

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО В ЛОГІСТИЦІ

Сьогодні багато розмов ведеться навколо прийняття закону про державно-приватне партнерство в Україні. Ще на початку 90-х років ХХ ст. стало очевидним, що держава не може використовувати механізм приватизації для підвищення ефективності або розвитку інфраструктури, яка традиційно є монополією і не може передаватися в приватні руки. Передумови або ж причини ініціювання владою державно-приватного партнерства – це недостатність фінансів для самостійного надання якісних послуг. Наявність нового партнера дасть можливість розширити їх спектр.

Особливо гострими стали питання державно-приватного фінансування інфраструктури і стратегічних об'єктів напередодні Євро-2012 у Львові. Державно-приватне партнерство – це передача приватному сектору частини повноважень, відповідальності і ризиків з реалізації інвестиційних проектів, які традиційно фінансувались державою. Розглянемо досвід Берліна–Бранденбурга (Німеччина), який є одним з величезних ринків логістичних послуг (тут проживає близько 6 млн. жителів, з них 150 тис. співробітників працюють в галузі логістики). Цей регіон знаходиться в серці Європи і це дає йому перевагу та створює ідеальні транспортні зв'язки між ринками різних країн. Тут створена разом з приватним бізнесом і логістична мережа регіону.

Logistics Net Berlin–Brandenburg – державно-приватне партнерство, яке фінансує як власті регіони, так і приватний бізнес. Logistics Net – це агентство, яке надає усі види логістичних послуг і працює за принципом «все з одних рук». Компанія активно співпрацює з організаціями різних країн, зокрема і з компаніями з України. Існує договір про співробітництво між ВАТ «Логістична платформа» і Logistics Net Berlin–Brandenburg. У рамках договору сторони регулярно інформують одна одну про ситуації на логістичних ринках країн, що співпрацюють в участі і проведенні галузевих акцій, обмінюються діловими контактами, разом проводять дослідження. За результатом державно-приватного

партнерства на території регіону Берлін–Брандербург з'явилося декілька логістичних парків і річкових портів, а також багато логістичних підприємств, які мають ідеальний доступ до автомагістралей, залізничних сполучень та судохідних водних шляхів, де вони можуть розташувати свої дистрибуційні і складські комплекси. Логістичні парки, так звані «сухі порти» (переміщення товарів сушею), вантажні поселення Freight Villages користуються серйозною підтримкою влади, оскільки там є термінал для комбінування авто- і залізничних перевезень. Такі вантажні «села» використовують як інترمодальні станції перевантажень. В регіоні Берлін–Брандербург працює більше 300 іноземних компаній (з Франції, США, Великобританії), що пояснюється сучасними можливостями для перевезення товарів з Китаю. Берлін–Брандербург пропонує китайським підприємствам, які хочуть продавати свої товари в Європі, дві можливості: по-перше, це набагато дешевша нерухомість і більше доступних площ, ніж, наприклад, в регіоні порту Гамбург; по-друге, регіон знаходиться на перехресті основних автомагістралей.

Запровадження державно-приватного партнерства в логістичній сфері України особливо актуально для Львова. Оскільки Львів знаходиться на кордоні з Польщею, яка є членом ЄС, тобто фактично з Євросоюзом. Щодо Львова, то Львівська міська рада зав'язала стосунки з німецьким банком KFW і товариством з технічної допомоги GTZ, які розробляють стратегію розвитку транспорту у Львові, розраховану на 10–15 років. Проект фінансується німецьким міністерством екології в рамках програми «Екологічний доступний транспорт в Україні на базі міста Львова». KFW виділив Львову грант на 500 тис. євро на розроблення і ще планує надати 20 млн. євро на реалізацію цих проєктів. GTZ допомагатиме Львову в розробленні технічних деталей концепції розвитку електротранспорту, систем керування і оптимізації транспортних потоків, надавати підтримку з навчання персоналу і програму забезпечення контролю за рухом транспорту. Львів виділив 100 млн. євро і 6 га площі на будівництво нового стадіону до Євро-2012. Вже є п'ять інтернаціональних компаній Immoeast (Австрія), Trigranit (Угорщина), Marazzi (Швейцарія), Implenla (Швейцарія), Nochtief (Німеччина)), які планують його будувати. Також будуватимуть готелі, ресторани, торговельно-розважальні заклади, будинки, паркінги. Marazzi вже пропонує побудувати комплекс з шопінг-центром, лікарнею, офісами, закладами без коштів Державного бюджету. Вже є три

претенденти (чеська, голландська, естонська компанії) на реконструкцію аеропорту, що дасть змогу приймати повітряні судна типу Боїнг 737-800 і збільшити пропускну здатність до 2 тисяч пасажирів на годину. Також планують прокласти колію євростандарту для зведення приміського вокзалу з міжнародним терміналом для обслуговування іноземних пасажирів, відкриття музею залізничної техніки та історії становлення залізничного транспорту, офісів. На цей проект держава виділяє 19 га і планує залучити 300–350 млн. інвестицій. Європейський інвестиційний банк готовий надати кошти для будівництва транспортних мереж Львова до Євро-2012 та кільцевої дороги навколо міста.

Тому для України актуальним є сьогодні термінове прийняття закону про державно-приватне партнерство і використання його під час будівництва та розвитку логістичної мережі міста Львова на етапі підготовки до Євро-2012.

С.П. Хобзей,
студент.

ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЧНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ У СФЕРІ СЕРТИФІКАЦІЇ

У сучасному ринковому середовищі відбувається постійне розширення ринків збуту для максимального задоволення потреб споживачів. Пропагуючи нові продукти і розширюючи спектр послуг, ринок не несе відповідальності за надмірне використання природних ресурсів та забруднення довкілля. На межі між виготовленням продукції і охороною довкілля виникає екологічна логістика.

Екологічна логістика – це прогнозування кількості, якості і в подальшому методів та способів утилізації продукції для зменшення впливу антропогенних чинників на забруднення довкілля. Екологістика – це функція екологічного менеджменту підприємства, що полягає у дослідженні ринку екологічних продуктів, формуванні попиту на них і в організації діяльності підприємства щодо їх виробництва та збуту. Вона включає в себе такі види екологічної активності підприємства:

1) врахування вимог екологічного законодавства до виробництва продукції і діяльності підприємств;