

Федеральное государственное бюджетное учреждение  
высшего образования  
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
СЛУЖБЫ при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
СИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ – ФИЛИАЛ РАНХиГС

Кафедра государственного и муниципального управления  
Направление подготовки: 39.06.01 Социологические науки  
Направленность (профиль) «Социальная структура, социальные институты и процессы»

**ОТЧЕТ**  
**о прохождении педагогической практики**

Федюхина Артема Леонидовича  
2 курс обучения; очная форма обучения; учебная группа 16915

Место прохождения практики – кафедра государственного и муниципального управления Сибирского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Новосибирск, ул. Нижегородская, 6.

Срок прохождения практики: с 15 января по 11 февраля 2018 года

Руководители практики:

От Сибирского института управления–филиала РАНХиГС  
Марченко Иван Петрович, д.соц.наук, профессор

От профильной организации: Березняков Д.В., зав. кафедрой ГМУ

Отчет подготовлен \_\_\_\_\_ Федюхин А.Л.  
подпись

г. Новосибирск  
2018 г.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Индивидуальное задание для прохождения педагогической практики.....	3
Дневник прохождения педагогической практики.....	5
Отзыв руководителя практики от организации о работе аспиранта во время прохождения педагогической практики.....	6
Введение.....	8
Обзорная лекция на тему «Государственно-частное партнерство в сфере организации и безопасности дорожного движения» .....	10
План семинарского занятия по обзорной лекции на тему «Государственно-частное партнерство в сфере организации и безопасности дорожного движения».....	31
Список основной и дополнительной литературы, рекомендуемый для подготовки к семинарскому занятию. ....	32
Заключение.....	35

Федеральное государственное бюджетное учреждение  
высшего образования  
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
СЛУЖБЫ при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
СИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ – ФИЛИАЛ РАНХиГС

Кафедра государственного и муниципального управления  
Направление подготовки: 39.06.01 Социологические науки  
Направленность (профиль) «Социальная структура, социальные институты и процессы»

### **ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ**

#### **на производственную (педагогическую) практику**

Для Федюхина Артема Леонидовича

2 курс обучения; очная форма обучения; учебная группа 16915

Место прохождения практики: кафедра государственного и муниципального управления Сибирского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Новосибирск, ул. Нижегородская, 6.

Срок прохождения практики: с 15 января по 11 февраля 2018 года

*Цель педагогической практики* - углубленное изучение методических, нормативных и инструктивных материалов и получение опыта педагогической деятельности с учетом специфики образовательной программы по направлению подготовки направление 39.06.01 Социологические науки, направленность (профиль) «Социальная структура, социальные институты и процессы» для решения определенных программой практики задач.

*Задачи педагогической практики* в соответствии с видами профессиональной деятельности, на которые ориентирована образовательной программы по направлению подготовки направленность (профиль) «Социальная структура, социальные институты и процессы», направлены на применения полученных профессиональных знаний в сфере педагогической деятельности.

*Основными задачами педагогической практики являются:*

- получение профессиональных умений и опыта профессиональной деятельности посредством решения конкретных задач в условиях реальной работы организаций;

- участие в подготовке учебно-методических материалов при организации и проведении учебных занятий в рамках педагогической практики, а также публичных лекций и иных мероприятий в целях просвещения и воспитания;

- получение практических профессиональных навыков выработки правовых решений и предоставления информации социологического характера применительно к конкретной ситуации;

- приобретение навыков подготовки и проведения публичных выступлений в рамках осуществления просвещения и воспитания.

*Вопросы, подлежащие изучению:*

1. Изучить

- Типовые положения о факультете и о кафедре СИУ – филиала РАНХиГС
- Положение о текущем контроле и промежуточной аттестации аспирантов Сибирского института управления – филиала РАНХиГС
- Приказ и положение о балльно-рейтинговой системе оценки результатов обучения аспирантов СИУ РАНХиГС
- Положение о курсовой работе (проекте), выполняемой аспирантами Сибирского института управления - филиала РАНХиГС
- Положение о практике (научно-исследовательской работе) аспирантов Сибирского института управления - филиала РАНХиГС
- Положение о выпускной квалификационной работе Сибирского института управления – филиала РАНХиГС
- Положение о порядке проведения проверки курсовых, выпускных квалификационных, выпускных аттестационных, магистерских, диссертационных работ, отчетов о научно-исследовательских, учебно-методических работах на наличие неправомерных заимствований в Сибирском институте управления - филиале РАНХиГС
- Требования к учебно-методическому комплексу дисциплины (УМК-Д)
- Стандарт на рабочую программу дисциплины по программам бакалавриата, специалитета, магистратуры, аспирантуры;
- Положение о формировании фонда оценочных средств в СИУ – филиале РАНХиГС и т.д.
- особенности деятельности кафедры по подготовке учебно-методического обеспечения дисциплин кафедры.

2. Проанализировать механизм и особенности практической деятельности кафедры и ее сотрудников;

3. Реализовать собственное участие в практической деятельности кафедры; приобрести и развить навыки работы в коллективе;

4. Выявить и изучить теоретические и практические материалы, которые помогут квалифицированно подготовить и защитить диссертацию.

**Ожидаемые результаты практики:**

- участие аспиранта в деятельности кафедры ГМУ, отраженное в отчете о практике;
- выявление связи знаний, умений и навыков, полученных на практике, с тематикой своего научного исследования (диссертации).
- составление пакета документов (обзорную лекцию по тематике кафедры, связанной с темой диссертации; плана семинарского занятия по обзорной лекции, списка основной и дополнительной литературы, рекомендуемый для подготовки к семинарскому занятию), которые можно использовать для работы над научным исследованием (диссертацией) и в работе кафедры;
- формирование отчета о прохождении педагогической практики, оформленного в соответствии с установленными требованиями.

Руководители практики

от Филиала: Марченко Иван Петрович, д.соц.наук, профессор

От профильной организации: Березняков Д.В., зав. кафедрой ГМУ

Руководитель практики

\_\_\_\_\_ (подпись)

Задание принято к исполнению

\_\_\_\_\_ 09 января 2018 г.

Федеральное государственное бюджетное учреждение  
высшего образования  
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
СЛУЖБЫ при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
СИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ – ФИЛИАЛ РАНХиГС

Кафедра государственного и муниципального управления  
Направление подготовки: 39.06.01 Социологические науки  
Направленность (профиль) «Социальная структура, социальные институты и процессы»

**ДНЕВНИК**  
**прохождения производственной (педагогической) практики**  
Для Федюхина Артема Леонидовича  
2 курс обучения; очная форма обучения; учебная группа 16915

Место прохождения практики: кафедра государственного и муниципального управления  
Сибирского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и  
государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Новосибирск, ул.  
Нижегородская, 6.

Срок прохождения практики: 30 января по 26 февраля 2018 года

**Календарный план прохождения практики**

Дата	Содержание работы	Отметка о выполнении
15 – 21.01 2018	1. Ознакомление с локальными актами, регламентирующими деятельность кафедры (включая учебно-методическую). 2. Изучение особенности деятельности кафедры по подготовке учебно-методического обеспечения дисциплин кафедры.	выполнено
22 – 28.01 2018	1. Выявление и анализ материалов, которые помогут квалифицированно подготовить и защитить диссертацию. 2. Разработка обзорной лекции.	выполнено
29.01 – 11.02. 2018	1. Разработка плана семинарского занятия и списка источников. 2. Составление отчета о практике.	выполнено

1. Предложения аспиранта по организации практики: предложений нет

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(Фамилия, И. О. аспиранта)

2. Предложения руководителя практики от профильной организации по организации практики: предложений нет

Зав.кафедрой

Березняков Д.В.

\_\_\_\_\_  
(должность руководителя практики от организации)

\_\_\_\_\_  
(подпись)

\_\_\_\_\_  
(И. О. Фамилия)

**27.02.2018.**

## **ОТЗЫВ**

### **о работе аспиранта в период прохождения педагогической практики**

Аспирант Федюхин А.Л. Сибирского института управления – филиала РАНХиГС проходил педагогическую практику со 15 января по 11 февраля 2018 года на кафедре государственного и муниципального управления Сибирского института управления – филиала РАНХиГС при Президенте Российской Федерации на должности ассистента.

На время прохождения практики Федюхин А. Л. поручалось решение следующих задач:

— научиться применять во время прохождения практики имеющиеся педагогические компетенции посредством личного участия в деятельности кафедры;

— познакомиться с локальными актами, регламентирующими деятельность кафедры по подготовке учебно-методического обеспечения дисциплин кафедры и ведению аудиторных занятий;

— проанализировать механизм и особенности практической деятельности кафедры и ее сотрудников;

— приобрести навыки формирования текста лекций и семинарских занятий по дисциплинам кафедры,

— приобрести и развить навыки работы в коллективе,

— осуществить подбор материалов, которые помогут квалифицированно подготовить и защитить диссертацию.

За время прохождения практики Федюхин А. Л. проявил свою качественную профессиональную подготовку. Проявил умение быстро осваивать содержание локальных актов, качественно разрабатывать и оформлять необходимые виды учебно-методических работ в рамках дисциплин кафедры.

Результаты работы Федюхин А. Л. состоят в следующем: он успешно ознакомился с локальными документами, регламентирующими деятельность кафедры, составил обзорную лекцию; план семинарского занятия по обзорной лекции, список основной и дополнительной литературы, рекомендуемый для подготовки к семинарскому занятию, которые можно использовать не только для работы диссертацией, но и в работе кафедры; сформировал отчет о прохождении педагогической практики, оформленного в соответствии с установленными требованиями.

Считаю, что прохождение практики аспирантом ФИЦО может быть зачтено.

Руководитель практики от организации:

Зав.кафедрой

27.02.2018

## Введение

Цель прохождения педагогической практики, согласно программе педагогической практики, являлось углубленное изучение методических, нормативных и инструктивных материалов и получение опыта педагогической деятельности с учетом специфики образовательной программы по направлению подготовки Направление подготовки: 39.06.01 Социологические науки, направленность (профиль) «Социальная структура, социальные институты и процессы» для решения определенных программой практики задач.

Основными задачами педагогической практики являлись:

- совершенствование педагогических умений и навыков через взаимодействие с обучающимися, разработку учебно-методических материалов и проведение занятий;
- приобретение навыков подготовки и проведения публичных выступлений в рамках осуществления правового просвещения и воспитания.

Основной моей задачей, кроме ознакомления с локальными актами, было составление пакета документов (обзорной лекции, связанной с темой диссертации; плана семинарского занятия по обзорной лекции, списка литературы и т.д.), которые можно использовать для работы над научным исследованием (диссертацией) и в работе кафедры;

Для составления обзорной лекции на тему «Государственно-частное партнерство в сфере организации и безопасности дорожного движения» были изучены локальные акты Сибирского института управления – филиала РАНХиГС, связанные с организацией учебного процесса.

Были изучены следующие локальные акты, связанные с образовательным процессом и деятельностью филиала:

- 1) Устав федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская академия

народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации».

2) Положение о Сибирском институте управления – филиале федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации».

3) Типовые положения о факультете и о кафедре СИУ – филиала РАНХиГС

4) Положение о текущем контроле и промежуточной аттестации аспирантов Сибирского института управления – филиала РАНХиГС

5) Приказ и положение о балльно-рейтинговой системе оценки результатов обучения аспирантов СИУ РАНХиГС

6) Положение о курсовой работе (проекте), выполняемой аспирантами Сибирского института управления - филиала РАНХиГС

7) Положение о практике (научно-исследовательской работе) аспирантов Сибирского института управления - филиала РАНХиГС

8) Положение о выпускной квалификационной работе по программам бакалавриата, программам специалитета, программам магистратуры Сибирского института управления – филиала РАНХиГС

9) Положение о порядке проведения проверки курсовых, выпускных квалификационных, выпускных аттестационных, магистерских, диссертационных работ, отчетов о научно-исследовательских, учебно-методических работах на наличие неправомерных заимствований в Сибирском институте управления - филиале РАНХиГС

10) Требования к учебно-методическому комплексу дисциплины (УМК-Д)

11) Стандарт на рабочую программу дисциплины по программам бакалавриата, специалитета, магистратуры, аспирантуры

12) Положение о формировании фонда оценочных средств в СИУ – филиале РАНХиГС и т.д.



Обзорная лекция состоит из трех глав.

В первой главе рассматриваются нормативно-правовые и доктринальные определения государственно-частного партнерства;

Во второй главе рассмотрены формы государственно-частного партнерства.

В третьей главе рассматриваются основные направления государственно-частного партнерства в сфере организации и безопасности дорожного движения.

Также к обзорной лекции на тему «Государственно-частное партнерство в сфере организации и безопасности дорожного движения» было составлено семинарское занятие.

В семинарском занятии использованы методики устного и письменного фронтального и индивидуального опроса по изучаемой теме, проведена подготовка докладов и рефератов.

Для подготовки к семинарскому занятию приведен список основной и дополнительной литературы, а также основные нормативные правовые акты и судебная практика.

## **1.Обзорная лекция на тему «Государственно-частное партнерство в сфере организации и безопасности дорожного движения»**

План Лекции:

1. Сущность и роль государственно-частного партнерства в рыночных условиях
2. Формы и виды государственно-частного партнерства
3. Основные направления государственно-частного партнерства в сфере организации и безопасности дорожного движения

Текст лекции:

### 1.1 Сущность и роль государственно-частного партнерства в рыночных условиях

В научной литературе существует ряд определений государственно-частного партнерства, которые рассматривают различные стороны данного явления, в том числе его цель, ожидаемые результаты. Например, В.Г. Варнавский<sup>1</sup>, отмечает, что государственно-частное партнерство - это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности. В другой своей работе этот же автор предлагает и следующее определение<sup>2</sup>: «государственно-частное партнерство представляет собой юридически оформленную (как правило, на фиксированный срок) систему отношений, которая предусматривает софинансирование и распределение рисков между государством и гражданами и юридическими лицами, предметом которой являются объекты государственной (или муниципальной) собственности, а также услуги, предоставляемые государственными или

---

<sup>1</sup> Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В.Г. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения. - 2011. - № 9. - С. 41-50.

<sup>2</sup> Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский - М.: Наука, 2005 - 260 с.

муниципальными органами, организациями, учреждениями и предприятиями».

Согласно с С.Д. Данасаровой<sup>3</sup>, государственно-частное партнерство - это договоренность между государственной и частной структурами о совместной реализации общественно-значимых проектов наиболее эффективным способом и по более низкой стоимости, чем государство сможет осуществлять самостоятельно.

По мнению Ю.А. Халимовского<sup>4</sup>, государственно-частное партнерство можно определить, как взаимовыгодное сотрудничество публичного и частного субъектов для целей одновременного получения прибыли и достижения общественно полезных целей в сфере экономики, основанное на соединении денежных и других вкладов партнеров и таком распределении рисков, которое допускает частичное освобождение частного субъекта от предпринимательских рисков.

Поскольку это - партнерство, то оно должно осуществляться на взаимовыгодных условиях. Для государства выгода состоит в привлечении средств частного инвестора для реализации функций, которые традиционно закреплены за государством, а иногда и в передаче части этих функций своему партнеру, конечно, при условии распределения рисков. Для инвестора выгода заключается в возможности заработать, предоставляя эти услуги. Это также передача части функций, которые традиционно закреплены за государством частному инвестору, партнеру за определенное вознаграждение.

Другой отечественный автор, А.А. Герасименко<sup>5</sup> считает, что государственно-частное партнерство - это кооперация и интеграция государства и частного сектора на основе объединения материальных и нематериальных ресурсов преимущественно в сферах, для которых характерна неэффективность государственного управления. На мой взгляд, такое определение не в полной мере отражает сущность и институциональные особенности партнерства между бизнесом и властью, не определяя механизма его функционирования.

---

<sup>3</sup> Данасарова С.Д. Институт частно-государственного партнерства: становление и развитие в России: автореф. дисс. канд. экон. наук: спец. 08.00.01 / Восточно-Сибирский гос. технологич. ун-т. - Улан-Удэ, 2007. - 24 с.

<sup>4</sup> Халимовский Ю. А. Государственно-частное партнёрство в субъектах РФ / Ю. Халимовский // Налоги. - 2011. - № 14. - С. 12-18.

<sup>5</sup> Герасименко О. А. Развитие государственно-частного партнерства в управлении региональной образовательной системой: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / О. А. Герасименко. - Белгород, 2010. - 27 с.

Все эти определения похожи между собой в том, что ГЧП - это сотрудничество, альянс; его сторонами являются государство и частные компании, индивидуальные предприниматели; взаимовыгодное деятельность; взаимодействие, осуществляемое с целью реализации различных проектов и решения различных задач; сотрудничество, в процессе которого объединяются вклады, распределяются риски, приобретает выгода, а также возможна передача частному сектору некоторых функций, традиционно закрепленных за государством.

В целом, под термином Public-Private Partnership или «государственно-частное партнерство» (ГЧП) обычно понимается особая форма взаимодействия бизнеса и государства. Характер этого взаимодействия, методы и конкретные формы такого сотрудничества существенно отличаются в зависимости от национальных особенностей рыночных отношений и правовых систем. Государственно-частное партнерство - сложный как с организационной, так и с финансовой и правовой точки зрения институт. Он включает в себя многосторонние соглашения, распределение рисков, анализ коммерческих перспектив и индивидуальные схемы финансирования и юридического воплощения.

Анализ показывает, что экономическая модель сотрудничества исполнительных органов государственной власти и частного сектора в рамках ГЧП в разных странах похожа, но имеет свои отличия, зависящие от таких факторов, как традиции, уровень развития государства, менталитет и прочее.

Экономическая модель ГЧП<sup>6</sup> в основном базируется на следующих принципах:

1. Стремление частного сектора получить прибыль;
2. Поиск государственным сектором путей для привлечения внебюджетных инвестиций, которые позволят реализовать общественно значимые проекты.

Можно сказать, что в России прообраз государственно-частного партнерства был внедрен еще при Петре I. Когда он приехал в Голландию, чтобы узнать, как строить корабли, то в первую очередь ознакомился с контрактом о государственно-частном партнерстве между голландским правительством и

---

<sup>6</sup> Уварова А. А. Мировой опыт и перспективы использования ГЧП в России / А. А. Уварова, С. А. Глушков // Транспорт Российской Федерации: журнал о науке, экономике, практике / гл. ред. И. П. Киселев. - СПб: Т-ПРЕССА. - 2008. - № 6. - С. 26-28.

частными владельцами судов. Это был незрелый вид концессии. У хозяев судов были свои задачи: владеть судами и охранять водные пространства от врагов. Защита от врагов была услугой, которая за деньги предоставлялась французским и британским правительствами.

В настоящее время в Российской Федерации государственно-частное партнерство рассматривается как важный инструмент для привлечения отечественного и иностранного частного капитала, необходимого для удовлетворения потребностей инфраструктуры. Ответственность за развитие инфраструктуры транспорта, городского хозяйства, социальной сферы несут органы государственного и муниципального управления. Развитие объектов, которые являются составными этой инфраструктуры, всегда связано с высокими затратами: размеры финансирования выходят за пределы возможностей региональных и городских бюджетов. Эти проблемы необходимо решить, ведь развитие инфраструктуры напрямую обеспечивает экономический рост. Важным также является вопрос качества предоставления государственных услуг. Поэтому для решения своих задач власть привлекает частный бизнес и вступает с ним в партнерские отношения. Для предпринимателей партнерство с властью означает снижение долгосрочных рисков ведения бизнеса.

Итак, главной целью государственно-частного партнерства является объединение государственных и частных ресурсов с целью их эффективного использования и достижения максимальной выгоды от совместной деятельности для всех сторон партнерства, а также решение задач, поставленных перед государством и частным сектором. Для каждой стороны выгода от ГЧП может быть своя. Так, для государства такое партнерство может быть инструментом для привлечения внебюджетных средств, получения существенного социально-значимого эффекта, снижения безработицы, улучшения уровня экономических показателей и тому подобное.

Частный сектор может решить такие задачи, как извлечение прибыли от совместной деятельности с государством, получение доступа к объектам, которые принадлежат государству, или получение других выгод - льгот, бюджетных средств для развития бизнеса, преодоление барьеров для выхода на рынки услуг (работ) и др. Также для бизнеса одним из основных стимулов является отдача на вложенный капитал или рентабельность инвестиций и гарантий возврата вложенного капитала.

Основные преимущества внедрения и реализации механизмов государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов и в вопросах их финансирования приведены в табл.1

Таблица 1.

Преимущества государственно-частного партнерства в сфере финансирования инфраструктурных проектов

Преимущества для государства и региона	Преимущества для бизнеса:
<p>- Повышение бюджетной и социально-экономической действенности реализации инновационных проектов в сфере инфраструктурного обеспечения; - использование частных финансовых вложений для реализации инфраструктурных проектов; - уменьшение социально-экономических рисков при проведении крупных инновационных проектов; - использование управленческого и интеллектуального капитала частного сектора; - снижение бюджетных затрат на реализацию инфраструктурных проектов.</p>	<p>- Протекционизм и содействие правительства в реализации масштабных инновационно-инвестиционных проектов с высокими экономическими результатами и существенными социально-экономическими рисками; - государственные и муниципальные гарантии для инвестиционных проектов и возможности их совместного финансирования; - возможность привлечения субсидий и других финансовых инструментов для долгосрочного инвестирования; - долевое участие и долевая ответственность за реализацию проектов.</p>

Однако иногда достижение основной цели государственно-частного партнерства оказывается затруднено расхождением векторов интересов частного сектора и государства. Государство уделяет значительное внимание фискальной функции, забывая о других. Бизнес-сообщество стремится завладеть активами государства, получить преференции, найти подходы по снижению налогов, провести лоббирование своих интересов, не давая взамен ничего существенного со своей стороны в развитие государства.

Развитие ГЧП как механизма активизации инвестиционной деятельности и привлечения частных инвестиций в стратегически важные для государства сферы возможно только при условии, что будет обеспечен баланс интересов государства и частного инвестора. Правовая форма осуществления ГЧП должна обеспечить для инвестора привлекательность, безопасность вложения средств в государственную собственность и реализовать основную цель проекта, то есть развивать ту сферу, которая стратегически важна для государства. Для этого государство должно воспринимать частного инвестора как равноправного партнера. Требуя от него выполнения предусмотренных соглашением обязательств, государство, со своей стороны, гарантировать выполнение собственных обязательств в полном объеме.

Проекты ГЧП представляют собой не просто вложение ресурсов, а совершенно особую конфигурацию интересов и соответствующих прав партнеров. Во-первых, государство как одна из сторон партнерства выступает в роли носителя общественно значимых интересов и целей, причем выполняет не только целеполагающую, но и контрольную функции. Во-вторых, выступая в роли участника хозяйственного оборота, оно заинтересовано как в эффективности общих результатов проекта ГЧП, так и в обеспечении собственного коммерческого эффекта. Наконец, частный партнер, как любой предприниматель, имеет целью максимизацию прибыли. Поэтому в сегменте коммерческих (в отличие от сегмента реализованных государством общественных) интересов между партнерами вполне уместен и даже необходим торг о возможном распределении возникающих рисков, о характере делегированных полномочий и условиях их передачи и использования.

Экономическая сущность государственно-частного сотрудничества<sup>7</sup> проявляется в различных аспектах. Во-первых, государственно-частное сотрудничество рассматривают как средство привлечения частного сектора к деятельности по предоставлению общественных услуг в сфере транспорта, городского хозяйства, образования, здравоохранения и тому подобное. Частный капитал обеспечивает предпринимательскую инициативу, управление коммерческими рисками, экономию затрат и более короткие сроки реализации проекта. Государственный сектор обеспечивает согласование общественных интересов, предоставляет долгосрочные гарантии установления справедливых тарифов, в случае, если они являются

---

<sup>7</sup> Литвяков С.С. Государственно-частное партнёрство в финансировании транспортной инфраструктуры в Российской Федерации. - Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. - М., 2014.

регулируемыми, обеспечивает управление рисками, связанными с социально-экономическим развитием, а также устанавливает стандарты на качество услуг и осуществляет контроль. В этом аспекте актуальным является использование потенциала механизмов государственно-частного сотрудничества для приоритетных национальных проектов, прежде всего социальной направленности.

Во-вторых, государственно-частное партнерство выступает частью мер государственного регулирования с целью реализации промышленной политики, стимулирования инновационной активности, привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры и социальную сферу.

В-третьих, государственно-частное сотрудничество является инструментом привлечения частной инициативы и инвестиций при сохранении государственного контроля над активами, такими как недра, объекты инфраструктуры, предприятия, имеющие особое государственное значение и тому подобное. В этом смысле государственно-частное сотрудничество является альтернативой как государственному предпринимательству в форме казенных предприятий, унитарных предприятий, акционерных обществ со 100%-ным государственным капиталом, так и полной передаче соответствующей хозяйственной деятельности в частный сектор. Использование государственно-частного сотрудничества в этом аспекте позволяет преодолеть такие негативные явления как недостаточное качество управления государственной собственностью, недостаточный объем инвестиционных ресурсов, отсутствие инновационных технологий, низкая экономическая эффективность и налоговая дисциплина. Положительным для государства является то, что частные инвестиции направляются для создания, улучшения и эффективного использования государственного имущества, которое не входит в свободный хозяйственный оборот, но является важным для экономики государства и жизнедеятельности граждан.

В-четвертых, для государственно-частного сотрудничества присущ этико-экономический аспект. ГЧП является частью институциональной инфраструктуры, которая предоставляет дополнительную возможность гармонизировать частнопредпринимательские и общественные интересы в экономике. Сущность взаимодействия в рамках государственно-частного партнерства заключается в согласовании интересов, которое можно достичь только на основе паритетности и справедливости при принятии экономических решений.



Исходя из опыта стран с развитой рыночной экономикой, можно выделить следующие черты государственно-частного партнерства, отличающие его проекты от других форм отношений государства и частного бизнеса:

- 1) Определенные, часто длительные сроки действия соглашений о партнерстве (от 10-15 до 30 и более лет, в случае концессий - до 50 лет). Проекты обычно создаются под конкретный объект, который должен быть завершен к установленному сроку;
- 2) Специфические формы финансирования проектов: за счет частных инвестиций, дополненных государственными финансовыми ресурсами, или совместное инвестирование нескольких участников;
- 3) Обязательное наличие конкурентной среды, когда за каждый контракт или концессию происходит борьба между несколькими потенциальными участниками;
- 4) Специфические формы распределения ответственности между партнерами: государство устанавливает цели проекта с позиций общественных интересов и определяет стоимостные и качественные параметры, осуществляет мониторинг реализации проектов, а частный партнер берет на себя оперативную деятельность на разных стадиях проекта - разработка, финансирование, строительство и эксплуатация, управление, практическая реализация услуг потребителям;

Распределение рисков между участниками сделки на основе соответствующих договоренностей сторон. Разумеется, обе стороны партнерства заинтересованы в успешном осуществлении проектов в целом.

Проекты ГЧП облегчают выход на мировые рынки капиталов, стимулируют привлечение иностранных инвестиций в реальный сектор экономики. Особое значение ГЧП имеет для экономики регионов, где на его основе развиваются местные рынки капитала, товаров и услуг.

Необходимым условием эффективного развития ГЧП является формирование общей благоприятной среды для бизнеса, что предусматривает улучшение инвестиционного климата, налогового окружения и регуляторной среды. То есть, можно говорить о существенном влиянии государственно-частного партнерства на поступление инвестиций и движение капитала в соответствующих отраслях, на развитие инфраструктуры в регионах, внедрение новых технологий, методов управления и организации партнерства. Партнерство государства с частным сектором является

ключевым компонентом новой инновационной политики, поскольку, при правильной организации оно обеспечивает получение более широких преимуществ от вложений в государственные программы, создавая благоприятные предпосылки для устойчивого инновационного развития, и является стратегическим фактором экономического роста.

## 1.2 Формы и виды государственно-частного партнерства

Государственно-частное партнерство дает возможность развивать социальную и производственную инфраструктуру на местном уровне и является эффективным средством привлечения инвестиций в отрасли, которые нуждаются в дополнительных средствах<sup>8</sup>. Исходя из этого, предполагается, что каждый из участников государственно-частного партнерства должен обеспечить свой вклад в общий проект. Органы государственной власти и органы местного самоуправления могут предоставлять материальные ресурсы, создавать налоговые и другие льготные условия, обеспечивать более качественные услуги, выполняя административно-контрольные функции. Частный партнер обеспечивает дополнительные финансовые ресурсы, профессиональное управление, новейшие технологии, новаторские способности и эффективность методов работы.

В ходе реализации партнерства возникает ряд проблем по согласованию интересов сторон и соблюдением установленных правил. В связи с этим выделяют три формы взаимодействия государства и частного сектора:

- традиционная - государство привлекает бизнес к совместному решению проблем обслуживания потребностей общества на основе партнерства;
- инвестиционная - совместное инвестирование преимущественно в инфраструктурные проекты. Эта форма взаимодействия имеет стратегическую направленность, основной целью является стимулирование экономического роста;
- научно-образовательная - новые направления развития в национальном, международном и глобальном масштабах в условиях глобализации производства и интернационализации капитала.

---

<sup>8</sup> Виленский, П. Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика / П.Л. Виленский, В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк. - 4-е изд., испр. и доп. - М.: Дело, 2008. - 1103 с.

Кроме того, анализ отечественного и международного опыта государственно-частного партнерства позволяет структурировать взаимодействие государства и бизнеса по трем векторам:

- 1) Функциональный вектор - развитие государственно-частного партнерства в отраслях, которые определяют доступ предприятий к факторам производства и рынков;
- 2) Отраслевой вектор - государственно-частное партнерство в отдельных отраслях на основе смешанных форм собственности, кооперации государственных и частных компаний, заключения отраслевых соглашений;
- ) Регионально-муниципальный вектор - государственно-частное партнерство по развитию отдельных территориальных производственных сегментов, региональных рынков труда, территориальной и коммунальной инфраструктуры и др.

Последние десятилетия обогатили практику государственно-частного партнерства многообразием форм и механизмов сотрудничества государства и бизнеса, которые дифференцируются в зависимости от инвестиционных обязательств сторон, распределения полномочий и рисков, передачи прав собственности или управления от государства к частному партнеру после реализации проекта ГЧП.

Анализ мирового опыта<sup>9</sup> в реализации проектов с применением механизмов ГЧП позволяет выделить базовые модели (формы) партнерства с присущим каждой из них специфическим соотношением форм организации, финансирования и кооперации (табл. 2). Выбор модели ГЧП осуществляется в зависимости от того, в каких сферах реализуется соглашение. Если рассматривать мировой опыт реализации партнерских проектов, то можно констатировать, что в конкретных отраслях определенные модели имеют наибольшую эффективность.

---

<sup>9</sup> Бондаренко, Е.Ю. Региональная стратегия частно-государственного партнерства: мировой опыт и российская практика М.: Научная книга, 2008 - 204 с.

Таблица 2.

Основные модели государственно-частного партнерства

Модель	Сфера использования	Собственность	Управление	Финансирование
Модель контракта	Предоставление общественных услуг, поставка продукции для государственных нужд	Государственная/частная	Частное	Частное
Модель лизинга	Аренда частным сектором государственных сооружений, производственного оборудования	Государственная	Частное / государственное	Частное / государственное
Модель договора о распределении и продукции	Разведка, добыча сырья за счет частных средств с последующим распределением продукции	Государственная	Частное	Частное
Модель кооперации	Создание совместных государственно-частных предприятий, принятие решений с учетом взносов каждой стороны	Государственная/частная	Частное / государственное	Частное / государственное
Модель концессии	Осуществление крупных, капиталоемких проектов	Государственная	Частное / государственное	Частное

Анализ действующей практики позволяет выделить четыре возможных типа взаимодействия частного капитала и органов власти в проектах государственно-частного партнерства (рис. 1).

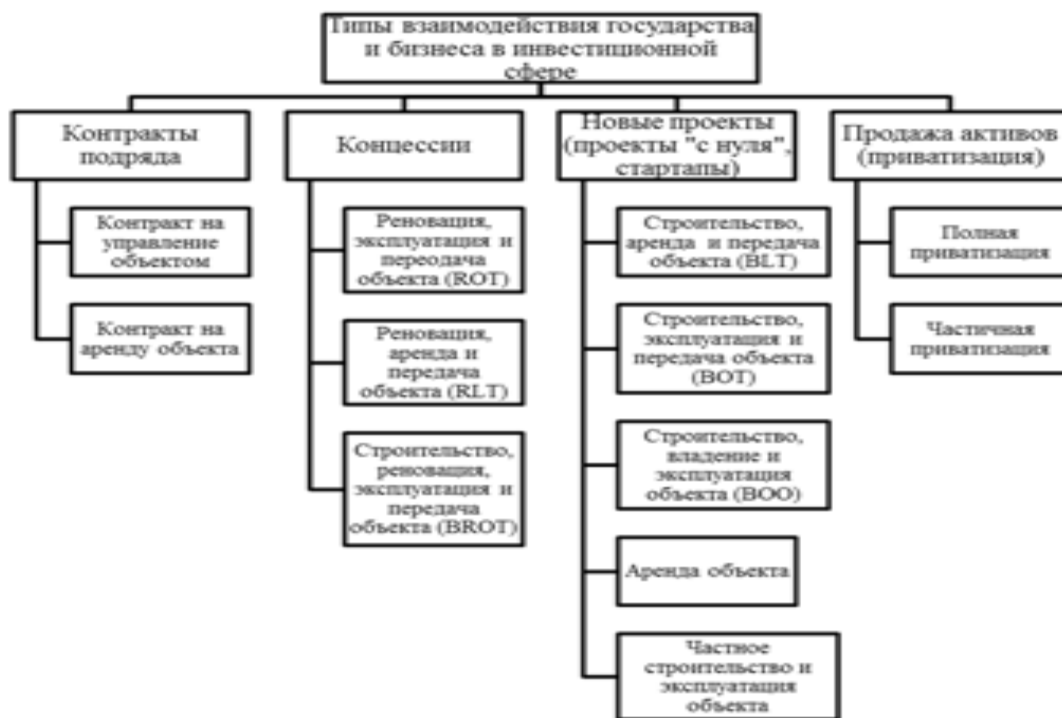


Рис. 1. Типы взаимодействия государства и частного бизнеса в инвестиционной сфере

Значительный потенциал повышения эффективности проектов государственно-частного партнерства (в частности, концессий и государственных контрактов) заложен в конкурсном принципе отбора участников. Процедура отбора претендентов связана для государства с решением многих непростых проблем. Так, государство обязано провести всесторонний экономический анализ всех заявок, особенно в случае проведения торгов по концессии.

Для оценки информации, содержащейся в заявках, необходимо привлекать независимых компетентных консультантов и экспертов (организации и физические лица). Конкурсы и торги должны быть открытыми, с как можно большим количеством участников. При этом государство обязано исключить монопольное, а нередко и коррупционное влияние на результаты конкурсов со стороны крупных компаний-претендентов. Преимущества при отборе претендентов зависят от основной цели государства как публичной власти. Если целью является сокращение государственных расходов, то на первый план выдвигаются финансовые критерии (например, предложение высокой цены за концессию или, наоборот, низкий уровень необходимых субсидий). Если главным требованием к проекту партнерства является улучшение

обслуживания населения, то в качестве основных критериев могут выступать показатели качества производимых работ и, возможно, более низкие тарифы за услуги. В число важных для государства критериев отбора могут также включаться показатели безопасности, охраны окружающей среды.

Масштабный опыт перераспределения правомочий собственности между государством и частным бизнесом накоплен в так называемых «секторах общественных услуг» (в частности в инфраструктурных отраслях). Именно в этих отраслях исторически сложились традиции делегирования государством ряда ключевых правомочий частному сектору. Государство несет ответственность перед обществом за бесперебойное обеспечение публичными благами (public goods), чем в целом и объясняется тенденция к сохранению соответствующих секторов экономики в государственной собственности. Однако, с другой стороны, именно частное предпринимательство отличает мобильность, высокая эффективность использования ресурсов, склонность к инновациям.

Процесс выбора оптимальной формы государственно-частного партнерства для конкретного инфраструктурного проекта предусматривает анализ особенностей каждой из форм (см. приложение 1).

Применение механизмов государственно-частного партнерства для инфраструктурных проектов, особенно относящихся к субъектам естественных монополий, позволяет обеспечить повышение эффективности функционирования таких проектов, однако принадлежность большинства таких объектов к социально важным отраслям национального хозяйства требует основательного исследования необходимости определенного влияния органов государственной власти и органов местного самоуправления на их функционирование.

Обеспечение выбора оптимальной формы государственно-частного партнерства в каждом отдельном случае требует применения индивидуального подхода в процессе осуществления анализа имеющихся характеристик и потребностей проекта, а также исследования способности каждой из форм государственно-частного партнерства решить проблемы, влияющие на реализацию данного инфраструктурного проекта. Кроме того, дополнительное исследование требует способность различных форм государственно-частного партнерства повлиять на внешнюю среду, в которой функционирует определенный проект, а также их взаимосвязь с временностью или постоянством естественной монополии, что может

повлиять на выбор оптимальной формы государственно-частного партнерства с учетом временного промежутка ее внедрения.

### 1.3 Основные направления государственно-частного партнерства в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России

Данный параграф построен на положениях общественного доклада «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России»<sup>10</sup>, который получил огласку в 2013 году и был подготовлен Общественным советом при Министерстве внутренних дел Российской Федерации, рабочей группой по общественному контролю и мониторингу безопасности дорожного движения, а так же Общественным советом Министерства транспорта Российской Федерации, рабочей группой по общественному контролю организации дорожного движения.

В данном докладе определены основы государственно-частного партнерства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и пути развития общественного контроля за надлежащим исполнением и качеством услуг по обеспечению порядка на дорогах, снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению с наиболее развитыми странами. На 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского.

В октябре 2013 года была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», которая ставит целью сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 25 процентов по сравнению с 2010 годом. Предполагается, что реализация программы позволит в 2013-2020 гг. сохранить жизни 67 587 человек.

Для достижения поставленной цели и создания эффективной транспортной системы необходима реализация комплекса мер.

В докладе основное внимание уделено следующим проблемам:

---

<sup>10</sup> Герасимова Н.Е. Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства // Современные научные исследования и инновации. 2014. № 1 [Электронный ресурс]. URL:<http://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940> (дата обращения: 09.12.2014)

Общественная оценка состояния дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России, итогов реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» и перспектив реализации принятой федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. N 864 г. Москва "О Федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах).

Оценка эффективности действий органов государственной власти и надзорных органов для повышения безопасности дорожного движения.

Внедрение системы показателей и индикаторов деятельности по повышению безопасности дорожного движения для органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях.

Внедрение и развитие системы финансирования проектов и программ в сфере организации и безопасности дорожного движения, в том числе с использованием норм государственно-частного партнерства и многолетних контрактов жизненного цикла.

Отсутствие системы экспертиз проектных решений и оценки эффективности реализованных проектов в сфере организации и безопасности дорожного движения.

Внедрение механизмов общественного контроля и независимой экспертизы проектов и программ в сфере организации и безопасности дорожного движения на всех стадиях их реализации: от принятия решения до оценки результатов.

Необходимость внесения изменений в законодательство, в том числе:

- подготовка и принятие федерального закона «О дорожном движении», который объединил бы в себе вопросы, регулируемые Федеральным законом от 10.12.1995 N196-ФЗ (ред. от 23.07.2013) «О безопасности дорожного движения», проектом ФЗ «Об организации дорожного движения» (разрабатывается Минтрансом России) с включением в него «Правил дорожного движения Российской Федерации», (утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства РФ № 1090 от 23.10.1993);

- внесение изменений в Градостроительный кодекс РФ, предусматривающих обязательность решения вопросов по созданию эффективной и безопасной



транспортной системы, и системного транспортного планирования развития территорий на всех стадиях градостроительного проектирования;

- законодательное разграничение полномочий между различными уровнями власти в сфере транспортного планирования и организации дорожного движения на дорогах и улицах, регламенты межведомственного и межсубъектного взаимодействия с установлением прав, обязанностей и ответственности;

- ответственность физических, юридических и должностных лиц за непринятие или несоблюдение требований нормативных актов в сфере организации и безопасности дорожного движения, с указанием размера административного штрафа, как для физических, юридических, так и для должностных лиц.

Эффективная транспортная система – одно из необходимых условий социальной устойчивости общества. Три основных критерия эффективности, которые понятны каждому гражданину.

Во-первых, транспортная система должна обеспечить нам доступность основных видов деятельности, необходимых для жизни - работу, образование, услуги торговли и здравоохранения и т.д. При этом они должны быть доступны всем гражданам независимо от уровня доходов, места жительства или личных жизненных обстоятельств. Сегодня одним из важных аспектов становится доступность информации о дорогах и транспорте, условиях передвижения.

Во-вторых, транспортная инфраструктура должна быть доступна всем категориям граждан и должна обеспечивать удобство и комфорт поездок.

В-третьих, транспорт и дороги должны быть безопасными и надежными, всегда и для всех.

Для реализации этих принципов необходим стратегический и системный подход. Большинство задач в условиях современной жизни невозможно решать без взаимодействия с гражданами: общественность сегодня требует активного участия в проектах, которые влияют на ежедневный быт каждого человека. Для объединения усилий властей, экспертов и общественности в целях решения транспортных проблем подготовлен данный доклад.

Анализ финансирования мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012г» и

мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения 2013-2020г», а так же основных направлений в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения, определенных Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», на предмет определения возможностей использования потенциала негосударственных организаций в этой сфере показало, что негосударственные структуры (коммерческие и некоммерческие организации) совместно с органами исполнительной власти и местного самоуправления уже реализуют существенную часть функций, связанных с организацией и обеспечением безопасности дорожного движения, и имеют потенциал для выполнения новых.

Финансирование мероприятий Программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012г» осуществлялось за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ (основной источник финансирования) и внебюджетных источников.

На реализацию мероприятий в 2006 – 2012 годы израсходовано более 44 млрд. рублей.

Удельный вес средств внебюджетных источников на протяжении всего периода реализации программных мероприятий не превышал 8,4%. Несмотря на то, что доля средств бюджетов субъектов РФ в общем объеме финансирования мероприятий Программы, напротив, имела тенденцию к возрастанию и изменялась в пределах от 40% (2 070 млн. рублей в 2007 году) до 59% (5 346 млн. рублей в 2011 году), она, все равно, остается крайне низкой. Данный вывод получен на основе анализа общих затрат: на строительство, реконструкцию и модернизацию капиталоемких мероприятий. Так, например, средняя стоимость пешеходного перехода может составлять от 40 до 200 млн. руб. и выше в зависимости от того надземный он или подземный, на каких дорогах и развязках он находится, а так же от наличия коммуникаций в черте застройки; если говорить о системах по обеспечению управления и контроля дорожного движения на территории, то здесь стоимость комплексных инвестиционных проектов, которые способствуют повышению организации безопасности дорожного движения в субъектах, рассматриваются от 650 млн. рублей и выше. Конечно, самостоятельно субъектам Российской Федерации с этим не справиться.

В связи с данными обстоятельствами возникает острый вопрос о взаимодействии органов власти с негосударственными организациями

посредством государственного - частного партнерства, что является одним из направлений эффективного сотрудничества в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения

В России понятие государственно – частное партнерство (ГЧП) впервые появилось в Законе г. Санкт-Петербурга от 25.12.2006 №627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». К настоящему времени подобные законодательные акты приняты в 69 субъектах РФ, однако, большая их часть является декларативными документами. Помимо региональных актов, сферу ГЧП также регламентируют Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» и Федеральный закон от 21.07.2005 №94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд», Федеральный закон РФ от 22.07.2005 №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в РФ». Тем не менее, все эти нормативно-правовые акты покрывают далеко не все возможные формы данного партнерства.

Так же хотелось бы обратить внимание и на то, что государственно – частное партнерство в России работает и без проработанной законодательной базы: на начало 2013 года в России было запущено и реализовано порядка 300 таких проектов.

Федеральный закон о ГЧП в России обсуждается уже с середины 2000-х годов, но первая его редакция была подготовлена только к июню 2012 года. Вторая версия закона появилась через 4 месяца. 13 марта 2013 года Правительство Российской Федерации внесло в Государственную Думу РФ уже третий вариант законопроекта «Об основах государственно-частного партнёрства в Российской Федерации». Из нововведений можно отметить введение единого конкурса на весь проект ГЧП (вместо отдельных на каждый вид работ), а также, наоборот, отмена конкурса на передачу земельных участков, необходимых для строительства объекта ГЧП. Общепринятого определения партнерства, как и федерального закона о ГЧП, на сегодняшний день не существует. 26 апреля 2013 года Государственную Думу РФ приняла в первом чтении законопроект № 238827-6 «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации», определяющий основы государственно-частного партнерства.

Развитие ГЧП в России сдерживается не только отсутствием проработанного законодательства. Не меньшее значение имеет и отсутствие механизмов долгосрочного финансирования. Российский бизнес (в частности, банки) не готов участвовать в длительных проектах (соглашения о ГЧП заключаются

обычно на 10-50 лет), а это сдерживает субъекты Российской Федерации в реализации проектов ГЧП. В том числе и сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения. Сейчас большинство крупных проектов ГЧП реализуется в режиме «ручного управления».

Государственно-частное партнерство – это совокупность организационно-правовых, финансово-экономических отношений и действий государства и частного бизнеса, направленных на достижение общих целей реализации политики государства, так необходимая при реализации капиталоемких проектов в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

Некоторые механизмы предусмотрены в паспорте Программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг» в разделе V Механизм реализации Программы, включающий в себя механизм управления реализацией Программы: «Распределение сфер ответственности и механизм взаимодействия государственных заказчиков Программы» - предусмотрены в обязанностях государственных заказчиков Программы по привлечению внебюджетных источников».

Так же в разделе IV Ресурсное обеспечение Программы: «С целью снижения нагрузки на органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, заинтересованных в реализации мероприятий региональных программ, предусмотрена не только возможность сократить затраты своих бюджетов на капиталоемкие мероприятия за счет средств федерального бюджета, но и мобилизация средств внебюджетных источников, которая должна осуществляться на постоянной основе.»

Государственно-частное партнерство должно осуществляться на основе следующих принципов:

совместное сотрудничество;

стороны партнерства представлены государственным и частным секторами экономики;

договорная основа сотрудничества. Взаимоотношения сторон зафиксированы в официальных документах (соглашениях, договорах, контрактах и др.);

равноправие сторон, которое должно носить партнерский, то есть равноправный характер;

общность целей, определенность интереса. Стороны имеют общие цели и четко определенный государственный интерес;

совместное финансирование. Сторонам необходимо объединять свои вклады для достижения общих целей;

разделение рисков и выгод. Сторонам необходимо распределять между собой расходы и риски, участвуют в использовании полученных результатов;

государственная поддержка в части координации действий участников государственно-частного партнерства (ГЧП).

Назрела острая необходимость единого органа по вопросам ГЧП, который будет обеспечивать эффективное руководство программами ГЧП в рамках реализации направлений по организации и обеспечению безопасности дорожного движения. Роль единого органа также заключается в том, чтобы оказывать методологическую поддержку государственным органам власти на уровнях федерального и ниже, которые отвечают за реализацию региональных проектов ГЧП на местах.

Участниками проектов ГЧП могут быть любые организации при условии наличия у них необходимых финансовых средств.

Участие в проекте ГЧП в рамках организации и обеспечения безопасности дорожного движения для негосударственных структур возможно на любой стадии проекта.

Развитие системы ГЧП в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения целесообразно по следующим направлениям деятельности:

автотранспортное (например, общегородская система автотранспортных предприятий как государственно-частных бизнес-партнерств; профессиональные сообщества, объединяющие компании по производству автомобилей и запасных частей к ним, которые могут осуществлять контроль соответствия эксплуатируемых транспортных средств современным условиям обеспечения БДД);

содержание и техническое обслуживание автомобильных дорог (например, управление системой уличного освещения, содержание и техническое обслуживание всех сопутствующих объектов дорожного хозяйства);

создание и эксплуатация систем по обеспечению управления и контроля дорожного движения на территории (системы: фотовидеофиксации, мониторинга дорожно-транспортной ситуации, весогабаритного контроля, контроля за состоянием дорог, модернизация светофорных объектов, внедрение методов координированного и адаптивного управления);

строительство надземных и подземных пешеходных переходов;

информационно-образовательное (например, центр повышения квалификации, подготовка водителей транспортных средств);

производственно-технологическое (например, разработка и изготовление технических средств для оснащения дорог);

IT-технологии (например, создание и ведение информационных баз; программное обеспечение, консорциума коммерческих компаний и профессиональных общественных объединений, заинтересованных в развитии массового рынка ИТС (по аналогии с ERTICO в Евросоюзе));

пропагандистское (например, обучение граждан правилам и требованиям безопасности дорожного движения);

Развитие механизмов ГЧП в рамках организации и обеспечения безопасности дорожного движения при взаимодействии органов государственной власти с негосударственными структурами будет способствовать:

эффективному привлечению негосударственных структур к участию в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения и использованию накопленного ими потенциала;

повышению роли (статуса) негосударственных структур, участвующих в реализации мероприятий в рамках организации и обеспечения безопасности дорожного движения;

консолидации усилий органов власти и негосударственных структур в целях достижения эффективных результатов в осуществлении государственной политики в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения;

созданию объективных инвестиционных взаимовыгодных условий реализации проектов в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения как для некоммерческих организаций, так и для органов

исполнительной власти, с точки зрения снятия краткосрочной нагрузки с бюджета.

созданию единого информационного пространства в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

В конечном итоге это будет способствовать достижению поставленных целей и задач в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения, сохранению жизни и здоровья граждан Российской Федерации, а также повышению их благосостояния.

Из проведенного анализа можно сделать вывод о том, что государство упускает такую форму ГЧП, как предоставление представительских услуг при оформлении дорожно-транспортных происшествий. Тем самым не создаются условия для снижения уровня опасности на дорогах, нагрузки на личный состав органов внутренних дел, Федерального и региональных бюджетов.

## **2. План семинарского занятия по обзорной лекции на тему «Государственно-частное партнерство в сфере организации и безопасности дорожного движения»**

### **Методика семинарского занятия**

— Устные и письменные фронтальные и индивидуальные опросы по изучаемой теме.

— Подготовка докладов и рефератов.

### **Контрольные вопросы к семинару:**

1. Что такое государственно-частное партнерство?
2. Чем доктринальные определения государственно-частного партнерства отличаются от нормативно-правового?

3. Влияет ли отсутствие единства взглядов и несовершенство правового поля на понятие «государственно-частное партнерство» на эффективность применения данного механизма? Как?
4. Каковы признаки государственно-частного партнерства?
5. Какие вы можете выделить блоки причин государственно-частного партнерства?
6. В чем сущность правовых причин государственно-частного партнерства?
7. Каковы организационные причины распространения государственно-частного партнерства?
8. В чем сущность социальных причин государственно-частного партнерства?
9. Каковы экономические причины государственно-частного партнерства?
10. Какие еще причины государственно-частного партнерства вы можете выделить?

#### **Дополнительные задания к семинару**

1. Подготовка докладов на темы:
  - 1.1. Понятие государственно-частного партнерства
  - 1.2. Признаки государственно-частного партнерства
  - 1.3. Сущность государственно-частного партнерства
  - 1.4. Общественная польза государственно-частного партнерства
  - 1.5. Причины государственно-частного партнерства

#### **3. Список основной и дополнительной литературы, рекомендуемый для подготовки к семинарскому занятию**

##### **Основная литература**

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р.



2. Программа повышения эффективности управления общественными (государственными и муниципальными) финансами на период до 2018 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2013 г. № 2593-р. Научная и учебная литература
3. Бондаренко Е. Ю. Оптимизация рисков частно-государственного партнерства с участием международных финансовых институтов / Е. Ю. Бондаренко // Экон. науки. - 2008. - № 5. - 140 с.
4. Бондаренко, Е.Ю. Региональная стратегия частно-государственного партнерства: мировой опыт и российская практика М.: Научная книга, 2008 - 204 с.
5. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В.Г. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения. - 2011. - № 9. - С. 41-50.
6. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский - М.: Наука, 2005 - 260 с.

#### Дополнительная литература

7. Виленский, П. Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика / П.Л. Виленский, В.Н. Лившиц, С.А. Смоляк. - 4-е изд., испр. и доп. - М.: Дело, 2008. - 1103 с.
8. Герасименко О. А. Развитие государственно-частного партнерства в управлении региональной образовательной системой: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / О. А. Герасименко. - Белгород, 2010. - 27 с.
9. Данасарова С.Д. Институт частно-государственного партнерства: становление и развитие в России: автореф. дисс. канд. экон. наук: спец. 08.00.01 / Восточно-Сибирский гос. технологич. ун-т. - Улан-Удэ, 2007. - 24 с.

10. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. / Джеффри Делмон, 2010. - 261 с.
11. Дорошенко Д. Государственно-частное партнерство как способ стимулирования инвестиционного развития в России // Финансовый бизнес. - 2008. - №1. - С.17-21.
12. Зверев А.А. Законодательное регулирование государственно-частного партнерства: риски и перспективы развития // Государственно-частное партнерство. Пути совершенствования законодательной базы / под общей ред. А.А. Зверева. - М., 2009. - С. 37-48.
13. Зельднер, А.Г. Государственно-частное партнерство: теория, методология и практика / Науч. ред.: А.Г. Зельднер; ред. коллегия: Э.Д. Матвиевская, Э.А. Паруль, О.М. Грибанова. - М.: ИЭ РАН, 2011. - 212 с.
14. Игнатюк Н.А. Государственно-частное партнерство в России // Право и экономика. 2006. № 8. С. 3-7.
15. Йескомб Э. Р. Принципы проектного финансирования: пер. с англ. / Под общ. ред. Д.А.Рябых. - М.: Вершина, 2008. - 454 с.
16. Кожин С.В. Старые и новые источники финансирования транспортной инфраструктуры России // Российское предпринимательство. - 2012. - № 24 (222). - С. 149-154.
17. Литовченко С.Е. Развитие государственно-частного партнерства и снижение предпринимательских и инвестиционных рисков // Государственно-частное партнерство. Пути совершенствования законодательной базы / под общей ред. А.А. Зверева. - М., 2009. - С. 105-109.
18. Герасимова Н.Е. Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства // Современные научные исследования и инновации. 2014. № 1 [Электронный ресурс].

## Заключение

В ходе прохождения практики удалось решить следующие задачи:

- были приобретены педагогические умения и навыки через взаимодействие с обучающимися;
- были разработаны учебно-методические материалы и проведены соответствующие занятия;
- приобретены навыки подготовки и проведения публичных выступлений в рамках осуществления правового просвещения и воспитания.

Педагогическая практика позволила научиться применять имеющиеся педагогические компетенции посредством личного участия в деятельности кафедры; познакомиться с локальными актами, регламентирующими деятельность кафедры по подготовке учебно-методического обеспечения дисциплин кафедры и ведению аудиторных занятий; проанализировать механизм и особенности практической деятельности кафедры и ее сотрудников; приобрести навыки формирования текста лекций и семинарских занятий по дисциплинам кафедры, приобрести и развить навыки работы в коллективе, осуществить подбор материалов, которые помогут квалифицированно подготовить и защитить диссертацию.