

И.Ю. ВАСЛАВСКАЯ

доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики предприятий и организаций Набережночелнинского института (филиала) Казанского (Приволжского) федерального университета

Я.И. ВАСЛАВСКИЙ

доктор экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой информационного обеспечения внешней политики факультета мировой политики Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова

доцент кафедры политической теории Московского государственного института международных отношений (университета) Министерства иностранных дел Российской Федерации

Д.А. МИХАЛЕВ

аспирант кафедры экономики предприятий и организаций Набережночелнинского института (филиала) Казанского (Приволжского) федерального университета

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО
КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Рост экономической активности стран мира в Арктическом регионе и усиление конкуренции за его ресурсы обуславливают необходимость выстраивания эффективной системы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации. Этот стратегически важный для нашей страны регион богат природными ресурсами и формирует основу для обеспечения экономического суверенитета России. При этом развитие инфраструктуры в арктической зоне требует существенных инвестиций, обоснованных управленческих решений, применения современных технологий и системного управления рисками. В статье аргументируется необходимость использования государственно-частного партнерства как инструмента обеспечения экономической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации. Предложен новый теоретико-методологический подход к оценке и мониторингу уровня экономической безопасности на различных этапах жизненного цикла инфраструктурных объектов в Арктической зоне Российской Федерации.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, экономическая безопасность, Арктическая зона Российской Федерации, жизненный цикл, инфраструктура, мониторинг, суверенитет.*

УДК: 338.24

EDN: QOPFCO

DOI: 10.52180/2073-6487_2026_3_77_95

Введение

Современный этап экономического развития государств мира характеризуется высоким уровнем конкуренции за ресурсы, поиском новых транспортных коридоров и сфер политического и технологического влияния. В этих условиях ключевым фактором устойчивого развития государства становится его способность обеспечивать экономическую безопасность в стратегически значимых регионах. Для Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗ РФ) как пространства стратегического присутствия и ресурсного потенциала, в котором концентрируются значительные запасы нефти, газа, редкоземельных металлов и пресной воды, экономическая безопасность является одним из важнейших приоритетов.

В научных работах российских авторов, занимающихся исследованиями современных проблем обеспечения экономической безопасности, имеются разные трактовки понятия «экономическая безопасность». Так, например, С.А. Афонцев под экономической безопасностью понимает «устойчивость национальной системы принятия политических решений к использованию экономическими акторами экономических инструментов достижения политических целей...» [1, с. 232]. И.В. Караваева интерпретировала экономическую безопасность как процесс устойчивого развития экономики, который обеспечивает ее способность противостоять совокупности внутренних и внешних негативных воздействий [2]. В настоящем исследовании авторы не только объединяют оба эти подхода, но и дополняют их, рассматривая экономическую безопасность как способность национальной системы экономической безопасности противостоять текущим угрозам и реагировать на «возникновение редких или экстремальных событий»¹, сохраняя при этом устойчивость национальной экономической системы [3, с. 45]. Кроме того, освоение и развитие АЗ РФ имеет большое геополитическое значение, определяя место и роль России в изменяющейся в настоящее время мировой социально-экономической системе, в связи с чем сегодня эта проблема стала чрезвычайно актуальной.

Однако экстремальные природно-климатические условия, территориальная удаленность, а также повышенный уровень неопределенности и рисков в реализации инфраструктурных проектов ограничивают результативность использования исключительно бюджетного финанси-

¹ К числу редких и экстремальных событий для АЗ РФ авторы относят резкие колебания цен на энергоресурсы и сырье, внезапные изменения инвестиционной активности, международные санкции, геополитические конфликты из-за арктических ресурсов, а также нестабильность транспортных коридоров, добычи сырьевых ресурсов и их экономически эффективной реализации.

рования в условиях существующих механизмов привлечения частных инвестиций и недостаточной гибкости бюджетных процедур. Использование государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) призвано способствовать не только более широкому привлечению частных инвестиций, но и повышению качества управления ГЧП-проектами, развитию социально-экономического потенциала региона и человеческого капитала, укреплению инфраструктурной базы АЗ РФ. В целом ГЧП создает возможности для реализации национальных приоритетов, закрепленных в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности до 2035 года², а также в Стратегии экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года³. Исходя из этого, ГЧП приобретает особую роль в реализации стратегических приоритетов государства по обеспечению национальной экономической безопасности, по укреплению геополитических позиций Российской Федерации и ее присутствию в данном регионе.

В контексте вышеобозначенных приоритетов и тенденций приобретает актуальность и проблема, связанная с необходимостью *формирования эффективной системы обеспечения экономической безопасности на всех стадиях жизненного цикла объектов ГЧП в АЗ РФ*. Применяемые на сегодняшний день подходы к оценке эффективности ГЧП-проектов преимущественно ориентированы на финансово-инвестиционные показатели и конечные результаты реализации проектов и не отражают их влияния на уровень экономической безопасности. Между тем существует возможность определять уровень экономической безопасности на всех стадиях жизненного цикла объектов ГЧП, что позволит рассматривать ГЧП как эффективный инструмент обеспечения и повышения уровня экономической безопасности АЗ РФ.

Теоретико-методологические подходы к исследованию ГЧП и проблем экономической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации: обзор литературы

Эволюция исследований государственно-частного партнерства в северных и арктических территориях, также как и в других регионах, определяется сочетаемостью институциональных теорий и современ-

² Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 N 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности до 2035 года». Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. ст. 6970.

³ Указ Президента РФ от 13.05.2017 N 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» Собрание законодательства РФ. 2017. № 20. ст. 2902.

ных подходов к экономическому развитию. Й. Шумпетер подчеркивал, что передовые технологические изменения и инновации являются ключевыми составляющими экономического роста, однако их реализация требует наличия предпринимателей как двигателей экономического развития. Предприниматели нужны, чтобы реализовывать имеющийся потенциал в экономике, а государство с помощью своих формальных и неформальных институтов должно способствовать развитию предпринимательства [4]. Д. Норт указывал на решающую роль институтов в снижении транзакционных издержек и на предсказуемость результатов долгосрочных контрактов [15], что полностью применимо к инфраструктурным проектам в АЗ РФ, где неопределенность и риски существенно выше.

Российские исследования проблем развития ГЧП в АЗ РФ являются преимущественно междисциплинарными, с акцентом на стратегических аспектах экономической безопасности. В публикациях по данной проблематике выделяются три ключевых направления. Первое направление – институционально-экономическое развитие АЗ РФ. Второе – совершенствование механизмов ГЧП как инструмента реализации инфраструктурных проектов. Третье – исследования методологического аппарата оценки устойчивости и эффективности освоения северных территорий.

Значительный вклад в разработку теоретических основ стратегического развития АЗ РФ внесли В.А. Цветков и М.Н. Дудин. Они обосновали нецелесообразность сохранения ресурсно-рентной модели, подчеркивая необходимость перехода к экологически безопасному и социально устойчивому развитию. На основе междисциплинарного анализа авторы приходят к выводу, что отсутствие развитой инфраструктуры, логистики и телекоммуникаций ограничивает диверсификацию арктической экономики, а интерес частного капитала к региону остается низким [5]. В исследованиях проблем финансового обеспечения инвестиционных проектов в Арктической зоне акцентируется внимание не столько на отдельных механизмах привлечения капитала, сколько на необходимости перехода к системному управлению развитием территорий. При этом эффективность инвестиционной деятельности предлагается оценивать не только по коммерческим и бюджетным показателям, но и по степени их влияния на качество жизни, занятость и инфраструктурное развитие, а ключевым ориентиром выступает создание опорных зон, способных обеспечить долгосрочный мультипликативный эффект. Такой подход предполагает согласование параметров проектов с приоритетами государственной политики, их ресурсную адресность и прозрачность целевых показателей. Системное применение этих критериев позволяет оптимизировать бюджетное планирование и обеспечить экономическую без-

опасность экономики арктической зоны РФ в условиях ограниченных государственных ресурсов [6].

А.Л. Новоселов, занимаясь разработкой методического инструментария ресурсосберегающего освоения арктических территорий, предложил учитывать при планировании инвестиционных проектов не только экономические, но и экологические параметры, тем самым образуя многоуровневую систему показателей устойчивого развития [7]. Это имеет принципиальное значение для обеспечения экономической безопасности, так как позволяет идентифицировать ресурсные и экологические риски, возникающие на стадиях реализации и эксплуатации инфраструктурных объектов.

Правовые аспекты развития АЗ РФ нашли отражение в исследовании А.Е. Городецкого и его коллег, изучивших проблемы стратегического планирования и межуровневой координации государственной политики [10]. Они отмечают недостаточную согласованность федеральных и региональных стратегий развития арктических территорий, что затрудняет реализацию долгосрочных инфраструктурных программ и снижает эффективность ГЧП-проектов.

В ряде исследований развитие опорных зон АЗ РФ рассматривается как создание пространственных центров экономического роста, в которых ГЧП-проекты становятся ядром территориальной интеграции и логистической связанности территорий [8]. Схожие выводы делает А. М. Воротников, указывая на то, что успех реализации арктических ГЧП-проектов зависит от качества институциональной среды, наличия государственных гарантий и согласованности интересов участников [9].

Большинство исследователей отмечают, что *транспортная инфраструктура АЗ РФ, в которой центральное место занимает Северный морской путь, является ключевым условием обеспечения экономической безопасности*. Она дает доступ к минерально-сырьевым и энергетическим ресурсам, укрепляет территориальную целостность страны, выполняя функцию стратегического транзитного коридора и способствует развитию внешнеторговой деятельности России [11]. Авторы также выделяют введенные недружественными странами ограничения для международного сотрудничества, которые существенно трансформируют стратегию развития Северного морского пути как внутреннего транспортного коридора национального значения. При этом Северный морской путь рассматривается не только как инструмент внешнеэкономической интеграции, но и как фактор экономической безопасности России [12]. *По нашему мнению, реализация ГЧП-проектов, связанных с Северным морским путем, – это главная задача по обеспечению экономического суверенитета России в АЗ РФ.*

Анализ рассмотренных теоретических подходов к обеспечению экономической безопасности АЗ РФ при реализации ГЧП-проектов позволяет

выявить ряд закономерностей. Во-первых, в отечественной науке сформировалось понимание АЗ РФ как стратегически важного региона, развитие которого требует учета политических, экономических, социальных и экологических факторов. Во-вторых, при должном внимании к вопросам институционального и финансового обеспечения ГЧП-проектов наблюдается недостаточная проработанность теоретико-методологических основ оценки уровня экономической безопасности при реализации ГЧП-проектов в течение их жизненного цикла. Большинство исследований концентрируется на анализе эффективности или инвестиционной привлекательности ГЧП-проектов, не учитывая при этом специфические угрозы и риски на разных стадиях реализации таких проектов – от предпроектной подготовки до вывода объекта из эксплуатации. В-третьих, очевидна потребность в разработке нового теоретико-методологического подхода к оценке и мониторингу уровня экономической безопасности на разных этапах жизненного цикла инфраструктурных объектов в Арктической зоне Российской Федерации.

Инфраструктура АЗ РФ: содержание, территории охвата и роль ГЧП-проектов

Инфраструктура АЗ РФ представляет собой совокупность зданий и сооружений, включающих объекты транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной и инновационной инфраструктур, а также объекты инфраструктуры морских портов и иные элементы инфраструктурного назначения, локализованные в пределах арктических территорий (Ст. 2 Федерального закона N 167-ФЗ)⁴. Эти объекты формируют материально-техническую основу жизнеобеспечения, хозяйственного освоения и стратегического развития АЗ РФ, определяя устойчивость, связанность и безопасность арктического пространства. Закон закрепляет особый режим инвестиционной деятельности, включая правовой статус резидента АЗ РФ, меры государственной поддержки, налоговые льготы и упрощенные процедуры градостроительного регулирования, что существенно снижает трансакционные издержки ГЧП-проектов и повышает предсказуемость долгосрочных контрактов. ГЧП-механизмы законодательно закреплены как одни из главных инструментов финансирования и модернизации инфраструктуры АЗ РФ.

В административном отношении АЗ РФ охватывает территории Мурманской области, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского автономных округов, а также ряд муниципальных образований Архан-

⁴ Федеральный закон от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Собрание законодательства РФ. 2020. № 29. С. 4503.

гельской области, Республики Коми, Красноярского края, Республики Карелия и Республики Саха (Якутия). Кроме суши в состав АЗ РФ включены островные территории и акватории Северного Ледовитого океана, континентальный шельф и прибрежные морские территории, что в совокупности образует уникальную концентрацию минерально-сырьевых запасов и создает дополнительные возможности для государства и бизнеса по развитию этих территорий. Общая площадь арктических владений России составляет порядка 3 млн кв. км, из них 2,2 млн кв. км занимает суша⁵.

Инфраструктура АЗ РФ включает транспортно-логистическую систему, охватывающую Северный морской путь, сеть морских портов, ледокольный флот, авиационные узлы и опорные аэродромы; энергетическую инфраструктуру, например генерирующие мощности, сетевые комплексы и автономные источники энергии; производственно-технологический комплекс, включающий объекты добычи и переработки углеводородов, центры подготовки кадров и сервисные кластеры; социальную инфраструктуру, в состав которой входят учреждения здравоохранения, образования и жилищного обеспечения жителей АЗ РФ. Все эти элементы дополняются объектами жизнеобеспечения для стабильного функционирования и долгосрочного развития АЗ РФ.

С точки зрения географии реализации ГЧП-проектов, лидерами по количеству ГЧП-инвестиционных инициатив в АЗ РФ стали Архангельская и Мурманская области (в первой реализовано 57 резидентских проектов с объемом инвестиций порядка 6,3 млрд руб. и созданием около 1 380 рабочих мест, а в Мурманской области реализовано 16 проектов с объемом инвестиций порядка 1,5 млрд руб. и 283 новых рабочих мест. Значительная часть этих ГЧП-проектов связана с морскими перевозками, логистикой и портовой инфраструктурой. Так, например, один из резидентов инвестировал в покупку шести судов усиленного ледового класса для работы на Северном морском пути⁶.

Столь масштабная инфраструктура АЗ РФ нуждается в постоянном обновлении и модернизации. Исходя из этого, разработка и реализация ГЧП-проектов особенно востребованы в АЗ РФ при строительстве портов и терминалов, модернизации объектов энергетики, создании транспортных магистралей, инфраструктуры освоения шельфа, а также при формировании поддерживающей социальной среды, необходимой для закрепления в регионах АЗ РФ трудовых ресурсов.

⁵ Инвестиционный портал Арктической зоны России. <https://arctic-russia.ru/> (дата обращения: 02.12.2025).

⁶ В Арктической зоне РФ реализованы первые 100 инвестпроектов. «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». <https://erdc.ru/news/v-arkticheskoy-zone-realizovany-pervyye-100-investproektov-/> (дата обращения: 01.12.2025).

Развитие инфраструктуры АЗ РФ осуществляется в соответствии с мастер-планами опорных населенных пунктов, утвержденными Правительством РФ в качестве долгосрочных ориентиров преобразований в арктической зоне до 2035 года⁷. Проводимые мероприятия охватывают модернизацию транспортной, коммунальной, социальной и научно-образовательной инфраструктуры с предполагаемым совокупным объемом финансирования около 2,9 трлн руб. при значительной доле внебюджетных инвестиций. Институты развития, включая ВЭБ.РФ, обеспечивают реализацию масштабных проектов на сумму свыше 3 трлн руб. и обосновывают дополнительные инициативы в транспортной, промышленной и технологической сферах. Реализуемые программы реноваций закрытых административно-территориальных образований, модернизации инженерных сетей и развития социальной инфраструктуры направлены на повышение качества жизни и создание условий для нового инвестиционного роста⁸.

За последние три года значимость ГЧП в инфраструктурном развитии АЗ РФ возросла, что отражено в ряде показателей и инициатив. Согласно данным Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, механизм «Арктической концессии» используется как инструмент государственной поддержки частных инвестиций. Резиденты АЗ РФ могут строить дороги, энергетические объекты и другую инфраструктуру, а государство возмещает им вложения в срок до 15 лет. При этом налоговые льготы и преференции со стороны региональных властей создают дополнительные стимулы для бизнеса. Заметным трендом стал активный запуск новых ГЧП-инициатив. Так, например, по данным ВЭБ. РФ и Национального центра ГЧП, в 2023–2024 гг. примерно 29% новых ГЧП-проектов в России были запущены именно в Арктике и на Дальнем Востоке. При этом, согласно официальному отчету Национального центра ГЧП, в АЗ РФ и на Дальнем Востоке зарегистрировано 604 ГЧП-проекта с общим объемом финансирования порядка 761, 7 млрд руб., из которых 569 млрд руб. – средства бизнеса⁹.

⁷ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.10.2025 N 3014-р «О долгосрочных планах комплексного социально-экономического развития ряда агломераций на период до 2035 г». <http://government.ru/docs/56661/> (дата обращения: 01.12.2025).

⁸ Юрий Трутнев провел заседание Госкомиссии по вопросам развития Арктики. «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». <https://erdc.ru/news/yuriy-trutnev-provyel-zasedanie-goskomissii-po-voprosam-razvitiya-arktiki/> (дата обращения: 02.12.2025).

⁹ Дальневосточная и арктическая концессия: особенности и перспективы. Росинфра. <https://media.75.ru/tungokoch/documents/143653/i-arkticheskaya-koncessiya-osobennosti-i-perspektivy.pdf> (дата обращения: 01.12.2025).

Эксперты отмечают, что по состоянию на начало 2025 г. ВЭБ. РФ реализует в АЗ РФ 17 крупных проектов общей стоимостью свыше 3 трлн руб., причем объем участия госкорпорации в этих проектах превышает 850 млрд руб.¹⁰ На стадии активной проработки находятся дополнительно 12 проектов суммарной стоимостью до 0,5 трлн руб., которые планируются к запуску в ближайшей перспективе¹¹. Минвостокразвития России и его подведомственные структуры оценивают совокупный объем инвестпроектов в АЗ РФ к 2035 г. в 35 трлн руб.¹² Однако, несмотря на заявленные масштабы, открытая статистика по статусу этих ГЧП-проектов подается в информационное поле частично. Публично доступно лишь суммарное число «реализуемых» проектов, что затрудняет оценку эффективности и реального вклада ГЧП в укрепление инфраструктурного и экономического потенциала АЗ РФ. Такой подход не только не позволяет провести анализ и дать оценку эффективности реализации ГЧП-проектов, но и не обеспечивает условия для своевременного мониторинга угроз и рисков экономической безопасности на разных этапах жизненного цикла объектов инфраструктуры АЗ РФ.

Несмотря на отмеченную выше достаточно высокую инвестиционную активность бизнеса, масштаб уже завершенных или полностью реализованных инфраструктурных ГЧП-проектов остается ограниченным. По данным Минвостокразвития России, некоторые проекты остаются «замороженными», а портфель приостановленных ГЧП-проектов превышает завершенные примерно на 300 млрд руб., что указывает на сложности в привлечении или удержании инвесторов¹³. В таких условиях достаточно сложно определить влияние реализации ГЧП-проектов на уровень экономической безопасности. При этом совершенно ясно, что *нарушение сроков реализации проектов создает новые угрозы и риски экономической безопасности РФ* [13].

На основе вышеизложенного, в сложившихся политических и социально-экономических условиях, решение проблем, связанных с реализацией инфраструктурных проектов в АЗ РФ, требует разработки новых теоретико-методологических подходов к использованию механизмов ГЧП с учетом ста-

¹⁰ При поддержке ВЭБ. РФ в Арктике реализуются 17 проектов на 3 трлн руб. РИА Новости. <https://ria.ru/20250326/arktika-2007532686.html> (дата обращения: 01.12.2025).

¹¹ В стадии активной проработки находятся проекты в Арктике на 0,5 трлн руб. – ВЭБ. Финмаркет. <https://www.finmarket.ru/database/news/6368900> (дата обращения: 01.12.2025).

¹² Чекунков: Для проектов в Арктике нужно государственно-частное партнерство // Газета «Комсомольская правда». <https://www.murmansk.kp.ru/daily/27678/5067368/> (дата обращения: 01.12.2025).

¹³ Минвостокразвития отметило, что портфель замороженных ГЧП-проектов превысил завершенные на 300 млрд руб. Интерфакс. <https://www.interfax.ru/business/1045250> (дата обращения: 01.12.2025).

дий жизненного цикла объектов. Это позволит ГЧП стать одним из основных инструментов обеспечения экономической безопасности и центральным звеном современной модели развития АЗ РФ.

Особенности реализации ГЧП-проектов и специфика жизненного цикла инфраструктурных объектов

Реализация инфраструктурных проектов в АЗ РФ в рамках государственно-частного партнерства имеет ярко выраженную специфику, обусловленную сочетанием природно-климатических, институциональных, технологических и инвестиционных факторов. В этих условиях ГЧП является оптимальной формой взаимодействия государства и бизнеса, обеспечивающей баланс интересов сторон, распределение рисков и устойчивость проекта на всех стадиях его жизненного цикла.

При реализации ГЧП-проекта можно рассматривать его жизненный цикл, в котором, с нашей точки зрения, можно выделить пять ключевых стадий: предпроектную, проектную, инвестиционную, эксплуатационную и стадию вывода из эксплуатации. Каждая из них характеризуется собственным набором мероприятий, управленческо-бюрократических процедур и рисков для реализации ГЧП-проекта. В соответствии с этим структура жизненного цикла ГЧП-проектов в АЗ РФ отражает последовательность управленческих и инвестиционных решений по их реализации.

Как уже отмечалось выше, при оценке эффективности ГЧП-проектов доминирует подход, основанный преимущественно на анализе только конечных результатов, что не позволяет выявить нарастающие угрозы экономической безопасности на ранних стадиях реализации проектов, что особенно критично в условиях АЗ РФ. В этой связи представляется целесообразным проведение мониторинга экономической безопасности и оценка эффективности реализации ГЧП-проектов на основе применения системы индикаторов экономической безопасности на каждой стадии жизненного цикла таких проектов. Это позволит своевременно выявлять угрозы, оценивать степень их воздействия на реализацию ГЧП-проекта и принимать управленческие решения для повышения уровня экономической безопасности.

При рассмотрении основных этапов жизненного цикла ГЧП-проектов в АЗ РФ, сопутствующих им рисков и особенностей реализации авторами данного исследования за основу структуры цикла взят алгоритм реализации ГЧП-проектов в Свердловской области¹⁴

¹⁴ Алгоритм реализации проектов в рамках механизмов государственно-частного партнерства (концессионные соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве. Инвестиционный портал Свердловской области. <https://invest-in-ural.ru/> (дата обращения: 12.11.2025).

и классификация рисков по В.Г. Варнавскому. Отметим, что четыре основные категории рисков: политические и правовые; технические; коммерческие; экономические, валютные и финансовые [14], выделенные В.Г. Варнавским, – в неодинаковой степени характерны для разных этапов жизненного цикла ГЧП-проектов, поэтому в табл. 1 представлены все стадии жизненного цикла проектов, их основное содержание и особенности в специфических условиях АЗ РФ.

Оценка уровня экономической безопасности необходима на всех стадиях жизненного цикла ГЧП-проекта. *Основы обеспечения экономической безопасности закладываются на предпроектной стадии, при формировании концепции проекта.* Особенно важно для реализации стратегических целей обеспечения национальной безопасности в АЗ РФ при подготовке технико-экономического обоснования проекта учесть ресурсный потенциал, местоположение ГЧП-объекта, инвестиционные возможности государства и бизнеса, параметры инфраструктуры и ограничения, связанные с состоянием окружающей среды.

На *проектной стадии* происходит отбор нежизнеспособных или не соответствующих требованиям законодательства Российской Федерации инициатив¹⁵. Этот этап определяет обеспечение экономической безопасности ГЧП-проекта для экономики АЗ РФ. Для снижения риска принятия неэффективных решений устанавливаются технические, природно-климатические и инфраструктурные ограничения для реализации проекта. На этой стадии инвесторы согласуют цели проекта, разрабатывается его финансовая модель и распределяются риски между партнерами. Закрепление сторонами условий соглашения о партнерстве на основе существующих институциональных правил снижает вероятность возможных конфликтов между сторонами. Подготовка разрешительной документации, в том числе на подключение к инженерной инфраструктуре, и оформление прав на земельные участки уменьшают технические и правовые риски реализации проектов.

Обеспечение экономической безопасности на *инвестиционной стадии* проекта связано с минимизацией коммерческих, экономических, технических рисков в процессе реализации проекта, выполнения строительно-монтажных работ, закупки и установки оборудования, формирования кадрового потенциала, проведения пусконаладочных работ и ввода объекта в эксплуатацию.

Эксплуатационная стадия связана непосредственно с функционированием объекта, производством продукции или предоставлением услуг. На этом этапе осуществляется текущий мониторинг экономических показателей, оценка эффективности функционирования объекта

¹⁵ Земельный Кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 № 136-ФЗ. Собрание законодательства РФ. 2001. № 44. ст. 4147.

Таблица 1

Стадии жизненного цикла ГЧП-проекта в АЗ РФ

Стадия	Содержание	Основные мероприятия	Особенности для АЗ РФ
Предпроектная	Формирование концепции ГЧП-проекта	Маркетинговый анализ ГЧП-проекта	Низкий уровень развития базовой инфраструктуры. Высокая зависимость от северного завоза и ограниченных логистических маршрутов. Сезонность проведения изыскательных и подготовительных работ. Ограниченный доступ к квалифицированным кадрам. Необходимость учета интересов коренных малочисленных народов. Повышенные экологические требования. Неопределенность спроса и показателей будущей загрузки ГЧП-объекта
	Оценка ресурсной и инфраструктурной обеспеченности	Определение источников финансирования ГЧП-проекта	
	Технико-экономическое обоснование ГЧП-проекта	Выбор земельного участка	
Проектная	Разработка проектной документации	Переговоры с инвесторами	Многоуровневое согласование проекта. Повышенные требования к надежности. Сложности правового оформления земельных участков и прав пользования недрами. Увеличенные сроки подготовки проектно-сметной документации
	Инженерные изыскания	Подача предложения о заключении соглашения	
	Согласование условий ГЧП-проекта	Получение разрешений, оформление прав на землю	
Инвестиционная	Закупка оборудования для ГЧП-проекта	Формирование кадрового потенциала	Экстремальные климатические условия для строительства. Необходимость использования морозостойких технологий. Высокие риски удорожания проекта в процессе строительства. Значительные капитальные затраты и длительный инвестиционный цикл
	Строительство, монтаж	Реализация строительных работ	
	Пусконаладочные работы	Ввод объекта в эксплуатацию	

Окончание табл. 1

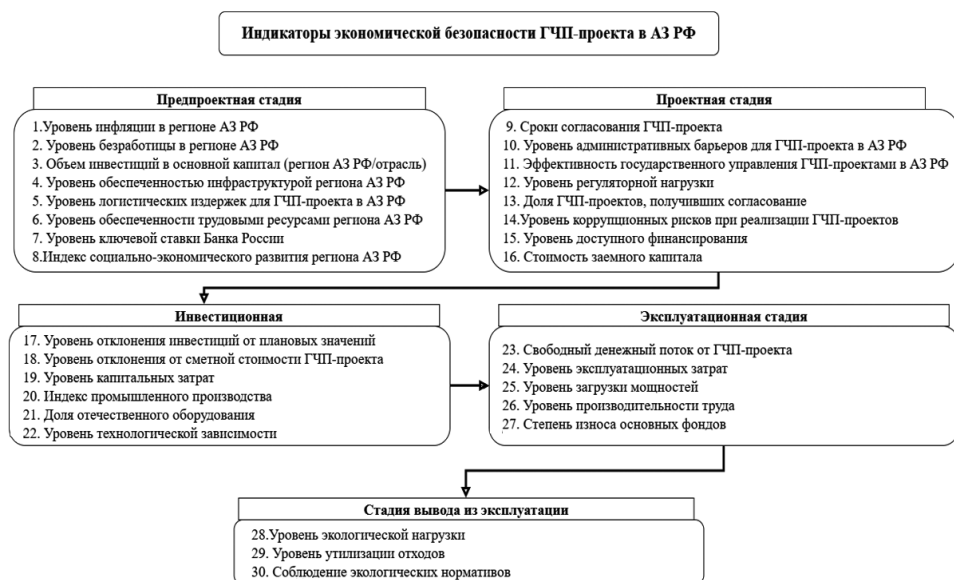
Ста- дия	Содержание	Основные мероприятия	Особенности для АЗ РФ
Эксплуатационная	Функционирование ГЧП-объекта	Текущий контроль показателей ГЧП-объекта	Высокие операционные затраты на содержание и обслуживание объектов.
	Мониторинг состояния ГЧП-объекта	Обеспечение гарантийных обязательств	Повышенный износ оборудования вследствие суровых климатических условий.
	Ремонт и модернизация ГЧП-объекта	Сервисная поддержка ГЧП-объекта	Необходимость внедрения систем цифрового мониторинга реализации проекта. Высокие требования к бесперебойности функционирования объектов
Выход из эксплуатации	Ликвидация ГЧП-объекта	Утилизация оборудования и транспортировка материалов	Хрупкие арктические экосистемы. Высокая стоимость работ по демонтажу и ликвидации объектов
	Передача прав на ГЧП-объект	Юридическое оформление прав собственности	Необходимость проведения специализированных работ по утилизации отходов.
	Экологическая рекультивация ГЧП-объекта	Восстановление природной среды	Долгосрочный экологический мониторинг после вывода объекта из эксплуатации

Источник: составлено авторами.

и выполнение обязательств по соглашению о партнерстве на основе индикаторов экономической безопасности.

Стадия вывода объекта из эксплуатации предусматривает его ликвидацию или передачу объекта в собственность публичного партнера, а также утилизацию оборудования и проведение экологических мероприятий в соответствии с индикаторами экономической безопасности на данной стадии.

На рис. 1 представлена разработанная авторами система индикаторов оценки и мониторинга экономической безопасности ГЧП-проектов в АЗ РФ по стадиям жизненного цикла.

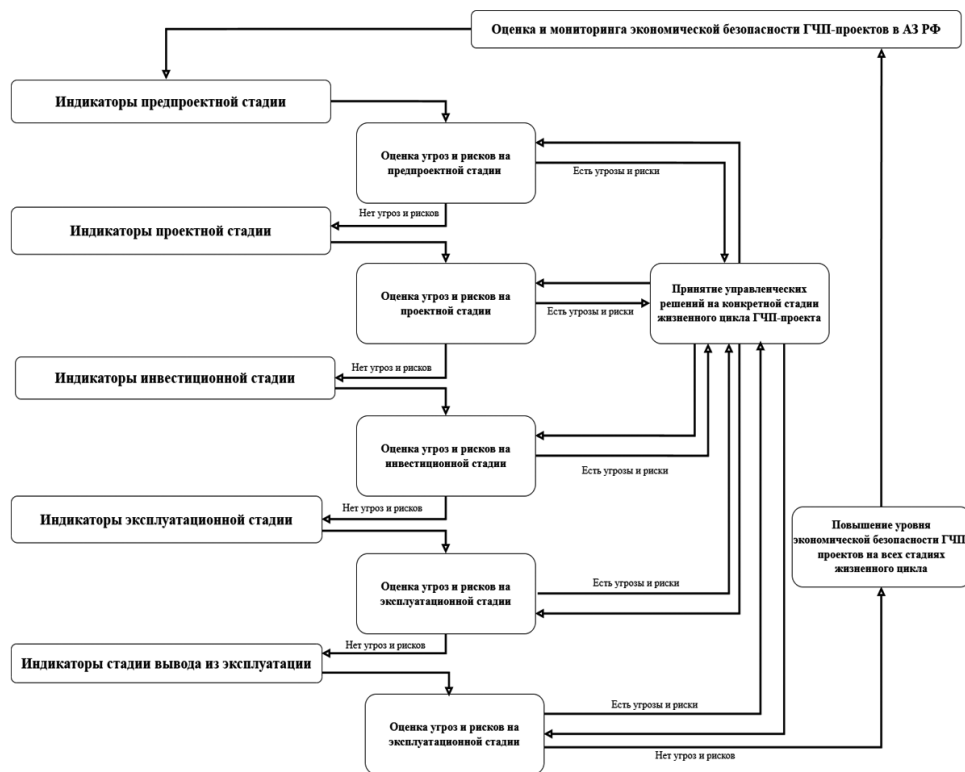


Источник: составлено авторами.

Рис. 1. Система индикаторов оценки и мониторинга экономической безопасности ГЧП-проектов в АЗ РФ

На основе предложенной системы индикаторов оценки и мониторинга экономической безопасности ГЧП-проектов в АЗ РФ по стадиям жизненного цикла был построен алгоритм проведения оценки и мониторинга экономической безопасности по замкнутому циклу (см. рис. 2).

Данный алгоритм позволяет оценивать уровень экономической безопасности и устойчивость ГЧП-проектов к политическим, правовым, техническим, коммерческим, экономическим, валютным и финансовым рискам, а также выявлять потенциальные угрозы и принимать управленческие решения в сфере государственной политики для повышения уровня экономической безопасности при реализации ГЧ-проектов в АЗ РФ.



Источник: составлено авторами.

Рис. 2. Алгоритм оценки и мониторинга экономической безопасности ГЧП-проектов в АЗ РФ

Заключение

В результате проведенного исследования установлено, что реализация ГЧП-проектов в АЗ РФ происходит в условиях беспрецедентного роста конкуренции за ресурсы, транспортные коридоры, сферы политического и технологического влияния. Это обуславливает необходимость выстраивания эффективной системы обеспечения экономической безопасности в стратегически значимом регионе, в котором аккумулируется значительная часть природных богатств нашей страны и формируется основа экономического суверенитета России. В данном контексте экономическая безопасность АЗ РФ рассматривается как устойчивость системы принятия решений, способность противостоять внутренним и внешним угрозам и обеспечивать развитие национальной экономики в условиях высокой неопределенности, включая реагирование на возникновение редко случающихся или экстремальных событий.

Предложенный авторами новый подход к оценке и мониторингу уровня экономической безопасности на разных этапах жизненного цикла ГЧП-проектов в АЗ РФ позволит сделать государственно-частное партнерство эффективным инструментом обеспечения экономической безопасности для стратегического присутствия России в Арктике и развития ресурсного потенциала АЗ РФ. Такое утверждение обусловлено рядом факторов. Во-первых, детально проработанные стадии ГЧП-проектов, их содержание, риски и особенности реализации в АЗ РФ позволяют формировать систему индикаторов обеспечения экономической безопасности ГЧП-проектов по стадиям жизненного цикла. Во-вторых, разработанный алгоритм оценки и мониторинга экономической безопасности по замкнутому циклу позволяет оценивать уровень экономической безопасности и устойчивость ГЧП-проектов к основным категориям рисков и особенностям реализации проектов в Арктическом регионе. В-третьих, предложенная система индикаторов оценки и мониторинга экономической безопасности позволит своевременно выявлять возможные угрозы и принимать оптимальные управленческие решения на разных стадиях жизненного цикла проектов для обеспечения экономической безопасности в АЗ РФ.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. *Афонцев С.А.* Концептуальные основы анализа национальной и международной экономической безопасности // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2020. № 3 (51). С. 231–234. [*Afontsev S.A.* Conceptual bases of analysis of national and international economic security // Legal science and practice: Journal of Nizhny Novgorod academy of the ministry of internal affairs of Russia. 2020. No. 3 (51). Pp. 231–234. (In Russ.).] EDN: OCSKAF.
2. *Караваяева И.В.* Национальная экономическая безопасность в теоретических исследованиях Института экономики РАН // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2020. № 2. С. 27–42. [*Karavaeva I.V.* National economic security in theoretical studies of the institute of economics of the Russian Academy of Sciences // The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 2020. No 2. Pp. 27–42 (In Russ.).] DOI: 10.24411/2073-6487-2020-10013. EDN: BRJZHA.
3. *Ваславская И.Ю., Михалев Д.А.* Экстремальные события как механизм эндогенного развития социально-экономических систем // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. 2026. Т. 36. № 1. С. 45–53. [*Vaslavskaya I.Yu.* Extreme events as a mechanism of endogenous development of socio-economic systems // Bulletin of Udmurt University. Series Economics and Law. 2026. Vol. 36. No. 1. Pp. 45–53. (In Russ.).] DOI: 10.35634/2412-9593-2026-36-1-45-53. EDN: BFAGQS.
4. *Сухарев О.С.* Теория экономического развития Й. Шумпетера и факты современной жизни (эволюционная экономика) // Журнал экономической теории. 2010. № 2. С. 181–196. [*Sukharev O.S.* Theory of Economic Development by J. Schumpeter and the Facts of Modern Life (Evolutionary Economics) // Journal of Economic Theory. 2010. No. 2. Pp. 181–196. (In Russ.).] EDN: MTBENZ.

5. Цветков В.А. Стратегическое развитие арктического региона в условиях больших вызовов и угроз // Экономика региона. 2020. Т. 16. № 3. С. 680–695. [Tsvetkov V.A. Strategic Development of the Arctic Region in the Context of Major Challenges and Threats // Economy of the Region. 2020. Vol. 16. No. 3. Pp. 680–695 (In Russ.).] DOI: 10.17059/ekon.reg.2020-3-1. EDN: YEBGDQ.
6. Цветков В.А. Управление развитием Арктики: финансовое обеспечение региона и выбор критериев оценки эффективности инвестиционных проектов для его освоения // Управленческие науки. 2019. Т. 9. № 2. С. 62–77. [Tsvetkov V.A. Arctic Development Management: Financial Support for the Region and the Choice of Criteria for Assessing the Effectiveness of Investment Projects for its Development // Management Sciences. 2019. Vol. 9. No. 2. Pp. 62–77. (In Russ.).] DOI: 10.26794/2304-022X-2019-9-2-62-77. EDN: FRSLHH.
7. Новоселов А.Л. Методическое обеспечение ресурсосберегающего освоения арктических территорий // Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития: Материалы IX Международного форума, Москва, 29–30 октября 2020 г. М.: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем рынка Российской академии наук, 2020. С. 518–521. [Novoselov A.L. Methodological Support for Resource-Saving Development of Arctic Territories // Russia in the 21st Century: Global Challenges and Development Prospects: Proceedings of the Ninth International Forum, Moscow, October 29–30, 2020. Moscow: Federal State Budgetary Scientific Institution Market Problems Institute of the Russian Academy of Sciences, 2020. Pp. 518–521. (In Russ.).] EDN: HHDFQV.
8. Патрин Д.А. Государственно-частное партнерство в развитии опорных зон в Арктической зоне Российской Федерации // Контентус. 2020. № 5 (94). С. 129–137. [Patrin D.A. Public-Private Partnership in the Development of Support Zones in the Arctic Zone of the Russian Federation // Contentus. 2020. No. 5 (94). Pp. 129–137. (In Russ.).] DOI: 10.24411/2658-6932-2020-10052. EDN: TYBMIN.
9. Воротников А.М. Государственно-частное партнерство в формировании и развитии опорных зон развития в Арктической зоне Российской Федерации // Вестник Российского университета кооперации. 2018. № 4 (34). С. 7–12. [Vorotnikov A.M. Public-Private Partnership in the Formation and Development of Support Zones for Development in the Arctic Zone of the Russian Federation // Bulletin of the Russian University of Cooperation. 2018. No. 4 (34). Pp. 7–12. (In Russ.).] EDN: YSHPRZ.
10. Городецкий А.Е. Правовые и методические проблемы стратегического планирования развития арктических регионов России // Арктика: экология и экономика. 2014. № 4 (16). С. 4–13. [Gorodetsky A.E. Legal and Methodological Problems of Strategic Planning for the Development of Russia's Arctic Regions // Arctic: Ecology and Economy. 2014. No. 4 (16). Pp. 4–13. (In Russ.).] EDN: TFYHVD.
11. Цевенкова Е.О. Анализ транспортно-логистической инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации // Молодежь, образование и наука XXI века: Материалы научно-практической конференции студентов и аспирантов, посвященной памяти заслуженного деятеля науки РФ, профессора В.С. Соминского, Санкт-Петербург, 19 апреля 2023 г. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, 2023. С. 186–196. [Tsevenkova E.O. Analysis of the transport and logistics infrastructure of the Arctic zone of the Russian Federation // Youth, education and

- science of the 21st century: Proceedings of the scientific and practical conference of students and postgraduates dedicated to the memory of Honored Scientist of the Russian Federation, Professor V.S. Sominsky, St. Petersburg, April 19, 2023. St. Petersburg: St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design, 2023. Pp. 186–196. (In Russ.)] EDN: GQIREM.
12. Цевенкова Е.О. Роль Северного морского пути в развитии Арктической зоны Российской Федерации // Актуальные проблемы развития таможенного дела на современном этапе: Сборник научных статей IV-й Межвузовской студенческой научно-практической конференции, Новосибирск, 27 ноября 2024 г. Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2025. С. 102–109. [Tsevenkova E.O. The role of the Northern Sea Route in the development of the Arctic zone of the Russian Federation // Actual problems of customs development at the present stage: Collection of scientific articles of the IV Interuniversity Student Scientific and Practical Conference, Novosibirsk, November 27, 2024. Novosibirsk: Siberian State Transport University, 2025. Pp. 102–109. (In Russ.)] EDN: TPGFIX.
13. Ваславская И.Ю. Совершенствование инструментария оценки уровня экономической безопасности // Кузнечно-штамповочное производство. Обработка материалов давлением. 2025. № 3. С. 198–203. [Vaslavskaya I.Yu. Improving the Toolkit for Assessing the Level of Economic Security // Forging and Stamping Production. Materials Pressure Processing. 2025. No. 3. Pp. 198–203. (In Russ.)] EDN: ICLGYO.
14. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. и др. Государственно-частное партнерство: теория и практика: Институт государственного и муниципального управления Государственного университета, Высшей школы экономики, Центр ГЧП Внешэкономбанка. М.: Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 2010. [Varnavskii V.G., Klimenko A.V., Korolev V.A., et al. Public-Private Partnership: Theory and Practice: Institute of State and Municipal Administration of the State University. Higher School of Economics, Center for Public-Private Partnerships of Vnesheconombank. Moscow: National Research University Higher School of Economics, 2010. (In Russ.)] EDN: TRHFVP.
15. North D.C. Institutions, institutional change and economic performance. In Cambridge University Press eBooks, 1990. DOI: 10.1017/cbo9780511808678.

Дата поступления рукописи: 05.12.2025 г.

Дата принятия к публикации: 28.05.2026 г.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Ваславская Ирина Юрьевна – доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики предприятий и организаций Набережночелнинского института (филиала) Казанского (Приволжского) федерального университета, Набережные Челны, Россия

ORCID: 0000-0002-1363-3865

vaslavskaya@yandex.ru

Ваславский Ян Ильич – доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой информационного обеспечения внешней политики ФМП МГУ имени М.В. Ломоносова; доцент кафедры политической теории Московского государственного института международных отношений (университета) Министерства иностранных дел Российской Федерации, Москва, Россия

ORCID: 0000-0003-0707-1699

vaslavsky@yandex.ru

Михалев Данил Алексеевич – аспирант кафедры экономики предприятий и организаций Набережночелнинского института (филиала) Казанского (Приволжского) федерального университета, Набережные Челны, Россия

ORCID: 0009-0009-1026-920X

danil.mikhalev.2001@mail.ru

ABOUT THE AUTHORS

Irina Yu. Vaslavskaya – Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor, Professor, Department of Economics of Enterprises and Organizations, Naberezhnye Chelny (branch) of the Kazan Federal University, Naberezhnye Chelny, Russia

ORCID: 0000-0002-1363-3865

vaslavskaya@yandex.ru

Yan I. Vaslavskiy – Dr. Sci. (Econ.), Head of the Department of Information Provision for Foreign Policy, Lomonosov Moscow State University; Associate Professor, Department of Political Theory, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russia

ORCID: 0000-0003-0707-1699

vaslavsky@yandex.ru

Danil A. Mikhalev – Postgraduate Student of the Department of Economics of Enterprises and Organizations, Naberezhnye Chelny (branch) of the Kazan Federal University, Naberezhnye Chelny, Russia

ORCID: 0009-0009-1026-920X

danil.mikhalev.2001@mail.ru

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL FOR ENSURING ECONOMIC SECURITY IN THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION

The growth of economic activity in the Arctic region and the increasing competition for its resources necessitate the development of an effective system for ensuring the economic security of the Russian Federation. This strategically important region is rich in natural resources and forms the foundation for Russia's economic sovereignty. However, the development of its infrastructure requires substantial investments, sound management decisions, advanced technologies, and systematic risk management. The article argues for the need to use public-private partnerships as a tool for ensuring economic security in the Arctic zone of the Russian Federation. A new theoretical and methodological approach to assessing and monitoring the level of economic security at various stages of the life cycle of infrastructure facilities in the Arctic zone of the Russian Federation is proposed.

Keywords: *public-private partnership, economic security, Arctic zone of the Russian Federation, life cycle, infrastructure, monitoring, sovereignty.*

JEL: H54, H76, O18.