

предназначен выпускникам вуза? Напрашивается выход для выпускников вуза: уйти в «свободное плавание».

Основными направлениями в укреплении педагогического потенциала, на наш взгляд, являются следующие:

- создание благоприятных условий для роста специалистов и повышения их профессионального мастерства;
- финансирование прогрессивных начинаний, направленных на достижения молодых педагогов;
- укрепление связи образовательного учреждения (организации) с предприятиями, выступающими будущими работодателями выпускников вуза;
- укрепление материально-технической базы вуза за счет вложений предприятий и бизнеса в развитие вуза, осуществляющего подготовку студентов для данного предприятия (организации);
- привлечение работодателей с промышленных предприятий, сферы бизнеса и их непосредственное участие в учебно-воспитательном процессе;
- непосредственное участие работодателей в контроле знаний, сформированных компетенций у выпускников образовательных учреждений, планирующих будущую работу на данном предприятии (организации) и т. д.

Список использованных источников

1. <http://vak.ed.gov.ru/>.
2. Профессиональное образование // Столица. – 2011. – № 7.
3. Федеральный закон об образовании в Российской Федерации. – М., 2013.

А. А. Ваццло
(Беларусь, Минск)

ИННОВАЦИОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Во многих развитых странах объекты логистической инфраструктуры (терминалы, интермодальные транспортно-логистические центры) строятся и эксплуатируются на основе принципа государственно-частного партнерства (далее – ГЧП). Более активно этот принцип следует использовать и белорусскому государству в развитии логистического рынка.

ГЧП определяют как соглашение между государством и частным сектором об оказании общественных услуг и/или обеспечении совершенствования и развития инфраструктуры [1, с. 9]. Этот способ позволяет объединить социальные приоритеты государства и управленческие навыки частного сектора, сняв с государства нагрузку, связанную с большими капитальными расходами, и передав риск перерасхода средств по сравнению с первоначальной сметой частному сектору. В отличие от полной передачи государственных активов частному сектору (например, в случае приватизации активов), ГЧП подразумевает предоставление услуг государством вместе с частным партнером. ООН определяет ГЧП как «инновационные долгосрочные контракты по развитию инфраструктуры и обеспечению оказания общественных услуг с привлечением финансовых средств, экспертного опыта и мотивации частного сектора в те области, которые традиционно относятся к сфере ответственности государства» [1, с. 10].

Активное участие в развитии ГЧП принимают такие международные организации, как Европейский банк реконструкции и развития, Международная финансовая корпорация, Европейский инвестиционный банк, Европейская экономическая комиссия ООН, Всемирный банк через PPIAF (Public-PrivateInfrastructureAdvisoryFacility), Институт Всемирного банка.

ГЧП представляет собой метод, используя который государство может осуществлять операции, связанные с проектированием, строительством, эксплуатацией и техническим обслуживанием транспортно-логистических центров с привлечением частного сектора при соблюдении принципа «valueformoney», т. е. эффективного расходования средств.

Вместо того чтобы непосредственно приобретать основные инфраструктурные фонды и предоставлять услуги с использованием этих активов, государственный сектор привлекает частный бизнес для создания и финансирования транспортно-логистического центра. Частный сектор проектирует, строит логистический центр и использует его для оказания услуг государству. Государственный сектор получает выгоду от привлечения экспертного опыта частного бизнеса в сфере проектирования, строительства, финансирования и эксплуатации объекта и передачи риска частному сектору. Заинтересованность национальных и зарубежных инвесторов в проектах ГЧП объясняется потенциальными возможностями инвестировать крупные средства на длительный срок в конкретные объекты и получать от таких вложений стабильный гарантированный доход на протяжении нескольких лет.

В зарубежной практике ГЧП применяется как инновационный инструмент модернизации инфраструктуры и строительства транспортно-логистических центров. Международный опыт реализации проектов ГЧП выявил следующие преимущества данного вида инвестирования:

- повышение эффективности использования бюджетных средств и проведения государственных закупок;
- финансирование инфраструктуры за счет средств частного сектора снижает нагрузку на государственный бюджет;
- сокращение сроков реализации инфраструктурных проектов, в том числе по строительству транспортно-логистических центров, поскольку частный сектор заинтересован в получении прибыли и стремится достичь ускоренной реализации даже крупных проектов;
- более оперативное реагирование на потребности пользователей и решение проблем неэффективности за счет участия в ГЧП частного бизнеса;
- структуру проектного финансирования, которую особенно эффективно использовать в условиях стран с переходной экономикой, где риски и неопределенность как экономического, так и политического характера достаточно высоки;
- формирование добавленной стоимости возможно за счет синергетического эффекта при взаимодействии государства и частных компаний, в частности, за счет интеграции и обмена опытом, умениями и знаниями между государственным и частным секторами.

Государство и бизнес сохраняют и приумножают свои интересы за счет партнерских отношений, направленных на развитие инфраструктуры. При этом построенный и введенный в эксплуатацию объект инфраструктуры принадлежит государству, обслуживается на протяжении, как правило, 20–30 лет частным сектором, после чего передается государству, что по своей сути является альтернативой приватизации.

По данным компании «Deloitte» существуют факторы, за счет которых транспортная инфраструктура, в частности транспортно-логистические центры, хорошо подходит для ГЧП [1, с. 37]. В их число входят следующие явления:

- акцент на значимости затрат и эффективности позволяет соотносить интересы частного бизнеса и государства;
- принятие обществом во многих странах сборов, связанных с платой за пользование активами, такими как мосты и дороги, облегчает задачу привлечения частного финансирования в транспортную отрасль по сравнению с другими отраслями, где государство платит частному сектору из бюджета за оказание услуг;

- масштабы и долгосрочный характер транспортно-логистических проектов хорошо укладываются в модель ГЧП.

Принимая во внимание использование стимулов, основанных на результатах деятельности, ГЧП имеет подтвержденную репутацию улучшения качества и уровня услуг. Частные организации, оказывающие услуги, предлагают знания и опыт более высокого качества, а инновации и новаторство в частном бизнесе повышают уровень предоставления качественных услуг. При этом государство, избавляя себя от повседневного оказания услуг, выступает регулятором и контролером качества услуг, предоставляемых частным партнером.

ГЧП включает в себя следующие основные элементы [1, с. 10]:

- долгосрочный контракт между государством или заказчиком и представителем частного сектора на осуществление частным сектором проектирования, финансирования, строительства, эксплуатации и технического обслуживания государственных объектов инфраструктуры;

- получение частным сектором оплаты на протяжении срока действия контракта ГЧП за оказываемые им услуги или использование инфраструктурного объекта (плата осуществляется или государством, или населением, которое пользуется этим объектом);

- обеспечение эффективного расходования средств, когда соотношение цены и качества определяется с учетом периода действия проекта;

- ГЧП способствует конкуренции на рынке и обеспечивает доступ государственного сектора к инновациям;

- объект инфраструктуры возвращается в государственную собственность по окончании срока действия контракта.

Опыт Великобритании, Греции, Испании, Нидерландов, Португалии свидетельствует об экономии государственных средств на 10–20 % при реализации проектов в области инфраструктуры на основе ГЧП [2]. При этом расходы у государства возникают только после качественного ввода объекта инфраструктуры в эксплуатацию. Следует также отметить, что расходы распределяются пропорционально и равномерно.

Список использованных источников

1. Государственно-частное партнерство: обучающие материалы для частного сектора / Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. – Минск, 2013.

2. Public-private partnerships for public infrastructure projects? – Objectives and experiences in Germany and Europe [Electronic resours]. – Mode of access: <http://www.eib.org/about/press/2003/2003-037-public-private-partnerships-objectives-and-experiences-in-germany-and-europe.htm>. – Data access: 17.06.2014.