

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/esse/125072>

Тип работы: Эссе

Предмет: Финансы

Основная часть 3

Список литературы 6

Для создания единой площадки управления ГЧП можно использовать платформу уже сложившихся организаций, например, Российского союза промышленников и предпринимателей, либо создавать ее с нуля. Участниками этой площадки должны стать не только служащие профильных министерств, но и представители строительных, финансовых структур, грузоперевозчиков, представители общественности. В дальнейшем подобные площадки по отбору и управлению ГЧП должны появляться на региональном и муниципальном уровнях. Данные формы взаимодействия помогут решить проблемы по снижению нагрузки на государственную структуру без ее расширения, как, к примеру, было в случае с Canadian National. В соответствии с Транспортной стратегией до 2030 года, необходимое количество инвестиций в транспортную инфраструктуру составляет 170 триллионов рублей. Государство сможет вложить только треть этой суммы, а с учетом настоящего сокращения бюджетных расходов, и того меньше. Приоритетные проекты будут финансироваться, на остальные требуется привлечь инвестора.

Для привлечения частного капитала государству стоит озаботиться целевым использованием инвестиций в проектах ГЧП [2].

Инвестирование приоритетных проектов путем облигационных займов госкомпаний, может отрицательно сказаться на финансовых показателях проектов и не будет обеспечивать должную прозрачность для инвесторов.

В железнодорожной сфере вопрос финансирования стоит еще более остро. Российское законодательство запрещает отчуждение или залог большей части железнодорожных сетей и инфраструктуры. Поэтому возможности привлечения инвестиций в эту сферу намного меньше, чем, например, в автомобильную или портовую.

«Рынку требуется новый набор инвестиционных инструментов, как с государственными гарантиями (обеспечения долговых обязательств, налоговых льгот по займам под строительство инфраструктуры, доходности инвестированного капитала (RAB)), так и основанных на привлечении внешних инвестиций (государственно-частное партнерство, проектные облигации). Также не стоит забывать, что помимо снижения долговой нагрузки на бюджет, участие частного капитала значительно улучшает качество управления проектами и их реализацию в срок и сообразно бюджету» [20].

Один из основных вопросов – как распределять доходы, сформированные из платы пользователей объектом транспортной инфраструктуры, между всеми участниками концессии. Субъекты получения этих доходов разные в различных странах.

По мнению Варнавского В.Г. [7], в России целесообразно иметь в получателях трех субъектов: федеральные и региональные органы власти и инвестора-концессионера. Дополнительно в число получателей могут входить другие государственные институты, в частности, профильные министерства или агентства. После возврата средств инвесторам, чистая прибыль должна оставаться преи

Список литературы

1. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // СПС КонсультантПлюс.
3. Алабед А.Н.М. Организация финансирования инфраструктурных проектов автодорог на основе государственно - частного партнерства // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2020. Т. 2. №

1. С. 262-269.
4. Анкома П., Михайлова Е.М. Государственно-частное партнерство как инструмент повышения эффективности управления сферой пассажирских перевозок автомобильного транспорта // В сборнике: Форсайт инновационной экономики: гармонизация профессиональных и образовательных стандартов. Сборник научных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции. Под науч. ред. Н.В. Фадейкиной, О.В. Глушаковой. 2017. С. 277-284.
5. Аристов С.А. Пассажирский транспорт - сфера государственно-частного партнерства // Транспорт Российской Федерации. 2007. № 8 (8). С. 2-4.
6. Бардасова Э.В. Реализация проектов в сфере услуг железнодорожного транспорта на основе государственно-частного партнерства // Вестник экономики, права и социологии. 2018. № 3. С. 10-13.
7. Батукаев А.Т. Вызовы при реализации проектов государственно-частного партнерства в сфере городского общественного транспорта в Российской Федерации // Форум. Серия: Гуманитарные и экономические науки. 2018. № 3 (15). С. 274-277.
8. Варнавский В.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. М.2002, 146 с.- С.118-119
9. Зубайдуллина Д.В. Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: мировой опыт и перспективы в России // Гуманитарные науки в XXI веке. 2015. № XXV. С. 83-87.
10. Иголкина Л.М. Государственно-частное партнерство в сфере транспорта // В сборнике: Экономика, инновации и научные исследования в транспортном комплексе региона: проблемы и перспективы развития. Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Под ред. А.Н. Кобылицкого. 2017. С. 100-105.
11. Использование возможностей государственно-частного партнерства в сфере обеспечения безопасности населения на транспорте / Котарев С.Н., Котарева О.В., Александров А.Н. // В сборнике: управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). 2017. С. 186-189.
12. Котарев С.Н., Котарева О.В. Современные тенденции развития государственно-частного партнерства в сфере транспорта // Успехи современной науки и образования. 2017. Т. 8. № 2. С. 100-103.
13. Мурзабулатов А.С. Проблемы перехода к модели государственно-частного партнерства в сфере транспорта // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2012. № S1. С. 155-157.
14. Основные формы и источники финансирования проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) / Калиакпарова Г.Ш., Гриднева Е.Е., Сарыбаева Г.Б. // В сборнике: . сборник статей XXXIX Международной научно-практической конференции : в 2 ч.. 2020. С. 57-60.
15. Петюков С.Э. Финансирование инвестиционных проектов в электроэнергетике с использованием механизма государственно-частного партнерства. Москва, 2020.
16. Силаева С.Ю. Регулирование государственно-частного партнерства в сфере железнодорожного транспорта // Научный альманах. 2018. № 4-3 (42). С. 89-91.
17. Соколов М.Ю. К вопросу о применении государственно-частного партнерства в сфере транспорта // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2015. № 3 (44). С. 14-17.
18. Туманян О.Н. Особенности государственно-частного партнерства в сфере предоставления услуг железнодорожного транспорта // В сборнике: вопросы совершенствования системы государственного управления в современной России. Межвузовский сборник научных статей. Москва, 2015. С. 420-427.
19. Тыченко К.А. Практика применения государственно-частного партнерства в России в сфере транспорта / В книге: актуальные проблемы управления - 2016. 21-я Международная научно-практическая конференция. 2016. С. 250-254.
20. Халин В.И., Юзвович Л.И. К вопросу о финансировании федеральных и региональных концессионных проектов в рамках государственно-частного партнерства // Финансовая экономика. 2020. № 2. С. 438-440.
21. Хандогин Д.А. Оптимизация структуры финансирования инфраструктурных проектов государственно-частного партнерства // Вектор экономики. 2020. № 4 (46). С. 37.
22. Харькова О.М. Государственно-частное партнерство в сфере услуг общественного транспорта // Экономика и предпринимательство. 2018. № 4 (93). С. 697-701.
23. Шмарин А.А. Субсидирование капитальных затрат как основа для государственно-частного партнерства в сфере пассажирского транспорта // В сборнике: Перспективы развития транспортного комплекса. Материалы II Международной заочной научно-практической конференции. Белорусский научно-исследовательский институт транспорта» Транстехника». 2016. С. 91-94.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/esse/125072>