

ПУТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННО-  
ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ РАЗВИТИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ  
УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ПАССАЖИРАМ НА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ

**Искандаров Кудрат Шухратович**

Ташкентский государственный транспортный  
университет, Узбекистан, Ташкент.

Аннотация:

В данной статье представлена информация о сущности государственно-частного партнерства, необходимости его использования на железнодорожном пассажирском транспорте, преимуществах концессионной формы ГЧП и различных ее моделей.

Ключевые слова: Государственно-частное партнерство, концессионные договоры, частный сектор, железнодорожный транспорт.

Ways to use public-private partnership models in developing additional services provided to passengers at railway stations

Iskandarov Kudrat Shuxratovich

Tashkent State Transport University, Uzbekistan, Tashkent.

Abstract:

This article provides information on the essence of public-private partnership, the need for its use in railway passenger transport, the advantages of the concession form of PPP and its various models.

Key words:

Public-private partnership, concession contracts, private sector, railway transport.

В последние годы использование механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) в большинстве стран стало преступной практикой. Кроме того, тормоза, используемые DSH, всегда восхитительны.

Кроме того, направленность стран на проекты ГЧП существенно различается в зависимости от уровня их социально-экономического развития. То есть, если в развитых странах с высокой производительностью труда и высокими социальными стандартами значительная часть проектов государственно-частного партнерства реализуется в социальной сфере (здравоохранение, образование), то в странах, подобных нашей, мы видим, что проекты ГЧП реализуется в основном в секторах производства, энергетики и транспорта.

Необходимо подчеркнуть, что интерес к ГЧП в нашей стране растет с каждым годом, и проекты ГЧП проникают во многие наши секторы и отрасли. Включая железнодорожный транспорт. Мы знаем, что в нашей стране растет спрос на пассажирские перевозки по железной дороге, и эта 100% государственная железнодорожная компания основное внимание уделяет операционной деятельности, такой как строительство новых железнодорожных линий, реконструкция и электрификация существующих, а также закупка новых подвижного состава. Мы видим, что они стремятся более полно удовлетворить свои потребности. Это, в свою очередь, создает для железнодорожной компании финансовые трудности в модернизации железнодорожных станций и улучшении обслуживания пассажиров. Исходя из этого, можно сказать, что в настоящее время целесообразно развивать железнодорожные станции на основе ГЧП. Необходимость использования механизмов ГЧП при развитии железнодорожных станций можно проиллюстрировать следующими обстоятельствами [4] :

- неудовлетворительное состояние объектов государственной инфраструктуры;
- Модернизация и развитие инфраструктуры не может осуществляться исключительно за счет бюджетных средств;
- необходимость снижения бюджетной нагрузки и перенаправления бюджетных средств на достижение других целей;

- необходимость привлечения больших объемов средств для реализации инновационных изменений.

Исходя из мирового опыта, по нашему мнению, было бы целесообразно использовать модель концессии ГЧП при развитии железнодорожных вокзалов. Это можно объяснить тем, что модель концессии имеет много преимуществ для заинтересованных сторон. На основе различных подходов модель концессии считается развитой формой ГЧП по следующим причинам: концессионные отношения носят долгосрочный характер; Концессионеры в бизнес-структурах получают свободу принятия управленческих решений; В случае нарушения договора концессионером государство имеет возможность оказать определенное влияние на частный сектор. [ 6 ]

Краткое определение концессии : концессия — это система отношений, возникающих в связи с передачей права пользования государственным имуществом от государства (концедента) юридическому или физическому лицу (концессионеру) на договорной основе за плату и возвратность, и реализация деятельности, которая является абсолютной монополией государства. Модель концессии чаще используется в секторах с длительными сроками реализации проектов и где передача права собственности невозможна по юридическим или политическим причинам .

В международной практике выделяют несколько видов концессионных соглашений:

Строительство-эксплуатация-передача (BOT) — в обязанности частного сектора входит проектирование, финансирование, строительство объектов в рамках долгосрочного концессионного соглашения и управление ими в течение срока действия соглашения. По истечении срока действия договора имущество вернется в собственность государства. [ 3 ]

« Строить , владеть , эксплуатировать , передавать ( BOOT ) » — в этом случае частный партнер получает не только право пользования объектом, но и право владения им в течение срока действия договора, которое затем переходит

в собственность государства. свойство. Его можно использовать в концессиях, где государство не участвует в финансировании строительства, но фактически является инициатором (заказчиком) проекта.

«Строительство-передача-эксплуатация» (БТО) — по окончании строительства объекта частное предприятие передает право собственности государству, сохраняя за собой право оперативного управления.

Строительство-владение-эксплуатация (ВОО). Частные предприятия финансируют, строят, владеют и управляют объектами на постоянной основе. Ограничения государства изложены в договоре, и оно осуществляет постоянное регулирование и управление» [2] .

«Проектирование-строительство-финансирование-эксплуатация» (DBFO) — частный сектор проектирует, финансирует и строит объект на основе долгосрочной аренды и управляет им в течение срока действия договора. Передача имущества государству будет осуществлена после завершения проекта. Любая форма договора, включая DBFO, JST, BOT и их производные, может использоваться в рамках модели концессии или частной финансовой инициативы (PFI) . Таким образом, права собственности на объекты не зависят от того, какая модель ГЧП используется. [ 4 ]

«Купить-построить-эксплуатировать» (ВВО, Buy-Build-Operate) — форма продажи, которая подразумевает реконструкцию и расширение существующего объекта. Государство продает объект частному сектору для организации эффективного управления.

Из характеристик пассажирских грузовых перевозок на железнодорожном транспорте, вышеприведенные модели концессий DSHH основаны на результатах перевозок DSHH на железнодорожных станциях. убит. На этом графике показано потенциальное расширение тамонов, которые были обнаружены в ассоциации Министерства образования.

1-копье.

На железнодорожных станциях разрешена концессия DSHHning.



- Для потребителей Для государства Для частного партнера
- увеличение количества доступных и качественных услуг ;
  - возможность выбора услуг . - возможность сокращения бюджетных средств при организации и реализации услуг;
  - повышение конкуренции в отрасли ;
  - создание новых рабочих мест;
  - увеличение поступлений налогов и других платежей. - выгода ;
  - расширение бизнеса ;
  - долгосрочное размещение инвестиций под гарантии ;
  - инновационный проекты текущий глагол возможность .

#### Список использованной литературы

Узбекистан Республика «О государственно-частном партнерстве» Закон .  
– Т.: 2019.

Утемуратова Г.Х. Хизмат кўрсатиш соҳасида давлат-хусусий шериклиги шакллари, моделлари ва механизмлари // Иқтисод ва молия. – Т.: 2021. №10 (146). <https://cyberleninka.ru/article/n/hizmat-k-rsatish-so-asida-davlat-hususiyy-sherikchiligining-shakllari-modellari-va-mehanizmlari/viewer>

Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г. Варнавский. – М.: Наука, 2005. - 315 с.

Джуманиязов У.И. «Некоторые теоретические и методологические вопросы развития корпоративного управления на основе государственно-частного партнерства» // Научный электронный журнал «Экономика и инновационные технологии». 2017 № 3

Гэлбрейт, Дж.К. Экономические теории и цели общества = Economics and the Public Purpose (1973) / Под общ. ред. и с предисл. Н.Н. Иноземцева, А.Г. Милейковского. – М.: Прогресс, 1976. – 408 с.

Акбаров М.И., Искандаров К.Ш. « Пути оценки и совершенствования услуг по перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте » // - Научно-практический журнал «Сервис » . 2023 № 3