. – Красноярск: СибГУ им. М.Ф. Решетнева, 2019. С. 1096-1098. – Режим доступа: <https://www.sibsau.ru/scientific-publication/>

2. Проект национального доклада о привлечении частных инвестиций в развитие инфраструктуры и применении механизмов государственно-частного партнерства в Российской Федерации. М.: Национальный центр государственно-частного партнерства, 2018. 8 с.

3. Росинфра: платформа поддержки инфраструктурных проектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosinfra.ru/project>