

6. Толстых П. А. Субъектный состав лоббизма и Government Relations // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2012. № 4 (18). Ч. 2. С. 195-200.

A. Pestova, N. Menshenina

GR-ACTIVITY OF DEPARTMENTS IN RUSSIA AS A WAY TO MINIMIZE CONFRONTATIONS WITH THE AUTHORITIES: CRITERIA FOR EVALUATING EFFECTIVENESS.

Abstract

GR-department activities in modern Russia is proactive. Often, if the activity of GR-department of professional conflicts with the authorities occur less frequently and all problems are solved quickly. Based on the experience of the evaluation of the GR-activity number of leading Russian companies, as well as a series of own research projects, Russian Association of Managers formed a generalized system for evaluating the activities of the Department and the GR-managers that can serve as guidance when implementing similar systems in companies. In this article we explore the effectiveness of GR-departments to minimize confrontations of the campaign with authorities the possibility of applying the data assessment methods.

Keywords: business, power, GR, conflict, effectiveness.

УДК 351/354

А. П. Петров, Е. А. Азоркин

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК СПОСОБ СОВМЕЩЕНИЯ ЧАСТНЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ

Аннотация

Авторы останавливают свое внимание на проблеме капитализма в современной России, мешающей ее развитию, в том числе и в экономической сфере. Авторы настаивают на том, что современное экономическое развитие России затруднено из-за недооценки двух фундаментальных оснований человеческой природы: общественной и личной. Поэтому здесь разбирается соотношение частного и государственного в российской экономике. Также в статье представляется государственно-частное партнерство как социально-экономический механизм, отображающий дуализм природы Человека и позволяющий найти для блага общества оптимальное сочетание частной инициативы и государственной активности. В статье акцентируется внимание: с одной стороны, на проблемы введения в практику этого инструмента (ГЧП), а с другой - на его перспективность, как вбирающего интенции ранее противоборствующих социальных систем. Разбирается успешный опыт внедрения, в частности по городу Санкт-Петербургу и в Ленинградской области.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, капитализм, конкуренция, система, социализм, человеческая природа.

Практически весь XX век прошел под флагом борьбы, *соревнования* двух монолитных общественно-политических и социально-экономических формаций — *социализма* и *капитализма*. Две принципиально различающиеся системы разделили, в основном, весь мир на два лагеря во главе с СССР и США соответственно, стремясь доказать свою эффективность. В конце века, оставляя в стороне чисто политические и геополитические соображения, можно сказать, — *победил капитализм*. Этот факт, со временем, попадет и в учебники («Россия, наследница и правопреемница Советского Союза, сквозь тяжелые реформы и «шоковые терапии» переставила свою экономику на новые рельсы — рельсы *капитализма*» [9, с. 496]), а в начале 90-х предпочитали говорить о *рыночной экономике*, страшась негативной коннотации выработанной у россиян по отношению к термину «капитализм», выработанной в советский период. Однако и спустя 25 лет, по сию пору существует *проблема капитализма*, его осмысления и понимания в российском обществе.

В основе *социалистической системы* — государственная собственность на средства производства, а государство является основным игроком на экономическом поле. Все экономическое поле определено государством через централизованное всеобъемлющее планирование и всеобщее государственное администрирование. Другая система — *капиталистическая*, где основой является частная собственность на средства производства, где частный интерес (прежде всего материальный) предопределяет поведение игроков на экономическом поле, которое существует как рыночный обмен ресурсами и товарами. В первом случае считалось, что лучшим регулятором экономических отношений общества должно выступать государство — оно должно было все планировать, регулировать и администрировать. Идея была в том, что при тотальном планировании и всеобщем распределении — все ресурсы будут использоваться по назначению и не будут пропадать зря. Суть же капиталистической системы заключалась в том, что люди, преследуя частные интересы, смогут быстрее и эффективнее организовать дело. Их успех, или неудача определялась бы законами рынка, а эффективность достигалась через развитую *конкуренцию*. Такова краткая характеристика двух систем.

Сам переход от одной системы к другой, в российском обществе как исследователями, так народным мнением — воспринимается скорее негативно: «Хотя Гайдар говорил о т.н. социальном капитализме, результаты его деятельности как идеолога и практика реформ свидетельствуют о построении капитализма в наиболее негативном варианте, капитализме олигархического типа» [6, с. 161]. Поэтому призыв главного реформатора, высказанный на заре реформ: «Капитализм кануна XXI века <...> именно в этот новый капитализм нам предстоит войти, а вот в какой роли, это уже зависит от нас самих, от той политики, которая будет проводиться в России» [3, с. 41], — актуален и поныне, хотя возникает вопрос о том, как его понимать.

Дело в том, что усиление капиталистических начал, не всегда автоматически дает «плюс». Так, в Великобритании в 1985 г. после бурных обсуждений был принят Закон о транспорте [2, с. 212]. В соответствии с ним, был ослаблен механизм контроля над открытием новых предприятий общественного транспорта, большинство управлений городского транспорта были переведены в разряд *коммерческих организаций*, а некоторые виды пассажирских перевозок стали осуществляться по конкурсу, на конкурентной основе. Инициаторы закона утверждали, что применение принципов свободного рынка сможет создать более качественные транспортные услуги. *Конкуренция*, обещанная инициаторами закона, развернулась лишь на наиболее прибыльных маршрутах, тогда как на периферийных качество перевозок снизилось многократно. В целом, пассажиропоток упал на 30 %, а функционирование общественного транспорта в значительной мере было дезорганизовано.

В настоящее время в России проводится политика «наступления государства» на рыночном поле, по-видимому, как реакция на негативные проявления 90-х гг. «По итогам 2015 года вклад государства и государственных компаний в ВВП Российской Федерации может составить около 70 %, тогда как в 2005 году эта доля составляла около 35 %», — говорится в докладе ФАС [1]. За три года утроилось количество государственных и муниципальных унитарных предприятий. Уровень государственного сектора в 70 % является значительным превышением среднемирового уровня в 30 %. За всем этим видятся социалистические тенденции, в худшем смысле этого слова, имеющие соответствующие корреляции по экономической эффективности.

Нам представляется проблема глубже, чем виделось протагонистам капиталистического возрождения России или видится современным практикам этатического «контрнаступления».

Человеку по своей природе свойственны два противоположных полюса: *коллективное* и *индивидуальное*, *общественное* и *частное* начала [7]. Обе системы, в «чистом виде», социалистическая и капиталистическая, опираются лишь на одно из начал — в этом состоит главная проблема этих систем. Опора только на общественные, коллективные начала и подавление частной инициативы ошибочна — у любого человека существует интерес к част-

ному накоплению, и его нельзя подавлять. С другой стороны, опора только на индивидуальное — также не приводит к стабилизации общества. Для капитала существует единственный интерес — получение прибыли, которая просто отсутствует в некоторых секторах экономики. Обществу необходима такая *система*, которая бы опиралась сразу на *оба* этих начала.

Одним из инструментов такой системы может служить институт *государственно-частного партнерства*. Сейчас во всем мире наблюдаются тенденции ухода государства из тех областей, в которых ранее его присутствие всегда считалось обычным (транспортная система, электроэнергетика). Происходит это потому, что у государства не всегда находится достаточно средств, чтобы обеспечивать полное функционирование таких объектов инфраструктуры.

С другой стороны, такие объекты также нельзя подвергнуть *приватизации* — в виду их стратегической и социальной значимости. ГЧП выступает как *альтернатива приватизации* — передача объекта на баланс частных средств, с сохранением контроля над ним, соответственно происходит и раздел рисков, компетенций и ответственности. Именно институт ГЧП способен обеспечить баланс частного капитала и общественного интереса. К сожалению, в настоящее время в России наблюдаются крайне низкие темпы развития государственно-частного партнерства. Мешают развитию, согласно докладу ФАС о развитии конкуренции, несколько факторов: неполнота законодательства и низкая инвестиционная привлекательность регионов.

По мнению исследователя ГЧП-практики в России Манько Н.Н.: «<...> основная часть рисков относится к политическим рискам <...> отсутствие реальной ответственности гос.структур <...> длительный процесс согласования <...> различие интересов между министерствами и ведомствами <...> риск сокращения финансирования» [8, с.161]. Для искоренения большей части таких рисков обществу следует обратиться к сущности ГЧП. «Государственно-частное партнерство — это, прежде всего, определенное *качество системы отношений* государства, бизнеса и общества, которое обеспечивает необходимую социально-экономическую эффективность использования вовлеченных в такое партнерство ресурсов <...> (выделено нами, А.П., Е.А.) [4, с.52]. Безусловно, чтобы такой социально-экономический инструмент как ГЧП стал реально действующим необходимо стремиться к такому уровню взаимодействия госструктур, предпринимателей и общественности, при котором присутствуют благожелательное сотрудничество и взаимное «подпрессовывание» на пользу общества.

Уже на протяжении нескольких лет лидерами по внедрению ГЧП-проектов являются Санкт-Петербург и соседствующая с ним Ленинградская область. Еще в 2006 году город разработал собственную законодательную базу для таких проектов, значительно раньше остальных регионов. К концу 2013 года общий объем привлеченных в рамках ГЧП инвестиций в Санкт-Петербурге составил более 350 млрд. руб. [5]. Крупнейшие проекты — развитие аэропорта «Пулково» и строительство и эксплуатация автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр». К концу 2016 года в Северной столице реализуются 5 проектов в сфере транспорта, 3 в сфере здравоохранения, 2 в сфере образования и по 2 проекта в социальной и промышленной сферах.

В Москве, мегаполисе с большим количеством автомобилей у населения, власти решили поддержать частную инициативу [7]. Там упор решили сделать на организацию частных парковок, которые должны будут организовываться и обслуживаться частным бизнесом. Для упрощения этого предлагалось ввести облегченный порядок заключения договоров с городской администрацией, на основе аукциона: схема — более удобна, чем обычная аренда, поскольку отпадает необходимость в длительной процедуре оформления договора.

Резюмируя, следует подчеркнуть, что вряд ли нам, т. е. российскому обществу, удастся проигнорировать двоякую сущность природы человека: индивидуальную и коллективистскую. Поэтому в социально-экономической сфере следует искать адекватное их отображение. Поиск, вместо жесткого идейно-политического догматического противостояния, столь характерного для прошлого века, оптимальных механизмов следует проводить через баланс

интересов различных социальных акторов, на благо всего социума. Одним из таких механизмов, при определенных — как показано выше — рисках, может стать при доброй воле участвующих — государственно-частное партнерство.

Библиографический список

1. Доклад о состоянии конкуренции в Российской Федерации за 2015 год. Федеральная антимонопольная служба. [Электронный ресурс]. Режим доступа: fas.gov.ru/about/list-of-reports/report.html?id=1653 (дата обращения 15.10.16);
2. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011. 576 с.
3. Гайдар Е. Т. Государство и эволюция. М., :Изд-во «Евразия», 1995. 208 с.
4. Горяинова Л. В. // Статистика и экономика. 2011. № 1. С. 49-53.
5. ГЧП-журнал. Готовность регионов к ГЧП. [Электронный ресурс]. Режим доступа: pprjournal.ru/article3 (дата обращения 15.10.16).
6. Долматова С. А. Проблема изменения вектора социально-экономического развития в Постсоветской России // От СССР к РФ: 20 лет – итоги и уроки : материалы Всеросс. науч. конф. (Москва, 25 ноября 2011 г). М., : Изд-во «Научный эксперт», 2012. С. 160–165.
7. Землю под частные парковки будут предоставлять по упрощенной схеме. [Электронный ресурс]. Режим доступа: m24.ru/articles/88121 (дата обращения 15.10.16).
8. Капитализм и социализм, единство и борьба. [Электронный ресурс]. URL:100lb.net/node/185 (Дата обращения 15.10.16).
9. Манько Н. Н. Управление рисками при реализации государственно-частного партнерства // Сборники конференций НИЦ Социосфера. 2012. № 28. С. 159-163.

A. Petrov, E. Azorkin

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS AS A WAY OF COMBINING PRIVATE AND PUBLIC INTERESTS

Abstract

The authors stop the attention to the problem of capitalism in modern Russia, interfering Russia's development including in the economic sphere. The authors insist that Russia's current economic development is hampered by the underestimation of two fundamental grounds of human nature, relating to society and personality. So this is about the ratio of private and state interests in the Russian economy. Also in the article, public-private partnership is presented as a socio-economic mechanism that reflects the dualism of Human nature and allows finding the best combination of private initiative and state activity for the benefit of society. The article focuses our attention on the problems of introducing this tool, on the one hand, and with another - on a promising thing that engulfs those contrary impulses of the previously warring social systems. A successful implementation experience is being analyzed, in particular in St. Petersburg and the Leningrad Region.

Keywords: public-private partnership, capitalism, competition, system, socialism, human nature.