
СТРАТЕГИИ И ИННОВАЦИИ

УДК 334.021: 338.22 JEL M21 H54 E65

DOI 10.26425/1816-4277-2018-12-23-27

Гудименко Галина Валерьевна
д-р экон. наук, ФГБОУ ВО «Орловский
государственный университет экономики
и торговли», г. Орёл
e-mail: galinagudimenko@yandex.ru

Зотов Владимир Борисович
д-р экон. наук, ФГБОУ ВО
«Государственный университет
управления», г. Москва
e-mail: zotovvb@mos.ru

Ибяттов Фаиль Мужипович
канд. ист. наук, ФГБОУ ВО
«Государственный университет
управления», г. Москва
e-mail: fim1801@mail.ru

Gudimenko Galina
Doctor of Economic Sciences, Orel State
University of Economics and Trade, Orel
e-mail: galinagudimenko@yandex.ru

Zotov Vladimir
Doctor of Economic Sciences, State
University of Management, Moscow
e-mail: zotovvb@mos.ru

Ibyatov Fail'
Candidate Historical Sciences,
State University of Management,
Moscow
e-mail: fim1801@mail.ru

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО ГОСУДАРСТВА И КРУПНОГО БИЗНЕСА В ЦЕЛЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ЗНАЧИМЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОЕКТОВ

Аннотация. В России активно применяется схема сотрудничества властей с бизнесом при реализации важнейших социально-экономических проектов. В статье проанализированы реализация некоторых крупных социально-экономических проектов с использованием механизмов государственно-частного партнерства, доля и степень участия частных инвесторов и государства, а также финансовая сторона концессий. Сделан вывод о необходимости использования инструментов государственно-частного партнерства для устойчивого роста российской экономики, что предоставит государству возможность влиять на ключевые решения и контролировать исполнение государственного заказа, федеральных целевых программ, экспортных контрактов и социальную ситуацию в стране.

Ключевые слова: управление экономикой, государственное регулирование, управление проектами, инвестиции, государственно-частное партнерство, концессии.

STRATEGIC PARTNERSHIP BETWEEN THE STATE AND LARGE BUSINESS IN ORDER TO IMPLEMENT SIGNIFICANT STATE PROJECTS

Abstract. Currently, in Russia is actively used the scheme of cooperation between the authorities and business in the implementation of major socio-economic projects. The article analyses the implementation of some major socio-economic projects using the mechanisms of public-private partnership, the share and degree of participation of private investors and the state, as well as the financial side of concessions. It has concluded that it is necessary to use public-private partnership tools for sustainable growth of the Russian economy, which will provide the state with the opportunity to influence key decisions and control the execution of the state order, Federal target programs, export contracts and the social situation in the country.

Keywords: economic management, government regulation, project management, investment, public-private partnership, concessions.

Использование инструментов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) в целях реализации крупных социальных и экономических проектов становится в последнее время все более актуальным. Причинами этого является рост интереса представителей бизнеса к государственным проектам как возможности инвестирования.

Проведение модернизации экономики и социальной сферы требует построения эффективных механизмов взаимодействия между обществом, бизнесом и государством, направленных на координацию усилий всех сторон и обеспечение учета всех интересов [6]. Решить эти важнейшие задачи можно только с помощью широкого использования механизмов ГЧП в различных отраслях и сферах российской экономики [8].

В течение последних 10 лет в России активно используется схема сотрудничества властей с бизнесом при реализации важнейших инфраструктурных проектов. Основу этого составил Федеральный закон «О концессионных соглашениях» [1]. Перечислим некоторые из таких проектов, которые стали знаковыми не только для регионов, но и в целом для страны.

© Гудименко Г.В., Зотов В.Б., Ибяттов Ф.М., 2018. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

The Author(s), 2018. This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге – первая в России платная скоростная городская магистраль, один из крупнейших в мире примеров ГЧП в сфере дорожного строительства, реализация которого закончена в 2016 г.

Обход Новой Усмани на трассе М-4 «Дон» в Воронежской области, на участке 517–544 км – первый проект, реализуемый с использованием механизма ГЧП с 2016 г. на трассе «Дон», при этом именно на этой трассе впервые в России введена плата за проезд на некоторых участках. Проект реализуется в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения сроком действия 23 г. Стоимость работ по строительству – 17,3 млрд руб. [7].

Трасса М-11 «Москва – Санкт-Петербург» – скоростная автомобильная трасса протяженностью 669 км, которая начинается от Московской кольцевой автомобильной дороги и примыкает к кольцевой автодороге Санкт-Петербурга. Каждый из этапов этого строительства является отдельным инвестпроектом [4].

Концессионный проект по строительству моста через реку Каму на форуме «Инвестиции в России» вошел в тройку лидеров в номинации «Государственно-частное партнерство: сделка 2013 года». Тогда же началось строительство моста, и в рамках того же проекта возводится переправа через реку Буй. Стоимость реализации проекта составляет 14 млрд руб., из которых чуть более 10 млрд руб. – инвестиции концессионера, 2 млрд рублей – деньги инвестиционного фонда Российской Федерации (далее – РФ) и 1,5 млрд рублей – инвестиции республики Бурятия.

Одним из крупнейших проектов, реализованных в России в последние годы, является строительство Керченского моста. С 2014 г., когда Крым вошел в состав РФ, термин «государственно-частное партнерство» звучал громче и однозначнее. Возведение моста через Керченский пролив – самый масштабный инфраструктурный проект, использующий механизм ГЧП после строительства моста на остров Русский.

Целью строительства моста явилось увеличение товарооборота с полуостровом, сокращение логистических расходов и т. д. Постановление Правительства РФ о строительстве моста через Керченский пролив было подписано сразу после присоединения Крыма [3]. Тогда же было определено, что проект будет реализовываться через концессию с привлечением частных российских инвесторов. Ориентировочная стоимость проекта составила 247 млрд руб.

Отметим, что проблемы, возникающие в России при реализации ГЧП-проектов, актуальны и для инфраструктурных проектов Крыма. В частности, частные инвесторы и государство, выступающее в качестве публичного партнера, высказывали различные суждения о размерах, стоимости проекта, о доле и степени участия сторон в проекте. Представители бизнеса не желали брать на себя лишнюю ответственность, а государство ожидало от инвесторов действий выше рыночных возможностей.

С точки зрения частных инвесторов, риск регулируемых цен должен был полностью покрываться государством [5]. Однако, до сих пор не существует правовых механизмов поддержки государством уровня тарифов, которые гарантировали бы бизнесу окупаемость проекта. Инвестиции можно было бы окупить за счет введения платы за проезд по мосту, направив затем прибыль на развитие региона, дорожную инфраструктуру. Но в настоящее время информации о введении платы в официальных источниках не имеется.

Автодорожная часть запущена в 2018 г., движение поездов открывается в 2019 г. Итоговая стоимость реализации проекта составляет 227,92 млрд руб. Указанная сумма примерно на 380 млн руб. меньше, чем предельная стоимость реализации проекта, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 30.01.2015 г. [3].

Президент России В. В. Путин 23.11.2007 г. подписал Федеральный закон «О государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех», под эгидой которой были объединены значительные промышленные активы государства [2]. Создание госкорпорации было обусловлено стремлением Правительства поддержать промышленный комплекс России и повысить конкурентоспособность отечественных промышленных предприятий.

В 2008 г. «Ростеху» были переданы 148 предприятий в предкризисном и кризисном состоянии, 28 – в стадии банкротства, 44 – в крайне рискованном положении. Общая задолженность этих организаций перед бюджетом и партнерами составляла 630 млрд руб. На предприятиях были разрушены производственные цепочки, изношены основные фонды, ощущалась острая потребность в эффективном менеджменте [11].

К концу 2014 г. в компании была завершена консолидация активов и формирование основных холдинговых инфраструктурных дочерних компаний, выстроены управленческие и корпоративный контуры, начато внедрение международных стандартов финансовой отчетности, разработаны стратегии развития и среднесрочные программы деятельности компаний Корпорации.

В этот же период началось активное привлечение частного капитала в реализацию проектов государственной корпорации. Механизм ГЧП позволил акционировать компанию, не выводя ее из-под государственного контроля.

В результате проведения SWOT-анализа исследованы 288 продуктовых сегментов, которые были объединены в 12 рыночных направлений. В настоящее время корпорация реализует крупные проекты по добыче редкоземельных металлов, производства композитных материалов и т. д., расширен экспорт продукции.

Основные показатели деятельности корпорации за период 2013-2017 гг. приведены в таблице 1.

Таблица 1

**Основные показатели деятельности государственной корпорации «Ростех»
за период 2013-2017 гг.**

Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017 г. к 2013 г., %
Консолидированная выручка, трлн руб.	1,0	0,9645	1,140	1,266	1,589	158,9
Консолидированная прибыль, млрд руб.	26,0	33,9000	99,00	88,000	121,000	465,4
Выработка на одного сотрудника, млн руб.	1,9	2,1760	2,564	2,793	3,116	164,0

Источник: [10]

Стоимость бренда к «Ростех» корпорации оценена в 31,2 млрд руб., бренд входит в 15 самых дорогих брендов в России. Продукция поставляется на экспорт в 70 стран, при этом объем военного экспорта составил в 2017 г. около 13 млрд долл. США.

В целях перехода к активному росту разработана Стратегия развития государственной корпорации «Ростех» на период до 2025 г. основными элементами которой стали:

1) рост на уровне 17 % к 2025 г. Важность достижения масштаба глобальных конкурентов обусловлена необходимостью повышения конкурентоспособности через повышение доступности капитала, экономии на масштабе и доступе к рынкам, а также целью выживания корпорации, так как опыт исторических сделок слияний и поглощений доказывает, что многопрофильные промышленные холдинги, не достигшие необходимого масштаба, были поглощены. Ключевыми рынками корпорации к 2025 г. станут рынки вооружения, телекома, авиакомпонентов и их программного обеспечения, вертолетов, средних и тяжелых грузовиков, радиоэлектроники, безопасности, медицинского оборудования и фармацевтики, материалов и химии, информационных технологий, автоматизации и робототехники, телекоммуникационных сетей, кибербезопасности, органических светодиодов и др.;

2) рынки. Большая часть традиционных рынков корпорации достигли зрелости и демонстрируют невысокие темпы роста (в среднем ~5 % в год в долл. США). Драйвером агрессивного роста выручки могут стать быстрорастущие рынки «умной» продукции, средний темп роста которых составляет ~11 % в год в долл. США). С учетом ограниченной емкости внутреннего российского рынка основой выручки должен стать экспорт продукции;

3) операционная эффективность, которая заключается в высвобождении внутренних резервов для финансирования роста и повышении конкурентоспособности продукции. Для построения системы управления производством мирового уровня необходимо оптимизировать все процессы, в т. ч. планирование, логистику, закупки, производство и др., создать работающую систему мотивации персонала и гибкие системы сбора данных и учета затрат;

4) партнерства, т. е. создание партнерств и привлечение «умного» капитала для получения дополнительного финансирования, повышение операционной эффективности и выход на новые рынки. Развитие на базе партнерств способствует привлечению дополнительных инвестиций, приобретению необходимых технологических и управленческих компетенций, расширению доступа к рынкам.

5) механизм реализации, который основан на двух ключевых элементах: стратегические инициативы, охватывающие все аспекты ведения бизнеса и каскадирование Стратегии-2025 до стратегий отраслевых кластеров и стратегий отдельных поддерживающих функций.

В 2018 г. государственная корпорация «Ростех» выставила на продажу 49 % акций принадлежащего ей холдинга «РТ-Химкомпозит». Этот холдинг выпускает продукцию двойного назначения, его чистая прибыль в 2017 г. составила 194 млн рублей. Сумма сделки может составить до 3 млрд рублей. Одним из главных требований к покупателю стал размер средств, который тот готов инвестировать. «Ростех» предполагает инвестиции в сумме 32 млрд рублей к 2020 г. Также при проведении закрытого конкурса будут учитываться такие критерии, как увеличение продаж, производство новых видов продукции, освоение новых технологических компетенций.

После продажи холдинга контрольный пакет останется у «Ростеха», что позволит государству влиять на ключевые решения и в полной мере контролировать исполнение государственного оборонного заказа, федеральных целевых программ, экспортных контрактов и социальную ситуацию.

Отметим, что в 2017 г. «Ростех» продал 49 % акций холдинга «Высокоточные комплексы», в 2018 г. – 26 % холдинга «Калашников», увеличив долю частных инвесторов в корпорации до 75 % минус одна акция.

По мнению руководителя «Ростеха» С. Чемезова, механизм ГЧП при реализации значимых государственных проектов доказал свою эффективность. Он также отметил, что «разумный баланс интересов [государства и частного бизнеса, добавлено автором] позволяет соблюсти стратегические интересы государства, и в то же время является катализатором позитивных изменений. В результате создаются условия для внедрения современных бизнес-моделей, новых технологий и перспективных видов продукции» [8, с. 9].

Тесное сотрудничество бизнеса и государства в рамках государственно-частного партнерства сегодня выступает базой устойчивого экономического роста экономики России. Модернизация и переход на инновационный путь развития экономики требуют расширения возможностей привлечения частного капитала [9]. Выбор адекватных форм государственно-частного партнерства позволяет реализовать крупные социально-экономические проекты и сформировать основы перспективной инвестиционной политики государства.

Библиографический список

1. Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ (ред. № 312-ФЗ от 03.08.2018) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://www.consultant.ru/cons/> (дата обращения: 01.11.2018).
2. Федеральный закон «О Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции Ростех» от 23.11.2007 г. № 270-ФЗ (от 23.04.2018 № 93-ФЗ) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Справочная правовая система «КонсультантПлюс» <http://www.consultant.ru/cons/> (дата обращения: 02.11.2018).
3. Распоряжение Правительства РФ «Об определении единственного подрядчика работ по проектированию и строительству транспортного перехода через Керченский пролив» (с приложениями) от 31.01.2015 г. № 118-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/16686> (дата обращения: 28.10.2018).
4. Богданова, Т. В. Влияние информационного ресурса на качество сравнительного анализа использования механизма государственно-частного партнерства при развитии транспортной инфраструктуры / Т. В. Богданова, К. Д. Кузнецов // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2017. – № 9. – С. 60-67.
5. Гудименко, Г. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства в сфере импортозамещения / Г. В. Гудименко, Ф. М. Ибятков // Финансовая экономика. – № 5 (ч. 1). – 2018. – С. 34-36.
6. Гудименко, Р. С. Перспективы развития государственно-частного партнерства в банковской сфере // Экономическая среда. – 2015. – № 3. – С. 99-102.
7. Зайцев, Е. Н. Презентация лекции «Теория транспортных систем» ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации [Электронный ресурс] / Е. Н. Зайцев, И. Г. Шайдуров. – Режим доступа: <http://ppt-online.org/69950> (дата обращения: 12.11.2018).
8. Зозулич, М. Ф. Роль государственно-частного партнерства при формировании и развитии инновационной инфраструктуры экономики / М. Ф. Зозулич, С. Н. Хасанов // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. – 2016. – № 12. – С. 31-37.
9. Сидоркова, И. Для военной химии ищут гражданских инвесторов / Ежедневная деловая газета РБК. 09.07.2018. – С. 9.

10. Спиридонов, Э. С. Особенности учета государственно-частного партнерства при строительстве транспортных объектов / Э. С. Спиридонов, Д. В. Долгов, О. П. Титов // Проблемы научной мысли. – 2017. – Т. 6. – № 4. – С. 33-39.
11. Годовой отчет Корпорации Ростех [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://rostec.ru/content/files/documents/GODOVOY_OTCHET_2015.pdf (дата обращения: 25.10.2018).

References

1. Federal'nyi zakon «O kontsessionnykh soglasheniyakh» ot 21.07.2005 g. № 115-FZ (red. № 312-FZ ot 03.08.2018 g.) [*Federal law «On concession agreements» dated on July 21, 2005 (add. on 03.07.2016) № 224*]. Available at: Spravochnaya pravovaya sistema «Konsul'tantPlyus» <http://www.consultant.ru/cons/> (accessed 01.11.2018).
2. Federal'nyi zakon «O Gosudarstvennoi korporatsii po sodeistviyu razrabotke, proizvodstvu i eksportu vysokotekhnologichnoi promyshlennoi produktsii Rostekh» ot 23.11.2007 g. № 270-FZ (red. ot 23.04.2018 № 93-FZ) [*Federal law «About the State Corporation for the Promotion of the Development, Production and Export of High-Tech Industrial Products Rostekh» dated on November 23, 2007 № 270-FZ (add. on 23.04.2018 № 93-FZ)*]. Available at: Spravochnaya pravovaya sistema «Konsul'tantPlyus» <http://www.consultant.ru/cons/> (accessed 02.10.2018).
3. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 31.01.2015g. №118-r «Ob opredelenii yedinstvennogo podryadchika rabot po proektirovaniyu i stroitel'stvu transportnogo perekhoda cherez Kerchenskii proliv» (s prilozheniyami) [*Government order dated January 31, 2015 № 118-r «About determination of the only contractor of works on design and construction of the transport transition through the Kerch Strait»*]. Available at: <http://government.ru/docs/16686> (accessed 28.10.2018).
4. Bogdanova T. V., Kuznetsov K. D. Vliyanie informatsionnogo resursa na kachestvo sravnitel'nogo analiza ispol'zovaniya mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva pri razvitii transportnoi infrastruktury [*Influence of information resource on the quality of comparative analysis of the use of public-private partnership in the development of transport infrastructure*], Vestnik universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniya), 2017, I. 9, pp. 60-67.
5. Gudimenko G. V., Ibyatov F. M. Ispol'zovanie instrumentov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere importozameshcheniya [*Use of public-private partnership instruments in the field of import substitution*], Finansovaya ekonomika [*Financial economics*], I. 5 (part 1), 2018, pp. 34-36.
6. Gudimenko R. S. Perspektivy razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva v bankovskoi sfere [*Prospects for the development of public-private partnership in the banking sector*] // Ekonomicheskaya sreda [*Economic environment*], 2015, I. 3, pp. 99-10.
7. Zaitsev E. N., Shaidurov I. G. Prezentatsiya lektsii «Teoriya transportnykh sistem» Sankt-Peterburgskii gosudarstvennyi universitet grazhdanskoi aviatsii [*Presentation of the lecture «Theory of transport systems» St. Petersburg state University of civil aviation*]. Available at: <http://ppt-online.org/69950> (accessed 12.11.2018).
8. Zozulich M. F., Hasanov S. N. Rol' gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva pri formirovani i razvitii innovatsionnoi infrastruktury ekonomiki [*The role of public-private partnership in the formation and development of innovative infrastructure of the economy*], Sotsial'no-ekonomicheskie nauki i gumanitarnye issledovaniya [*Socio-economic Sciences and Humanities*], 2016, I. 12, pp. 31-37.
9. Sidorkova I. Dlya voennoi himii ishchut grazhdanskikh investorov [*For military chemistry looking for civilian investors*], Ezhednevnyaya delovaya gazeta RBK [*RBC daily business newspaper*], 09.07.2018, p. 9.
10. Spiridonov E. S., Dolgov D. V., Titov O. P. Osobennosti uchyota gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva pri stroitel'stve transportnykh ob'ektov [*Features of accounting for public-private partnership in the construction of transport facilities*], Problemy nauchnoi mysli [*Problems of scientific thought*], 2017, T. 6, I. 4, pp. 33-39.
11. Godovoi otchyot Korporatsii Rostekh [*Report of the state Corporation Rostech*]. Available at: http://rostec.ru/content/files/documents/GODOVOY_OTCHET_2015.pdf (accessed 25.10.2018).