

Сафиханов Андрей Андреевич

адъюнкт

Вольский военный институт материального обеспечения
(филиал) ФГКВОУ ВПО «Военная академия
материально-технического обеспечения
им. генерала армии А.В. Хрулева» Минобороны России
г. Вольск, Саратовская область

**МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ВОЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ
ОБОСНОВАНИЮ МЕР ПО ЛОГИСТИЗАЦИИ СИСТЕМЫ
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЙСК
В РЕГИОНАХ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА**

Аннотация: в работе показано, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры в регионах Арктики и Крайнего Севера для целей материально-технического обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации должно также содействовать развитию хозяйственной деятельности в этих регионах. Оценка военно-экономического эффекта от создания и функционирования такой инфраструктуры должна принимать во внимание косвенный экономический эффект (полученный благодаря развитию хозяйственной деятельности в этих регионах).

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, логистизация, материально-техническое обеспечение, регионы Арктики, регионы Крайнего Севера.

Рост военного присутствия Российской Федерации в регионах Арктики и Крайнего Севера (АКС), обусловленный нарастанием геополитических угроз и значимостью этих регионов для обеспечения военной, экономической, транспортной [6] и ресурсной безопасности нашей страны, естественным образом ставит вопрос об организации надлежащего функционирования системы материально-технического обеспечения (МТО) тех соединений и частей Вооружен-

ных Сил Российской Федерации (ВС РФ), которые будут размещены в этих регионах на постоянной или временной основе.

В современных условиях выбор системы МТО должен осуществлять по критерию максимизации военно-экономического эффекта, который будет достигнут благодаря использованию этой системы [2]. Однако если с военной составляющей военно-экономического эффекта все сравнительно просто (речь идет о необходимости обеспечить требуемый уровень боеспособности войск (сил)), то экономический компонент нуждается, на наш взгляд, в отдельном анализе. Именно такой анализ будет предложен в данной работе.

Теоретически задача максимизации военно-экономического эффект в ситуации обеспечения заданного уровня боеспособности войск (сил) сводится к задаче поиска минимальной величины затрат, необходимых для поддержания данного уровня боеспособности (в нашем случае речь идет о минимизации издержек на создание и функционирование логистической системы МТО ВС РФ). Однако специфика регионов АКС и их значимость для России, по нашему мнению, не позволяют использовать такой подход.

Для регионов АКС в настоящее время характерен исключительно низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры [1, с. 15], и ее формирование связано со значительными рисками (связанными как со сложными географо-климатическими условиями, так и с высокой экономической неопределенностью, еще более усилившейся из-за введенных в отношении России секторальных санкций и снижения цен на нефть [13]). Отсутствие такой инфраструктуры не только не позволяет наладить эффективную систему МТО ВС РФ в регионе, но и препятствует вовлечению данных территорий в единое российское экономическое пространство. Иными словами, хозяйственная деятельность в регионе носит очаговый характер [1].

При этом, как было сказано выше, экономическое освоение регионов АКС имеет исключительно большое значение для безопасности нашей страны. По нашему мнению, необходимость создания транспортно-логистической инфраструктуры для нужды ВС РФ может быть использована и для целей хозяй-

ственного развития этих регионов. Это означает, что проблема организации МТО ВС РФ в регионах АКС и проблема создания транспортно-логистической инфраструктуры в этих регионах для их хозяйственного освоения должна решаться в комплексе. Иначе говоря, формирование системы МТО ВС РФ в регионах АКС должно быть направлено не только на обеспечение боеспособности войск (сил), но и на создание условий для вовлечения этих регионов в единое экономическое пространство страны.

Мы полагаем, что необходимо создание военно-гражданской логистической системы совместного пользования, которая могла бы быть задействована как для нужд МТО ВС РФ, так и для обслуживания предприятий, ведущих свою деятельность в данном регионе [9, с. 14]. Основой для создания такой системы мог бы быть механизм государственно-частного партнерства (ГЧП), преимущество которого заключается в том, что он позволяет привлечь частное финансирование под государственные гарантии для реализации инфраструктурных проектов, уровень коммерческих рисков которых слишком высок для обычных частных инвесторов, и при этом позволяет государству сохранить определенный контроль над создаваемой таким образом инфраструктурой. Государственные гарантии в данном случае могут иметь форму минимально гарантированной загрузки такой логистической системы за счет обслуживания военных заказов. Использование ГЧП позволяет государству не только снизить затраты на создание инфраструктурного объекта, но и сократить транзакционные издержки, связанные с его функционированием [5].

Фактически речь идет о передаче на аутсорсинг функций по управлению логистической системой в сочетании с привлечением стороннего подрядчика для ее создания [4; 7; 8; 11; 12]. Разумеется, при этом необходимо уделять большое внимание правильному выбору места для размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры [3].

Привлечение частных инвесторов в создание такой системы представляется необходимым в силу того, что государства в настоящий момент не может за счет собственных ресурсов предоставить необходимое финансирование. Это

подтверждается примером реализации транспортного коридора «Белкомур», инвестиции в который осуществляет китайская компания Poly Technologies [10]. Отметим, что, хотя участие иностранных инвесторов в таких стратегических проектах вряд ли является желательным, однако, по всей видимости, в текущей экономической ситуации это единственная возможность обеспечить финансирование данного проекта. Определенные опасения вызывает и тот факт, что Poly Technologies будет также выступать в качестве оператора, то есть обеспечивать текущее функционирование «Белкома» и контролировать его деятельность, что может накладывать (в условиях экономических ситуаций и необходимости защиты инвестора) определенные ограничения на использование «Белкома» для нужд ВС РФ.

Все, сказанное выше, означает, что при оценке военно-экономического эффекта от создания системы МТО ВС РФ в регионах АКС следует учитывать не только прямой экономический эффект (экономия на создании и функционировании этой системы), но и эффект косвенный, заключающийся в тех дополнительных доходах, которая получит российский бюджет благодаря развитию хозяйственной деятельности в регионах АКС на основе созданной транспортно-логистической инфраструктуры. Таким образом, методика оценки военно-экономического эффекта должна принимать во внимание и этот косвенный эффект.

Список литературы

1. Басангова К.М. Арктическая транспортная система как фактор развития северных территорий // Проблемы современной экономики / К.М. Басангова. – 2011. – №4. – С. 280–282.

2. Ворушили Л.В. Логистизация хозяйственной деятельности как способ повышения эффективности систем материально-технического обеспечения (на примере военной организации государства) // Экономика и предпринимательство / Л.В. Ворушили, А.Х. Курбанов, Е.В. Мамаев. – 2014. – №12–2. – С. 478–483.

3. Елацков А.Б. Функция полезности в контексте геополитических отношений // Актуальные вопросы общественных наук: социология, политология, философия, история / А.Б. Елацков. – 2015. – №49–50. – С. 6–10.

4. Зайцева А.О. Особенности применения государственно-частного партнерства в отрасли воздушного сообщения // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право / А.О. Зайцева. – 2015. – №3–4. – С. 21–24.

5. Кирьянов И.В. Количественная оценка транзакционных издержек организации. Общий методический подход // Вестник НГУЭУ / И.В. Кирьянов. – 2015. – №1. – С. 78–101.

6. Котляров И.Д. Геоэкономическое значение трансевразийского транспортного коридора // Записки Горного института / И.Д. Котляров. – 2009. – Т. 184. – С. 225–230.

7. Котляров И.Д. Применение аутсорсинга в государственной деятельности в Российской Федерации // Вопросы государственного и муниципального управления / И.Д. Котляров. – 2012. – №2. – С. 112–120.

8. Крекотнев Р.Н. Государственно-частное партнерство: экономическая природа и принципы применения // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом / Р.Н. Крекотнев. – 2015. – №1. – С. 21–27.

9. Крекотнев Р.Н. Риски государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства объектов военно-складской инфраструктуры // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент / Р.Н. Крекотнев, А.Х. Курбанов, В.И. Пахомов. – 2014. – №2. – С. 256–266.

10. Кудияров С. Логистически-сырьевая синергия // Эксперт / С. Кудияров. – 2015. – №38. – С. 24–27.

11. Курбанов А.Х. Государственно-частное партнерство и аутсорсинг: сравнительный анализ структуры и характера отношений // В мире научных открытий / А.Х. Курбанов, В.А. Плотников. – 2013. – №4. – С. 33–47.

12. Осокина И.В. Государственно-частное партнерство и аутсорсинг в государственной деятельности: сравнительный анализ // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право / И.В. Осокина. – 2015. – №3–4. – С. 46–49.

13. Пермякова Т.В. Анализ влияния санкций США и ЕС на разработку новых нефтяных месторождений в России и пути решения проблемы // Вестник Ижевского государственного технического университета / Т.В. Пермякова, Р.В. Файзулин. – 2015. – №1. – С. 65–66.

14. Селин В.С., Козьменко С.Ю. Взаимодействие хозяйственных и оборонных интересов в арктических акваториях // Вестник Кольского научного центра РАН / В.С. Селин, С.Ю. Козьменко. – 2012. – №3.

15. Чумляков К.С. Транспортное развитие сырьевого региона центральной Арктики // Экономика и предпринимательство / К.С. Чумляков. – 2015. – №4–1. – С. 332–336.