

УДК 658.114.2:338.4(476)

**АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ
НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА****О.М. КАЧАН***(Полоцкий государственный университет)*

Исследуются вопросы, связанные с применением государственно-частного партнерства в логистической деятельности, особенно на различных стадиях создания логистической системы. Показана высокая значимость, которую сегодня эти вопросы приобретают. Государственно-частное партнерство рассматривается как методологическая основа создания логистического центра. Раскрыта организационно-экономическая сущность государственно-частного партнерства, приведены его формы и модели, риски между сторонами партнерства. Показаны выгоды от сотрудничества государства и частного бизнеса в реализации проекта по созданию логистического центра. Представлены практические задачи, решение которых позволит наиболее эффективно развиваться государственно-частному партнерству в сфере логистической деятельности.

В современных условиях высокую значимость приобретают вопросы, связанные с применением государственно-частного партнерства (ГЧП) в логистической деятельности, когда из-за высокого риска на различных стадиях создания логистической инфраструктуры, в частности логистических центров, необходима поддержка государственных структур. За последние несколько лет ГЧП стало неотъемлемой частью экономики в различных сферах деятельности: транспортной, социальной, логистической и др. Инструменты ГЧП начинают широко использоваться в качестве механизма привлечения долгосрочных инвестиций, направленного на развитие инновационных проектов. Остроту тема ГЧП приобрела в условиях мирового финансового кризиса, в связи с которым многие отрасли экономики почувствовали потребность в государственной поддержке.

Цель нашего исследования – разработка методических основ формирования и функционирования эффективных логистических центров на основе государственно-частного партнерства.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- раскрыть организационно-экономическую сущность ГЧП;
- обосновать необходимость и целесообразность использования ГЧП для создания логистического центра (ЛЦ);
- разработать систему показателей оценки эффективности ЛЦ на основе показателей инвестиционного проекта, раскрыть эффект синергии от взаимодействия участников ЛЦ на основе ГЧП и привести метод оптимизации ЛЦ как микрологистической системы;
- разработать экономико-математическую модель функционирования ЛЦ;
- сформировать алгоритм эффективного управления ЛЦ.

Объектом исследования явился логистический центр как микрологистическая система. Предметом – организационно-экономические отношения, которые складываются в процессе формирования логистических центров на основе ГЧП.

В настоящей работе мы раскроем первые две задачи.

На сегодняшний день проблема разработки понятийного аппарата и методологических основ организации ГЧП в логистической деятельности еще не получила достаточно широкого освещения в экономической и юридической литературе, в связи с этим отсутствует четкое понятие ГЧП.

Сам термин «государственно-частное партнерство» является переводом с английского термина «Public-private partnership» (PPP) [2].

Различные авторы трактуют этот термин по-разному, причем эти определения могут значительно отличаться друг от друга, о чем свидетельствуют данные, представленные в таблице 1.

Таким образом, можно сделать вывод о том, 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.

Таблица 1

Понятие государственно-частного партнерства (public-private partnership) в трактовке ученых разных стран

Содержание определения «государственно-частное партнерство»	Автор
Любые официальные отношения или договоренности на фиксированный/бесконечный период времени между государственными и частными участниками, в котором обе стороны взаимодействуют в процессе принятия решения и соинвестируют ограниченные ресурсы, такие как деньги, персонал, оборудование и информацию для достижения конкретных целей в определенной области науки, технологии и инноваций	Комитет Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) по научной и технологической политике [1]
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	Варнавский В.Г. [3; 4]
Форма сотрудничества государственных структур и частного сектора в тех сферах, которые ранее традиционно считались зоной ответственности государства	Колнооченко Е.И. [5]
Сотрудничество государственных и частных партнеров в реализации социально значимых проектов на инфраструктурных 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, которое осуществляется путем заключения соглашения либо договора и отвечает определенным признакам	Проект Закона Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве» [6]
Долгосрочное сотрудничество государства и частного сектора – 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	Союз Британских промышленников [7]

В числе основных критериев ГЧП Комитета Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) рекомендованы следующие:

- *институциональность*: ГЧП должно предполагать официальные отношения или договоренности между государственными и частными секторами;
- *участие правительства в качестве партнера*: оно должно, несомненно, стать партнером частного сектора, а не просто катализатором или регулятором деятельности частного сектора;
- *совместные цели и четко определенный государственный интерес*: эти интересы обоих партнеров должны быть ясно идентифицированы с государственной точки зрения и связаны с конкретными целями и миссиями правительства;
- *активное привлечение и совместное инвестирование ресурсов*: должно быть активное участие всех партнеров в принятии решения и процессе менеджмента и соинвестирования ресурсов (финансовых, оборудования, персонала, информации и услуг) [8].

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 [9].

К основным формам ГЧП в сфере экономики специалисты относят:

- государственные контракты;
- арендные отношения;
- государственно-частные предприятия;
- соглашения о разделе продукции;
- концессионные соглашения.

Наиболее актуальной формой организации партнерства государства и бизнеса в реализации крупных инвестиционных проектов являются концессионные соглашения.

Концессия – это система отношений между государством (концедентом), с одной стороны, и частным юридическим или физическим лицом (концессионером) – с другой, возникающая в результате

предоставления концедентом концессионеру прав пользования государственной собственностью по договору, за плату и на возвратной основе, а также прав на осуществление видов деятельности, которые составляют исключительную монополию государства. В современных условиях концессии выступают специфической формой привлечения капитала в развитие логистической инфраструктуры. Экономическое содержание концессии составляют отношения между государством и частным капиталом по поводу управления государственной собственностью на основе частной инициативы в рамках договорных отношений.

Мировой опыт ГЧП к настоящему времени достаточно обширен, обозначились определенные предпочтения при выборе его конкретных форм и методов в отдельных сферах. Если подходить к партнерству по этому признаку, то можно выделить базовые модели, характеризующиеся специфическими формами отношений собственности, управления и источниками финансирования [3], которые представлены в таблице 2.

Таблица 2

Базовые модели государственно-частного партнерства

Модель	Собственность	Управление	Финансирование
Оператора	Частная/Государственная	Частное	Частное
Кооперации	Частная/Государственная	Частное/Государственное	Частное/Государственное
Концессии	Государственная	Частное/Государственное	Частное/государственное
Договорная	Частная/Государственная	Частное	Частное
Лизинга	Частная	Частное/Государственное	Частное/Государственное

При реализации проектов ГЧП используются разнообразные механизмы сотрудничества государственных структур и предприятий частного бизнеса. Они дифференцируются в зависимости от объема передаваемых частному партнеру правомочий собственности, инвестиционных обязательств сторон, принципов разделения рисков между партнерами, ответственности за проведение различных видов работ. Наиболее распространены следующие механизмы партнерств:

- BOT (Build, Operate, Transfer – строительство – эксплуатация/управление – передача). Этот механизм используется главным образом в концессиях. Инфраструктурный объект создается за счет концессионера, который после завершения строительства получает право эксплуатации сооруженного объекта в течение срока, достаточного для окупаемости вложенных средств. По его истечении объект передается государству. Концессионер получает правомочие использования, но не владения объектом, собственником которого является государство.

- BOOT (Build, Own, Operate, Transfer – строительство – владение – эксплуатация/управление – передача). В этом случае частный партнер получает правомочие не только пользования, но и владения объектом в течение срока действия соглашения, после чего он передается публичной власти;

- BTO (Build, Transfer, Operate – строительство – передача – эксплуатация/управление). Этот механизм предполагает передачу объекта государству сразу по завершении строительства. Затем он поступает в пользование частного партнера, но без перехода к нему права владения;

- BOO (Build, Own, Operate – строительство – владение – эксплуатация/управление). В этом случае созданный объект по истечении срока действия соглашения не передается публичной власти, а остается в распоряжении инвестора;

- BOMT (Build, Operate, Maintain, Transfer – строительство – эксплуатация/управление – обслуживание – передача). Здесь акцент делается на ответственности частного партнера за содержание и текущий ремонт сооруженных им инфраструктурных объектов;

- DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer – проектирование – строительство – владение – эксплуатация/управление – передача). Особенность соглашений этого типа состоит в ответственности частного партнера не только за строительство инфраструктурного объекта, но и за его проектирование;

- DBFO (Design, Build, Finance, Operate – проектирование – строительство – финансирование – эксплуатация/управление) в случае соглашений данного типа специально оговаривается его ответственность за финансирование строительства инфраструктурных объектов [9].

Особенно интенсивно ГЧП стало развиваться в мире, в том числе в Евросоюзе, в последние два десятилетия, и его значимость растет с каждым годом. Если ранее контракты ГЧП заключались в основном в транспортной отрасли, то в последние годы наблюдается активизация и в других сегментах реального сектора экономики, в том числе в логистической деятельности.

Если говорить о динамике развития проектов ГЧП в Евросоюзе, то объемы таких соглашений неуклонно росли вплоть до 2007 года (рис. 1).

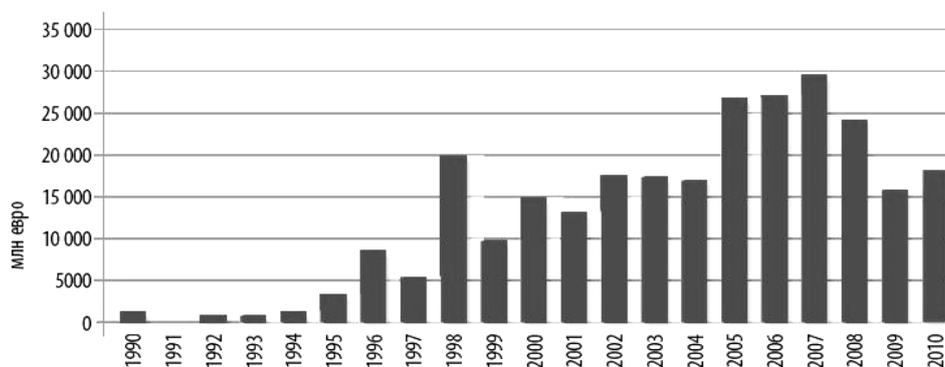


Рис. 1. Динамика объема соглашений государственно-частного партнерства в Евросоюзе

Однако мировой кризис значительно сбавил активность взаимодействия частного сектора с государственными структурами [5].

Лидерами в области ГЧП считаются США, Великобритания, Испания, Франция и Германия. По количеству соглашений ГЧП в Европе бесспорный лидер – Великобритания, на экономику которой по итогам 2010 года приходится 44 сделки из 112 проектов ГЧП в целом по Европе.

В настоящее время во многих государствах с целью повышения конкурентоспособности страны в глобальном мире предпринимаются попытки использования партнерства власти и бизнеса для ускоренного развития экономики через развитие наиболее перспективных, в первую очередь инновационных отраслей экономики, в том числе логистической деятельности.

Важным при строительстве логистических центров является то обстоятельство, что партнерство охватывает не только общегосударственный уровень, оно распространяется 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 как заинтересованный предприниматель преследует цели максимизации прибыли, осуществляет делегируемые полномочия на условиях эффективного распределения рисков, обязательств и полученной выгоды, получая от государства определенный набор гарантий, льгот и преференций для роста его доходов в обмен на участие в развитии объектов производственной, социальной и логистической инфраструктуры, находящихся в государственной собственности.

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, составляющего вещную сторону ГЧП;

- 3) частные партнеры в ГЧП привносят в партнерство опыт управления инвестиционными проектами и заинтересованы в оптимизации всех видов ресурсов в течение всего цикла реализации и эксплуатации ЛЦ, являющегося предметом инвестиций;

- 4) стороны партнерства рациональнее распределяют между собой риски различных видов, в результате чего управление данными рисками является более эффективным;

- 5) модель финансирования инвестиций позволяет уменьшить затраты на реализацию инвестиционного проекта благодаря возможности привлечения в состав инвестиционного капитала некоммерческих финансовых средств и включению в график финансирования очередных инвестиционных задач тех

доходов, которые появляются после реализации определенных этапов инвестиций, прежде чем они будут полностью завершены [10].

Выгоды от реализации проектов ГЧП различными сторонами партнерства представлены на рисунке 2 [1].



Рис. 2. Выгоды от реализации ГЧП-проекта

Источник: собственная разработка.

Итак, каждая из сторон ГЧП приносит свой вклад в совместный проект: *бизнес* – финансовые инвестиции, профессиональный опыт, эффективное управление и использование ресурсов, гибкость и оперативность в принятии решений, склонность к инновациям, развитие новых форм организации производства, создание новых предприятий и т.п.; *государство* – бюджетные средства, налоговые преференции, таможенные и иные льготы и гарантии и т.д.

Суть ГЧП заключается в том, что оно представляет собой инструмент решения задач социально-экономической политики, при котором имеют место следующие факторы:

- государство сохраняет контроль над объектом и осуществляет его стратегическое управление;
- повышается эффективность реализации проектов;
- осуществляется разделение рисков и выгод между партнерами [11].

Популярность применения ГЧП в логистической инфраструктуре определяется тем, что, с одной стороны, государство отвечает за содержание логистической инфраструктуры. С другой – на ее содержание уходит значительная часть средств государственного бюджета, что может привести к его дефициту и росту государственного долга. Тенденция привлечения частного бизнеса к управлению логистической деятельностью и инфраструктурой обусловлена следующими задачами:

- привлечь инвестиции в развитие логистической инфраструктуры и минимизировать бюджетные расходы, например, необходимые для строительства логистических центров;
- повысить эффективность в области управления логистическими инфраструктурными объектами за счет применения современных логистических технологий обслуживания товарных и грузовых потоков и др. [12].

Заключение. Для наиболее эффективного развития ГЧП в сфере логистической деятельности необходимо решение следующих практических задач:

- создание эффективного взаимодействия между органами государственной власти и частными партнерами;
- повышение эффективности использования бюджетных средств и государственного имущества;
- формирование эффективной модели создания активов и предложения качественных государственных услуг;
- привлечение частного капитала и частной инициативы в экономику;

- повышение деловой активности субъектов предпринимательской деятельности и создание новых рабочих мест;
- совершенствование технического и технологического производства, инфраструктурных объектов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Емельянов, Ю.С. Государственно-частное партнерство в инновационном развитии экономики России: автореф. дис. д-ра экон. наук / Ю.С. Емельянов. – М., 2012.
2. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. A Deloitte Research Study. – 2006. – P. 5.
3. Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство: в 2-х т. / В.Г. Варнавский. – М.: ИМЭМО РАН, 2009. – Т. 1.
4. Варнавский, В.Г. Частно-государственное партнерство / В.Г. Варнавский // Экспертный канал «Открытая экономика» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.opec.ru/article_doc.asp?d_no=50578.
5. Колнооченко, Е.И. Сравнение рынка ГЧП в Европе и России / Е.И. Колнооченко. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bujet.ru/>.
6. О государственно-частном партнерстве: проект Закона Респ. Беларусь; в ред. от 07.07.2011.
7. Going global. The world of public private partnerships [Electronic resource]. – 2010. – Mode of access: http://www.cbi.org.uk/pdf/goingglobal_0707.pdf.
8. Public/private partnerships for innovation: policy rationale, trends and issues, OECD, 10-12 December 2002, Headquarters, Paris [Electronic resource]. – 2003. – Mode of access: <http://www.oecd.org/daf/corporate>.
9. Дерябина, М. Государственно-частное партнерство: теория и практика / М. Дерябина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://institutions.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo.html>
10. Лебедев, В.Н. Государственно-частное партнерство как основной инструмент реализации проектов создания и последующего эффективного функционирования крупных мультимодальных транспортно-логистических центров в субъектах Российской Федерации / В.Н. Лебедев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.strategy-center.ru/page.php?vrub=inf&vid=983>.
11. Климов, П.Е. Новый взгляд на сущность государственно-частного партнерства / П.Е. Климов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uecs.ru/uecs-34-342011/item/686-2011-10-14-08-13-07>.
12. Кондрашенко, Т. Государственно-частное партнерство в терминально-логистической деятельности / Т. Кондрашенко, О. Амелин. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.logistika-prim.ru>.

Поступила 31.10.2012

**URGENT TASKS OF FORMATION OF LOGISTIC CENTRES
ON THE BASIS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP**

O. KACHAN

Issues related to the use of public-private partnership (PPP) in the logistic activities, especially at various stages of creation of a logistic system are studied. The high importance these issues gain today is shown. Public-private partnership is examined as a methodological basis for creation of a logistic centre, organizational and economic entity of public-private partnership is revealed, its forms and models, risks between the sides of partnership are given. Benefits from cooperation between the state and private business in the project to build a logistic centre are shown. Practical tasks are presented, the solution of which will allow the public-private partnership in the sphere of logistic activity to develop effectively.