

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ОСНОВУ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Магомедов А.М.

ГАОУ «Дагестанский государственный институт народного хозяйства», Махачкала, Россия (367008, Махачкала, ул. Д. Атаева, 5), e-mail: ali1955@mail.ru

Для большинства регионов характерно отставание в развитии инфраструктуры логистики от потребностей, хотя общеизвестно решающее влияние инфраструктуры на уровень регионального развития. Инвестиционные проекты логистической инфраструктуры имеют более длительный цикл, чем обычный бизнес-проект и требуют значительных сумм капитальных вложений, географической привязки к конкретной местности, непереносимости учета экологической и социальной ситуации, выделения земельных площадей и т.д. Во всех странах и во все времена инфраструктура оставалась заботой государства. Лишь развитая инфраструктура является необходимым условием развития и финансирования бизнеса. Инфраструктура обладает мультипликативным эффектом, т.е. вложения в данной сфере хозяйствования оказывают стимулирующее воздействие на развитие производства и занятости в других сферах хозяйствования. Мощный потенциал развития логистической инфраструктуры региона заложен в институте государственно-частного партнерства (ГЧП). Необходимо развивать формы государственно-частного партнерства, предусматривающие в полной мере учет и защиту интересов частного бизнеса, публичности и возможности участия всех заинтересованных сторон в развитии логистической инфраструктуры региона.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), институт концессии, регион, Дагестан, логистика, логистическая инфраструктура, транспортно-логистическая сфера, логистический центр, целевая программа, господдержка.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS AS A BASIS TO DEVELOP THE LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE REGION

Magomedov A.M.

Dagestan State Institute of National Economy, Makhachkala, Russia (367008, Makhachkala, str. D. Atayeva, 5), e-mail: ali1955@mail.ru

For most regions characterized by underdevelopment of the logistics infrastructure needs, although notoriously decisive influence on the level of infrastructure for regional development. Investment projects of logistics infrastructure have a longer cycle than normal business project and require significant amounts of capital investment, bind to specific geographic areas, taking into account the indispensable environmental and social situation, allocation of land, etc. In all countries and at all times remain under state care infrastructure. Only developed infrastructure is a prerequisite for the development and financing business. Infrastructure has a multiplier effect. Investments in this area of management have a stimulating effect on the development of production and employment in other areas of management. Strong potential to develop the logistics infrastructure in the region is laid in the institute of public-private partnership (PPP). Need to develop public-private partnerships, including full registration and protection of the interests of private business, publicity and opportunities for participation of all stakeholders in the development of logistics infrastructure in the region.

Keywords: public-private partnership (PPP) concession Institute, region, Dagestan, logistics, logistics infrastructure, transport and logistics sector, logistics center, the target program, state support.

Логистическая инфраструктура является одним из важнейших факторов социально-экономического развития, повышения конкурентоспособности и стратегической устойчивости развития экономики. Региональную экономику можно рассматривать как макрологистическую систему [3]. К логистической инфраструктуре региона относится все, что способствует движению материальных, информационных, финансовых, трудовых и институциональных потоков в экономике. Она включает в себя: транспортные предприятия, транспорт-

ные узлы, дорожное хозяйство, транспортно-складские комплексы, оптовые торговые посредники, информационно-вычислительные центры, товарные и фондовые биржи, банки, страховые компании, таможенные посты, грузовые терминалы, предприятия связи, телекоммуникационные системы и т.д.

В России десятилетиями не уделяли должного внимания развитию инфраструктуры экономики. Инфраструктуру всегда финансировали по остаточному принципу, и она играла роль «золушки» в экономике. В рейтинге транспортно-логистических услуг наша страна в 2012 г. заняла лишь 95 место из 155 стран мира. При определении данного рейтинга Всемирный банк учитывает показатели эффективности процесса таможенной очистки, качества торговой, транспортной и информационной инфраструктуры, легкости организации международных перевозок, качества логистических услуг, а также возможности отслеживать по пути следования грузопотоков и своевременности поставок.

В логистической интеграции территорий и отраслей хозяйствования решающее значение имеет именно развитие транспортной системы. «Транспорт нанизывает на логистическую цепь места производства и потребления, склады хранения и распределения, грузополучателей и грузоотправителей» [4, с. 231].

Однако потенциал транспортной системы используется недостаточно, и потери экономики от недостатков транспортного сервиса огромны. Россия теряет из-за плохих дорог 6–8 % ВВП. Составленный в 2012 г. Всемирным экономическим форумом рейтинг развития дорожной сети России по сравнению с другими странами показал, что по качеству автомобильных дорог РФ занимает 136 место в мире из 144 (качество российских дорог оценено в 2,3 балла из 7), значительно уступая развитым и развивающимся странам мира. По мнению экспертов Всемирного банка лишь одна треть федеральных дорог отвечает требованиям.

В целом для большинства регионов характерно отставание в развитии инфраструктуры логистики от потребностей, хотя общеизвестно решающее влияние инфраструктуры на уровень регионального развития. Подобное положение стало «узким местом» и сдерживает социально-экономическое развитие территорий. Усилия, декларируемые в этом направлении на местах, не могут в скором времени давать и должного результата. Объясняется это тем, что инвестиционные проекты логистической инфраструктуры имеют более длительный цикл, чем обычный бизнес-проект, и требуют значительных сумм капитальных вложений, географической привязки к конкретной местности, неременного учета экологической и социальной ситуации, выделения земельных площадей и т.д.

Темпы роста инфраструктурных отраслей должны быть выше темпов роста всей экономики. Однако в реальности мы наблюдаем обратное. Так, за 2005–2011 гг. доля транспорта и связи в ВРП Дагестана снизилась с 14,2 % до 8,8 %. Доля основных фондов данной отрас-

ли за этот же период в основных фондах республики также снизилась на 3 %. Причем, степень изношенности основных фондов транспорта и связи республики составляет 62,4 %, когда в целом по экономике республики – 38,1 %.

На долю транспорта и связи в 2005 г. приходилось 34,6 % от всех инвестиций в экономику республики, а к 2012 г. этот показатель снизился в три раза и составил 11,5 %. Это подтверждает крайне недостаточное внимание к развитию инфраструктуры региона.

За 2008–2012 гг. количество перевезенных пассажиров в республике выросло на 11,6 %, а пассажирооборот – на 8 %. Из табл. 1 видно, что на долю автомобильного транспорта приходится 93,4 % общего пассажирооборота, и за пять анализируемых лет этот показатель вырос на 16,1 %. Среднее расстояние проезда пассажира в 2008 г. составило 16 км., а в 2012 г. – 19,1 км.

В 2012 г. всего было перевезено транспортом общего пользования 184,4 млн т. грузов, на 25,4 % больше, чем в 2008 г. При этом среднее расстояние грузоперевозок сократилось от 116 до 85 км, и в итоге общий грузооборот республики снизился на 8,4 %.

В структуре грузоперевозок основное место также принадлежит автомобильному транспорту – 88,9 %. В общем же грузообороте ведущие позиции занимают автомобильный (45,9 %) и железнодорожный (28,0 %) виды транспорта.

Таблица 1

Динамика показателей деятельности транспорта РД

Виды транспорта	Пассажирооборот, млн пассаж. км				Грузооборот, млн т км			
	2008 г.		2012 г.		2008 г.		2012 г.	
	млн. пас. км	уд. вес., %	млн. пас. км	уд. вес., %	млн. т. км	уд. вес., %	млн. т/км	уд. вес., %
Автомобильный	3578,0	77,3	4672,0	93,4	6274	36,5	7226,3	45,9
Железнодорожный	4,0	0,1	7,5	0,1	4977,9	29,0	4413,8	28,0
Морской	491,9	10,6	322,4	6,4	1527	8,9	94,5	0,6
Воздушный	556,3	12,0	-	-	53,9	0,3	-	0,0
Трубопроводный	-	-	-	-	4359,9	25,4	4022,3	25,5
Всего	4630,2	100,0	5001,9	100,0	17192,7	100	15756,9	100

Составлено автором по данным Дагестанстата.

На сегодня протяженность автомобильных дорог в Республике Дагестан составляет 26974,5 км, в том числе дороги с твердым покрытием общего пользования 19739,8, а из них дороги твердого покрытия с улучшенным покрытием 9494, 8 км. Примерно лишь каждый третий километр дороги является асфальтированным. Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных до-

рог с твердым покрытием общего пользования по Республике Дагестан в СКФО самый низкий – 48,1 %, за исключением Чеченской Республики [5]. По Ставропольскому краю данный показатель составляет 82,0 %, по СКФО – 54,2 %, по РФ в целом – 65,8 %.

В 2000 г. в РД на один км автомобильных дорог приходилось 22 ед. автотранспорта, а в 2010 г. данный показатель составляет 58 ед. Количество легкового транспорта за этот период утроилось, а грузового автотранспорта удвоилось.

Уровень развития дорожного хозяйства характеризуется показателем густоты автомобильных дорог. На одну тыс. кв. км территории республики приходится 384 км, а это в 1,3 раза больше, чем в целом по СКФО. Однако этот показатель малопригоден для сравнительного анализа развития дорожной сети в различных регионах. При этом не учитываются объемы и центры формирования грузопотоков, плотность населения, плотность населенных пунктов в расчете на 1 тыс. кв. км, рельеф местности того или иного региона. Нами предложен иной порядок расчета данного показателя с учетом указанных особенностей [6].

Транспортировка тесно связана с логистическими центрами, образуя транспортно-логистическую систему. Груз начинает свой путь со склада-поставщика и завершает его на складе-потребителя. От работы каждого звена на логистическом пути от поставщика до потребителя, а на этом пути может быть множество транспортных узлов и распределительных центров, зависит общий результат. Поэтому стали в последние годы уделять пристальное внимание развитию и размещению логистических (оптово-распределительных) центров.

Так, с целью создания необходимых условий для формирования комплексной системы заготовки, хранения, предпродажной подготовки, промышленной переработки и реализации овощей, фруктов и картофеля Министерством сельского хозяйства и продовольствия РД приняты ведомственные целевые программы по развитию логистических (оптово-распределительных) центров и переработки продукции отрасли растениеводства в Дагестане на период 2013–2015 годы [12].

Программой предусматривается создание трех логистических (оптово-распределительных) центров, которые позволят хранить 172,0 тыс. т в год и с количеством рабочих мест 330. Объем финансирования программы составит 840 млн руб., в т. ч. за счет республиканского бюджета – 103,5 млн руб. Суть основных мероприятий программы заключается в предоставлении субсидий на возмещение части затрат сельскохозяйственным товаропроизводителям, осуществляющим строительство оптово-распределительных центров. Субсидируемая часть затрат составляет 14 % от прямых расходов товаропроизводителей (по положению разрешается субсидировать до 30 %).

Логистические центры планируют построить в: Карабудахкентском районе (ООО Агрофирма «Герей-Тюз» – 480 т.), Тарумовском районе (ООО «Дагагрокомплекс» – 150

тыс. т) и Кайтагском районе (МУП «Маджалисское» – 1500 т.). Основным участником данной Программы является ООО «Дагагрокомплекс», который реализует приоритетный инвестиционный проект «Приоритетная программа развития сельского хозяйства с внедрением современной техники и технологий в РД». Согласно данному проекту в Кизлярском и Тарумовском районах республики будут построены современные логистические центры, позволяющие одновременно хранить до 600 тыс. тонн овощей и зернохранилища емкостью 100 тыс. т.

На наш взгляд, роль отраслевого министерства в развитии логистических центров выглядит так: частные сельхозпроизводители планируют развитие такого рода центров, а ведомство их присоединяет к своим проектам, субсидируя из бюджета часть расходов самих сельхозпроизводителей.

Министерству сельского хозяйства и продовольствия РД следовало исследовать объемы и источники потоков сельхозсырья и определить потребность в логистических центрах и места их размещения. На наш взгляд, логистические центры по хранению и переработке должны строить в местах производства сельхозсырья. При транспортировке неподготовленной к хранению и перевозке продукции возможны ее существенные потери. В несезонный период сельхозработники могут быть привлечены для переборки и подготовки продукции к реализации, отчасти решая вопрос трудоустройства сельского населения.

Таблица 2

Основные районы – центры возникновения материальных потоков сельхозпродукции РД и потребности в логистических центрах

Муниципальные районы Дагестана	наименование продукции	объем производства, тыс. т в 2012 г.	доля в общем объеме республики, %	потребность в ЛЦ, тыс. т
Левашинский	овощи	307,6	28,9	200
Дербентский	овощи	253,4	23,8	170
Левашинский	картофель	51	14,5	25
Акушинский	картофель	45	12,8	25
Буйнакский	картофель	32,6	9,2	25
Магарамкентский	плоды	27,1	22,5	15
Сулейман-Стальский	плоды	14,4	12,0	
Гергебильский	плоды	19,6	16,3	10
Унцукульский	плоды	13,5	11,2	

Составлено автором по данным Дагестанстата.

Мощности по хранению и переработке овощей должны быть рассчитаны на первом этапе хотя бы под половину собираемого урожая. С учетом того, что перерабатывающее предприятие или логистический центр в одном районе может принимать сырье и от соседнего района, следует решить вопрос о его размещении в том или ином районе.

Принципиально важно, чтобы указанные логистические центры были предназначены не для хранения товаров, принадлежащих самому владельцу складов, а складами общего пользования. С учетом мелкотоварного характера сельскохозяйственного производства в республике востребованными являются именно склады общего пользования.

Во всех странах и во все времена инфраструктура оставалась заботой государства. Лишь развитая инфраструктура является необходимым условием развития и финансирования бизнеса. Инфраструктура обладает мультипликативным эффектом, т.е. вложения в данной сфере хозяйствования оказывают стимулирующее воздействие на развитие производства и занятости в других сферах хозяйствования. Открытый известным экономистом Дж. М. Кейнсом мультипликативный эффект был впервые на практике применен президентом США Ф. Рузвельтом именно при государственной организации строительства дорог.

Дагестан – регион, где преобладает сельское население с высоким уровнем безработицы. Бюджетные средства, направляемые на поддержку экономики, расплываются на всевозможные направления. При этом целевые программы выступают как средства получения бюджетных денег, а цели так и не достигают [11]. Концентрация средств в одном направлении, хотя бы в течение 10–15 лет, кардинально решила бы проблему.

Мощный потенциал развития логистической инфраструктуры региона заложен в институте государственно-частного партнерства (ГЧП). Необходимость в государственно-частном партнерстве возникает по следующим причинам:

ни государство, ни частный бизнес в отдельности не в состоянии в полном объеме финансировать развитие тех или иных направлений;

частный бизнес способен более эффективно управлять объектами инфраструктуры, нежели государство;

государство располагает помимо инвестиций, возможностями административного и политического характера, необходимыми при решении вопросов развития и размещения объектов инфраструктуры, в особенности, если это носит межгосударственный характер.

В различных странах накоплен положительный опыт ГЧП, в то время как в России еще не создана институциональная среда для его развития. В нашей стране ГЧП регулируется рядом законодательных актов, в их числе наиболее важный – № 115 - ФЗ «О концессионных соглашениях». В Дагестане, как и в большинстве регионов, принят также закон о ГЧП – Закон РД от 01.02.2008 № 5 «Об участии Республики Дагестан в государственно-частном партнерстве». Наконец, Правительством РФ в прошлом году в ГД был внесен проект ФЗ «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации». Основная функция институтов в обществе заключается в уменьшении неопределенности путем установления

устойчивой структуры взаимоотношений между индивидами. Новые законы можно принять за сутки, но для их выполнения требуется много времени и усилий [7].

Для развития ГЧП необходимо, чтобы совпали интересы государства и частного бизнеса. При государственной поддержке реализации тех или иных целевых программ частный бизнес вносит идею, а государство поддерживает или отказывается. При ГЧП государство выступает инициативой, а частный бизнес отзывается на предложение или нет. Но многие формы ГЧП, как государственные контракты с инвестиционными обязательствами частного сектора, аренда (земли, здания, сооружения), лизинг, концессия, предусматривают превышение рисков частного бизнеса над рисками государства. Есть и другие формы ГЧП, при которых риски зависят от доли участия в проекте. К таковым относятся: соглашение о разделе продукции, договорная модель, микроконсорциум. Последняя форма может обеспечить участие в ГЧП малого и среднего бизнеса.

Как считают авторы [2], объединение бизнеса и государства в рамках микроконсорциума в сфере платных услуг дает малому и среднему бизнесу целый ряд преимуществ как по сравнению с раздельным хозяйствованием, так и по сравнению с другими формами ГЧП.

ГЧП позволит разрешить многие проблемы транспортно-логистической инфраструктуры республики. Долгие годы не могут решить проблему с приватизацией двух стратегически важных объектов логистической инфраструктуры – Махачкалинского морского порта и Махачкалинского аэропорта. Следует не приватизировать эти объекты, а, сохранив государственную собственность, передать на договорных началах в эффективное управление частному бизнесу.

Мы считаем, что частному бизнесу – участнику ГЧП, следует гарантировать предпринимательский доход не ниже ставки рефинансирования. Развитие ГЧП не может осуществляться без соответствующих структур в правительстве республики. В этих структурах должны работать квалифицированные специалисты, прошедшие стажировку в странах или регионах, где накоплен опыт ГЧП. Следует разработать механизмы и методическое обеспечение ГЧП с учетом отрасли и форм реализации.

Список литературы

1. Абакарова П.М., Магомедов А.М. Институциональные препоны на пути социально-экономического развития Дагестана // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. № 54 (6). С. 17.
2. Аскеров Н.С., Абакаров М.И., Талибов А.О. Государственно-частное партнерство в экономике Республики Дагестан // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 18. С.

26-33.

3. Магомедов А.М. Управлению региональной экономикой – логистический подход // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2012. № 48 (12). С. 106.
4. Магомедов А.М. Транспорт и логистическая интеграция региональной экономики // Экономика и предпринимательство. 2014. № 1-2. С. 231-235.
5. Магомедов А.М. Транспортная подсистема в логистической системе региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. № 11 (59). С. 15.
6. Магомедов А.М. Оценка развития транспортной инфраструктуры региона // Управленческий учет. 2014. № 4. С. 57-62.
7. Магомедов А.М. Институциональная среда как фактор развития региональной экономики // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. № 53 (5). С. 50.
8. Магомедов А.М. Институты и институциональные потоки логистической системы // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. № 53 (5). С. 18.
9. Магомедов А.М. Природопользование региона на основе логистики (на примере Республики Дагестан) // Региональная экономика: теория и практика. 2013. № 17. С. 20-26.
10. Магомедов А.М., Бучаев А.Г. Пути развития распределительной логистики АПК региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2014. № 4 (64). С. 59.
11. Магомедов А.М., Бучаев Я.Г. Эффективность финансовых потоков в агропромышленном комплексе региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2014. № 4 (64). С. 60.
12. Магомедов А.М. Плодоовощному подкомплексу АПК Дагестана необходима логистическая интеграция // Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 19. С. 13-21.

Рецензенты:

Айгумов А.Д., д.э.н., профессор, зав. кафедрой государственного и муниципального управления ФГБОУ ВПО «Дагестанский государственный университет», г. Махачкала.

Абдулгалимов А.М., д.э.н., профессор кафедры «Налоги и денежное обращение» ФГБОУ ВПО «Дагестанский государственный университет», г. Махачкала.