

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЛОГИСТИКЕ

Государственно-частное партнерство является достаточно интересной отраслью для изучения, так как служит промежуточным направлением в развитии между государственной и частной отраслями. Данная форма позволяет преодолеть противоречия, возникающие в том случае, когда некоторые объекты не могут быть переданы в частную собственность, а государство попросту не может обеспечить финансирование.

На сегодняшний день как в зарубежной, так и в отечественной хозяйственной практике понятие государственно-частное партнерство (ГЧП) завоевывает все большую распространенность и огласку. Данный инструмент выступает в качестве одной из форм эффективного взаимодействия публичного партнера и частных инвесторов с целью решения различных инфраструктурных и социальных проблем.

Создание, развитие и эксплуатация объектов транспортной инфраструктуры — дорог, мостов, тоннелей, портов, аэропортов — исторически рассматривалось как исключительная прерогатива государства. Однако в последние десятилетия ситуация изменилась. При росте требований к качеству инфраструктуры в условиях развития экономики все сильнее сказывается бюджетный дефицит и организационные недостатки, объективно присущие системе государственного управления. Вместе с тем попытки применения полной приватизации в этом секторе оказываются, как правило, неудачными, поскольку частные владельцы действуют исключительно в интересах извлечения прибыли, не заботясь о сохранении общественной направленности приватизированных предприятий.

В зависимости от характера решаемых в рамках ГЧП конкретных задач все множество существующих и постоянно вновь возникающих форм партнерств можно подразделить на отдельные модели. Очевидно, что любое такое деление в значительной степени условно, и во многих случаях партнерства используют и развивают формы, базирующиеся на преимуществах разных моделей и их сочетании. Тем не менее различаются организационные модели, модели финансирования и модели кооперации.

По этой причине в мировой практике все большее распространение получают механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП), которое является "промежуточным" решением между стопроцентно государственным предоставлением услуг и полной приватизацией. Для сторон государственно-частного партнерства важно учитывать риски и их распределение в заранее определенных пропорциях.

Таким образом, в числе базовых признаков государственно-частных партнерств в экономической трактовке можно назвать следующие:

- сторонами государственно-частного партнерства являются государство и частный сектор;
- взаимодействие сторон закрепляется на официальной, юридической основе;
- взаимодействие сторон имеет равноправный характер;
- государственно-частное партнерство имеет четко выраженную публичную, общественную направленность;
- в процессе реализации проектов на основе государственно-частного партнерства консолидируются, ресурсы и вклады сторон;
- финансовые риски и затраты, а также достигнутые результаты распределяются между сторонами в заранее определенных пропорциях.

Мировой опыт государственно-частного партнерства 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.

При реализации проектов государственно-частного партнерства в рамках его организационно-правовых моделей задействуются разнообразные конкретные формы сотрудничества государственных структур и предприятий частного бизнеса. Разнообразие механизмов, форм и методов государственно-частного партнерства позволяет достаточно широко использовать возможности частного капитала в решении государством многих проблем, связанных с публичным интересом. В отраслях производственной, транспортной и социальной инфраструктуры применяются все варианты концессионных соглашений, совместные предприятия с участием государственного и частного капитала, а также проекты, основанные на договорах гражданского и публичного права.

Вместе с тем факторами торможения процессов логистизации транспортной сферы являются морально и физически устаревшие основные фонды, дефицит капиталовложений, последствия санкций, сильные различия российских регионов по уровню инфраструктурного обеспечения, низкий уровень развития внутрикорпоративной и межфирменной координации сопряженных бизнес-процессов, недостаточное использование сквозных логистических технологий при организации мульти- и интермодальных грузоперевозок в международном сообщении, сложности формирования в крупных транспортных узлах МТЛЦ, отвечающих требованиям международных стандартов, недостаток квалифицированных кадров в сфере логистики и управления цепями поставок.

Сегодня на рынке транспортных услуг появляется множество новых структур, складываются новые отношения между грузоперевозчиками и их бизнес-партнерами, оптимизируются экономические связи внутри отдельных компаний и всего транспортного комплекса, развиваются кластерные модели интеграции. В этой связи проблема формирования логистически-ориентированной системы бизнес-партнерства в транспортной сфере с развитием

эффективных форм межфирменного и внутрикорпоративного взаимодействия становится все более актуальной и масштабной.

В условиях дефицита финансирования субъектов транспортного комплекса ситуация приближается к кризисной, качество и безопасность перевозок находятся под угрозой. Решение проблемы может быть найдено на основе консолидации ресурсов государства и частного транспортно-логистического бизнеса с использованием различных форм и механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). С оценки возможностей развития ГЧП мы и начнем рассмотрение проблематики бизнес-партнерства в сфере транспортной логистики.

Являясь объектами логистической инфраструктуры, логистические центры в настоящее время создаются и функционируют в условиях значительной нестабильности экономической необходимости привлечения инвестиций, высокоэффективных методов и способов управления их деятельностью. Затраты на строительство и дальнейшую эксплуатацию логистических центров, в конечном счете, несут их пользователи, поэтому одним из решений данной проблемы, является государственно-частное партнерство.

Безусловно, основным источником финансирования проектов по строительству логистических центров в рамках государственно-частного партнерства, должен быть частный капитал, ведь концепция ГЧП заключается в объединении административного, материального (нематериального) ресурса государства с финансовыми возможностями и предпринимательской инициативой частного сектора.

Государственно-частное партнерство дает возможность финансирования проекта по строительству логистических центров из разных источников и комбинирования собственных и заемных средств, наиболее распространенные источники финансирования, которые могут применяться при строительстве логистических центров. Пропорции в использовании источников финансирования, равно как и решение о том, какую форму финансирования использовать, будет зависеть от доступности финансирования на рынке и желания кредиторов нести определенные риски в соответствии развитием и колебанием рынка.

Таким образом, государственно-частное альтернативы в виде привлечения новых источников частного финансирования и управления с сохранением за государством права собственности. Такие партнерства позволяют создавать «эффект рычага» и привлекать частный капитал для повышения эффективности использования бюджетных средств, а также позволяют реализовывать преимущества от привлечения частного сектора для создания, управления и предоставления логистических и инфраструктурных услуг.

Среди направлений развития логистического обеспечения интегрированных внутрихозяйственных и снабженческо-сбытовых операций можно выделить систематическое совершенствование договорной работы и оптимизацию состава бизнес-партнеров с учетом надежности и гибкости их подходов к взаимодействию, укрепление хозяйственных связей на основе максимально точного выполнения временных, адресных (территориальных) количественных и ассортиментных характеристик поставок (перевозок), гибкую ценовую политику, развитие дополнительных логистических услуг, в том числе складских и сервисных, немедленное реагирование на изменяющиеся предложения и запросы рынка, повышение эффективности системы складирования, оптимизацию уровня запасов, рационализацию тары и упаковки, унификацию грузовых единиц, оптимизацию величины заказов, разработку наиболее целесообразных маршрутов перемещения грузов на складах компании и за их пределами. Таким образом, государство выполняет в проектах государственно-частного партнерства разнообразные функции, в значительной степени определяющие успех проекта: частичное финансирование, обеспечение институциональной среды, рисков – путем гарантирования возврата кредитов как напрямую, так и косвенно. Помимо прямого финансирования государство может оказывать поддержку частному сектору в реализации проектов ГЧП.

Также следует учесть высокую ресурсоемкость, длинные сроки окупаемости проектов ГЧП по созданию логистических центров и недостаточность собственного капитала частных организаций. В связи с чем, необходимо использовать финансирования. Такими могут являться средства банков, инвестиционных фондов, ресурсы государства, представляемые под реализацию конкретных проектов на возмездной или безвозмездной основе, гранты и субсидии фондов развития.