

МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИМЕРЕ ВОДНОГО ВИДА ТРАНСПОРТА

Семенова Полина Анатольевна
студент группы АУТ-312
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ),
Москва, Россия

DEVELOPMENT MECHANISMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP ON THE EXAMPLE OF WATER TRANSPORT

Semenova Polina Anatolyevna
student of the group АУТ-312
Russian University of Transport RUT (MIIT),
Moscow, Russia

Аннотация. Эффективный механизм для решения общественно-значимых инфраструктурных задач, как в России, так и за рубежом. Форма взаимодействия государства и бизнеса способна значительно повысить инвестиционную привлекательность создаваемых объектов инфраструктуры путем сокращения сроков их строительства, повышения эффективности функционирования, а также сокращения как бюджетных, так и частных расходов.

Abstract. An effective mechanism for solving socially significant infrastructure problems, both in Russia and abroad. The form of interaction between the state and business can significantly increase the investment attractiveness of the infrastructure facilities being created by reducing the time of their construction, increasing the efficiency of their functioning, as well as reducing both budgetary and private expenses.

Ключевые слова: частное государственное партнерство, транспортная сфера, эффективность, водный транспорт.

Введение

Государственно частное партнерство - это юридически оформленные отношения органов власти и субъектов предпринимательства в отношении объектов, находящихся в юрисдикции государства, основанные на обязательном разделении рисков, учете интересов и координации усилий сторон, осуществляемые в целях наиболее эффективной реализации проектов, имеющих важное общественно-государственное значение. Цели государственно-частного партнерства включают в себя:

- ускорение темпов социально-экономического развития региона за счет дополнительных инвестиций, привлекаемых из внебюджетных источников;
- экономия бюджетных средств в краткосрочном периоде за счет распределения финансирования на более длительный период;
- повышение эффективности использования бюджетных средств за счет привлечения частного сектора [1].

Создание и развитие эффективного взаимодействия государства и бизнеса, в действующих экономических и политических условиях России, а также разработка современных методов хозяйственных отношений за счет общих усилий этих сторон. Это и является одной из главных причин успешного, динамичного и устойчивого прогресса государства, увеличения ее конкурентоспособности и роста благосостояния населения. Приведенные выше факты доказывают актуальность данной темы. Частное-государственное партнерство – сравнительно молодая для России форма сотрудничества, изучению и практике которой в настоящее время привлекается огромное внимание.

Понятие, суть и примеры государственно-частного партнерства

1.1 АКТУАЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

В центре внимания любого демократического государства находится проблема сотрудничества государства и частного бизнеса. За последние несколько лет многие страны начали объединять усилия государственной власти и бизнеса. Все это заметно проявляется в таких сферах, как электроэнергетика, транспорт, здравоохранение, образование. Предприятия в этих направлениях, имеют стратегическое значение и не могут быть приватизированы, но, с другой стороны, страна не всегда может выделить средства, которые необходимы для их поддержки и развития. Именно в таких случаях нужно создавать союз государства и бизнеса – это и есть государственно-частное партнерство.

Особенную актуальность тема государственно-частного партнерства приобрела в условиях мирового финансового кризиса, в связи с которым многие отрасли российской экономики почувствовали потребность в государственной поддержке [2].

1.2 ОСНОВНОЙ ПРИНЦИП И ТИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ключевой принцип государственно-частного партнерства заключается в том, что государство выявляет, необходимые услуги и сферы в которых оно нуждается, а в свою очередь частный бизнес, проявивший интерес к этому проекту, делает предложение, которое в максимальной степени будет соответствовать требованиям государства. Существуют разные формы взаимодействия государства и бизнеса при создании проектов государственно-частного партнерства. Можно выделить следующие формы:

Контракты как административный договор, подписываемый между государством и частным бизнесом на воплощение конкретных общественно нуждающихся видов деятельности. В административных контрактных отношениях права собственности не отдаются фирме или компании, затраты и риски полностью несет государство. Частному бизнесу интересен такой подход сотрудничества, так как по соглашению он имеет право на договоренную долю в доходе, прибыли или собираемых платежах.

Аренда в ее традиционной форме (договора аренды) и в форме лизинга. На конкретных условиях возникает передача частному бизнесу государственного или муниципального имущества на некоторый срок пользования и за определенную плату. В индивидуальных оговариваемых случаях арендные взаимодействия могут закончиться выкупом арендуемого имущества. А в случае договора лизинга лизингополучателю дается право на выкуп имущества.

Концессия (концессионное соглашение). Особенность концессии состоит в том, что государство, оставаясь полноправным собственником имущества, составляющего предмет концессионного соглашения, уполномочивает частного партнера выполнять в течение определенного срока оговариваемые в соглашении функции и наделяет его с этой целью соответствующими полномочиями, необходимыми для обеспечения нормального функционирования объекта концессии [3].

1.3 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПОРТОВ И ПРОБЛЕМЫ ИХ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Рассмотрим транспортную сферу на примере водного транспорта. Государство несет ответственность за сооружение новых портов, но этому в наше время уделяется небольшое количество времени и материальных средств, так как расходы на строительство портовых объектов значительно превосходят сумму капитальных вложений в иных областях экономики, а социальная и общественная ценность этих объектов – не могут быть максимальными.

Печально то, что грузовые порты имеют важную функцию для гарантирования национальной и экономической безопасности, однако для их строительства требуется огромное количество вложений, но государство просто не может позволить себе выделить все эти средства в полном объеме. Российская Федерация располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей. В европейской местности России действует не имеющая аналогов Единая глубоководная система, содержащая крупнейшие реки, их притоки и межбассейновые соединения. Общая протяженность используемых в стране внутренних водных путей в течение последних десяти лет была нетронута на уровне примерно 100 тыс. км, однако ввиду нехватки бюджетного финансирования дноуглубительных работ, гарантированные габариты судовых ходов сократились, отяготился навигационный уход на внутренних водах. Грузовые перевозки - это главная форма участия системы внутреннего водного транспорта России. За последние десять лет, объем грузовых перевозок, реализуемый внутренним водным транспортом, уменьшился в считанные разы. Уменьшение объемов дноуглубительных работ, из-за чего следовало сокращение длины внутренних путей судовых ходов и освещаемой судоходной обстановкой, а все, потому что, произошло повышение цены на дизельное топливо и нехватка финансирования для содержания водных путей.

Речной транспорт проигрывает как внешним конкурентам, так и внутрироссийским – железной дороге. Первое место по поставке угля и леса занимает железная дорога, которая почти полностью выбила речной транспорт с рынка перевозок угля и леса. В поставке минерально-строительных грузов, также произошло смещение речного транспорта, а именно автомобильным. Речной транспорт нуждается в помощи государства. Сохранение инфраструктуры внутренних водных путей- одно из главнейших функций. Частное-государственное партнерство может стать главной и эффективной формой вовлечения материальных средств в инфраструктурные планы.

1.4 ПЛАН РАЗВИТИЯ ПОРТОВ В КАСПИЙСКОМ БАССЕЙНЕ

Согласно плану мероприятий на период до 2030 года, созданный Министерством по делам Северного Кавказа для реализации стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним.

Всего в плане 55 позиций, разбитых на 11 групп [4]. Все это направлено на развитие портовой эффективности в регионе, увеличению количества туристов, реализацию мер стимулирования развития территорий, воплощение

ряда промышленных кластеров для создания грузопотоков под все больше набирающего количества потребностей таких потребителей, как Иран, Индия, страны Персидского залива.

Также в Каспийском регионе планируется создание условий для развития гражданского судостроения и судоремонта. Уже в этом году Минкавказ намерен создать на базе институтов развития Северного Кавказа единый центр по координации реализации проектов в рамках стратегии. В том числе рассматриваются варианты со строительством пассажирских терминалов в портах Махачкалы, Астрахани и Дербента, а также нового грузового порта в Дагестане и морского порта в Калмыкии. Ее реализация должна к 2030 году обеспечить рост контейнерного грузооборота до 265 тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте, увеличение объема сухих грузов до 14 миллионов тонн, привлечь в Каспийский регион до 30 тысяч внутренних туристов в год и создать более двух тысяч рабочих мест [4].

Основной целью реализации стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне является объединение российских портов на Каспии в главные транспортные узлы и коридоры международной торговли, что создаст целостность транспортного узла Каспийского бассейна. Каспий - многообещающий перекресток международных транспортных коридоров "Восток-Запад" и "Север-Юг". В Федеральном агентстве водного транспорта огромный интерес потенциальных инвесторов вызывает, именно это место между гигантскими потребительскими, финансовыми, технологическими и ресурсными рынками. В российской части Каспийского побережье для конструирования специальной портовой экономической зоны, требуются инвестиции, бюджет которых будет более десяти миллиардов рублей. Не обходимый поиск по грузовой базе, источников инвестиций, зарубежных торговых партнеров только приходит в действие и проводится на всевозможных уровнях взаимодействия.

Условия для реализации капиталоемких проектов могут быть созданы, благодаря механизмам государственно-частного партнерства, поскольку не всегда проекты, как правило, окупаемы в полном объеме. Государственно-частное партнерство дает возможность создавать проекты, которые пойдут на пользу как государству, так и частному бизнесу.

2 ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

2.1 Повышение эффективности государственно-частного партнерства

Затрагивая вопрос о способах повышения эффективности различных форм частного-государственного партнерства нужно не забывать уделять особое внимание на то, что инфраструктурный объект, например, порт - это достаточно сложное предприятие, которое должно функционировать практически без права на ошибку. То есть должны создаваться и особые условия для функционирования данного объекта. Если даже такой объект будет создан, то эффективность его работы, как правило, будет явно не на максимальном уровне.

Разумно сделать паузу и провести рассмотрение возможностей увеличения эффективности управления предприятием с помощью систем информационного обеспечения. Процедуры регистрации судна и груза – чрезвычайно трудоемки, требуют затрат огромного количества времени, работа протекает, в основном, с бумажными документами - и все это связано с человеческим фактором:

- 1) недостижимость выявления стандартного времени проведения процедуры,
- 2) возможны ошибки, которые были сделаны при заполнении (обработке) документов,
- 3) существование рисков утери документов.

Именно бумажная работа – одна из существенных проблем низкой пропускной способности порта. Понятно, что проблему сложно решить, автоматизируя работу лишь в единственном порту, однако на примере определенного хозяйствующего объекта можно дать оценку эффективности введения информационной системы, после чего можно будет судить о ожидаемых результатах увеличения эффективности в отрасли в общем при использовании индуктивного анализа. Информационная система, которая вводится в использование, включает в себя два немаловажных компонента: нейронная сеть для эффективного деления входящих и исходящих грузов в складском помещении и автоматизированная система документооборота. Разрабатываемая система включает в себя следующую структуру:

1) Судно приходит в порт с грузом.

2) Начинается процесс регистрации судна и груза, согласно принятой регламентом процедуре. Нужно заметить, что автоматизация механизмов документооборота подразумевает частичный переход на электронные документы, где есть такая возможность.

3) После регистрации и приема груза начинается процедура определения места груза на складе. Здесь уже в помощь приходит обученная нейронная сеть, выдающая номер склада и конкретизированное место контейнера на основе информации, которая была заранее внесена в базу.

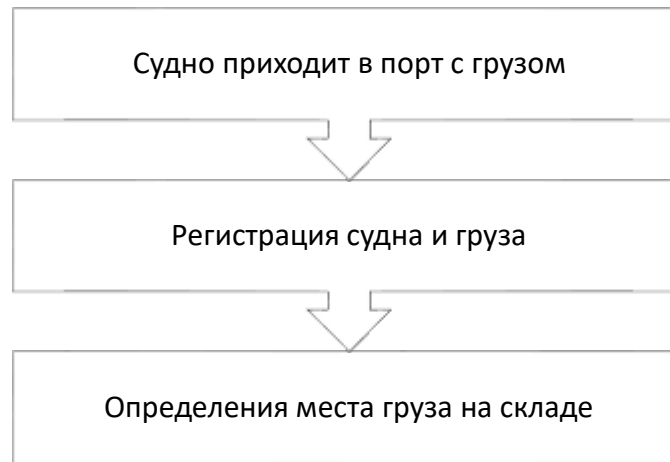


Рисунок 1 - Структура обработки судна

2.2 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ НОВЫХ ВНЕДРЕНИЙ

Критерии, учитывающие экономическую сторону проблемы, и нескольких вспомогательных показателей, дают возможность определить оценку эффективности введенного механизма. При учетывании всего, мы сможем создать наглядную модель этого механизма. Рассмотрим критерии, помогающие оценить эффективность:

- Количество времени, требуемое для обработки входящих и исходящих грузов;
- Количество документов, которые обрабатываются вручную;
- Масштаб очередей;
- Грузооборот;
- Ошибки в документах, которые допускает человек при их ручной обработке;

При наличии стандартизированной и автоматизированной процедура работы с документами и замену бумажных на электронные документы, что дает возможность конкретизировать (нормировать) время одной процедуры, которое позволяет создать систему контроля и мониторинга. Выделяется несколько проблем: Первая, как уже было замечено, введение системы электронного документооборота имеет максимальный эффект, если такой механизм применяется не только в одном месте, то есть, если не только Дмитровский порт перейдет на эту систему, но еще и большое количество объектов речной инфраструктуры. Вторая проблема заключается в том, что после введения системы обязательно необходимо обучить сотрудников работе с нововведённой технологией, что в российской реальности нередко трудно и опять же требует определенного промежутка времени. В общем при работе системы электронного документооборота скорость, обрабатываемых документов приближается к 5-кратному увеличению.

Система, работающая сейчас становится неактуальна. Так как,

- Системы электронного документооборота, где они есть, доказывают свою эффективность.
- Системы документооборота, работающие на ручной обработке данных, имеют две проблемы.

Первая – это трудности в работе с библиографическими данными. Если нужный вопрос не обращается к активному функционированию предприятия, то для того, чтобы дать ответ на этот вопрос, нужно затратить некоторое количество времени для поиска нужных документов, если они находятся в наличии. Вторая проблема, вытекающая из первой, сопряжена с появляющимися препятствиями для сотрудников этой сферы. Имеющая система документооборота не позволяет воплощать в действительность гибкие управленческие решения, как и проводить аналитическую работу. Инфраструктурные объекты должны быть гибкими, и уметь приспосабливаться под нужды бизнеса, использующий эти объекты, так как, в итоге, экономическое достоинство государства имеет зависимость:

- от степени развитости инфраструктурных объектов;
- от уровня сложности работы с этими объектами;
- от стабильности их работы.

Введение системы электронной работы с документами даст возможность уменьшить количество обрабатываемых вручную документов. Основными трудностями повышения общей эффективности являются:

- Наличие очередей;
- Длительность оформления груза;
- Неэффективность управления складским комплексом;

Введенная информационная система даст возможность заметно поднять пропускную способность порта. Внедрение нейронной сети позволит эффективно работать при различных уровнях нагрузки. Все перечисленное, определяемый так называемый эффект сезонности на инфраструктурных объектах. Целью опытного управляющего является – обнаружить эту составляющую, обеспечить работу объекта таким образом, чтобы

мощности использовались максимально эффективно. При постоянном уровне загрузки произойдет сокращение очередей. Однако внедрение нейронной сети позволит перераспределить нагрузку на объект. Реорганизация пунктов приёма при увеличении пропускной способности позволит повысить загрузку, а значит повысит грузооборот в порту в целом. Опытность, физическое и моральное состояние сотрудника влияет на:

-Количество допускаемых при оформлении груза ошибок

-Правильность заполнения документов

Таким образом, при введении информационной системы множества похожих проблем можно будет избежать. Повышение эффективности объекта, станет возможным при введении новых механизмов. Таким образом это положит начало тому, что порт станет более функциональным, трудность содержания и его использование станут проще, а значит он начнет привлекать внимание государства и частного бизнеса.

Заключение

Во-первых, введение механизма электронного документооборота даст возможность продуктивно исправлять ошибки в документах. Во-вторых, всякая автоматизированная система предоставляет огромные возможности аналитикам, так как нужный материал располагается в базе данных. В-третьих, сокращение воздействия человеческого фактора и степени обусловленности качества осуществляемой работы от сотрудника повлечет за собой сокращения численности ошибок, а, значит, увеличится скорость и качество выполняемой работы.

Будущие направления развития государственного частного партнерства могли бы добавить в себя инвестиции в способы развития управления важными стратегическими объектами. Так, при выполнении анализа введения автоматизированной информационной системы, легко подтвердить эффективность этого внедрения. Государство, в итоге, заинтересовано в повышении грузооборота в порту, потому что доход страны – налоги, сборы и пошлины, рост доходов от которых, прямо пропорционален грузообороту. Введение информационной системы, даст возможность стране извлекать неплохую выгоду, ведь не всякий бизнес может дать себе возможность введения дорогостоящей информационной системы, так как это требует не только материальных вложений, но и времени, например, на обучение сотрудников. Анализ государством возможности разработки программ глобального введения новых информационных систем и будущего их содержания и усовершенствования даст возможность для увеличения всей эффективности не только одного объекта, но и инфраструктуры страны в целом.

Список литературы

Белицкая А.В. Правовое определение государственно-частного партнерства // Законодательство. 2009. N 8. С. 42

Айрапетян М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства. URL: <http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ URL: <http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

Владимир Кузьмин Российская газета

URL: <https://rg.ru/2019/06/28/reg-skfo/medvedev-utverdil-plan-razvitia-portov-kaspiia.html>

Bibliography

Belitskaya A.V. Legal definition of public-private partnership // Legislation. 2009. N 8.S. 42

2. Айрапетян М.С. Foreign experience of public-private partnership. URL:<http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>

Analytical note of the Legal Department of the State Duma of the Russian Federation URL:<http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

VLADIMIR KUZMIN ROSSIYSKAYA GAZETA URL: [HTTPS://RG.RU/2019/06/28/REG-SKFO/MEDVEDEV-UTVERDIL-PLAN-RAZVITIA-PORTOV-KASPIA.HTML](https://rg.ru/2019/06/28/reg-skfo/medvedev-utverdil-plan-razvitia-portov-kaspiia.html)МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИМЕРЕ ВОДНОГО ВИДА ТРАНСПОРТА

Семенова Полина Анатольевна

студент группы АУТ-312

Российский университет транспорта РУТ (МИИТ),

Москва, Россия

DEVELOPMENT MECHANISMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP ON THE EXAMPLE OF WATER TRANSPORT

Semenova Polina Anatolyevna

student of the group AUT-312

Russian University of Transport RUT (MIIT),

Moscow, Russia

Аннотация. Эффективный механизм для решения общественно-значимых инфраструктурных задач, как в России, так и за рубежом. Форма взаимодействия государства и бизнеса способна значительно повысить инвестиционную привлекательность создаваемых объектов инфраструктуры путем сокращения сроков их строительства, повышения эффективности функционирования, а также сокращения как бюджетных, так и частных расходов.

Abstract. An effective mechanism for solving socially significant infrastructure problems, both in Russia and abroad. The form of interaction between the state and business can significantly increase the investment attractiveness of the infrastructure facilities being created by reducing the time of their construction, increasing the efficiency of their functioning, as well as reducing both budgetary and private expenses.

Ключевые слова: частное государственное партнерство, транспортная сфера, эффективность, водный транспорт.

Введение

Государственно частное партнерство - это юридически оформленные отношения органов власти и субъектов предпринимательства в отношении объектов, находящихся в юрисдикции государства, основанные на обязательном разделении рисков, учете интересов и координации усилий сторон, осуществляемые в целях наиболее эффективной реализации проектов, имеющих важное общественно-государственное значение. Цели государственно-частного партнерства включают в себя:

-ускорение темпов социально-экономического развития региона за счет дополнительных инвестиций, привлекаемых из внебюджетных источников;

- экономия бюджетных средств в краткосрочном периоде за счет распределения финансирования на более длительный период;

- повышение эффективности использования бюджетных средств за счет привлечения частного сектора [1].

Создание и развитие эффективного взаимодействия государства и бизнеса, в действующих экономических и политических условиях России, а также разработка современных методов хозяйственных отношений за счет общих усилий этих сторон. Это и является одной из главных причин успешного, динамичного и устойчивого прогресса государства, увеличения ее конкурентоспособности и роста благосостояния населения. Приведенные выше факты доказывают актуальность данной темы. Частное-государственное партнерство – сравнительно молодая для России форма сотрудничества, изучению и практике которой в настоящее время привлекается огромное внимание.

Понятие, суть и примеры государственно-частного партнерства

1.1 АКТУАЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

В центре внимания любого демократического государства находится проблема сотрудничества государства и частного бизнеса. За последние несколько лет многие страны начали объединять усилия государственной власти и бизнеса. Все это заметно проявляется в таких сферах, как электроэнергетика, транспорт, здравоохранение, образование. Предприятия в этих направлениях, имеют стратегическое значение и не могут быть приватизированы, но, с другой стороны, страна не всегда может выделить средства, которые необходимы для их поддержки и развития. Именно в таких случаях нужно создавать союз государства и бизнеса – это и есть государственно-частное партнерство.

Особенную актуальность тема государственно-частного партнерства приобрела в условиях мирового финансового кризиса, в связи с которым многие отрасли российской экономики почувствовали потребность в государственной поддержке [2].

1.2 ОСНОВНОЙ ПРИНЦИП И ТИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ключевой принцип государственно-частного партнерства заключается в том, что государство выявляет, необходимые услуги и сферы в которых оно нуждается, а в свою очередь частный бизнес, проявивший интерес к этому проекту, делает предложение, которое в максимальной степени будет соответствовать требованиям государства. Существуют разные формы взаимодействия государства и бизнеса при создании проектов государственно-частного партнерства. Можно выделить следующие формы:

Контракты как административный договор, подписываемый между государством и частным бизнесом на воплощение конкретных общественно нуждающихся видов деятельности. В административных контрактных отношениях права собственности не отдаются фирме или компании, затраты и риски полностью несет государство. Частному бизнесу интересен такой подход сотрудничества, так как по соглашению он имеет право на договоренную долю в доходе, прибыли или собираемых платежах.

Аренда в ее традиционной форме (договора аренды) и в форме лизинга. На конкретных условиях возникает передача частному бизнесу государственного или муниципального имущества на некоторый срок пользования и за определенную плату. В индивидуальных оговариваемых случаях арендные взаимодействия

могут закончиться выкупом арендуемого имущества. А в случае договора лизинга лизингополучателю дается право на выкуп имущества.

Концессия (концессионное соглашение). Особенность концессии состоит в том, что государство, оставаясь полноправным собственником имущества, составляющего предмет концессионного соглашения, уполномочивает частного партнера выполнять в течение определенного срока оговариваемые в соглашении функции и наделяет его с этой целью соответствующими полномочиями, необходимыми для обеспечения нормального функционирования объекта концессии [3].

1.3 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПОРТОВ И ПРОБЛЕМЫ ИХ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Рассмотрим транспортную сферу на примере водного транспорта. Государство несет ответственность за сооружение новых портов, но этому в наше время уделяется небольшое количество времени и материальных средств, так как расходы на строительство портовых объектов значительно превосходят сумму капитальных вложений в иных областях экономики, а социальная и общественная ценность этих объектов – не могут быть максимальными.

Печально то, что грузовые порты имеют важную функцию для гарантирования национальной и экономической безопасности, однако для их строительства требуется огромное количество вложений, но государство просто не может позволить себе выделить все эти средства в полном объеме. Российская Федерация располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей. В европейской местности России действует не имеющая аналогов Единая глубоководная система, содержащая крупнейшие реки, их притоки и межбассейновые соединения. Общая протяженность используемых в стране внутренних водных путей в течение последних десяти лет была нетронута на уровне примерно 100 тыс. км, однако ввиду нехватки бюджетного финансирования дноуглубительных работ, гарантированные габариты судовых ходов сократились, отяготился навигационный уход на внутренних водах. Грузовые перевозки - это главная форма участия системы внутреннего водного транспорта России. За последние десять лет, объем грузовых перевозок, реализуемый внутренним водным транспортом, уменьшился в считанные разы. Уменьшение объемов дноуглубительных работ, из-за чего следовало сокращение длины внутренних путей судовых ходов и освещаемой судоходной обстановкой, а все, потому что, произошло повышение цены на дизельное топливо и нехватка финансирования для содержания водных путей.

Речной транспорт проигрывает как внешним конкурентам, так и внутрироссийским – железной дороге. Первое место по поставке угля и леса занимает железная дорога, которая почти полностью выбила речной транспорт с рынка перевозок угля и леса. В поставке минерально-строительных грузов, также произошло смещение речного транспорта, а именно автомобильным. Речной транспорт нуждается в помощи государства. Сохранение инфраструктуры внутренних водных путей- одно из главнейших функций. Частное-государственное партнерство может стать главной и эффективной формой вовлечения материальных средств в инфраструктурные планы.

1.4 ПЛАН РАЗВИТИЯ ПОРТОВ В КАСПИЙСКОМ БАССЕЙНЕ

Согласно плану мероприятий на период до 2030 года, созданный Министерством по делам Северного Кавказа для реализации стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним.

Всего в плане 55 позиций, разбитых на 11 групп [4]. Все это направлено на развитие портовой эффективности в регионе, увеличению количества туристов, реализацию мер стимулирования развития территорий, воплощение ряда промышленных кластеров для создания грузопотоков под все больше набирающего количества потребностей таких потребителей, как Иран, Индия, страны Персидского залива.

Также в Каспийском регионе планируется создание условий для развития гражданского судостроения и судоремонта. Уже в этом году Минкавказ намерен создать на базе институтов развития Северного Кавказа единый центр по координации реализации проектов в рамках стратегии. В том числе рассматриваются варианты со строительством пассажирских терминалов в портах Махачкалы, Астрахани и Дербента, а также нового грузового порта в Дагестане и морского порта в Калмыкии. Ее реализация должна к 2030 году обеспечить рост контейнерного грузооборота до 265 тысяч единиц в двадцатифутовом эквиваленте, увеличение объема сухих грузов до 14 миллионов тонн, привлечь в Каспийский регион до 30 тысяч внутренних туристов в год и создать более двух тысяч рабочих мест [4].

Основной целью реализации стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне является объединение российских портов на Каспии в главные транспортные узлы и коридоры международной торговли, что создаст целостность транспортного узла Каспийского бассейна. Каспий - многообещающий перекресток международных транспортных коридоров "Восток-Запад" и "Север-Юг". В Федеральном агентстве водного транспорта огромный интерес потенциальных инвесторов вызывает, именно это место между гигантскими потребительскими, финансовыми, технологическими и ресурсными рынками. В российской части Каспийского побережье для конструирования специальной портовой экономической зоны, требуются инвестиции, бюджет которых будет более десяти миллиардов рублей. Не обходимый поиск по грузовой базе,

источников инвестиций, зарубежных торговых партнеров только приходит в действие и проводится на всевозможных уровнях взаимодействия.

Условия для реализации капиталоемких проектов могут быть созданы, благодаря механизмам государственно-частного партнерства, поскольку не всегда проекты, как правило, окупаемы в полном объеме. Государственно-частное партнерство дает возможность создавать проекты, которые пойдут на пользу как государству, так и частному бизнесу.

2 ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

2.1 Повышение эффективности государственно-частного партнерства

Затрагивая вопрос о способах повышения эффективности различных форм частного-государственного партнерства нужно не забывать уделять особое внимание на то, что инфраструктурный объект, например, порт - это достаточно сложное предприятие, которое должно функционировать практически без права на ошибку. То есть должны создаваться и особые условия для функционирования данного объекта. Если даже такой объект будет создан, то эффективность его работы, как правило, будет явно не на максимальном уровне.

Разумно сделать паузу и провести рассмотрение возможностей увеличения эффективности управления предприятием с помощью систем информационного обеспечения. Процедуры регистрации судна и груза – чрезвычайно трудоемкие, требуют затрат огромного количества времени, работа протекает, в основном, с бумажными документами - и все это связано с человеческим фактором:

- 1) недостижимость выявления стандартного времени проведения процедуры,
- 2) возможны ошибки, которые были сделаны при заполнении (обработке) документов,
- 3) существование рисков утери документов.

Именно бумажная работа – одна из существенных проблем низкой пропускной способности порта. Понятно, что проблему сложно решить, автоматизируя работу лишь в единственном порту, однако на примере определенного хозяйствующего объекта можно дать оценку эффективности введения информационной системы, после чего можно будет судить о ожидаемых результатах увеличения эффективности в отрасли в целом при использовании индуктивного анализа. Информационная система, которая вводится в использование, включает в себя два немаловажных компонента: нейронная сеть для эффективного деления входящих и исходящих грузов в складском помещении и автоматизированная система документооборота. Разрабатываемая система включает в себя следующую структуру:

- 1) Судно приходит в порт с грузом.
- 2) Начинается процесс регистрации судна и груза, согласно принятой регламентом процедуре. Нужно заметить, что автоматизация механизмов документооборота подразумевает частичный переход на электронные документы, где есть такая возможность.
- 3) После регистрации и приема груза начинается процедура определения места груза на складе. Здесь уже в помощь приходит обученная нейронная сеть, выдающая номер склада и конкретизированное место контейнера на основе информации, которая была заранее внесена в базу.

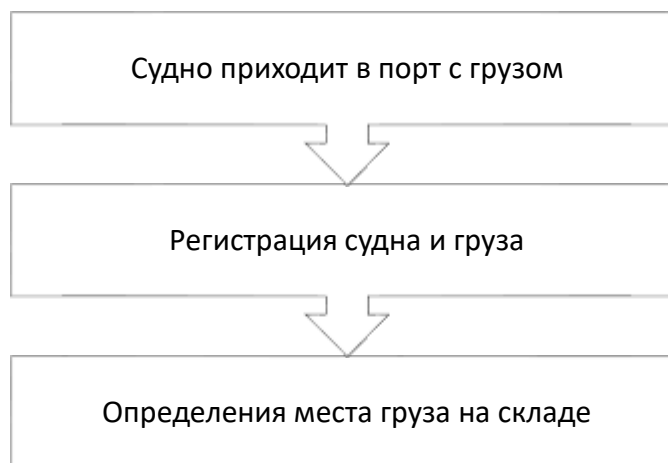


Рисунок 1 - Структура обработки судна

2.2 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ НОВЫХ ВНЕДРЕНИЙ

Критерии, учитывающие экономическую сторону проблемы, и нескольких вспомогательных показателей, дают возможность определить оценку эффективности введенного механизма. При учетывании всего, мы сможем создать наглядную модель этого механизма. Рассмотрим критерии, помогающие оценить эффективность:

- Количество времени, требуемое для обработки входящих и исходящих грузов;

- Количество документов, которые обрабатываются вручную;
- Масштаб очередей;
- Грузооборот;
- Ошибки в документах, которые допускает человек при их ручной обработке;

При наличии стандартизированной и автоматизированной процедура работы с документами и замена бумажных на электронные документы, что дает возможность конкретизировать (нормировать) время одной процедуры, которое позволяет создать систему контроля и мониторинга. Выделяется несколько проблем: Первая, как уже было замечено, введение системы электронного документооборота имеет максимальный эффект, если такой механизм применяется не только в одном месте, то есть, если не только Дмитровский порт перейдет на эту систему, но еще и большое количество объектов речной инфраструктуры. Вторая проблема заключается в том, что после введения системы обязательно необходимо обучить сотрудников работе с нововведённой технологией, что в российской реальности нередко трудно и опять же требует определенного промежутка времени. В общем при работе системы электронного документооборота скорость, обрабатываемых документов приближается к 5-кратному увеличению.

Система, работающая сейчас становится неактуальна. Так как,

- Системы электронного документооборота, где они есть, доказывают свою эффективность.
- Системы документооборота, работающие на ручной обработке данных, имеют две проблемы.

Первая – это трудности в работе с библиографическими данными. Если нужный вопрос не обращается к активному функционированию предприятия, то для того, чтобы дать ответ на этот вопрос, нужно затратить некоторое количество времени для поиска нужных документов, если они находятся в наличии. Вторая проблема, вытекающая из первой, сопряжена с появляющимися препятствиями для сотрудников этой сферы. Имеющая система документооборота не позволяет воплощать в действительность гибкие управленческие решения, как и проводить аналитическую работу. Инфраструктурные объекты должны быть гибкими, и уметь приспосабливаться под нужды бизнеса, использующий эти объекты, так как, в итоге, экономическое достоинство государства имеет зависимость:

- от степени развитости инфраструктурных объектов;
- от уровня сложности работы с этими объектами;
- от стабильности их работы.

Введение системы электронной работы с документами даст возможность уменьшить количество обрабатываемых вручную документов. Основными трудностями повышения общей эффективности являются:

- Наличие очередей;
- Длительность оформления груза;
- Неэффективность управления складским комплексом;

Введенная информационная система даст возможность заметно поднять пропускную способность порта. Внедрение нейронной сети позволит эффективно работать при различных уровнях нагрузки. Все перечисленное, определяемый так называемый эффект сезонности на инфраструктурных объектах. Целью опытного управляющего является – обнаружить эту составляющую, обеспечить работу объекта таким образом, чтобы мощности использовались максимально эффективно. При постоянном уровне загрузки произойдет сокращение очередей. Однако внедрение нейронной сети позволит перераспределить нагрузку на объект. Реорганизация пунктов приёма при увеличении пропускной способности позволит повысить загрузку, а значит повысит грузооборот в порту в целом. Опытность, физическое и моральное состояние сотрудника влияет на:

- Количество допускаемых при оформлении груза ошибок
- Правильность заполнения документов

Таким образом, при введении информационной системы множества похожих проблем можно будет избежать. Повышение эффективности объекта, станет возможным при введении новых механизмов. Таким образом это положит начало тому, что порт станет более функциональным, трудность содержания и его использование станут проще, а значит он начнет привлекать внимание государства и частного бизнеса.

Заключение

Во-первых, введение механизма электронного документооборота даст возможность продуктивно исправлять ошибки в документах. Во-вторых, всякая автоматизированная система предоставляет огромные возможности аналитикам, так как нужный материал располагается в базе данных. В-третьих, сокращение воздействия человеческого фактора и степени обусловленности качества осуществляемой работы от сотрудника повлечет за собой сокращения численности ошибок, а, значит, увеличится скорость и качество выполняемой работы.

Будущие направления развития государственного частного партнерства могли бы добавить в себя инвестиции в способы развития управления важными стратегическими объектами. Так, при выполнении анализа введения автоматизированной информационной системы, легко подтвердить эффективность этого внедрения. Государство, в итоге, заинтересовано в повышении грузооборота в порту, потому что доход страны – налоги, сборы и пошлины, рост доходов от которых, прямо пропорционален грузообороту. Введение информационной системы, даст возможность стране извлекать неплохую выгоду, ведь не всякий бизнес может дать себе

возможность введения дорогостоящей информационной системы, так как это требует не только материальных вложений, но и времени, например, на обучение сотрудников. Анализ государством возможности разработки программ глобального введения новых информационных систем и будущего их содержания и усовершенствования даст возможность для увеличения всей эффективности не только одного объекта, но и инфраструктуры страны в целом.

Список литературы

Белицкая А.В. Правовое определение государственно-частного партнерства // Законодательство. 2009. N 8. С. 42

Айрапетян М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства. URL: <http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ URL: <http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

Владимир Кузьмин Российская газета

URL: <https://rg.ru/2019/06/28/reg-skfo/medvedev-utverdil-plan-razvitiia-portov-kaspiia.html>

Bibliography

Belitskaya A.V. Legal definition of public-private partnership // Legislation. 2009. N 8.S. 42

2. Айрапетян М.С. Foreign experience of public-private partnership. URL:<http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>

Analytical note of the Legal Department of the State Duma of the Russian Federation URL:<http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

Vladimir Kuzmin Rossiyskaya Gazeta URL: <https://rg.ru/2019/06/28/reg-skfo/medvedev-utverdil-plan-razvitiia-portov-kaspiia.html>