

*Темирбеков Ж.Т., Шатманов О.Т., Курманов У.Э.*

**ПРИМЕНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В  
ФОРМИРОВАНИИ И УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМИ  
ЦЕНТРАМИ**

*Zh.T. Temirbekov, O.T. Shatmanov, U.E. Kurmanov*

**THE USE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE DEVELOPMENT AND  
MANAGEMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS**

УДК: 656.13.071

*В статье рассмотрены зарубежная практика и формы использования государственно-частного партнерства в формировании и управлении транспортно-логистическими центрами в Кыргызстане*

*In the article foreign experience and uses of public-private partnership in the development and management of transport and logistics center in Kyrgyzstan*

В последние годы во всем мире наблюдается тенденция усиления сотрудничества власти и бизнеса. Формой данного сотрудничества все чаще выступают программы государственно-частного партнерства, позволяющие осуществлять крупномасштабные проекты общими силами государства и частных корпораций. Особую актуальность тема государственно-частного партнерства приобрела в условиях мирового финансового кризиса, в связи с которым многие отрасли экономики нуждаются в государственной поддержке.

Следует отметить, что официального понимания и толкования термина государственно-частного партнерства, в том числе на государственном уровне, в настоящее время не существует. В работе [1] авторами приводится несколько определений, используемых в зарубежной практике. Так, по рекомендациям Всемирного Банка, государственно-частное партнерство - это соглашения между публичной и частной сторонами по поводу производства и оказания инфраструктурных услуг, заключаемые с целью привлечения дополнительных инвестиций и, что еще более важно, как средство повышения эффективности бюджетного финансирования.

В США государственно-частное партнерство понимается как «закрепленное в договорной форме соглашение между государством и частной компанией, позволяющее последней в согласованной форме участвовать в государственной собственности и исполнять функции, традиционно лежащие в сфере ответственности публичной власти. Такое соглашение обычно предполагает наличие контракта соответствующего правительственного агентства с частной компанией, предметом которого выступают реконструкция, строительство объекта государственной собственности и/или его эксплуатация, управление и т.п.

Основные права собственности в отношении данного объекта не изменяются, и государство даже после передачи объекта частной компании остается его собственником. Термин государственно-частное

партнерство определяет широкий спектр отношений в диапазоне от более или менее простых контрактов, по которым частная компания принимает на себя определенные риски соглашаясь на систему штрафных санкций, до комплексных, технически сложных проектов, включающих строительство, модернизацию, эксплуатацию объектов и управление ими.

Наиболее общее определение этого явления дано В.Г. Варнавским, согласно которому, государственно-частное партнерство - это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов программ в широком спектре отраслей промышленности, вплоть до сферы услуг. По мнению авторов Варнавского В.Г., Клименко А.В., Королева В.А., необходимо наличие ряда факторов, которые будут способствовать успеху программы государственно-частного партнерства. К основным из них относятся [2]:

1. Политическая воля государства, наличие необходимой нормативно-правовой базы и системы регулирования государственно-частного партнерства;
2. Наличие потока проектов, глубина проработки контрактов и возможности финансовых рынков обеспечить финансирование проекта;
3. Уровень правовой и экономической подготовки руководителей и специалистов органов исполнительной власти принимающих участие в проектах государственно-частного партнерства, профессиональные навыки участников проекта, готовность сторон идти на компромиссы и находить пути решения спорных вопросов.

В странах Евросоюза государственно-частное партнерство служит эффективным средством реализации инновационной и инвестиционной политики, управления экономикой, расширения инфраструктуры, реализации масштабных социальных проектов. Так, в Евросоюзе государственно-частное партнерство используется для осуществления международных (межстрановых) проектов (PHARE, TACIS, MEDA и другие). Проекты направлены на устранение барьеров в региональном развитии как стран - участниц ЕС, так и средиземноморских стран, не являющихся его членами. В ряде проектов участвуют регионы стран (а иногда и сами страны), которые не имеют собственных ресурсов для полноценного развития, в этом случае необходимая ресурсная поддержка оказывается за счет государственно-частного партнерства. Данный опыт может использоваться

вомногих регионах, не обладающих ресурсами для реструктуризации и модернизации производственной деятельности.

Рассматривая государственно-частное партнерство в разрезе логистики, стоит отметить германскую модель логистических центров (ЛЦ), какосновополагающую и приемлемую для Кыргызстана. Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызстана может рассматривать в качестве модели государственно-частного партнерства германский опыт реализации инвестиций в логистические центры.

Так, например, немецкая модель строительства логистических центров характеризуется рядом особенностей:

- сильная государственная поддержка на всех уровнях;
- федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через DeutscheBahn AG (Немецкие железные дороги);
- широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель;
- практикуются целевые дотации и кредитование конкретных инвестиций;
- финансовую поддержку по инвестициям в логистические центры оказывают как федеральные земли, так и местное самоуправление.

Источники инвестиционных средств в этой модели также четко определены, ими являются:

- инвесторы, желающие сделать инфраструктуру доступной логистическим операторам;
- транспортные компании;
- субъекты, образующие объединения с частным капиталом;
- бюджетные средства и целевые фонды федеральных земель;
- программы и федеральные фонды, направленные на развитие инфраструктуры;
- дотации городов и регионов;
- дотации и программы Европейского Союза;
- банковские кредиты.

Определены также функции компании, инициирующей создание ЛЦ, среди них:

- разработка программы строительства логистического центра и документации;
- привлечение инвесторов и финансовых средств;
- покупка и освоение земельных участков;
- надзор над строительством логистического центра.

В отличие от большинства западных государств, в странах СНГ государственно-частное партнерство все еще находится на стадии становления; соответствующие инструменты реализации и поддержки проектов государственно-частного партнерства только развиваются. Например, в органах государственной власти субъектов России создаются структурные подразделения по вопросам государственно-частного партнерства, при министерствах, Государственной

Думе созданы экспертные советы по государственно-частному партнерству, реализуются проекты с применением институтов государственно-частного партнерства.

Следует отметить, что примеры государственно-частного партнерства в странах СНГ в области логистики возможно отследить, преимущественно, только на проектной стадии. Причиной этого является то, что само понятие государственно-частного партнерства, в частности и в сфере логистики, является новым для стран СНГ, и ещё не получило достаточного развития.

Таким образом, учитывая развитие государственно-частного партнерства в логистической сфере в странах СНГ на сегодняшний день, можно сделать следующие выводы:

1. Крупные финансовые компании нуждаются в гарантиях сохранности их инвестиционных вложений, и предоставить данные гарантии имеет возможность только государство.

2. Сама концепция государственно-частного партнерства, в том числе и в сфере логистики, на сегодняшний день еще не имеет четкого определения, однако как государство, так и субъекты частного бизнеса стремятся к сотрудничеству в области реализации крупных проектов, в частности таких, как строительство ЛЦ, модернизация" и строительство объектов логистической инфраструктуры.

3. В странах СНГ в целом существует недостаток объектов логистической инфраструктуры, что напрямую влияет на сферу обращения продукции от стадии производства до стадии поставки ее конечному потребителю. Данное явление объясняется тем, что в странах СНГ в течение длительного времени существовала недооценка сферы обращения, в то время как на Западе она занимает ключевые позиции.

Дальнейшее продуктивное развитие государственно-частного партнерства в Кыргызстане в сфере логистики должно базироваться на устранении данных негативных явлений, которые существуют на сегодняшний день в сфере логистической инфраструктуры. В сфере логистики и транспорта, как в приоритетной отрасли и самом прибыльном направлении бизнеса государственно-частное партнерство должно занять лидирующие позиции, так как в кризисный период осуществление крупномасштабных проектов с надлежащим качеством возможно только при партнерских отношениях между государством и бизнесом.

#### Литература:

1. Кизим А.А., Сердцева Е.Г. Теоретические аспекты механизма ГЧП // «Экономика: теория и практика» № 1(21), 2011.
2. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство (теория и практика). Учебное пособие. Издательский дом государственного университета высшей школы экономики. 2010.

Рецензент: д.т.н., профессор Нусупов Э.С.