

этой зависимости способно существенно затормозить процесс развития и внедрения.

Одним из рычагов, способных побудить персонал предприятия к активному участию в осуществлении задуманного проекта, может быть обучение и мотивация персонала.

Становится очевидным, что наряду с технической стороной вопроса, главная составляющая внедрения прогрессивных технологий - это люди. Если коллектив заинтересован в успешном осуществлении проекта, если сотрудники видят в использовании новой системы ощутимые для себя выгоды, если предварительно было проведено обучение персонала, то использование новой системы обеспечит ее последующую эффективность.

Таким образом, методы логистики могут быть применимы во многих сферах деятельности предприятия. Для повышения его конкурентоспособности использование логистики целесообразно в различных функциональных направлениях, где собственно и формируются издержки производства.

ВЫГОДЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ СОЗДАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ И ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК

О.М. Качан, м. т. н., аспирант, ФГБОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.», Российская Федерация, ассистент, УО «Полоцкий государственный университет», г. Новополоцк, Республика Беларусь

На сегодняшний день высокую значимость приобретают вопросы, связанные с применением государственно-частного партнерства (ГЧП) в логистической деятельности, особенно на различных стадиях создания логистической системы.

Сам термин «государственно-частное партнерство» является переводом с английского термина «public-private partnership» (PPP) [1]. Различные авторы трактуют этот термин по-разному, причем эти определения могут значительно отличаться друг от друга. Так, Варнавский В.Г. считает, что ГЧП – 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: от развития стратегически важных отраслей промышленности и НИОКР до обеспечения общественных услуг» [2, 3].

Также одним из определений ГЧП является следующее: ГЧП – форма сотрудничества государственных структур и частного сектора в тех сферах, которые ранее традиционно считались зоной ответственности государства [4].

В проекте Закона Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве», рассматриваемое понятие определено как сотрудничество государственных и частных партнеров в реализации социально значимых проектов на ин-

фраструктурных объектах и объектах социальной сферы, которое направлено на достижение результата, непосредственно связанного с созданием (строительством, реконструкцией, эксплуатацией) имущества, выполнением работ и оказанием услуг на условиях разделения рисков, компетенций и ответственности, осуществляемое путем заключения соглашения либо договора, и отвечает определенным признакам [5].

Союз Британских промышленников определяет государственно-частное партнерство (public private partnership) как долгосрочное сотрудничество государства и частного сектора. Это создает новый подход к управлению риском в предоставлении активов и услуг посредством сочетания взаимодополняющих навыков и знаний каждого партнера в интересах улучшения качества услуг обществу и предоставления потребительской ценности налогоплательщику.

Можно сделать вывод, что партнерство между государственным и частным секторами позволит привлечь частные инвестиции в строительство логистических центров через систему государственной инвестиционной политики; обеспечить эффективное использование имущества, находящегося в государственной собственности; создать новые логистические центры для реализации приоритетных направлений региональной деятельности.

Важнейшим аспектом ГЧП является практическое разделение многочисленных рисков между сторонами партнерства, неизбежно возникающих в процессе строительства и эксплуатации логистических объектов. Евростат официально выделяет следующие риски, принимаемые в расчет при отражении на балансах партнеров ценностей, являющихся предметом договоров о партнерстве. Во-первых, это риск просрочки поставок или несоблюдения принятых нормативов – так называемый строительный риск. Большую часть таких рисков несет государство. Во-вторых, риск неоплаты требований, который, как правило, возлагается на частного партнера. В-третьих, риск недостаточности или колебания спроса, на что частный партнер практически повлиять не может. Этот риск также несет государство [7].

Важным при строительстве логистических центров является то обстоятельство, что партнерства охватывают не только общегосударственный уровень, они распространяются на уровень регионов и местных органов власти. Во-первых, это связано с перераспределением финансовых потоков в пользу этих звеньев общественной структуры. Во-вторых, подобная децентрализация области действия партнерских отношений способствует расширению круга лиц и организаций, прямо заинтересованных в строительстве и эксплуатации логистических центров.

Как одна из сторон партнерства государство, выступая в роли носителя общественно значимых интересов и целей, выполняет целеполагающую и контрольную функции. Как участник хозяйственного оборота государство заинтересовано в эффективности общих результатов ГЧП-проекта и в достижении собственного коммерческого эффекта. Частный партнер, преследует цели максимизации

ции прибыли, осуществляет делегируемые полномочия на условиях эффективно-го распределения рисков, обязательств и полученной выгоды, получая от госу-дарства определенный набор гарантий, льгот для роста его доходов в обмен на участие в развитии объектов логистической, производственной и социальной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности [8].

Выгоды от реализации проектов в сфере ГЧП различными сторонами партнерства представлены на рисунке.



Рис. Выгоды от реализации ГЧП-проекта

Источник: собственная разработка.

Итак, выгоды от сотрудничества государства и частного бизнеса в реализации проекта по созданию логистического центра с использованием механизмов ГЧП следующие:

1. Основной выгодой государства, является возможность реализации долгосрочных инвестиций коммерческого и государственного масштаба, связанных с большими затратами на реализацию и значительным инвестиционным риском.
2. Договоры ГЧП охватывают чаще всего как инвестиционную, так и эксплуатационную стадии инвестиционного проекта, что повышает интегральную эффективность использования объединенных финансовых средств и имущества.
3. Частные партнеры в ГЧП привносят в партнерство опыт управления инвестиционными проектами и заинтересованы в оптимизации всех видов ресур-

сов в течение всего цикла реализации и эксплуатации логистического центра, являющегося предметом инвестиций.

4. Стороны партнерства рациональнее распределяют между собой риски различных видов, в результате чего управление данными является более эффективным.

Литература

1. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. A Deloitte Research Study. 2006. P. 5.
2. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. – М.: ИМЭМО РАН, 2009. В 2-х томах. Том 1.
3. Варнавский В.Г. Частно-государственное партнерство [Электронный ресурс] // Экспертный канал «Открытая экономика». URL:http://www.opec.ru/article_doc.asp?d_no=50578.
4. Колнооченко Е.И. Сравнение рынка ГЧП в Европе и России. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bujet.ru/>.
5. Проект закона Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве», в редакции от 07.07.2011 г.
6. Going global. The world of public private partnerships [Electronic resource]. 2010. Mode of access: http://www.cbi.org.uk/pdf/goinggloabl_0707.pdf.
7. Дерябина М. Государственно-частное партнерство: теория и практика [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://institutiones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo.html>
8. Емельянов Ю.С. Государственно-частное партнерство в инновационном развитии экономики России, автореферат диссертации на соискание доктора экономических наук, М., 2012 г.

ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

*О.Г. Курсанова, к. э. н., доцент, ФГБОУ ВПО «Российская академия
народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»,
Смоленский филиал, г. Смоленск, Российская Федерация*

Тенденции современной научной мысли и практической деятельности диктуют выработку принципиально новых подходов к разработке моделей развития региональных систем, призванных содействовать повышению их конкурентоспособности, инвестиционной привлекательности. Одной из таких тенденций является разработка программ по кластеризации хозяйства региона.

В Российской Федерации при выработке актуальных механизмов региональной экономической политики кластеризация обозначена в качестве приоритетного направления.

В экономике кластер (от англ. «cluster») представляет собой сконцентрированную на определенной территории группу взаимосвязанных компаний: