

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО В ВОЕННОЙ СФЕРЕ (на примере создания и эксплуатации производственно-логистического комплекса минобороны "Архангельск")

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
IN THE MILITARY SPHERE
(on the example of creation and exploitation
of production and logistics complex
of the ministry of defense "Arkhangelsk")

*A. Alekseev
P. Egorov
T. Kurbanov*

Annotation

The proposed article analyzes the basic principles, key characteristics, success factors, as well as the benefits of public-private partnership for the state and for business. The enlarged model of the public-private partnership project implementation is described. The importance of public-private partnership in the construction and operation of production and logistics complexes of the Ministry of defense is shown. The article substantiates the application of the methodology for calculating the rating of the region in terms of development of public-private partnership in the Russian Federation in assessing the attractiveness of a particular project.

Keywords: military organization, military infrastructure, Armed forces, public-private partnership, concession agreement, production and logistics complexes.

*Алексеев Алексей Викторович
К.э.н., Филиал Военной академии
материально-технического обеспечения
им. ген. армии А. В. Хрулёва, г. Вольск
Егоров Павел Викторович
К.т.н., Филиал Военной академии
материально-технического обеспечения
им. ген. армии А. В. Хрулёва, г. Вольск
Курбанов Тимур Хусаинович
К.э.н., Военная академия материально-
технического обеспечения им. ген. армии
А. В. Хрулёва, г. Санкт-Петербург*

Аннотация

В предлагаемой статье выполнен анализ основных принципов, ключевых характеристик, факторов успеха, а также определены выгоды государственно-частного партнёрства как для государства, так и для бизнеса. Описана укрупнённая модель реализации проекта государственно-частного партнёрства. Показана важность применения государственно-частного партнёрства при строительстве и эксплуатации производственно-логистических комплексов Минобороны. Обосновано применение методики расчёта рейтинга региона по уровню развития сферы государственно-частного партнёрства в субъекте Российской Федерации при оценке привлекательности отдельно взятого проекта.

Ключевые слова:

Военная организация, военная инфраструктура, Вооружённые силы, государственно-частное партнёрство, концессионное соглашение, производственно-логистические комплексы.

В связи с масштабами инвестиционных программ Минобороны по созданию объектов инфраструктуры и значительного объёма бюджетных средств, требуемых для их практической реализации, возникает необходимость поиска возможных форм и способов привлечения дополнительных источников финансирования. Выход ведомства на рынок государственно-частного партнёрства на условиях концессионных соглашений был заранее спрогнозирован многими экспертами.

Заключение концессионных соглашений в отношении создания и эксплуатации производственно-логистических комплексов (далее ПЛК) позволит решить ряд важных, на наш взгляд, задач:

1. снизить нагрузку на федеральный бюджет, создав при этом необходимую логистическую инфраструктуру

двойного (военного и гражданского) назначения. Благодаря привлечению частных инвесторов, становится возможным спланировать затраты государства на реализацию сложной программы в течение продолжительного периода времени [3]. При этом бюджетные средства можно направить на решение других вопросов, требующих срочного финансирования [5; 9];

2. сократить количество задач, решаемых военным ведомством самостоятельно. Важное оборонное и экономическое значение имеют интегрированные в систему материально-технического обеспечения военной организации государства бизнес-структуры, благодаря которым становится возможным отказаться от привлечения военнослужащих к второстепенным для них задачам, при этом значительно повысить качество и эффективность оказываемых логистических услуг [7];

3. улучшить оперативность обеспечения Вооружённых сил материальными средствами за счёт передачи непрофильных функций специализированным логистическим операторам [1; 2].

Каждая из сторон государственно-частного партнёрства вносит свой вклад в совместный проект. Для частного бизнеса это, в первую очередь, финансовые инвестиции, профессионализм, эффективность, качество и скорость работы. Как правило, бизнес-структуры обладают большей гибкостью и оперативностью принятия решений при сохранении стабильности и качества предоставления услуг. Создание современных предприятий приводит к значительному росту спроса на квалифицированных и высококвалифицированных специалистов. Государство при этом обеспечивает определённые полномочия собственника, бюджетные обязательства и гарантии, представляет налоговые и иные льготы [10]. Применение механизмов государственно-частного партнёрства для реализации проектов военной инфраструктуры позволяет сосредоточиться на выполнении административно-контрольных функций, а решение проблем строительства и эксплуатации ПЛК возложить на бизнес.

Основные принципы, ключевые характеристики, факторы успеха и выгоды государственно-частного партнёрства представлены на рис. 1.

Государственно-частное партнёрство основывается на ряде принципов [4], в соответствии с которыми реализуются проекты подобного рода.

Принцип стимулирования и гарантий означает, что функциональная роль государства и его обязательства перед бизнесом состоят в обеспечении устойчивости реализации проекта и мотивации частных компаний к участию в нём.

Принцип равенства интересов сторон и свобода выбора действий подразумевает отсутствие дискриминации к каким-либо компаниям при выборе частного партнёра, равноправный доступ к услугам, предоставляемым в рамках государственно-частного партнёрства, а также свободу в выборе форм и способов достижения целей проекта. Применительно к государственно-частному партнёрству в вопросах свободы всё же имеются некоторые ограничения. Определённые положения контрактов формулируются в соответствии с действующим законодательством и не могут выступать предметом переговоров сторон.

Принцип стабильности контракта и возможности его адаптации подразумевает, что, с одной стороны, существует необходимость обеспечения сохранения основных условий договора между государством и частной сторо-

ной, с другой стороны, – должна быть возможность его изменения. Так, государство может в одностороннем порядке и без предварительных консультаций с частным партнёром изменять условия договора и выдвигать требования, обусловленные наличием общественного интереса. При этом частная компания должна исполнять свои обязанности, придерживаясь договора, даже если она не согласна с новыми условиями, однако не лишена права обжаловать решение государства в суде. Таким образом, в данном принципе проявляется двойственная правовая природа концессий.

Принцип невмешательства государства в сферу ответственности требует от государства предоставить самостоятельность и свободу частному партнёру в решении вопросов административно-хозяйственного характера.

Принцип равноправного отношения к иностранным компаниям воплощается в нормах по обеспечению недискриминационного режима по допуску зарубежных компаний к конкурсам государственно-частного партнёрства. В определенных отраслях, как правило, стратегического для государства характера, всё же имеются ограничения на участие иностранных компаний.

Принцип конкурентности означает наличие конкурса, в процессе которого путём сравнения происходит отбор наиболее выгодного предложения. К тому же подготовка к конкурсу вынуждает государство предварительно детально проработать свои требования. Следует отметить, что в отдельных случаях, исходя из соображений государственной, экономической, общественной безопасности государство имеет право заключить контракт и без конкурса.

Принцип ответственности за исполнение условий контракта проявляется в том, частной компанией услуги государству должны представляться непрерывно и в полном объёме, без права приостановления своей работы, без ухудшения их качества. Ответственность, определяемая публично-правовым характером отношений, намного выше по сравнению с соглашениями между частными фирмами.

Принцип возмездности требует возмещения государством компании сделанных инвестиций и компенсации недополученной прибыли, в случае, если оно в одностороннем порядке или по согласованию расторгает контракт государственно-частного партнёрства.

Принцип прозрачности заключается в том, что государство, общественность и население должны иметь доступ к полной информации о состоянии объекта, финансовых, экономических и иных показателях частной компании, а также о качестве оказываемых услуг.



Рисунок 1. Основные принципы, ключевые характеристики, факторы успеха и выгоды государственно-частного партнёрства
 Источник: составлено Т.Х. Курбановым

Далее рассмотрим ключевые характеристики государственно-частного партнёрства. К ним относятся: юридическое оформление партнёрства между государством и частными компаниями посредством заключения специального соглашения; софинансирование проекта (частичная или полная оплата проекта за счёт бизнеса); отношения носят, как правило, долгосрочный характер; распределение рисков между сторонами соглашения;

многообразии форм государственно-частного партнёрства; инновационные методы управления [8].

Успех государственно-частного партнёрства предопределяется наличием следующих факторов: политической воли государства, наличия потока проектов, а также уровнем правовой и экономической подготовки сторон.

Участие в проектах государственно–частного партнёрства выгодно и для государства, и для бизнеса. Для государства – это повышение эффективности проекта, альтернативные источники инвестиций, надёжность получения результатов и внедрение инноваций, для бизнеса – получение в долговременное владение (пользование) государственных активов, гарантии возврата инвестиций, а также наличие хозяйственной свободы, необходимой для оптимизации бизнес–процессов и организационной структуры.

Укрупнённая модель реализации проекта государственно–частного партнёрства представлена на рис. 2.

В связи с тем, что для каждого ПЛК определено своё местоположение, при оценке привлекательности отдельно взятого проекта необходимо воспользоваться методикой расчёта рейтинга региона по уровню развития сферы государственно–частного партнёрства в субъекте Российской Федерации, определенной приказом Минэкономразвития России от 14.05.2014 № 256. Расчёт комплексного показателя "уровня развития сферы государственно–частного партнёрства в субъекте Российской Федерации" производится по следующей формуле [13]:

$$R_j = (\alpha \times L_j + \beta \times N_j + \gamma \times E_j),$$

где

α, β, γ – коэффициенты значимости соответствующих показателей в составе комплексного;

L_j – показатель, характеризующий уровень развития институциональной среды –го субъекта Российской Федерации в сфере государственно–частного партнёрства;

N_j – показатель, характеризующий нормативно–правовое обеспечение сферы государственно–частного партнёрства;

E_j – показатель опыта реализации проектов государственно–частного партнёрства –го субъекта Российской Федерации.

В качестве пилотного проекта применения государственно–частного партнёрства при создании и эксплуатации зданий, строений и сооружений, оснащаемых соответствующим оборудованием и предназначенных для складирования, хранения и ремонта имущества ВС РФ, в том числе объектов производственной и инженерной инфраструктуры, был определён ПЛК "Архангельск".

Данный комплекс не только позволит обеспечивать всеми необходимыми ресурсами военную организацию государства на закреплённой территории, но и возьмёт на себя спектр транспортно–складских логистических задач общегосударственного значения в Арктике [14].

Следует отметить, что по уровню развития транспортно–логистической инфраструктуры данный регион существенно отстает от других регионов России, обладая при этом высоким логистическим потенциалом [6] и играя большую роль в обеспечении национальной безопасности нашей страны [11; 15].

По этой причине развитие транспортно–логистической инфраструктуры в данном регионе является необходимостью.

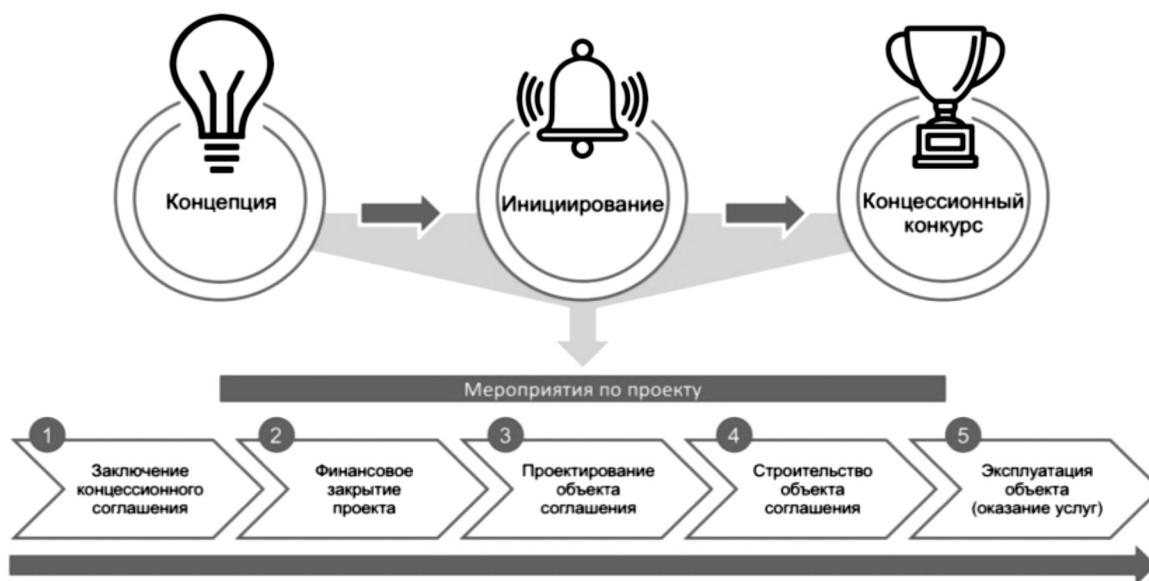


Рисунок 2. Реализация проекта государственно–частного партнёрства.

Источник: составлено Т.Х. Курбановым

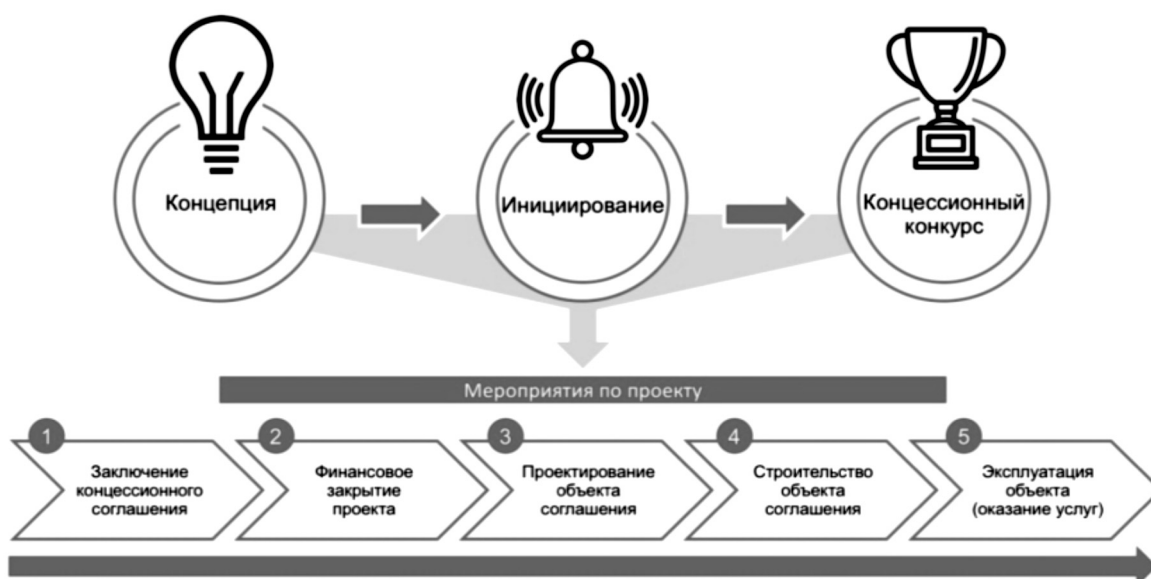


Рисунок 3. Густота автомобильных и железных дорог (коэффициент Энгеля). Источник: [16].

Однако создание соответствующих объектов обладает высокой степенью риска, что снижает инвестиционную привлекательность логистических проектов.

К основным проблемам следует отнести:

- ◆ сложные географо–климатические условия, и как следствие отсутствие круглогодичного автомобильного сообщения;
- ◆ необходимость реконструкции и строительства ряда объектов транспортно–логистической инфраструктуры (например, строительство производственно–логистического комплекса "Архангельск" военного и общегражданского назначения, железнодорожной магистрали Белкомур и глубоководного района морского порта Архангельска);
- ◆ низкая плотность автомобильных и железных дорог, являющихся необходимым элементом транспортно–логистической инфраструктуры региона (рис. 3.);
- ◆ недостаточная степень интеграции региона в единое российское экономическое пространство и т.д.

Заметим, что развитие экономической и логистической инфраструктуры и дальнейшее хозяйственное освоение регионов Арктики и Крайнего Севера необходимо в целях обеспечения безопасности страны, а также для реализации проекта "Единая Евразия". Создание ПЛК Минобороны "Архангельск" направлено не только на ре-

шение проблем, связанных с обеспечением войск (сил), базируемых здесь с целью сохранения российских границ с севера, но и обслуживания потребностей частных заказчиков, логистические интересы которых локационно связаны с данным регионом. Подобного рода задача может быть решена исключительно комплексно.

С учётом изложенного можно сделать следующие выводы:

- ◆ наличие и степень развития логистической инфраструктуры двойного назначения является важным условием обеспечения национальной безопасности РФ;
- ◆ применение государственно–частного партнёрства при создании ПЛК Минобороны позволяет задействовать потенциал логистических операторов, осуществляющих свою деятельность в едином экономическом пространстве РФ, обеспечить вовлечение их в стратегические государственные проекты на взаимовыгодных условиях;
- ◆ практическая реализация мероприятий по созданию и реконструкции ряда объектов транспортно–логистической инфраструктуры Архангельской области позволит обеспечить дальнейшее хозяйственное освоение регионов Арктики и Крайнего Севера, создаст необходимые условия для сохранения целостности российских границ с севера и безопасности государства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бабенков А. В. Методологические аспекты экономической эффективности логистических процессов в системе материально–технического обеспечения // Вооружение и экономика. 2015. – № 3 (32). –С. 90–97.

2. Варюхин С. В., Кузнецов И. А. Особенности реализации концепции логистизации в системе материально-технического обеспечения военной организации государства на современной этапе её развития // Ресурсное обеспечение силовых министерств и ведомств: вчера, сегодня, завтра. Сборник статей II Международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 74–76.
3. Вахрушев Ю. М., Руденко А. Е., Курбанов А. Х. Методические основы выбора исполнителей заказов на поставку продукции, выполнение работ, оказание услуг в интересах военной организации страны // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 7. – С. 342–345.
4. Ворушили Л. В., Курбанов А. Х., Князьнеделин Р. А. Государственно-частное партнёрство в оборонно-промышленном комплексе: анализ специфики и перспективы развития // Управленческое консультирование. – 2014. – № 3 (63). – С. 73–80.
5. Дегтярев А. Н., Сафиханов М. А., Курбанов Т. Х. Методики организации взаимодействия Росрезерва с внешними логистическими операторами // Экономика и предпринимательство. – 2017. – № 10–2 (87–2). – С. 102–106.
6. Котляров И. Д. Геоэкономическое значение трансевразийского транспортного коридора // Записки Горного института. – 2009. – Т. 184. – С. 225–230.
7. Котляров И. Д. Организация эффективного военно-гражданского сотрудничества // Ресурсное обеспечение силовых министерств и ведомств: вчера, сегодня, завтра. Сборник статей II Международной научно-практической конференции. Пермь: Пермский военный институт войск Национальной гвардии Российской Федерации, 2016. – С. 177–181.
8. Крекотнев Р. Н., Курбанов А. Х., Пахомов В. И. Риски государственно-частного партнёрства при реализации проектов строительства объектов военно-складской инфраструктуры // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2014. – № 3. – С. 256–266.
9. Курбанов А. Х., Плотников В. А. Государственно-частное партнёрство и аутсорсинг: сравнительный анализ структуры и характера отношений // В мире научных открытий. – 2013. – № 4. – С. 33–47.
10. Курбанов Т. Х. "Склад будущего" как основной элемент эффективной системы материально-технического обеспечения военной организации государства // Вопросы оборонной техники. Серия 16: Технические средства противодействия терроризму. – 2017. – № 1–2 (103–104). – С. 137–143.
11. Курбанов Т. Х., Курбанов А. Х., Плотников В. А. Влияние состояния инфраструктуры военного назначения на обеспечение военно-экономической безопасности страны // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2017. – Т. 23. № 8. – С. 144–154.
12. Плотников В. А. Интеграция военного и гражданского секторов экономики как тенденция строительства военной организации страны // Вооружение и экономика. – 2010. – № 2. – С. 85–88.
13. Приказ Министерства экономического развития РФ от 15 мая 2014 г. № 266 "Об утверждении методики расчета значений показателей оценки эффективности деятельности руководителей федеральных органов исполнительной власти и высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности, в отношении которых Минэкономразвития России является федеральным органом исполнительной власти, ответственным за предоставление информации о достигнутых значениях показателей".
14. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2017 года № 2529-р "О создании в Архангельской области производственно-логистического комплекса Вооружённых сил Российской Федерации на условиях концессионного соглашения".
15. Сафиханов А. А., Козин М. Н., Курбанов Т. Х. Национальные интересы России в Арктической зоне Российской Федерации: военно-экономический аспект // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2016. – Т. 22. – № 11. – С. 125–139.
16. Стратегия социально-экономического развития Архангельской области до 2030 года.

© А.В. Алексеев, П.В. Егоров, Т.Х. Курбанов, (yanikmvd@yandex.ru), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

