

УДК 334.7 + 338.49 + 658.11

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В РЕАЛИЗАЦИИ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ОСОБЕННОСТИ И ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИЗНАКИ¹***д-р экон. наук, проф, Е.Б. ДОРИНА**(Белорусский государственный экономический университет, Минск)**О.М. МЕЩЕРЯКОВА**(Полоцкий государственный университет)*

Исследованы особенности государственно-частного партнерства, обобщены характерные признаки государственно-частного партнерства при формировании логистической инфраструктуры страны, региона. Отражены и дополнены существующие принципы формирования государственно-частного партнерства как механизма реализации логистической инфраструктуры. Предложено разделение принципов по сторонам государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, логистическая инфраструктура, ГЧП-проект, принципы государственно-частного партнерства.*

Введение. Республика Беларусь находится на раннем этапе развития государственно-частного партнерства (далее – ГЧП), поэтому малоизученными остаются способы эффективного применения государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов. В современных экономических условиях в целях успешной реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов следует объединить усилия и интересы со стороны органов государственной власти и представителей частного бизнеса для устойчивого экономического роста страны. Государственно-частное партнерство является наиболее универсальным и эффективным механизмом данного сотрудничества, с его помощью можно увеличить объем инвестиций в реализацию важнейших инфраструктурных проектов и повысить их эффективность.

Государственные инвестиции в логистическую инфраструктуру и частные капиталовложения в рыночной экономике функционально взаимосвязаны. Отставание в развитии логистической инфраструктуры не обеспечивает возрастающий объем грузоперевозок и сдерживает развитие производительных сил, что приводит к существенным экономическим потерям. Из-за ограниченного бюджетного финансирования более 70% автомобильных дорог Республики Беларусь эксплуатируется с прошедшими межремонтными сроками, что ведет к постепенному разрушению дорожных покрытий. Более 30% мостов и путепроводов не отвечают нормативным требованиям по грузоподъемности, часть из них нуждается в неотложной реконструкции или капитальном ремонте [1]. В итоге происходит увеличение сроков доставки грузов, повышение тарифов на перевозку и удорожание конечной продукции во многих смежных отраслях. В этой связи представляется, что ГЧП будет являться эффективным механизмом привлечения инвестиций и технологий при формировании логистической инфраструктуры в Республике Беларусь.

Основная часть. Исследовав успешный международный опыт реализации ГЧП-проектов в логистической инфраструктуре, авторы пришли к выводу, что для развития государственно-частного партнерства в Республике Беларусь, будет целесообразно [2]:

– сосредоточиться на более узком, экономическом понимании партнерства, его конкретных формулировках;

– урегулировать полномочия, взаимоотношения между партнерами при реализации ГЧП-проектов при формировании логистической инфраструктуры. Предлагается на законодательном уровне к формам государственно-частного партнерства отнести не только соглашение о государственно-частном партнерстве, но и концессионный договор и контракт жизненного цикла. Это позволит расширить механизмы реализации инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства, в том числе при формировании логистической инфраструктуры (региона, страны). Преимуществом для сторон партнерства станет наличие частной инициативы в выборе механизма реализации ГЧП-проектов;

– четко разделить риски между сторонами партнерства, предоставить правовые гарантии по возврату вложенных средств, применять меры, по снижению рисков в ГЧП-проектах при формировании логистической инфраструктуры. Это даст возможность государственному и частному партнеру распределять риски в рамках реализации ГЧП-проекта, обеспечивая взаимную дополнительную поддержку с целью гарантирования выгод и преимуществ от ГЧП-проекта обеим сторонам;

– предоставить государственные гарантии по привлекаемому финансированию, предоставить льготы частным партнерам: снижение процентных ставок по кредитам, по налогам, таможенные преференции и т.д.;

– использовать успешный международный опыт в реализации ГЧП-проектов в логистической инфраструктуре, определить координирующий орган, который будет информировать потенциальных инвесторов об особенностях реализации ГЧП-проектов, размещать информацию о потенциальных ГЧП-проектах, предоставлять образовательные услуги заинтересованным лицам;

¹ Статья подготовлена в рамках проекта (БРФФИ-РФФИ) Г20Р-031 по теме «Разработка концепции формирования эффективных моделей взаимодействия органов власти и бизнес-структур на региональном уровне в рамках цифровой интеграции Республики Беларусь и Российской Федерации».

– усилить государственную поддержку и гарантии частному бизнесу: финансово участвовать в ГЧП-проектах по реализации объектов логистической инфраструктуры, обеспечить поддержку в реализации крупных инфраструктурных проектов;

– развивать нормативно-правовую базу государственно-частного партнерства;

– развить логистическую инфраструктуру (в стране, регионах) с помощью государственно-частного партнерства;

– тщательно проработать ГЧП-проекты с участием общественности и институтов рынка, включая международные организации;

– создать учебные центры, разработать учебные программы и курсы по подготовке государственных служащих с целью совершенствования их профессиональных знаний и навыков по управлению ГЧП-проектами;

– создать новые финансовые инструменты для привлечения в инфраструктурные проекты средств международных инфраструктурных фондов, страховых организаций, физических лиц и пр.

Принципиальной особенностью государственно-частного партнерства является то, что объекты логистической инфраструктуры сохраняются в государственной собственности и используются по общественному назначению.

Также к особенностям ГЧП-проектов при создании объектов логистической инфраструктуры относятся:

– необходимость государственной поддержки, высокая стоимость и длительные сроки реализации инфраструктурных проектов;

– возможность создания дополнительной инфраструктуры, обеспечивающей рост прибыли;

– потребность в больших участках земли для строительства объектов логистической инфраструктуры;

– на прогнозирование спроса на логистическую инфраструктуру влияют конкурирующие виды транспорта, демографические изменения, экономические условия, стоимость инфраструктурных объектов для конечных пользователей, удобство, индивидуальные предпочтения и другие взаимосвязанные факторы.

Использование государственно-частного партнерства при формировании логистической инфраструктуры позволит государству решить следующие задачи:

– привлечь дополнительные инвестиционные ресурсы в развитие логистической инфраструктуры страны (региона);

– добиться экономии государственных средств на этапе эксплуатации постоянных объектов логистической инфраструктуры;

– расширить доходную базу государственного бюджета за счет роста валового внутреннего продукта;

– повысить качество проектно-изыскательских и строительных работ;

– повысить качество транспортно-логистических услуг;

– сократить непроизводительные затраты и издержки;

– сократить сроки строительства инфраструктурных объектов;

– привлечь высококвалифицированные кадры и передовые современные технологии.

Если обобщить концептуальные положения о сущности и особенностях государственно-частного партнерства, целесообразно систематизировать и выделить характерные признаки, присущие партнерству: общие и специфические, определяющие содержание государственно-частного партнерства при формировании логистической инфраструктуры (страны, региона) (таблица 1).

Таблица 1. – Признаки государственно-частного партнерства при формировании логистической инфраструктуры

Признак	Содержание
Общий	Присутствие двух сторон партнерства: государства и частного бизнеса
	Договоренность участников официально закрепляется на юридической основе. У каждого партнера свои делегированные полномочия, степень ответственности, риски, гарантии прав
	Возможность распределения рисков и выгод между сторонами партнерства по заранее определенным условиям
	Долгосрочное взаимодействие сторон, что связано, с целевой направленностью ГЧП-проектов (в объекты логистической инфраструктуры)
	ГЧП направлено на достижение общих экономических целей, на решение значимых, социально-экономических задач на взаимовыгодных условиях
	Снижение нагрузки на бюджет за счет привлечения средств частного бизнеса
	Возможность привлечения квалифицированных кадров, передовой техники и технологий
Специфический	Договорные взаимоотношения, направленные на увеличение степени участия частного бизнеса в реализации инфраструктурных проектов. Государство создает необходимые условия, способствующие реализации объектов логистической инфраструктуры
	Государство инициирует вовлечение частного бизнеса в развитие логистической инфраструктуры
	Решаемые государством задачи по созданию, реконструкции объектов логистической инфраструктуры высокочрезвычайно затратны и капиталоемки
	Предусматривает не только создание или реконструкцию объекта логистической инфраструктуры, но и его дальнейшую эксплуатацию на заранее оговоренных условиях, прописанных в договоре

Предлагаемые общие и специфические признаки государственно-частного партнерства при реализации логистической инфраструктуры можно обобщить следующим образом:

- ограниченность по времени (обусловлено сроками исполнения ГЧП-проекта);
- смешанный субъектный состав в лице государства и частного бизнеса;
- объекты соглашения государственно-частного партнерства – инфраструктурные объекты находящиеся только в собственности государства;
- совместное инвестирование;
- разделение ответственности, рисков и достигнутых результатов;
- равенство прав государственного и частного партнеров и др.

Используя накопленный международный опыт, Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) разработаны принципы институционального и процедурного регулирования государственно-частного партнерства. Эти принципы позволят как странам-членам ОЭСР, так и другим государствам использовать преимущества государственно-частного партнерства без ущерба для финансовой устойчивости. Государственно-частное партнерство становится важным инструментом предоставления государственных услуг в отношении инфраструктурных активов. Это ставит перед государственным сектором особые проблемы, которые необходимо решать с помощью разумных институциональных решений. Государственно-частное партнерство можно рассматривать в широком смысле как охватывающее большинство взаимодействий между частным и государственным секторами, а в более узком – как фокусирующееся на конкретных наборах распределения рисков и финансовых отношений. Даже при узком рассмотрении количество ГЧП-проектов в ряде стран уже является значительным, и в большинстве стран число новых ГЧП-проектов растет. При правильном использовании государственно-частного партнерства можно обеспечить адекватное соотношение цены и качества [3].

В Республике Беларусь государственно-частное партнерство основывается на определенных принципах, прописанных в законе «О государственно-частном партнерстве» [4], не отражающих в полной мере степень вовлеченности заинтересованных сторон в участии в ГЧП-проектах, а также особенности государственно-частного партнерства по реализации инфраструктурных проектов. Поэтому для эффективного управления ГЧП-проектами по формированию объектов логистической инфраструктуры, предложено дополнить существующие принципы государственно-частного партнерства. Также считаем необходимым исследовать принципы государственно-частного партнерства совместно с общими логистическими принципами, в целях совершенствования системы управления ГЧП-проектами при формировании логистической инфраструктуры региона, страны (таблица 2).

Таблица 2.. – Принципы государственно-частного партнерства при формировании логистической инфраструктуры

Принципы 1	Содержание 2
Принцип системного подхода	Создает благоприятные предпосылки для партнерства при формировании логистической инфраструктуры на макро- и микроуровнях в целях предоставления полного спектра логистических услуг. Отличительной особенностью указанного принципа является оптимизация функционирования сторон партнерства, получение синергетического эффекта от партнерского взаимодействия
Принцип компромисса	Использование теории компромиссов между партнерами обусловлено сложностью проектирования, невозможностью быстрого строительства объектов логистической инфраструктуры и получения прибыли на начальных этапах функционирования инфраструктурных объектов, что приводит к тому, что партнеры не смогут в течение определенного периода времени быть прибыльными; вынужденным поиском компромиссов между партнерами с целью гармонизации их экономических интересов
Принцип равенства интересов сторон	Равенство партнеров в доступе к услугам, оказываемым частным бизнесом в сфере логистических услуг; равенство частных партнеров при заключении соглашения о ГЧП
Принцип ответственности за исполнение соглашения	Частный партнер должен предоставлять услуги в полном соответствии с условиями договора о ГЧП
Принцип конкурентности	Выбор частного партнера на конкурсной основе, что позволит государству выбрать эффективного партнера и снизить затраты по ГЧП-проекту в целом
Принцип невмешательства	После подписания договора о ГЧП, государство не вмешивается в хозяйственно-административную деятельность частного партнера
Принцип прозрачности и обратной связи	Отражает степень ясности и открытости процесса принятия решений, возможность открытого доступа к полной информации о ГЧП-проекте; обеспечение потребителей информационными каналами обратной связи с частным и государственным секторами

Окончание таблицы 2.

1	2
Принцип стимулирования и гарантий	Государство привлекает частных инвесторов к участию в ГЧП-проектах с помощью льготного налогообложения, дотаций из бюджета, софинансирования, гарантий по прибыльности, специальных таможенных режимов и др.
Принцип возмездности	Возмещение частному сектору инвестиций, неполученного дохода в случае прекращения действия договора о ГЧП, за исключением нарушения условий сторон договора
Принцип адаптивности	Отражает оперативное реагирование на изменения, возникающие в социально-экономических показателях региона, страны
Принцип разделения	Предполагает справедливое разделение ответственности, рисков и выгод между партнерами в заранее обозначенных пропорциях
Принцип эффективности	Заключается в том, что достижение поставленных целей ГЧП-проекта осуществляется с минимальными издержками и потерями

В совокупности, обозначенные принципы позволят обеспечить эффективность реализации объектов логистической инфраструктуры (страны, региона) и результативность предоставляемых услуг в рамках государственно-частного партнерства, нацеленных на удовлетворение общественных интересов.

Так как партнерами в рамках ГЧП-проектов являются две стороны: государство и частный бизнес, считаем целесообразным разделить принципы государственно-частного партнерства для каждой стороны (таблица 3).

Таблица 3. – Принципы государственно-частного партнерства при формировании логистической инфраструктуры по сторонам партнерства

Принцип	Сторона ГЧП	
	Государство	Частный бизнес
Принцип системного подхода	+	+
Принцип компромисса	+	+
Принцип равенства интересов сторон		+
Принцип ответственности за исполнение соглашения		+
Принцип конкурентности		+
Принцип невмешательства	+	
Принцип прозрачности и обратной связи	+	
Принцип стимулирования и гарантий	+	
Принцип возмездности	+	
Принцип адаптивности		+
Принцип разделения		+
Принцип эффективности	+	+

Таким образом, разделение принципов позволит создать дополнительные привлекательные условия для привлечения частных инвестиций в страну, в том числе для формирования логистической инфраструктуры. Частный партнер сможет доверять государству и быть уверенным в справедливом разделении ответственности, рисков и достигнутых результатов между партнерами.

Заключение. В заключение следует отметить, что в условиях современной рыночной экономики повышается роль развития эффективного взаимодействия между государством и частным бизнесом, в связи с необходимостью решения важных социально-экономических задач, требующих больших капитальных вложений. В целях успешной реализации инфраструктурных проектов, следует объединить усилия и интересы со стороны органов государственной власти и представителей частного бизнеса для устойчивого экономического роста страны. При этом государственно-частное партнерство является наиболее универсальным и эффективным механизмом сотрудничества, с помощью которого можно увеличить объем инвестиций в логистическую инфраструктуру, повысить их эффективность и результативность. Государственно-частное партнерство позволяет привлечь в экономику частные инвестиции, уменьшить объем необходимых бюджетных средств на формирование объектов логистической инфраструктуры, направить высвободившиеся бюджетные средства на другие нужды, реализовать перспективные социально значимые проекты. При этом каждый партнер при реализации ГЧП-проектов концентрируется на той деятельности, в которой он обладает компетенциями, как следствие повышается эффективность использования ресурсов и выполнения задач.

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальная инфраструктурная стратегия 2017–2030. Государственно-частное партнерство. Минск, 2017 [Электронный ресурс]. – : <http://www.economy.gov.by/uploads/files/G4P/NIS-16.10.2017compressed.pdf>. – Дата доступа: 10.10.2020.

2. Мещерякова, О.М. Россия и Беларусь – как объекты международного сотрудничества в логистических проектах государственно-частного партнерства / О.М. Мещерякова, Т.Н. Одинцова // Логистика и экономика ресурсоэнергосбережения в промышленности (МНПК ЛЭРЭП-7-2013) : сб. науч. тр. по материалам VII Междунар. науч.-практ. конф., Саратов, 27 – 29 нояб. 2013 г. – Саратов : СГТУ, 2013. – С. 95–99.
3. From Lessons to Principles for the use of Public-Private Partnerships [Электронный ресурс]. – Hand-out- Draft. 4th Annual Meeting Of Middle East And North Africa Senior Budget Officials (MENA-SBO). Beirut, 21-22 September 2011. Режим доступа: <https://www.oecd.org/gov/budgeting/48802369.pdf>. – Дата доступа: 17.11.2019.
4. О государственно-частном партнерстве [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 30 дек. 2015 г., № 345-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Поступила 15.10.2020

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE IMPLEMENTATION OF LOGISTIC INFRASTRUCTURE: FEATURES AND CHARACTERISTICS

E. DORINA, O. MESHCHERYAKOVA

The article examines the features of public-private partnership, generalizes the characteristic features of public-private partnership in the formation of the logistics infrastructure of a country, region. The existing principles of forming public-private partnership as a mechanism for implementing logistics infrastructure are reflected and supplemented. The division of principles by the parties of public-private partnership is proposed.

Keywords: *public-private partnership, logistic infrastructure, PPP-project, principles of public-private partnership.*