

Деловая программа выставок

Наименование	Количество			
	конференции	семинары		круглые столы
		всего	в т.ч. организованные украинскими предприятиями	
Уголь/Майнинг	1	12	11	1
Энергетика. Электротехника. Автоматика	1	9	7	-
Металлургия	1	1	1	-

И.В. Савицкая

ГНУ НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь (Минск)

ПРИМЕНЕНИЕ МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ СОЗДАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Для Республики Беларусь одним из ключевых факторов экономического роста является развитие транспортной сферы, которое может осуществляться при условии разработки и повсеместного внедрения инновационных логистических технологий. Одним из главных направлений логистических инноваций в республике является создание логистических центров.

Только на основе создания логистических центров возможно существенное повышение эффективности деятельности предприятий транспортной отрасли, а также развитие международных транспортных коридоров, целью которого является обеспечение условий для повышения надежности и эффективности внешнегородовых перевозок, привлечения дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны, привлечения отечественных и иностранных инвестиций для развития транспортной инфраструктуры, создания условий для ускорения развития отдельных регионов страны, расположенных в зоне тяготения к трассам международных транспортных коридоров, интеграции белорусского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы (Прокофьева, Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М., 2003).

Успешный международный опыт создания и эксплуатации логистических центров указывает на широкое распространение модели с разграничением функций государственного владения и регламентирования в сочетании с управлением частными операторами и менеджерами – модель государственно-частного партнерства. На глобальном уровне такая форма организации хозяйственной деятельности используется примерно в 90 из 100 крупнейших логистических центрах (Fechner, I. Centra Logistyczne. Cel – Realizacja – Przyszłość / I. Fechner. – Poznań, 2004).

В странах с неразвитой транспортной и логистической инфраструктурой создание логистических центров невозможно без широкого привлечения част-

ного капитала. Для этого государством должны быть созданы соответствующие условия. Растущее значение социальной и производственной инфраструктуры, ответственность государства за ее развитие при ограниченности финансовых возможностей определяют необходимость обновления и совершенствования инвестиционного инструментария, а значит, использование модели государственно-частного партнерства весьма актуально. Выгоды частных инвесторов и операторов будут заключаться в том, что в рамках государственно-частного партнерства государство примет на себя определенную часть затрат, рисков, а также использует имеющийся административный ресурс для повышения привлекательности соответствующего проекта для негосударственного участника.

Использование модели государственно-частного партнерства при создании логистических центров распространено в Италии, Германии, Франции, Польше.

В числе базовых признаков государственно-частных партнерств можно назвать следующие: *сторонами являются государство и частный бизнес; взаимодействие сторон закрепляется на официальной, юридической основе; взаимодействие сторон имеет равноправный характер; партнерство имеет четко выраженную публичную, общественную направленность; в процессе реализации проектов консолидируются ресурсы и вклады сторон; финансовые риски и затраты, а также достигнутые результаты распределяются между сторонами в заранее определенных пропорциях* (Fechner, I. Centra Logistyczne. Cel – Realizacja – Przeszłość / I. Fechner. – Poznań, 2004).

Модель государственно-частного партнерства определяет условия инвестирования и источники инвестиционных средств для создания логистических центров, к которым, как правило, относятся частные инвесторы, транспортные компании, бюджетные средства и целевые фонды местных администраций, дотации национальных бюджетов, дотации и программы Европейского Союза, банковские кредиты (Титюхин, Н.Ф. Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России: нереальная реальность / Н.Ф. Титюхин // Логинфо. – 2006. – № 12. – С.4–11).

Считается, что внутри государственно-частного партнерства, как наиболее широко применяемой в странах Европейского Союза схемы для логистических центров, баланс вклада государства и частных структур может гибко изменяться в соответствии с состоянием развития этих центров. На практике было подтверждено, что акционерная компания с ограниченной ответственностью является наиболее гибкой организационной формой для развития и осуществления деятельности логистическими центрами. Эта структура также предоставляет возможность заменять участников в зависимости от состояния развития, например, уменьшение доли государственного сектора после фазы планирования и создания.

Учитывая, что создание логистических центров в рамках единой макрологистической системы республики может стать одним из важнейших направлений социально-экономического развития страны, ее регионов и отдельных транспортных предприятий, необходимо выработать эффективные модели и механизмы финансирования их создания.