

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭФФЕКТИВНОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ СОЗДАНИИ И РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

М. Б. Гиндин, М. М. Гиндин
Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I
(Санкт-Петербург, Россия)

THE THEORETICAL BASIS OF EFFECTIVE SIMULATION OF STATE-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE CREATION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEMS

M. B. Guindin, M. M. Gindin,
Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
(St. Petersburg, Russia)

Одной из главных особенностей и трудностей при современном моделировании социально-экономических процессов (СЭП) при создании и развитии транспортных систем является ограниченность природных, материальных, финансовых и иных видов ресурсов.

Для решения проблемы эффективного управления СЭП при создании и развитии транспортных систем необходимо решить проблему успешного управления имеющимися ресурсами: природными, энергетическими, производственными, экономическими, финансовыми и др. Необходимо решить проблему эффективного (успешного) развития, направленного на удовлетворение народно-хозяйственных и социальных потребностей.

В основе эффективного управления социально-экономическими процессами должны лежать не только и не столько политические интересы тех или иных социальных групп, сколько опора на знание объективных экономических законов, рациональное применение экономических механизмов.

В контексте решения проблемы эффективного моделирования государственно-частного партнерства при создании и развитии транспортных систем возможно использование как математических, так и аналоговых моделей. В основе экономико-управленческого моделирования развития транспортных систем, на наш взгляд, следует сосредоточиться преимущественно на аналоговых и прогнозных (гипотетических) моделях.

Построение моделей управления, по своей сути, является своеобразным проектированием. Поэтому проектный менеджмент в системе экономико-управленческого моделирования занимает существенное место и рассматривается как составная часть системы моделирования. Проект в народно-хозяйственных

отношениях, как документ, является развернутой моделью будущего объекта или социально-экономического процесса.

Эффективное управление проектами при моделировании создания и развитии транспортных систем – это, в свою очередь, средство достижения желаемого результата в практической народно-хозяйственной сфере деятельности.

Одним из современных факторов эффективного народно-хозяйственного развития транспортных систем в России и за рубежом является государственно-частное партнерство (ГЧП).

ГЧП – это объединение материальных и нематериальных ресурсов общества и частного сектора на долговременной и взаимовыгодной основе для создания общественных благ или оказания общественных услуг [3, С. 63].

К регулируемым законодательством формам ГЧП в России относят:

- концессионные соглашения в соответствии с Законом;
- соглашения о государственно-частном партнерстве;
- неконцессионные договорные формы.

Система управления ГЧП в Российской Федерации берет свое начало в 2004 году с создания Совета по конкурентоспособности при Председателе Правительства РФ. Основная задача совета заключалась в «обеспечении взаимодействия органов исполнительной власти с предпринимательским сообществом» [1].

Политика, по одному из определений, является сферой деятельности, связанной с распределением и осуществлением власти в целях достижения интересов общества. Политику связывают с деятельностью органов государственной власти и муниципального управления.

Что касается государственной политики применительно к транспортной сфере, то ее можно определить следующим образом: государственная политика в сфере транспорта – это деятельность государства по созданию условий, обеспечивающих удовлетворение потребностей общества в получении транспортных услуг.

В свою очередь, политика ГЧП в сфере транспорта – это деятельность органов государственной власти и муниципального управления, а также предпринимателей по созданию условий для частного бизнеса, общества и самой власти, обеспечивающих удовлетворение потребностей людей в получении транспортных услуг на взаимовыгодной основе.

Главной особенностью развития политики ГЧП в транспортной сфере Российской Федерации является государственный уровень принятия нормативно-правовых документов.

Можем отметить, что подходы государственной поддержки сферы транспорта, принятые в разных странах, сходятся в следующем: - регулирующие органы государственной власти определяют правила взаимодействия с частным бизнесом и защищают права потребителей [2, С. 34].

В России существует достаточно широкий спектр организационно-правовых форм государственных организаций, участвующих в партнерстве с частными структурами [4].

Основными критериями эффективности политики по реализации ГЧП проектов в сфере транспорта являются:

1. Коммерческая эффективность. Оценка проводится на основе построения финансовой модели проекта и расчета типовых показателей экономической эффективности инвестиционного проекта.

2. Бюджетная эффективность. Исследуются такие показатели как: доля бюджета в финансировании расходов, доля бюджетного финансирования расходов, срок окупаемости расходов, эффективность инвестиционных бюджетных расходов, обременительность для бюджета.

3. Дополнительные положительные эффекты. Повышение уровня занятости населения; улучшение экологической ситуации, обеспечивающее минимальное воздействие на среду; увеличение отчислений в бюджет.

Мировая и отечественная теория и практика показывают, что государство заинтересовано в развитии форм и механизмов ГЧП в транспортной сфере, так как реализация данных проектов служит достижению экономии государственных средств.

Основным интересом частного сектора в ГЧП проектах связанных со сферой транспорта является расширение возможностей для инновационного бизнеса.

Проектирование и реализацию такого глобального проекта как создание системы магнитолевитационного транспорта в условиях современной России вполне возможно осуществлять на основе ГЧП.

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ от 2 июня 2004 г. № 263 «Положение о Совете по конкурентоспособности и предпринимательству при Правительстве Российской Федерации».

2. Лобок Д. Г. Использование зарубежного опыта государственно-частного партнерства в России: : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук - Москва; 2011г – С. 34

3. Набиев Р. А., Мельников А. В. Совершенствование взаимодействия власти и бизнеса в рамках государственно-частного партнерства // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2010. – № 2. – С.60-64

4. Частно-государственное партнерство при реализации стратегических планов: практика и рекомендации // Международный центр социально-экономических исследований «Леонтьевский центр». – СПб.: 2005. – С. 12.

References

1. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 2 iyunya 2004 g. № 263 “Polozhenie o Sovete po konkurentosposobnosti i predprinimatel'stvu pri Pravitel'stve Rossijskoj Federacii” [The resolution of the Government of the Russian Federation dated 2 June 2004, No. 263, regulations on the Council on competitiveness and entrepreneurship under the Government of the Russian Federation].

2. Pubis D. G. Ispol'zovanie zarubezhnogo opyta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii: avtoreferat dissertacii na soiskanie uchenoj stepeni kandidata ehkonomicheskikh nauk [Use of foreign experience of state-private partnership in Russia: the dissertation author's abstract on competition of a scientific degree of candidate of economic sciences]. Moscow; 2011. 34 p.

3. Nabiev R. A. & Melnikov A. V. Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: EHkonomika - Vestnik of Astrakhan state technical University. Series: Economics, 2010, no. 2, pp. 60-64.

4. CHastno-gosudarstvennoe partnerstvo pri realizacii strategicheskikh planov: praktika i rekomendacii. Mezhdunarodnyj centr social'no-ehkonomicheskikh issledovanij «Leont'evskij centr» [Public-private partnership in the implementation of strategic plans: practice and recommendations. International Centre for Social and Economic Research «Leontief Centre»]. St. Petersburg, 2005. 12 p.

Сведения об авторах:

Гиндин Михаил Борисович, e-mail: gindins@yandex.ru

Гиндин Максим Михайлович, e-mail: gindinmm@gmail.com

Information about authors:

Mikhail B. Gindin, e-mail: gindins@yandex.ru

Maxim M. Gindin, e-mail: gindinmm@gmail.com