

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА  
Кафедра государственного и муниципального управления

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ  
В ГЭК

Заведующий кафедрой  
канд. юрид. наук, доцент  
\_\_\_\_\_ Алиева О.В.

\_\_\_\_\_ 2020 г.

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

магистра

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА В  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РОССИИ  
И КИТАЯ**

38.04.04. Государственное и муниципальное управление  
Магистерская программа «Публичное управление»

Выполнил работу  
Студент 3 курса  
заочной формы обучения

Ильин Данил Радикович

Научный руководитель  
д-р ист. наук, профессор

Носова Наталья Петровна

Рецензент  
Старший государственный  
инспектор  
Управление авиационного надзора  
и надзора за обеспечением  
транспортной безопасности

Дегтярёва Юлия Николаевна

Тюмень  
2020

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	7
1.1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПАРТНЕРСТВА ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА КАК ИНСТРУМЕНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ.....	7
1.2. МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	12
1.3. ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА .....	19
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ В РОССИИ И КИТАЕ.....	26
2.1. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ В РОССИИ И КИТАЕ.....	26
2.2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ СПОСОБОВ ОЦЕНКИ КОНКУРСНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В РОССИИ И КИТАЕ .....	31
2.3. СПЕЦИФИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ.....	36
2.4. ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ.....	39
2.5 СОГЛАШЕНИЕ О МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ И КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ: СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА В РОССИИ И КИТАЕ.....	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	47
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	50
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	57

## ВВЕДЕНИЕ

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспорт наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей. Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Актуальность темы исследования определена тем, что совместно с другими инфраструктурными отраслями транспортный сектор экономики обеспечивает базовые условия жизни общества, являясь неотъемлемым частью для достижения экономических, социальных, и внешнеполитических целей. Транспортный сектор экономики тесно связан с другими секторами, в частности он как связующий элемент между различными секторами объединяет их в цельную экономическую систему, которая работает как единое целое. Поэтому устойчивое развитие транспортной инфраструктуры - это гарантия целостности экономического пространства, свободы экономической деятельности, беспрепятственного передвижения пассажиров, товаров, услуг и росту торгового оборота, конкуренции как внутри сектора, так и между секторами, национальной безопасности России и ее целостности, улучшения условий и рост качественных показателей жизни населения.

Среди важнейших задач, которые перед собой ставит государство, вовлечение в процесс создания и управлению транспортной инфраструктурой частных инвесторов, помимо прямого участия в финансировании, автор отметил следующие: повышение качественных характеристик проектно-изыскательских и строительных работ и транспортных услуг; бережливое расходование бюджетных средств на этапе эксплуатации сигнальных объектов за счет переноса эксплуатационных расходов на частное предприятие при государственной регистрации прав собственности на эти объекты; снижение затрат и непроизводительных затрат, сокращение сроков строительства, привлечение в процесс строительства передовых современных технологий.

Поскольку Государство не должно и не может взваливать на себя реализацию всего комплекса задач по развитию транспортной инфраструктуры, в идеальном представлении частные инвесторы должны сами развивать инфраструктуру которая будет обслуживать их потребности и потребности работников, но к сожалению это ведет большим затратам и невозможностью реализовать масштабные проекты. Поэтому одним из самых перспективных механизмов привлечения частных средств является государственно-частное партнерство (ГЧП), оно стало одним из важнейших инструментариев государственной инвестиционной политики во всем мире.

Для привлечения капитала частных инвесторов, эффективного менеджмента и привлечения современных технологий, государству необходимо создать и развить такой экономической и организационно - правовой механизм. Именно поэтому в программах развития транспортной инфраструктуры отдельное место занимают научно-исследовательские работы. Изучение и выработка механизмов регулирования покрывали бы заинтересованность частных инвесторов и позволяли создать прозрачную процедуру их конкурсного отбора, созданную на действенной системе критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов, что в свою очередь позволит повысить гарантии успешной реализации транспортного проекта, сократить совокупные общественные издержки и производственные риски.

Поэтому актуальной задачей является как с научной, так и с практической точки зрения, совершенствование теоретических основ и практического механизма государственно-частного партнерства в отраслях транспортной инфраструктуры.

Развитие механизма партнерства между государством и частными инвесторами — разносторонняя проблема, включающая в себя четко очерченные роли и функций государства и частных инвесторов, особенности и принципы взаимодействия сторон, институциональная регламентация процессов протекающих внутри партнерства на всем протяжении и всех стадиях его практического осуществления и т. д.

Целью диссертации является анализ механизма государственно - частного партнерства в транспортной инфраструктуре и разработка необходимых рекомендаций по его улучшению. В соответствии с целью были сформулированы следующие задачи:

- определить теоритическую базу и содержание механизма партнерства как инструмента развития транспортной инфраструктуры.

– выявить особенности отечественного и зарубежного опыта реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта с целью определения наиболее рационального долевого участия государства и частного бизнеса;

– дать оценку эффективности существующей методики оценки предложений участников концессионных конкурсов, разработать альтернативные варианты;

– предложить показатель оценки эффективности государственных инвестиций при реализации инвестиционных проектов на основе государственно - частного партнерства, сформировать процедуру его расчета и выработать рекомендации по применению.

– Провести сравнительный анализ реализации инверсионных проектов в России и Китае.

Объектом исследования является процесс совершенствования механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры.

Предметом исследования являются организационно-экономические, институциональные и управленческие отношения, возникающие в процессе реализации инфраструктурных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства.

Информационная база исследования сформирована на основе статистических данных и аналитических обзоров, монографий и учебных пособиях, интернет источников, материалов конференций по теме исследования, а также с использованием нормативно-правовых актов Российской Федерации.

Теоретической базой диссертационного исследования составили труды отечественных и зарубежных ученых в области государственно-частного партнерства, а именно: А. И. Анчишкина, В.Г. Варнавский, А.П. Панкрухина, В. П. Чичканова, Л. Н. Юровкого, Е.Г. Ясина и др., а также представителей зарубежной науки — Э. Аткинсона, Дж. Бреннана, Дж. Бьюкенена, Дж. Стиглица, Г. Таллока, И. Шихаты и др.

Структура и объем диссертации. Диссертационное исследование состоит из введения, двух глав, заключения, содержит 59 страниц текста, 1 таблицу, 14 рисунков, 2 приложения. Список использованных источников включает 57 наименований.

## ГЛАВА 1. МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### 1.1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПАРТНЕРСТВА ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА КАК ИНСТРУМЕНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ

Транспортные артерии в современных условиях — являются одним из главных условий роста экономики, проекты строительства инфраструктурных объектов имеют явно выраженный макроэкономический эффект, так как обеспечивают стратегическое преимущество государства в долгосрочной перспективе, позволяя развивать высокоэффективные, экспортно-ориентированные отрасли промышленности, повышать качество жизни населения, обеспечивать решение социальных задач.

Чтобы государственная политика могла качественно проводить модернизацию экономики, необходимо чтобы ориентация государства была настроена на изменение и развитие внутриэкономической структуры. Но то количество проблем, которые возникают в России не всегда, могут быть решены одним лишь государством, хотя оно и является основным регулятором экономических и общественных отношений. Одним из инструментов привлечения средств в экономику Российской Федерации и повышения качества услуг и работ является привлечения инвесторов.

Привлечение денежных средств инвесторов положительно влияет на экономику в целом. А привлекая инвесторов к управлению и созданию дорожной инфраструктуры, можно решить ряд задач: уменьшение сроков строительства дорожной инфраструктуры, сокращение постоянных и переменных затрат, повышение качества работ в транспортной и строительной области, экономия бюджетных средств, за счет понесенных расходов инвестором.

Министерством транспорта Российской Федерации была разработана программа «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, где доля привлечения частных инвестиций в период с 2010 - 2015 г. составляет 56,7 % (внебюджетные средства 10384 млрд. руб.), в период с 2016 - 2020 г. составляет 61,7 % (внебюджетные средства 18804 млрд. руб.), в период с 2021 – 2030 г. составляет 64,3% (внебюджетные средства 78359 млрд. руб.) [Приложение №1]. На основе данных транспортной стратегии, можно сделать вывод, что государство предоставляет бюджетные средства не как основной источник, а лишь выступает гарантом надежности, стимулируя приток частных инвестиций в транспортную инфраструктуру, предоставляя надежность возврата частных вложений.

Сфера транспорта является самой затратной в плане капиталовложений, на 2020 г. эта сфера привлекает более 60% средств от общего объёма инвестиций, где транспортные проекты составляют 4,5% от общего числа реализуемых проектов. [31] В последнее время в Российской Федерации всё активнее стали использовать механизм так называемого государственно – частного партнерства, который должен подтолкнуть экономику к модернизации и улучшению и развитию транспортной отрасли.

До 2015 года отсутствовало законодательное определение государственно – частного партнёрства, но и до этого широко использовалось. В 2015 году был разработан и вступил в силу Федеральный закон №224, где было зафиксированы определение, цели, задачи, принципы, ограничения и необходимые атрибуты[1].

Согласно Федеральному закону №224 от 13.07.2015 г.: «Государственно – частное партнерство (ГЧП) – это юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально – частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами

местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества».

Иными словами ГЧП – долгосрочное взаимодействие государства и частного сектора, в целях решения общезначимых задач на взаимовыгодных условиях.

Взаимоотношения государства и частного сектора основаны на принципах, которые представлены на рисунке 1.1.

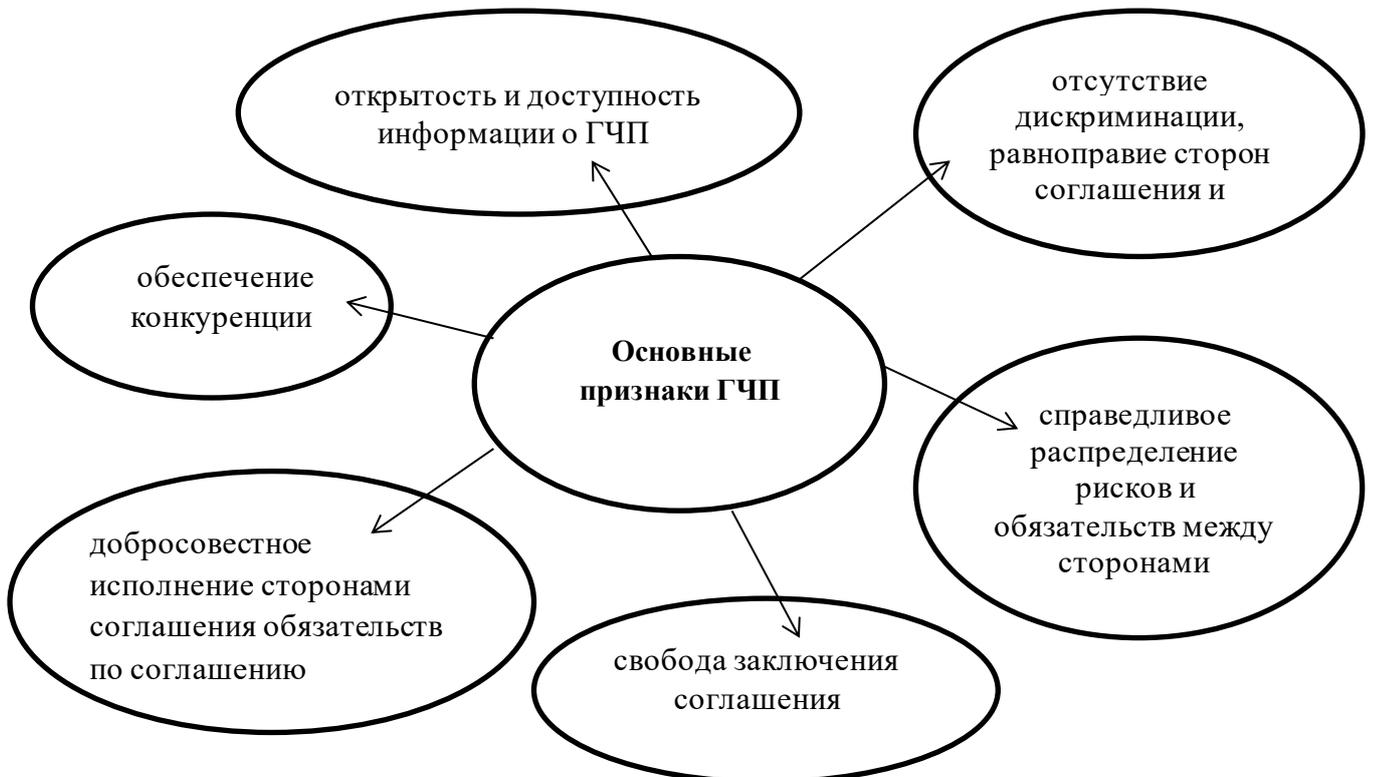


Рис. 1.1. Основные признаки государственно – частного партнерства

Источник: [составлен автором на основе №224-ФЗ]

Основными формами государственно-частного партнерства являются:

- 1) Концессионное соглашение (Федеральный закон №115)
- 2) Соглашение о ГЧП/МЧП (Федеральный закон №224)
- 3) Квази – ГЧП (договор аренды с инвестиционными обязательствами; долгосрочное инвестиционное соглашение; контракт жизненного цикла; иные (совместные предприятия, лизинг и тд.). Это одна из форм ГЧП.

В данных соглашениях существует две стороны: публичный партнер (в КС – концедент) и частный партнер (в КС – концессионер). Сравнение КС и СГЧП представлено на рис. 1.2.

СРАВНЕНИЕ КС И СГЧП		
	КС	СГЧП
<b>Публично-правовое образование</b>	<b>Концедент</b> РФ, субъект РФ, муниципальное образование	<b>Публичный партнер</b>
<b>Частный инвестор</b>	<b>Концессионер</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ индивидуальный предприниматель</li> <li>▪ российское или иностранное юридическое лицо</li> <li>▪ два и более юридических лица, действующих по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности)</li> </ul>	<b>Частный партнер</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ только российское юридическое лицо, кроме:               <ul style="list-style-type: none"> <li>× государственных и муниципальных унитарных предприятий и учреждений</li> <li>× публично-правовых компаний и иных создаваемых РФ на основании федеральных законов юридических лиц</li> <li>× хозяйственных товариществ и обществ, хозяйственных партнерств, находящихся под контролем публично-правовых образований</li> <li>× дочерних хозяйственных обществ, находящихся под контролем указанных выше организаций</li> <li>× некоммерческих организаций, созданных публично-правовыми образованиями в форме фондов</li> <li>× некоммерческих организаций, созданных вышеуказанными организациями в форме фондов</li> </ul> </li> </ul>
<b>Право собственности на объект</b>	Принадлежит или будет принадлежать концеденту	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Может принадлежать частному или публичному партнеру</li> <li>▪ Объектом СГЧП может выступать имущество, которое может находиться в частной собственности</li> </ul>
<b>Вид объекта соглашения</b>	Законодательно установлен закрытый перечень возможных объектов КС	Законодательно установлен закрытый перечень возможных объектов СГЧП

Рис. 1.2. Сравнение форм ГЧП [57]

В российской практике соглашения ГЧП и МЧП немногочисленны. По статистике на сегодняшний момент в стадии реализации 25 проектов (федеральные – 1, региональные – 6, муниципальные – 18). Объем инвестиций 59,6 млрд. руб., где 45,5 млрд. руб. это внебюджетные средства. По состоянию на начало 2020 года в России было заключено 3,1 тысяч КС (объем инвестиций составил 1,7 трлн. руб.).

По сравнению с другими формами реализации инфраструктурных проектов, государственно - частные партнерства имеют свои преимущества, которые отражены в Таблице 1:

## Преимущества формы государственно – частные партнерства

Преимущества формы ГЧП	снижение единовременной нагрузки на бюджет публично-правового образования
	создание объекта соглашения полностью или частично за счет средств инвестора
	возможность распределения рисков между участниками проекта
	высокий уровень качества исполнения обязанностей частного инвестора ввиду его заинтересованности в дальнейшем использовании объекта соглашения
	привлечение частным инвестором новых технологий и опытных специалистов при реализации проекта, позволяющее повысить конкурентоспособность базовых отраслей экономики России

Источник: [составлено автором, на основе материала [57]]

Желание любого бизнеса улучшить своё финансово-хозяйственное благополучие, вполне объяснимо и закономерно, в связи, с чем должны быть определены конкретные правила, создающие для этого комфортные условия. Государство в этих взаимоотношениях должно создать законодательные правила, контрольно-ревизионный орган, который будет решать споры сообществ.

На сегодняшний момент, реализованные проекты ГЧП оказывают положительный эффект как на экономику в целом, так и на экономику регионов. Но так же, при реализации любого проекта, в том числе и проектов ГЧП присуща вероятность возникновения рисков, которые понесут будущие частные инвесторы. Дальнейшее развитие инвестиционных проектов, реализуемых государственно – частным партнерством, зависит от решения возникающих сложностей в сегменте управления рисками.

Для каждой отрасли экономики можно выделить определенную классификацию рисков, которая будет основана на конкретный вид деятельности.

Встречаются разные классификации рисков в научной литературе. Например, Кабашкин В.А. выделяет следующие виды рисков: ретроспективные, текущие, перспективные, политические, правовые, экономические, внешние, внутренние, чистые, динамические, производственные, общественные, коммерческие, финансовые, валютные, инвестиционные. [6]

Совсем другую классификацию предлагает Варнавский В.Г. Он определяет четыре основные категории рисков при осуществлении проектов ГЧП [5]:

- 1) политические и правовые;
- 2) технические;
- 3) коммерческие;
- 4) экономические, финансовые, валютные.

Проанализировав существующие классификации рисков, автором предлагается классификация, разделенная по сферам: возникновения и этапов реализации проектов ГЧП, представлено в Приложении 2.

На основе предложенного перечня рисков, характерных проектам ГЧП, ключевым становится вопрос их идентификации и оценки, с последующей разработкой модели, на основе которой они могут быть наиболее достоверно классифицированы и оценены.

## 1.2. МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

ГЧП в инфраструктуре автодорожного комплекса предусматривает различные формы и способы реализации, к ним относятся: договоры на основе концессии; государственные контракты (исполнение работ и услуг по заказу государства); арендные отношения, аренда государственного имущества (долгосрочная аренда, аренда с обязательствами, договоры на управление); финансовая аренда (лизинг); государственно-частные предприятия (совместные предприятия); совместные инфраструктурные фонды прямых инвестиций, приватизация.

Еще одна классификация, делит модели по способу реализации крупных инфраструктурных проектов и распределению рисков.

1. «Государственный заказ» - на всех этапах реализации проекта учитывает риски государственного сектора (проектирование, строительство, эксплуатация, содержание, финансирование).

2. «Проектирование и строительство». В данной модели разделение рисков по реализации проекта идет пропорционально. На первых двух стадиях риски берет на себя бизнес – структура, а риски переходящие государству - это оставшиеся три стадии.
3. «Проектирование, строительство и эксплуатация» - наибольшую долю рисков несут бизнес – структуры, а государство несет ответственность только за риски, возникающие на этапе «финансирование».
4. «Финансирование, строительство, эксплуатация» - четвертая модель, в которой все риски несет частный сектор. Эта модель используется как основная модель концессионных схем.

По инициатору взаимодействий, выделяются следующие формы ГЧП:

- Смешанные ГЧП: взаимоотношения оформляются с помощью специального нормативно-правового акта, инициатором партнёрства выступает любая из сторон.
- Диспозитивные ГЧП: регулируются и подчиняются законодательству Российской Федерации, где государство выступает как равноправный член партнерства.

В рамках представленной выше классификации на рис. 1.3 выделены следующие модели с их особенностями содержания.

Модель/ Содержание	Модель оператора	Модель кооперации	Модель концессии	Модель договорная	Модель лизинга
Отношения собственности: 1. Собственность 2. Управление 3. Финансирование	1. частно-государственная; 2. частное 3. частное	1. частно-государственная 2. частно-государственное 3. частно-государственное	1. государственная 2. частно-государственное 3. частно-государственное	1. частно-государственная; 2. частное 3. частное	1. частная; 2. частно-государственное 3. частно-государственное
Порядок взаимодействия	Разделение мер ответственности при контролирующей функции государства	Совместная проектная кампания частного инвестора и государства	Долгосрочное взаимодействие государства и бизнеса на основе концессии, исключение передачи права собственности частным бизнес-структурам	Осуществление деятельности на основе заключения различных видов договоров с привлечением государственной собственности	Совместная деятельность на основе лизинговых договоров, в рамках которых частные бизнес-структуры передают имущество в собственность государству
Формы	Контрактная	Контрактная	Концессионная	Контрактная	Контрактная
Механизмы	BOT, DBFO, BOOT, BOO, ROT, LROT и т.д.	BOT, DBFO, BOOT, BOO, ROT, LROT.	BTO	BOT, DBFO, BOOT, BOO, ROT, LROT.	BOT, DBFO, BOOT, BOO, ROT, LROT.
Сфера применения	ЖКХ, инфраструктура	Социально-культурная сфера, инфраструктура	Отрасли народного хозяйства, в соот-ии с законодательством РФ, инновации, развитие территорий	Энергетика, инфраструктура	Строительство и эксплуатация общественных зданий, инфраструктура

Рис. 1.3. Классификация моделей государственно-частного партнерства по их содержанию

Источник: [составлено автором]

Действующая законодательная база не дает использовать в полном объеме весь мировой опыт в рамках улучшения и налаживания взаимодействия между бизнес – структурами и государством.

Государственно-частное партнерство, выступающее как механизм взаимодействия государства и частного сектора, также имеет свою классификацию. На рисунке 1.4. отражены существующие организационно-правовые формы партнерства.

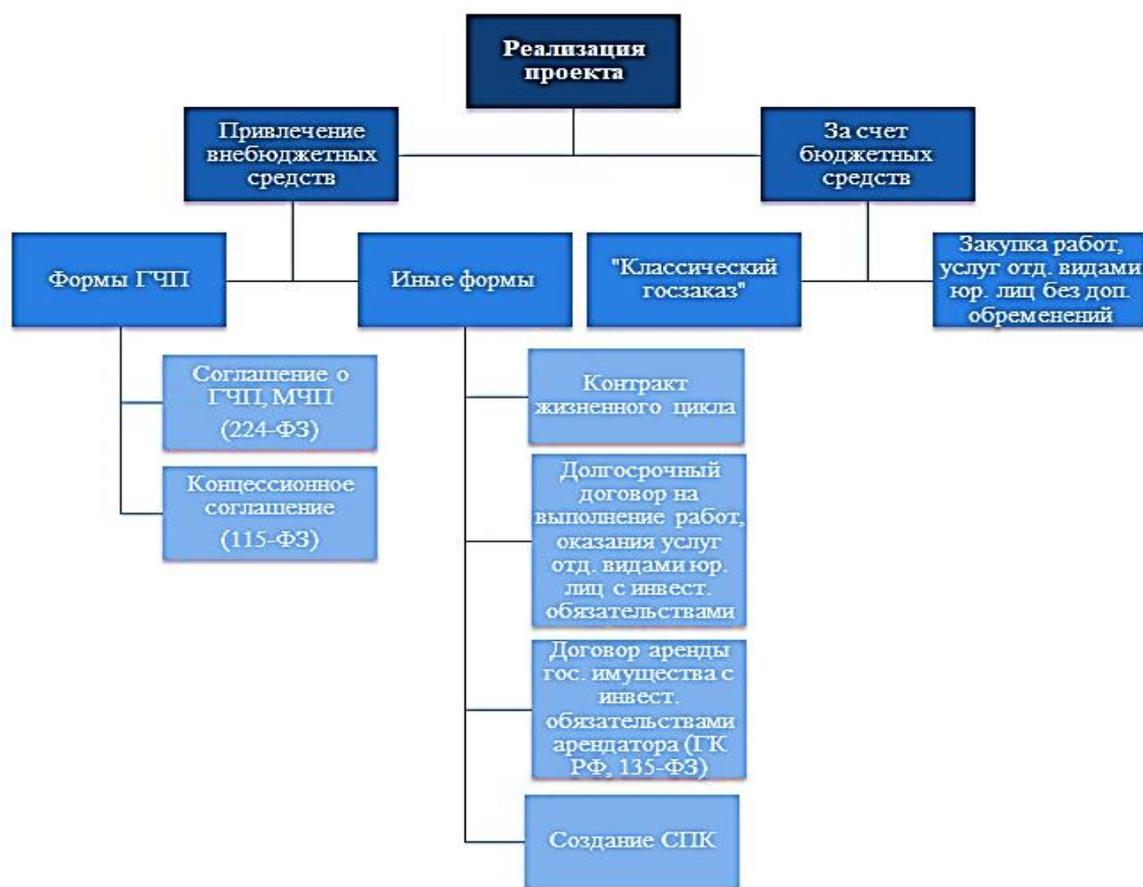


Рис. 1.4. Организационно-правовые формы ГЧП

Источник: [составлено автором]

В Федеральном законе № 224 не отражаются конкретные формы механизма государственно-частного партнерства, в связи с этим, классификации форм и моделей ГЧП, которые были опубликованы исследователями в своих трудах, до вступления в силу федерального закона, актуальны и на сегодняшний момент.

Понятия модели и механизмы государственно-частного партнерства похожи, представляют собой принципиальные схемы и последовательности в проекте, основанные на партнерском взаимодействии. Цель введения этих понятий: классификация проектов исходя из степени участия каждого частного партнера. При этом понятие модели государственно-частного партнерства, отражает целевую направленность проекта. В отечественных работах используется понятие модели ГЧП, а в зарубежной практике – механизмы. Модель это конкретный проект государственно-частного партнерства, который возник как результат законной и

прозрачной процедуры отбора соответствующих представителей бизнес - системы, для решения определенных, четких задач экономической политики государства [2].

Проведя анализ классификаций проектов государственно-частных партнерств, все множество проектов партнерства государства и частного бизнеса, в зависимости от целей и задач, которые необходимо решить для достижения конечной цели, можно поделить на отдельные модели. Исходя из личного восприятия, понимания сути, каждый эксперт определяет свой набор моделей ГЧП.

Автор диссертационного исследования предлагает обратить внимание на следующие варианты моделей государственно-частного партнерства. Рассмотрим некоторые из них. Согласно Айрапетяну М.С., в зависимости от целей партнерства выделяются [3]:

1. Организационные модели – модели, предполагающие незначительное внедрение в отношения собственности. Через третье привлечённое лицо происходит взаимодействия государства и частного партнера. Третьему лицу передают некоторые функции, контрактные обязательства, а также возможна передача посредством инфраструктурных объектов во внешнее управление. Пример этой модели - концессия.

2. Модели финансирования – представлены в формах: аренда, лизинг и др. С точки зрения институциональной базы, модели ГЧП имеют схожие черты с проектным финансированием.

3. Модели кооперации – данные модели, включают в себя большой диапазон форм и методов объединения усилий ряда партнеров, отвечающих за отдельные стадии общего процесса создания новой потребительной стоимости как всеобщего блага.

Коновалова М.Е. определяет пять видов моделей, которые представлены на рисунке 1.5.

Модель	Финансирование	Собственность	Управление
Оператора	Частное	Частная/ государственная	Частное
Кооперации	Частное/ государственное	Частная/ государственная	Частное/ государственное
Концессии	Частное/ государственное	Государственная	Частное/ государственное
Договорная	Частное	Частная/ государственная	Частное
Лизинга	Частное/ государственное	Частная/ государственная	Частное/ государственное

Рис. 1.5. Модели реализации проектов ГЧП

Источник: [35]

В мировом опыте реализации проектов ГЧП используется множество разных механизмов взаимодействия государства и частного партнера.

На рисунке 1.6 перечислены механизмы партнерства и их описание, которые наиболее распространены. Данные механизмы в большей мере описывают проекты с юридической стороны, а именно в частности правомочий собственности.

№ п.п.	Механизм, описание
1	<b>ВОТ (Build, Operate, Transfer – строительство, эксплуатация/управление, передача)</b> Объект инфраструктуры создается за счет концессионера, получающего по завершению строительства право управления в течение срока, достаточного для окупаемости вложенных средств. По истечении этого срока объект передается государству. Концессионер получает право использования, но не владения созданным объектом. Используется в концессиях.
2	<b>BOOT (Build, Own, Operate, Transfer – строительство, владение, эксплуатация/управление, передача)</b> У частного партнера правомочие владения и пользования, в течение срока действия соглашения между сторонами, по истечении которого он передается государству.
3	<b>ВТО (Build, Transfer, Operate – строительство, передача, эксплуатация/управление)</b> Передача объекта во владение государства сразу по завершению строительства. После он поступает в пользование частного партнера.
4	<b>ВОО (Build, Own, Operate – строительство, владение, эксплуатация/управление)</b> Созданный объект по истечении срока действия соглашения не передается государству, а остается в распоряжении инвестора.
5	<b>ВОМТ (Build, Operate, Maintain, Transfer – строительство, эксплуатация/управление, обслуживание, передача)</b> Механизм, при котором акцентируется ответственность частного партнера за содержание и текущий ремонт сооруженных им инфраструктурных объектов.
6	<b>ДВООТ (Design, Build, Own, Operate, Transfer – проектирование, строительство, владение, эксплуатация/управление, передача)</b> Особенностью данного соглашения является ответственность частного партнера, как за строительство инфраструктурного объекта, так и за его проектирование.
7	<b>ДВФО (Design, Build, Finance, Operate – проектирование, строительство, финансирование, эксплуатация/управление)</b> Механизм предусматривает ответственность инвестора за финансирование строительства инфраструктурного объекта.
8	<b>ВОЛТ (Build, Own, Lease, Transfer – строительство, владение, аренда, передача) разработка Внешэкономбанка</b> Объект инфраструктуры создается инвестором за свой счет и закрепляется за ним на праве собственности, после чего передается в аренду муниципалитету для целей эксплуатации с последующим (после полного возмещения денежных затрат) переходом права собственности на объект к муниципалитету. Возмещение инвестиционных затрат осуществляется посредством арендных платежей.

Рис. 1.6. Механизмы реализации проектов ГЧП

Источник: [составлено автором]

Инструменты, которые можно выделить на основании мировой практики, и используемые при реализации моделей – механизмов государственно-частных партнерств [3]:

– **Контракт.** Административный договор, который заключается между госструктурой и частным партнером, где прописаны условия осуществления определенных общественно полезных и необходимых видов деятельности. Используя этот инструмент, на публичного партнера возлагаются все риски и расходы по проекту, а право собственности не переходит к частному партнеру. Частный партнер получает согласно договору заранее оговорённую долю дохода и прибыли.

– **Аренда, лизинг.** Суть данных инструментов такова, что по определенным условиям договора государственное или муниципальное имущество передается во временное пользование частной стороне за определенную плату. По традиционному договору аренды право распоряжения не передаётся частному партнеру и остаётся за собственником, и предполагается принцип возвратности предмета арендных отношений. Иногда возможно завершение арендных отношений выкупом арендуемого имущества. При договоре лизинга за лизингополучателем всегда остается право выкупа государственного или муниципального имущества.

– **Концессия.** Суть инструмента: Участники партнерства государство и его частный партнер. Собственник имущества (предмет концессионного соглашения) – государство, наделяет частного партнера правомочиями, для исполнений функций по соглашению на определенное время. Частный партнер ответственен за нормальное функционирование предмета концессии. За пользование собственностью государства взимается плата с частного партнера. Право собственности на реализованный в рамках концессионного соглашения объект передается концессионеру.

– **Совместные предприятия.** В этот инструмент входят акционерные общества или предприятия с долевым участием каждой стороны. В зависимости от долей в акционерном капитале определяется возможность сторон принимать

самостоятельные решения. Также, распределение рисков сторон происходит пропорционально величине доли в капитале.

– Контракт жизненного цикла. Соглашение между публичной стороной и частным партнёром заключается на конкурсной основе, где обязательства частного партнера это проектирование, строительство и дальнейшая эксплуатация на период срока жизненного цикла объекта. Частный партнёр производит оплату по проекту одинаковыми частями после ввода его в эксплуатацию, и должен поддерживать объект в соответствии с требованиями по соглашению.

Сложный выбор предстает перед участниками соглашений, какую же модель лучше использовать при государственно – частном партнерстве. И равноправное деление рисков между участниками может оказаться огромным, весомым преимуществом. На мировом опыте более преимущественен механизм BOT (строительство, эксплуатация/управление, передача), а форма реализации - концессия. Также широкое распространение получил контракт жизненного цикла.

В России использование всех моделей ГЧП, которые были представлены выше невозможно из-за того, что недостаточно контроля с законодательной стороны, а именно отсутствие нормативно-правовых актов. Либо модели противоречат уже существующему законодательству. Самой распространенной формой в Российской Федерации, является концессия. После принятия 224-ФЗ, а также разработки различных методологий и методических рекомендаций, все большее распространение получают соглашения о ГЧП и МЧП.

### 1.3. ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Дефицит бюджетных средств можно охарактеризовать как одну из актуальных проблем экономического развития страны.

Одним из инструментов решения этой проблемы можно выделить применение финансового механизма, как регулятор отношений между государством и частным партнером. В нынешнее время всё чаще государство и частный сектор, объединяя

средства, реализовывают совместные проекты, что положительно влияет на эффективность бюджетных расходов. [Акитоби Б., с.81]

Финансовый механизм ГЧП можно представить как совокупность из способов и элементов, методов и инструментов управления финансовыми отношениями между государственным и частным партнёрами.

Представим в виде схемы на рисунке 1.10 основные принципы финансового механизма:

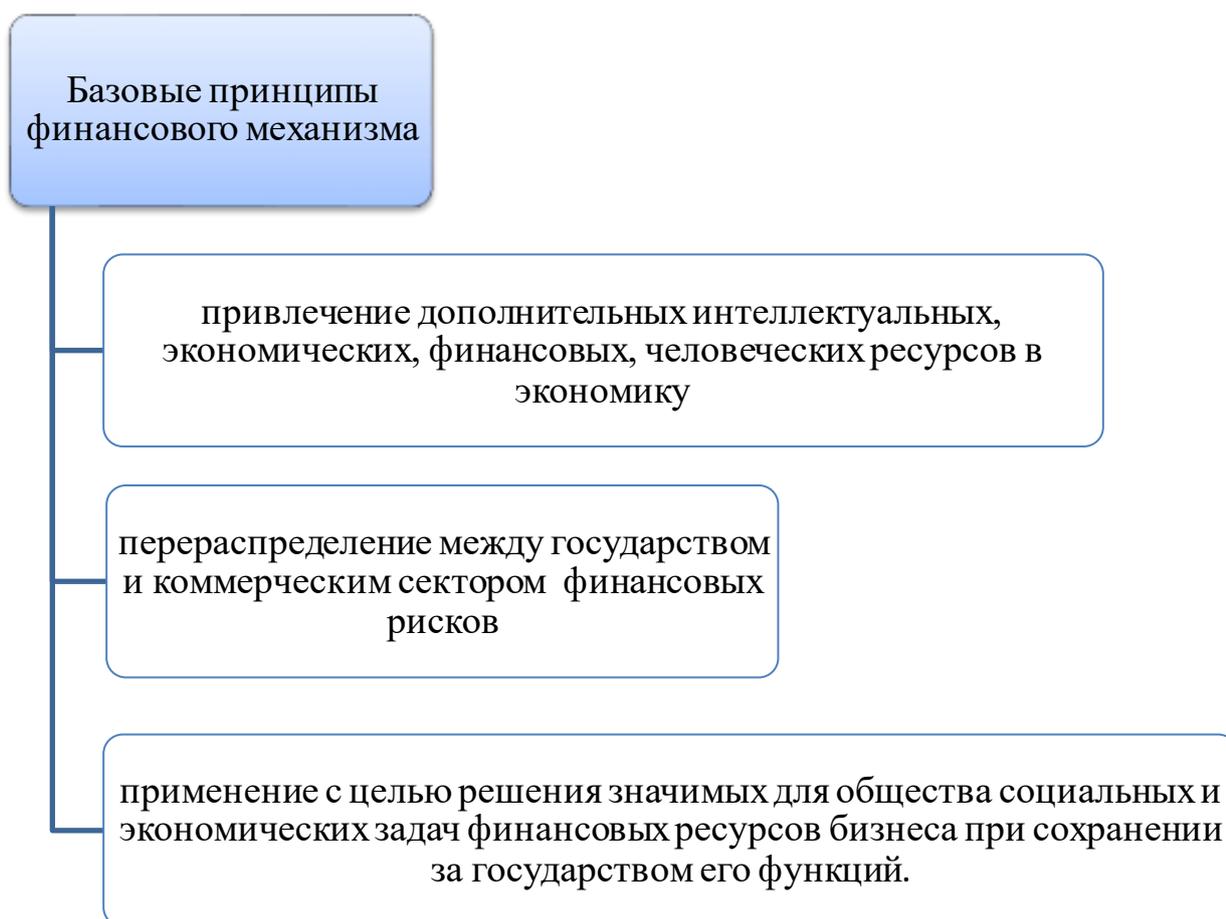


Рис. 1.10 Базовые принципы финансового механизма

Источник: [составлено автором]

В сфере финансирования проектов ГЧП выделяют четыре основные источника, используемые преимущественно в комбинированной форме:

– государственные субсидии. Этот источник финансирования применяется когда государство хочет продемонстрировать свою поддержку или для привлечения внимания инвестиционного сообщества.

– коммерческое кредитование. Условие получения кредита проектом: способность получения положительного денежного потока, а также долгосрочность проекта min 10 лет.

– проектные облигации.

– акционерный капитал. Капитал предоставляется инвесторами из своих средств, и максимальный риск по обслуживанию капитала несут инвесторы. [2].

Крупномасштабные проекты требуют при проектном финансировании проведения полноценного анализа: для оценки политических, технических и экономических рисков. Так же необходимо проводить оценку эффективности проектного финансирования. Показатели:

$$1) \text{ Чистая приведенная стоимость } NPV = \sum_{t_0}^n \frac{CF_t}{(1+R)^t}$$

где  $n, t$  – количество временных периодов

$CF$  – денежный поток

$R$  – ставка дисконтирования.

$$2) \text{ Дисконтированный срок окупаемости } DPP = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} \geq I_0$$

где  $I_0$  - величина исходных инвестиций в нулевой период.

$$3) \text{ Внутренняя норма рентабельности } \sum_{t_0}^n \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} = 0$$

Это ставка дисконтирования при которой  $NPV=0$

4) Показатели ликвидности

В России доля финансирования проектов ГЧП со стороны имеет высокий процент, тогда как в зарубежных странах эта доля намного меньше, по сравнению с долей финансовых вложений частного партнера. Дело в том, что данный механизм в Российской Федерации существует относительно не долго, и нормативно-законодательная база о ГЧП вступила в действие не так давно. Поэтому на органы государственной власти задача постоянно развивать и улучшать данный механизм, принимая во внимание опыт мировых стран.

На начало 2020 г. в России прошли стадию принятия решения о реализации всего 3100 проектов [47]. Где количество прошедших стадию коммерческого

закрытия проектов ГЧП – 2914. Можно предположить, что такая тенденция связана с тем, что не все проекты показали свою эффективность в перспективе их дальнейшего развития, и оказались убыточными для государства.

На рисунке 1.7, рассмотрена структура проектов ГЧП, прошедших стадию принятия решения о реализации на начало 2020 г., для наглядности данные отражены в виде круговой диаграммы.



Рис. 1.7. Распределение количества проектов государственного-частного партнерства реализованных на территории РФ по административным уровням, в %  
Источник: [составлено автором, на основе информационно-аналитического обзора [47]]

Исходя из полученных расчетов удельного веса определено, что наибольшую долю занимают проекты – 94 %, реализованные на муниципальном уровне, а проекты федерального уровня занимают от общего количества всего 1 %. Такая небольшая доля проектов федерального уровня объясняется тем, что эти проекты имеют более жёсткие условия и барьеры для входа на рынок.

Далее рассмотрим структуру проектов ЧПС по сферам реализации, для наглядности данные представим в виде диаграммы на рисунке 1.8.



Рис. 1.8. Структура проектов ГЧП по сфера реализации, осуществленных на территории РФ, в %

Источник: [составлено автором]

Проведя анализ представленной диаграммы выше, можно сделать вывод о том, что среди общего количества проектов большую часть занимают проекты в коммунально-энергетической сфере, в то время как транспортная сфера имеет всего 3 % реализованных проектов. Что связано с расширением экономического сектора – строительство, так как с его расширением, увеличивается спрос и предложение, как на коммунальные услуги, так и на остальные услуги, связанные с демографическими изменениями.

В связи с этим проведем анализ структуры финансирования реализованных проектов, представим при помощи диаграммы на рисунке 1.9.



Рис. 1.9. Структура финансирования проектов ГЧП, осуществленных на территории РФ, в %

Источник: [составлено автором]

Исходя из полученных данных можно сделать вывод, что наибольшую часть средств от финансирования приходится на транспортную, с объемом инвестиций равным 1,19 трлн. рублей (абсолют. знач.).

Таким образом, можно сделать вывод, что наиболее дорогостоящим проектом являются проекты транспортного сектора, несмотря на то, что по количеству проектов сектор занимает наименьшую долю. В сфере транспорта наибольшее число проектов и инвестиций приходится на инфраструктуру автомобильных дорог.

Если рассматривать проблемы по реализации проектов на региональном уровне, то следует учитывать ограниченность частного бизнеса по участию развития инфраструктуры. Обычно это может произойти из-за низкой эффективности проекта и высоким риском. Потенциальную опасность для государства могут нести

действия частного бизнеса, а именно приобретение частным бизнесом контроля над базовой инфраструктурой.

Подведем выводы, проекты с использованием моделей ГЧП позволяют:

1. Экономически - рационально использовать бюджетные средства, за счёт финансирования проекта из двух источников, а не только за счет государственных средств.

2. Из-за отсутствия потребности в планировании по привлечению кредитных средств на проект, сократить срок планирования и ввода объектов в эксплуатацию.

3. За счёт сжатых сроков строительства и заранее прописанной смете, получить экономию во времени реализации проекта.

4. При экономичной эксплуатации частным партнёром и своевременном обслуживании по технической части, увеличить эффективность проекта.

5. Произвести точную оценку имеющихся рисков.

В заключении следует отметить, благодаря финансовому механизму государственно – частного партнерства соблюдаются интересы и ожидания всех участников, управление и реализация проектов происходит более рационально и подконтрольно. Для частного партнера участие в государственно – частном партнерстве открывает новые отрасли для деятельности, с получением прибыли в будущем.

## ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ В РОССИИ И КИТАЕ

### 2.1. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ В РОССИИ И КИТАЕ

Под термином «концессионный договор» в соглашении понимается договор, заключенный между концедентом и концессионером, согласно которому концессионер обязуется за свой счет создать пограничный мостовой переход, осуществлять деятельность, связанную с эксплуатацией, содержанием и обслуживанием пограничного мостового перехода. После создания пограничного мостового перехода он становится собственностью Амурской области и провинции Хэйлунцзян. Разграничение права собственности на пограничный мостовой переход осуществляется по линии российско-китайской государственной границы. Концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный договором, права владения и пользования пограничным мостовым переходом для осуществления указанной деятельности.

Концессионные соглашения - особый вид договора, при заключении и исполнении которого государственное или муниципальное имущество передается частному инвестору для его реконструкции и дальнейшей эксплуатации.

К концессионным соглашениям относятся договоры, условия которых предусматривают будущее создание объекта частным инвестором, но условия передачи объекта инвестору для дальнейшей эксплуатации объекта аналогичны.

Заключение таких соглашений - это способ инвестирования в экономику государства для поддержания его жизненно важных функций: дорог, здравоохранения, образования и т.д.

Со стороны государства действуют государственные органы, органы субъектов РФ, муниципальные органы (в зависимости от баланса, на котором находится имущество, требующее инвестиций).

На чем можно заключить концессионное соглашение.

Соглашение касается объектов недвижимости, которые будут построены или отремонтированы. Соглашение не может заключаться ни в отношении движимого имущества, ни в отношении активов интеллектуальной собственности. В этом случае недвижимость должна либо принадлежать государству до заключения договора (реконструкции), либо после строительства (строительства).

Строительство и реконструкция недвижимости требуют длительного времени, поэтому соглашения заключаются на длительный срок: средний срок действия договора – 20-30 лет.

После строительства или реконструкции объект передается инвестору для его использования и эксплуатации по своему назначению, при этом право собственности на объект остается у государства, а пользование объектом оплачивается инвестором.

В некоторых случаях (например, объект является социальным и его эксплуатация не принесет прибыли инвестору) предусмотрена государственная выплата.

Инвестор обязан эксплуатировать объект в соответствии с его целью и условиями соглашения в течение срока, установленного соглашением.

Каждое из соглашений индивидуально, зависит от объекта, сроков, объема привлеченных инвестиций. Кроме того, договор - это несколько видов договоров в одном (по крайней мере, договор аренды и договор аренды), следовательно, и правовое регулирование применяется в зависимости от вида договора.

Обязательные условия соглашения:

- Строительство или реконструкция объектов договора в установленные сроки, а также порядок выделения земельных участков для выполнения работ;

- Осуществлять деятельность, определенную договором, в установленный срок после строительства или реконструкции соответствующего объекта недвижимости;
- Срок действия соглашения;
- Конкретизация, включая технико-экономические показатели, предмета соглашения.

Цель соглашения: Соглашение - это вид частных инвестиций в широкий спектр государственной инфраструктуры, а также передача прав на определенные виды деятельности частным инвесторам. Целью государства в таких соглашениях является работоспособная инфраструктура, целью инвестора является получение прибыли.

В 2019 году в России было объявлено 806 концессионных конкурсов и 493 частных инициативы. Общая сумма инвестиционных обязательств по объявленным тендерам составила 148,8 млрд. рублей, что не является общей суммой инвестиций, поскольку почти треть объявленных тендеров не содержит информации о размере инвестиций, стоимость создания объекта соглашения в таких случаях определяется в ходе конкурсной процедуры. Общий объем инвестиций в частные инициативы составил 262,2 млрд. рублей.

Среди общего количества конкурсов, объявленных в 2018 году, и частных инициатив:

- 35 конкурсов средней категории с общим объемом инвестиционных обязательств 10,8 млрд. рублей, а также 66 частных инициатив (23,8 млрд. руб.);
- 9 конкурсов крупной категории с общим объемом инвестиционных обязательств 68,5 млрд. рублей, а также 29 частных инициатив (219,8 млрд. руб.).

В 2019 году были объявлены концессионные конкурсы и частные инициативы в пяти областях.

Наибольшее количество концессионных конкурсов, а также общий объем инвестиционных обязательств, отмечено в сфере ЖКХ-31 конкурс(44,3 млрд. руб.).

Среди общего количества конкурсов и частных инициатив, завершающихся в 2019 году:

- 29 конкурсов средней категории с общим объемом инвестиционных обязательств 10,3 млрд. рублей., а также 60 частных инициатив (19,5 млрд руб.);

- 8 конкурсов крупной категории с общим объемом инвестиционных обязательств 55 млрд. рублей., а также 25 частных инициатив (370 млрд руб.).

В 2019 году было заключено 59 концессионных соглашений с общим инвестиционным обязательством в размере 545,5 млрд. рублей, из которых:

- 33 проекта средней категории с общим объемом инвестиционных обязательств 12,3 млрд рублей, что составляет 2,3% рынка в этой категории проектов;

- 26 проектов с объемом инвестиций обязательств 533,2 млрд. руб., или 97,7% доли рынка в этой категории проектов, из них четыре мега проекта с общим объемом инвестиционных обязательств 422,9 млрд. руб., или 78% от общего объема крупных проектов.

Наибольшее количество концессионных соглашений в 2019 году заключено в сфере ЖКХ-30 проектов, наибольшие заявленные инвестиции в транспортный сектор-471,6 млрд. рублей. [Афанасьев М.Н. с. 78]

В настоящее время на финансовом рынке наблюдается нехватка денег, а отсутствие качественных проектов и долгосрочных финансовых инструментов. Основным источником финансирования социальной инфраструктуры являются бюджетные и банковские ресурсы, хотя имеется огромная потребность в частных инвестициях, в том числе в регионах России, а доля концессий на общем рынке облигаций не превышает 1%.

Среди основных изменений, внесенных в законодательство о ГЧП в 2019 году:

- интеграция нелинейных информационно-коммуникационных технологий в концессионные соглашения и ПГЧС.

- устранение законодательных препятствий на пути заключения концессионных соглашений и соглашений ГЧП/МЧП в отношении сельскохозяйственных объектов.

- расширение права на вычет НДС организациями-концессионерами, осуществляющими проекты строительства (реконструкции) дорог.

- возможность участия федерального правительства здравоохранения на стороне концессионера в концессионных соглашениях и т.д.

В марте 2019 года была принята дорожная карта инфраструктурной ипотеки, в которой выделены меры по улучшению регулирования на законодательном уровне в сфере ГЧП, которые при условии качества реализации могут положительно сказаться на развитии рынка инфраструктурных проектов и государственно-частных партнерств в России, а также на повышении его привлекательности.

В 2019 году арбитражные суды рассмотрели и опубликовали 217 дел, связанных с тендерами и концессионными проектами.

Основной темой судебных разбирательств были экономические споры о гражданско-правовых отношениях. Число исков в этой области достигло 113 из 30, и 83 были отклонены. В 65 случаях была подана апелляция, и, что примечательно, апелляционный суд оставил решение суда первой инстанции без изменения в 59 случаях. Кроме того, было сформировано 29 кассационных жалоб, из которых 24 были отклонены, а 5 отменены.

По теме иска об административных правонарушениях-23 дела, 20 были удовлетворены судом. Еще 3 иска суд отказал в удовлетворении требований. 21 дело было обжаловано. Во всех случаях апелляционный суд отказал в удовлетворении иска.

В 2009 году была разработана и принята Программа сотрудничества между Россией и Китаем с 2009 – 2018 г.

Первая часть этой программы состоит из 7 этапов:

1. Обустройство пунктов пропуска.
2. Транспорт.
3. Развитие зон сотрудничества.
4. Сотрудничество в трудовой сфере.
5. Туризм.
6. Гуманитарная сфера.
7. Охрана окружающей среды.

Проекты последнего раздела направлены на охрану тигров и восстановление популяции перелетных птиц, охрана водных объектов и сохранение биологического разнообразия.

Вторая часть состоит из 2-го и 3-го этапа, где прописаны совместные проекты реализации в России: Забайкальском и Хабаровском краях, Иркутской и Амурской областях, в Бурятии и Магаданской области. На территории КНР: Внутренняя Монголия (автономный район), Провинции Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин.

За 2017 год Китай и Россия в рамках китайско-российского проекта «Ямал СПГ» добились успехов в сотрудничестве, ввели в эксплуатацию первую производственную линию по производству сжиженного природного газа, а также начав реализацию совместного проекта по разработке широкофюзеляжного дальне-магистрального пассажирского самолета нового поколения.

Товарооборот между Китаем и Россией ежегодно растет, в 2018 году достиг 107 млрд. долл., а в 2019 году составил 110,75 млрд. долл., в годовом исчислении.

## 2.2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ СПОСОБОВ ОЦЕНКИ КОНКУРСНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ В РОССИИ И КИТАЕ

В Российской Федерации отбор участников проводится согласно ФЗ-224 глава №5 ст.19 – 32, где описан порядок проведения конкурса на право заключения соглашения ГЧП, этапы проведения конкурса, порядок приема заявок, критерии отбора участников конкурса и порядок оценки конкурсных предложений и заключения соглашения. [1]. А также в Постановлении Правительства № 1322 прописаны правила предварительного отбора. [9]

Конкурс может быть открытого или закрытого типа. Этапы проведения конкурса: Публикация информации о конкурсе инициатором в сети Интернет. Прием заявок участников, вскрытие конвертов заявок и осуществление предварительного отбора. Далее участники конкурса предоставляют конкурсные предложения, в соответствии с конкурсной документацией. Комиссия рассматривает

предложения, и принимает решение о победителе конкурса. С победителем заключают соглашение.

Возможно проведение отбора победителя без конкурса, в случаях, если заявка была подана от единственного участника.

Закрытый конкурс проводится, если объект соглашения является государственной тайной.

Публичным партнером разрабатывается конкурсная документация, которая содержит условия, требования, критерии, порядок проведения конкурса. Создается специальная комиссия экспертов, не менее из 5 человек, которая проводит запуск конкурса, приём заявок и предварительный отбор участников. На предварительном отборе проверяются такие критерии: отсутствие ликвидации организации участника, отсутствие задолженности по налогам и пеням, наличие необходимой лицензии.

Конкурсная комиссия вскрывает конкурсные предложения и в соответствии с критериями выбирает наилучшее предложение, участник, предложивший лучшие условия (сроки создания объекта, технико-экономические показатели, размер софинансирования и концессионной платы и др.) и признается победителем.

Основной метод отбора участников для подписания соглашения в Китае является конкурсные торги. Однако по статистике более половины всех инвестиций занимают прямые переговоры, что тормозит развитие механизма ГЧП.

Основу российского экспорта в Китай составляют нефть и нефтяные продукты (более 50%), продукция лесопромышленного комплекса, товары машиностроения, продовольственные товары, а также металлы и продукция химпрома. А также незначительное количество товаров одежды, обуви и текстиля.

В структуре импорта России из Китая 50 % занимают товары из отрасли машиностроения, это машины и оборудование, не более 8 % приходится на металлы, текстиль (7 %), пластмасса и каучук (4 %), продукция химпромышленности (5,6%) и другие.

Одно из направлений развития сотрудничества между Россией и Китаем на сегодняшний момент является инвестиционное взаимодействие.

Китай находится на втором месте в рейтинге стран осуществляющих инвестиции в Россию. Китай значительно превосходит Россию по инвестиционным вложениям в экономику нашей страны, инвестиции России в Китай намного меньше.

По статистике на 2019 год в России реализовываются около 22 инвестиционных проектов финансируемых Китаем, с суммой инвестиций 22 млрд. долл. за счет инвестиций китайских партнеров и китайского капитала. Причем большая часть этих инвестиций вложена в проекты на Дальнем Востоке России – 3,5 млрд. долл.

Основные отрасли инвестиционных проектов, в которые поступили вложения от китайских капиталовложений: производство (13 проектов), продажи и маркетинг (7 проектов), промышленность, логистика, исследования и разработки (2 проекта).

Россия всё больше инвестирует в такие отрасли Китая как: производство, строительство, транспортные перевозки.

Проекты крупного масштаба в сферах ядерной энергетики, авиационной промышленности, двигателестроения для ракет, спутниковых навигационных систем, сооружения объектов инфраструктуры и др. – реализуются совместно компаниями России и Китая.

Некоторые товары, произведенные отечественными производителями имеют поддержку государства, и у заказчика нет возможности приобрести импорт, даже если он имеет более низкую цену, чем цена у российских производителей. Существуют постановления, в которых регулируется и отражены запреты на покупку определенных категорий иностранных товаров. А именно (рис. 2.1):

1. Машиностроение	• (автобусы, троллейбусы, бульдозеры, грейдеры и т.д.);
2. легкая промышленность	• (одежда, в том числе и специальная, обувь, постельное белье);
3. Товары, работы, услуги для нужд обороны и безопасности	• (Постановление № 9 от 14.01.2017 собирает продукцию из разных групп. Если они покупаются для нужд обороны и безопасности, то поставить иностранные не получится);
4. Программное обеспечение	• Заказчикам запрещено закупать иностранный софт. Ведутся 2 реестра отечественного ПО и программ из стран — членов ЕАЭС;
5. Мебель	• (матрасы, диваны, шкафы, столы и тумбы). Запрет действует до декабря 2020 года, но его собираются продлить еще на 2 года;
6. Станкоинструментальная промышленность	• (станки, инструменты и их части).

Рис. 2.1. Категории товаров, запрещенные к приобретению у иностранных производителей.

Источник: [составлено автором]

На сегодняшний момент существуют некоторые ограничения на покупку китайских товаров, а именно китайские товары можно приобрести, но только при соблюдении определенных условий. Есть основное правило в закупках с ограничениями — «третий лишний». Суть правила: если на заявку заказчика по госзакупке поступили предложения от двух отечественных производителей, то приобретение товара у иностранного производителя невозможно.

Перечень товаров перечислен в Постановлении Правительства №617, ограничения допуска установлены для 200 позиций, вот некоторые из них :

- медицинские изделия;
- подгузники и детские товары;
- оружие спортивное и боеприпасы;
- канцелярия;

- музыкальные инструменты;
- машины бурильные и комплектующие;
- игры и игрушки;
- спортивное оборудование и инвентарь.

В 2002 году в Китае был принят закон о госзакупках (GPL), который отличается от тендерных систем других стран.

Отличие в том, что учреждения правительства и юридические лица должны покупать товары и заказывать услуги только отечественного китайского производителя. Исключение одно – если отечественный аналог дороже на 20 %, то предпочтение можно отдать в пользу зарубежного производителя.

В Китае выделяют три способа закупок, которые отражены на рисунке 2.2:

Открытые закупки	Селективные торги	Один источник закупок
<ul style="list-style-type: none"> <li>• когда закупающая организация приглашает организации подать заявки. В этом случае обязательна публикация информации о закупках в СМИ, назначенных государством.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Применяется для определенного круга юридических лиц, которым отправляются приглашения для участия в закупках. В таких торгах нет требования к обнародованию информации о закупках.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Применяется только в случаях, которые определены в Законе о госзакупках</li> </ul>

Рис. 2.2. Способы закупок в Китае.

Источник: [составлено автором]

Новая редакция Приказа Минфина № 126н о преференциях, была принята и вступила в силу 07.07.2019 года. Где был расширен и дополнен список отечественных товаров, которые имеют преимущество перед иностранными.

Экономический рост Китая в некоторой степени зависит от иностранных товаров зарубежных технологий. И китайское правительство давно уже обеспокоено

о большом количестве зарубежных товаров в стране, делает выводы и предпринимает действия. Ограничивая правительственные учреждения производить закупку только у местных поставщиков, Китай намерен развивать отечественные высокие технологии и инновационные компании. [Вижина И.А.с 87].

### 2.3. СПЕЦИФИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

Финансирование строительства – достаточно важная и актуальная тема, которая собирает постоянные дискуссии у строителей, застройщиков, заказчиков и инвесторов. Рассмотрим источники финансирования строительства и куда именно направлены выделенные средства на капитальное строительство.

Денежные средства, которые предназначены на строительство новых объектов, распределяются на основе инвестиционных проектов и бизнес-планов заказчика. Почти самую главную роль в финансировании строительства занимает инвестиционный проект. Кроме того, задачи инвесторов не только заниматься финансированием строительства, а также выделять денежные средства на:

- Техническое перевооружение промышленных предприятий
- Оснащение и оборудование производственных быстровозводимых зданий
- Реконструкцию и расширение действующих капитальных объектов строительства

Также, учитывая инвестиционные риски, определяют объемы капитальных вложений, структура и источники финансирования, показатели эффективности. Все эти показатели в инвестиционных проектах. Например, для постройки производственной базы, вначале необходимо определить такие показатели, как:

1. виды продукции, ее качество и количество
2. размеры производственных мощностей
3. выручка от реализации продукции

#### 4. сроки строительства

Кредитование является одной из часто используемой и популярной формой финансирования проектов, особенно за рубежом, но в Российской Федерации этот вид не получил развития и не очень востребован. По причине высоких требований и условий обеспечения кредита, и высокой стоимости данного вида финансирования.

В России банки, которые занимаются финансированием государственно-частных партнёрств: Внешэкономбанк, Газпромбанк. Минимальная стоимость проекта от 1 млрд. руб. – условия Газпромбанка, от 2 млрд. руб. – условия Внешэкономбанка. Готовность инвестора 20 % стоимости проекта профинансировать из собственных средств.

Примером проектного финансирования в России является строительство платной дороги М11 Москва-Санкт-Петербург. Где схема это ГЧП, а механизм это концессионное соглашение. Концедент – государственная компания «Автодор» представляет государство. Концессионер – частная фирма ООО «Магистраль двух столиц». Проект предусматривает следующие этапы:

Срок кредитования по проекту составляет 15 лет. Общий объем инвестиций привлеченных в проект составил 76,4 млрд. руб. где 25% - это собственные средства частного партнера, остальная часть в размере 57,6 млрд. руб. финансирует государство.

Согласно диаграмме на рисунке 2.3 видим, что сумма финансирования за 2016 год была больше сумм за 2015 и 2017 года. Сумма средств государственного финансирования в 2016 году увеличилась на 10 375 млн. руб. что больше на 58 % по сравнению с 2015 годом. В 2017 году сумма финансирования от государства по сравнению с 2016 годов уменьшилась на 1 703 млн. руб. что на 7% меньше суммы финансирования в 2016 году.

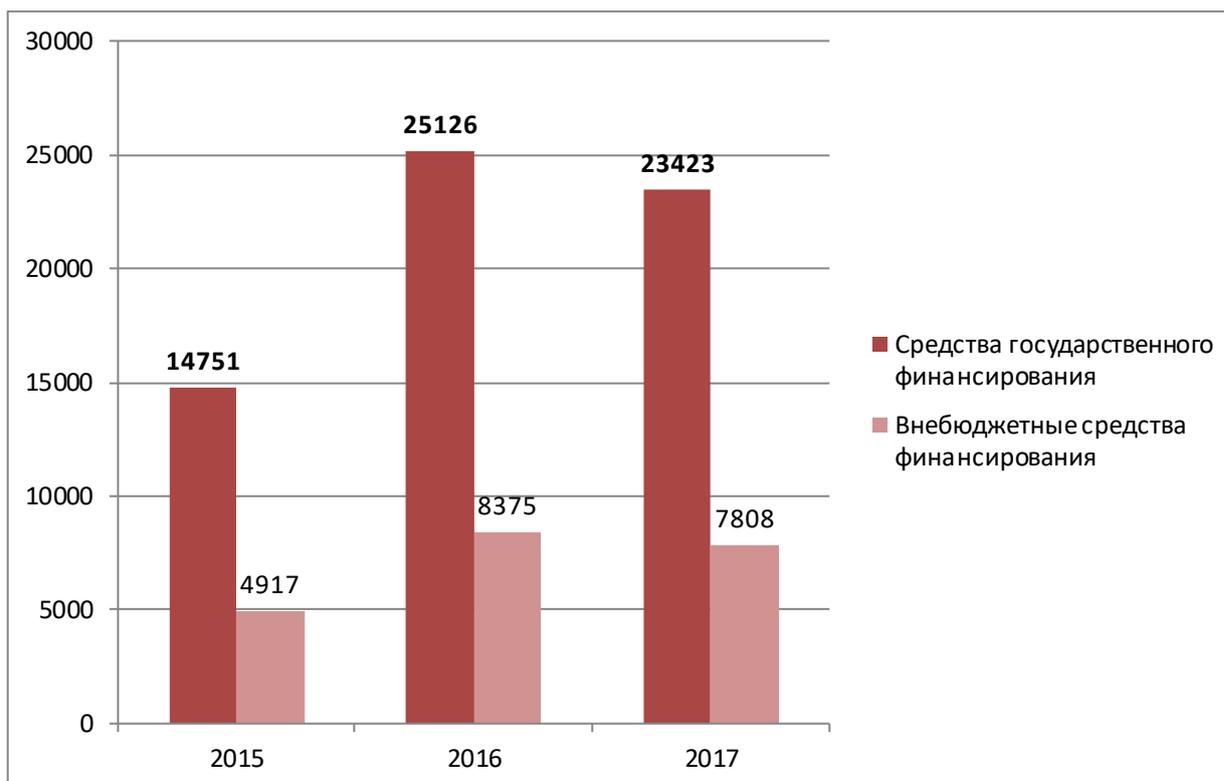


Рис. 2.3. Финансирование проекта строительства платной дороги М11, в млн.руб.

Источник [составлено автором]

После завершения каждого этапа строительства проекта сумма государственной поддержки будет выплачиваться концессионеру.

Концессионер будет нести эксплуатационные расходы и расходы по возврату заемных средств, взятых на создание автомобильной дороги. Государство ежегодно будет осуществлять платежи на покрытие расходов. А также концессионер будет осуществлять сбор за использование дороги с пользователей в пользу концедента.

На рисунке 2.4 отражена подробная схема денежных потоков в проекте.

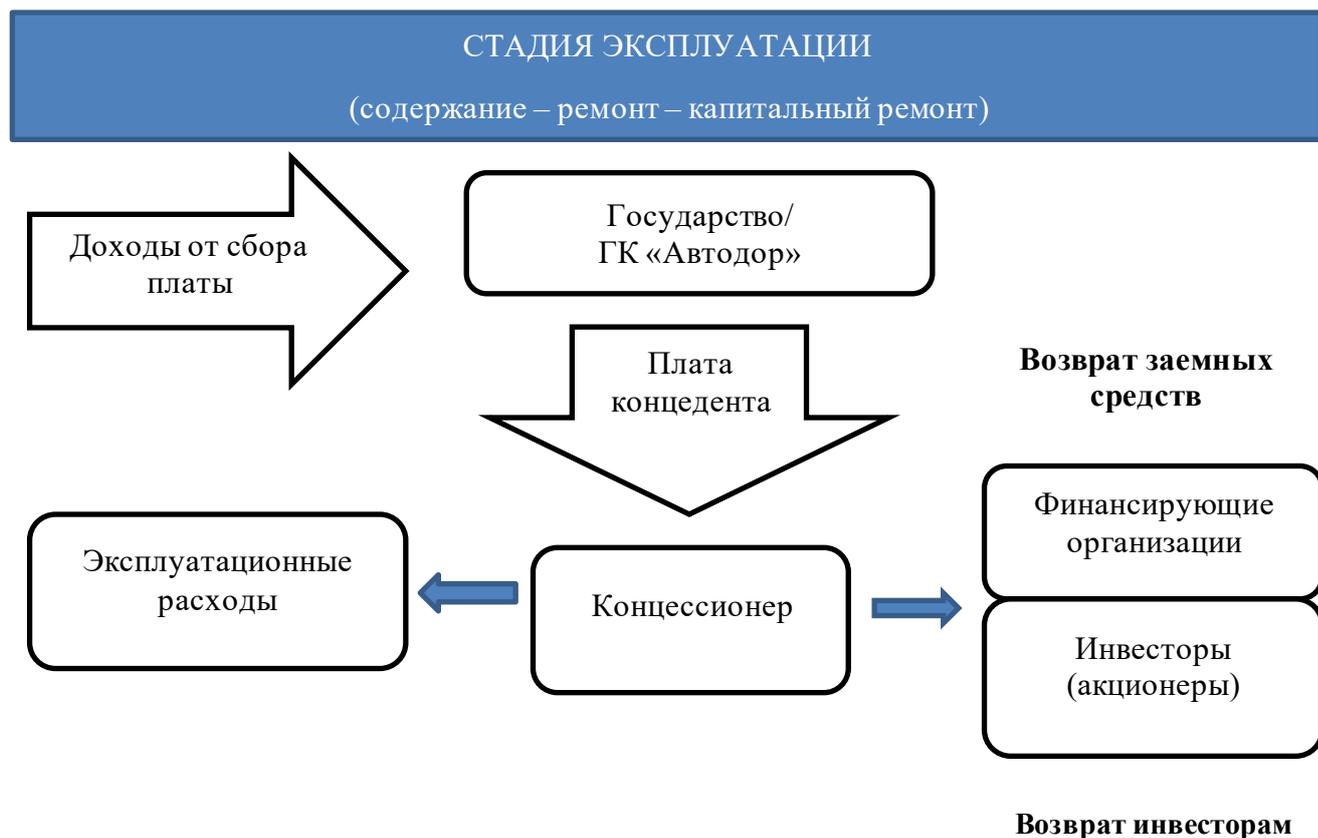


Рис. 2.4. Схема денежных потоков в проекте строительства платной дороги М11 на стадии эксплуатации

Источник: [составлено автором]

Подводя итог, делаем вывод: что формы финансирования, которые способны обеспечивать полноценную финансовую базу необходимо применять на крупномасштабных проектах. Такая форма как проектное финансирование является наиболее подходящей.

## 2.4. ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ

Проанализировав опыт зарубежных стран, и проведя аналитику российских исследований деятельности государственно – частного партнерства, можно выделить ряд проблем:

1. Отсутствие законодательного регулирования деятельности государственно-частных партнёрств.

До 2015 года определение ГЧП не было закреплено на законодательном уровне, в связи с чем было много ошибок в трактовке этого механизма, а тем самым и допускали ошибки и в реализации проектов по поводу финансирования.

В июле 2015 года был разработан и с 2016 года вступил в силу разработанный закон ФЗ – 224, в котором отражено определение ГЧП, его формы, инструменты, а так же возможность оформить в частную собственность объект соглашения, это отличие государственно-частного партнерства от концессии. По закону есть три модели распределения прав на собственность.

Также, со вступлением в силу закона частные партнеры получили право выступать инициаторами соглашения. И огромным преимуществом для частного партнера является то, что в законе прописаны пункты и основания для отказа в заключении ГЧП соглашения, тем самым защищая и частного партнёра и публичного участника. Но, по мнению экспертов этой области, считается, что в законе не хватает законодательного регулирования долгосрочных проектов.

## 2. Недостаточное количество знаний в сфере ГЧП со стороны государственных сотрудников.

Зарубежные и российские эксперты делают вывод о недостаточных знаниях государственных и муниципальных служащих в сфере ГЧП. Выводы основываются на исследованиях.

Недостаток знаний, отсутствие квалификаций в этой области, долгий период отсутствия регулирующего закона деятельности, плохая разработка и подготовка проектов, а так же непрозрачная схема принятия решения о реализации проекта, всё это привело к таким проблемам.

Государству стоит уделить большое внимание к переквалификации сотрудников именно по деятельности механизма ГЧП, так как все перечисленные выше факторы прямо влияют на наличие заинтересованных инвесторов вкладывать и реализовывать проекты по модернизации и улучшению инфраструктуры.

Эффективное партнёрство государства и частных партнёров возможно только при полной ясности и заинтересованности от обеих сторон.

3. Отсутствие регулирующего, контролирующего органа, который должен координировать деятельность ГЧП.

В развитых странах существуют институты, которые занимаются именно развитием ГЧП в стране. Созданы специальные подразделения, которые разрабатывают правильные, профессиональные составления долгосрочных договоров, сопровождением проектов уже в стадии реализации. Также есть независимые эксперты, которые осуществляют диалог государства и частного партнера в соответствии с законодательством, методических разработок.

На опыте других стран в России тоже необходимо создать контролирующий орган, с высококвалифицированными специалистами. А также необходимо разработать методику – шаблон, основываясь на опыте уже успешно реализованных проектов, для применения на типовых проектах.

Схема, по которой должно происходить взаимодействие государства и частного партнера представлена на рисунке 2.5.

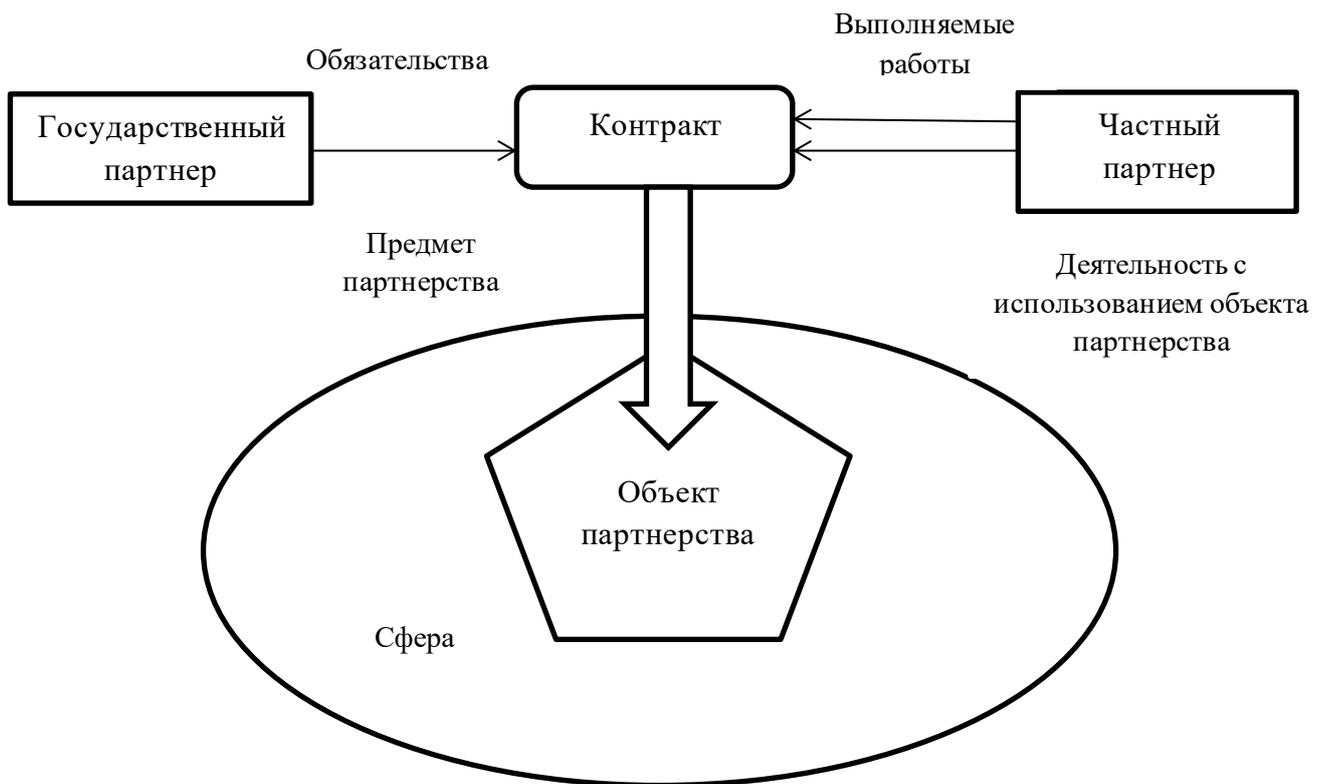


Рис. 2.5. Схема взаимодействия партнёров ГЧП

Источник: [составлено автором]

В Российской Федерации существует негосударственная организация, которая начала свою деятельность в 2009 году и признана мотивировать развитие ГЧП в России (НП «Центр развития ГЧП») и организовать ЧГП – институт. Но этих организаций недостаточно, не вызывают доверия эти организации у инвесторов.

#### 4. Конечная стоимость реализованного инвестиционного проекта.

Когда разрабатывается проект в нём рассчитаны все затраты и себестоимость, которые могут быть понесены при реализации проекта. Отчасти эти показатели могут стать решающими при принятии решения о реализации проекта. Как показывает практика, большинство уже реализованных проектов в России увеличили свою стоимость после завершения последнего этапа. Разница между конечной и начальной стоимостью делиться между государством и бизнесом. Для решения этой проблемы может понадобиться создавать резерв денежных средств на непредвиденные затраты, расходы.

## 2.5 СОГЛАШЕНИЕ О МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ И КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ: СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА В РОССИИ И КИТАЕ

Два закона в Китае, которые регулируют деятельность государственно-частного партнёрства, это закон «О методах управления городскими коммунальными концессиями» 2004 г., в данном законе отражены пункты, механизмы и условия и правовые основы, и направлен на развитие городской инфраструктуры. Тогда же был принят закон, направленный на реформирование инвестиционной схемы, облегчающей процедуру утверждения частных инвестиций. Другим катализатором развития государственно-частного партнёрства в Китае стало принятое в 2005 г. Заключение Государственного Совета (Opinion of the State Council), способствующее развитию негосударственного сектора экономики. Этот закон впервые допустил частный сектор к участию в проектах в сфере энергетики, связи, железных дорог, авиации и переработки нефтепродуктов [1].

Стоит отметить, популярная схема реализации государственно-частных партнёрств в Китае является схема ВОР (Строительство – эксплуатация – передача). Это означает, что частный партнёр после окончания срока эксплуатации объекта обязан передать его в собственность государства.

В 2019 году число проектов ГЧП в Китае перешло отметку в 9 тысяч. С общей суммой инвестиций 1,97 трлн. долларов. Где 5811 проект находится на стадии реализации, а 3450 проектов на стадии строительства.

На начало 2020 года зарегистрированы 150 проектов, где 55 проектов на развитие сферы транспорта. Сфера развития транспортной инфраструктуры является одной из важной сферы успешного развития страны.

Китай использует схему государственно-частного партнерства с конца 2013 года. Изучив все аспекты и условия, сделали вывод, что при помощи ГЧП можно закрыть долги местного правительства, и дополнительно предоставить новые возможности частному капиталу.

Правительство Китая приложило большое старание для развития законодательной базы. Что привело к росту заявок и реализуемых проектов в стране. Государство предоставляет различные меры поддержки партнёрам, например гарантии по кредитам. Популярные сферы реализации проектов это энергетика, телекоммуникация, транспорт, водоотведение.

Но китайский рынок реализованных проектов имеет свои особенности. Например, на рынке ГЧП доминируют компании с государственным участием (60 % таких компаний из общего объема). Доля проектов, реализуемых только частными инвесторами, составляет 26%. Доля проектов, имеющих смешанную форму — 17%.

Регулирование концессионных соглашений в Китае характеризуется тем, что их нормативная база формируется актами, принятыми различными органами, в том числе межведомственными соглашениями. В Китае создан орган, который осуществляет государственное управление ГЧП это Национальная комиссия по развитию и реформам.

В зависимости от содержания концессионного соглашения допускаются следующие варианты:

1) государство уполномочивает концессионера (концессионера) в течение определенного срока создавать или ремонтировать, развивать и управлять инфраструктурой и коммунальными услугами, которые передаются государству по истечении этого срока;

2) государство уполномочивает концессионера в течение определенного срока создавать или ремонтировать, развивать, владеть и эксплуатировать / управлять инфраструктурой и коммунальными услугами, которые по истечении этого срока возвращаются государству;

3) после создания или реконструкции, развития инфраструктуры и коммунальных услуг и их передачи государству государство разрешает концессионеру управлять этими объектами в течение определенного периода времени;

4) могут быть и другие методы, установленные государством.

Срок концессионного соглашения не может превышать 30 лет, но правительство или компетентные органы могут заключить соглашение специальным актом на более длительный срок при условии, что концессионный проект предполагает значительные инвестиции и срок реализации.

К субъектам концессионного соглашения относятся концессионер и государственное учреждение (концессионер).

Положение о концессионных соглашениях разрешает юридическому лицу, включая иностранное лицо, выступать в качестве концессионера. В юридической литературе отмечается, что в Китае в большинстве случаев частным партнером является государственное предприятие (общепринятый международный термин — государственное предприятие), то есть предприятие, в котором государство является единственным членом или в котором государство имеет долю участия[5].

В пункте 17 Положения. О концессионных соглашениях излагаются требования концессионера, которые включают в себя опыт управления и навыки,

финансовую устойчивость, платежеспособность[6]. Следует отметить, что концессионеры выбираются путем проведения конкурсных торгов, конкурсных переговоров или других конкурсных торгов. Информация о дилерах должна быть опубликована.

Концессионное соглашение состоит из следующих условий:

- 1) название и содержание проекта;
- 2) режим дара, зона, объем и продолжительность;
- 3) объем предприятия, уставной капитал, стороны способы инвестирования в инвестиции, соотношение взносов и порядок взносов и т.;
- 4) Количество и качество, стандарты для продуктов или услуг;
- 5) право собственности на объекты, техническое обслуживание и реконструкция;
- 6) мониторинг и оценка;
- 7) продолжительность и условия инвестирования и финансирования;
- 8) Как генерировать доход, методы ценообразования, тарифы, сборы и порядок корректировки;
- 9) гарантия выполнения;
- 10) распределение рисков;
- 11) правительственные гарантии;
- 12) план действий в чрезвычайных ситуациях и план временного захвата;
- 13) последствия прекращения концессионного;
- 14) изменение, досрочное расторжение договора и компенсация;
- 15) ответственность сторон;
- 16) процедура разрешения споров и т.

Следует отметить, что китайское гражданское право, в отличие от российского, не имеет понятия существенных условий. В этом смысле, если договор не содержит указаний на условия, изложенные в законе в качестве ориентировочных, заявление о присоединении к такому договору не применяется.

Среди прав и обязанностей сторон следует выделить конфиденциальность не только в вопросах национальной безопасности, но и в создании и внедрении систем управления безопасностью. Кроме того, концессионер и подрядчики должны предоставлять информацию о строительстве, эксплуатации, ремонте и обслуживании концессионных проектов.

Досрочное расторжение концессионного соглашения возможно в случае существенного нарушения стороной условий договора или форс-мажорных обстоятельств.

Пункт 38 положения о концессионных соглашениях предусматривает последствия истечения срока действия договора и досрочного расторжения (расторжения). В частности, стороны должны осмотреть объекты концессионного соглашения (технические характеристики, состояние, осмотр иных действий), сдать необходимые материалы, техническую документацию и другие.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В нынешнее время интерес к государственно-частным партнёрствам возрос в несколько раз. Это связано с тем, что участники данного партнерства получают свои выгоды, с меньшими вложениями, как бизнес, так и государство. Но действуют с одной целью улучшения и модернизации инфраструктуры страны. Государство в ГЧП должно взять на себя роль законодателя, проверяющего и контролирующего условий, равноправного партнера для долгосрочного сотрудничества.

Одной из основных целей Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. В котором были изложены основные индикаторы, по которым производится оценка эффективности реализуемой программы, такие как транспортная подвижность населения, экспорт транспортных услуг, прирост объема транзитных перевозок и эффективным средством достижения этой цели признается ГЧП, применение которого позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капитала для достижения прогнозируемых на среднесрочную перспективу количественных и показателей ее работы. В рамках программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» были выделены подпрограммы, которые дают представление о векторе движения государства в реализации программ ГЧП в Российской Федерации, особо стоит выделить подпрограммы по развитию экспорта транспортных услуг, железнодорожного транспорта, автомобильных дороги, морского транспорта. Использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая ГЧП, закреплено также в числе главных стратегических приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации, распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

В транспортной сфере как в одном из классических секторов экономики, происходит развитие разнообразных моделей государственно-частного партнерства. Необходимость в использовании государственно-частного партнерства в проектах связанных с развитием инфраструктуры для государства не самоцель, а важный инструмент реализации экономической деятельности и жизни общества. Поэтому концессионные конкурсы, с помощью которых привлекаются частные инвестиции, являются неотъемлемой потребностью экономики страны для обеспечения эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, повышением качества товаров, услуг, работ, поставляемых конечным потребителям. Поэтому в рамках государственно-частного партнерства государство использует административный ресурс, а так же берет на себя часть рисков и материальных затрат, с целью повышения привлекательности проектов ГЧП для участника негосударственного сектора. Необходимость участия государства в значимых для экономики секторах прослеживается почти в каждом регионе страны, по этому важнейшим условием будет являться обоснованность и экономический эффект от вмешательства государства в экономику или предоставления частным инвесторам административного ресурса.

При практической реализации остро встают вопросы об эффективности использования бюджетных ассигнований, честном разделении рисков между участниками и других составляющих системы проведения и подготовки конкурсных торгов при реализации концессионных и прочих проектов, что подтверждает целесообразность предпринятых автором в данном направлении усилий.

На текущий момент в субъектах РФ на разных стадиях готовности находится не менее 30 автотранспортных государственно-частное партнерств (по данным Платформа «РОСИНФРА» в России [pppi.ru](http://pppi.ru)).

На 2019 год наиболее крупные и значимые проекты реализованные в транспортной сфере это дорога “Строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу в составе международного транспортного маршрута

“Европа-Западный Китай” и второй проект платной дороги “Мостовой переход через р. Лена в районе г. Якутска”.

Согласно оценкам экспертов для реализации сценария быстрого развития инфраструктуры регионов потребность субъектов РФ в инвестировании автодорожной сферы до 2020 г. составляет около 20 трлн руб., и восполнить данную потребность за счет средств которые могут быть выделены из бюджета (даже при софинансировании на федеральном уровне) крайне сложно. В связи с этим значимость использования механизмов государственно-частных партнерств при строительстве и ремонте региональной автотранспортной инфраструктуры - это необходимость, а не альтернатива, и предпринимаемые усилия Министерства транспорта Российской Федерации по созданию и совершенствованию механизмов экономической поддержки местных ГЧП-проектов полностью оправданны.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон №224-ФЗ: от 13.07.2015: ред. от 26.07.2019 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 20.08.2020).

2. О концессионных соглашениях: Федеральный закон №115-ФЗ: от 21.07.2005: ред. от 27.12.2018 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 20.08.2020).

3. Об утверждении перечня отдельных прав и обязанностей публичного партнера, которые могут осуществляться уполномоченными им органами и (или) юридическими лицами в соответствии с федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами: Постановление Правительства Российской Федерации № 1366: от 12.12.2015 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 14.09.2020).

4. Об утверждении формы предложения о реализации проекта государственно-частного партнерства или проекта муниципально-частного партнерства, а также требований к сведениям, содержащимся в предложении о реализации проекта государственно-частного партнерства или проекта муниципально-частного партнерства: Постановление Правительства Российской Федерации №1386: от 19.12.2015 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 14.09.2020).

5. О порядке направления публичному партнеру заявления о намерении участвовать в конкурсе на право заключения соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве: Постановление Правительства Российской Федерации №1387: от 19.12.2015 // Консультант Плюс:

справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 14.09.2020).

6. Об утверждении Правил рассмотрения публичным партнером предложения о реализации проекта государственно-частного партнерства или проекта муниципально-частного партнерства: Постановление Правительства Российской Федерации №1388: от 19.12.2015 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 05.09.2020).

7. Об утверждении Правил проведения уполномоченным органом переговоров, связанных с рассмотрением предложения о реализации проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства на предмет оценки эффективности проекта и определения его сравнительного преимущества: Постановление Правительства Российской Федерации №1309: от 03.12.2015 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 01.09.2020).

8. О порядке проведения уполномоченным органом оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества: Постановление Правительства Российской Федерации №1514: от 30.12.2015 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 25.09.2020).

9. Об утверждении Правил проведения предварительного отбора участников конкурса на право заключения соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве: Постановление Правительства РФ №1322: от 04.12.2015 // Консультант Плюс: справочно-правовая система. Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 05.09.2020).

10. Акитоби Б., Хемминг Р., Шварц Г. Государственные инвестиции и государственно-частные партнерства // Вопросы экономики. — USA, Washington D.C.: Международный валютный фонд, 2017. №40.
11. Анчишкин А.И. Наука, техника, экономика. 2-е издание. М.: Экономика, 2019.
12. Архипов И. Опасные воды // Эксперт Северо-Запад. 5 февраля 2017. №5(307).
13. Афанасьев М.Н. Клиентелизм и российская государственность. 2-е изд., доп. М.: Московский общественный научный фонд, 2017.
14. Барсукова Н., Саланин В. Государственно-частные амбиции // Континент Сибирь. 17 июня 2018. №22(444).
15. Белокрылова О.С., Ищенко О.А., Комарова Н.С. и др. Современная экономика: Лекционный курс. Изд. 7-е, доп., перераб. -Ростов: Феникс, 2018.
16. Бреннан. Дж., Бьюкенен Дж. Причина правил. Конституционная политическая экономия. СПб.: Экономическая школа, 2018.
17. Бьюкенен Дж. М. Сочинения. Конституция экономической политики. Расчёт согласия. Границы свободы. М.: Таурис Альфа, 2017.
18. Белицкая, А. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства для демонополизации российской экономики: правовой аспект // Юрист. — 2017.— № 1.
19. В России грядет бум строительства автомобильных дорог // Росбизнесконсалтинг. Экономика. 8 апреля 2018.
20. Варга Е.С. Избранные произведения. Экономические кризисы. М.: Наука, 2017.
21. Варнавский В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления// Отечественные записки. 2017. №6(20).
22. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора. -М.: Наука, 2015.-315 с.

23. Варнавский В.Г., Зельднера А.Г. [и др.]. Основы государственно-частного партнерства (теория, методология, практика): учебник / под ред. Москва, 2015.
24. Вилисов М. В., Сулакшина А. С. Коррупция и теневая экономика: проблемный анализ. М. 2016. №12. С. 36-42.
25. Волков Б. А. Экономическая эффективность инвестиций на железнодорожном транспорте. М.: Транспорт, 2016. - 191 с.
26. Ворошилов Е.В. Соглашение о муниципально-частном партнерстве и концессионное соглашение: сравнительная характеристика // Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия: сб. ст. по материалам X междунар. науч. - практ. конф. — № 8(10). — М., Изд. «МЦНО», 2017. — С. 37-44.
27. Вижина И.А., Кин А.А., Харитонов В.Н. Проблемы государственно-частного партнерства в стратегических проектах Севера. // Регион: экономика и социология, 2017, № 4, С. 152–175.
28. Гапоненко А.Л., Панкрухин А.П. Стратегическое управление. Учебник. 3-е изд. М.: ИКФ Омега-Л, 2018. - 472 с.
29. Герасимов Е. Государственно-частное партнерство // Строительный еженедельник. 31 марта 2018. №12(303).
30. Гибшман А.Е. и др. Экономика транспорта. 2-е изд. М.: Транспорт, 2017. - 710 с.
31. Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП: Аналитический обзор. - Москва 2020 // АНО “Национальный Центр ГЧП [сайт] URL:<https://pppcenter.ru/upload/iblock/e5e/e5ec76f7879f853cf317801126597102.pdf>
32. Есина Ю.Л., Агафонова Е.Е. Инструменты частно-государственного партнерства как фактор инновационной активности малого бизнеса в регионе // Российское предпринимательство. 2012. № 3 (201). С. 17–22.
33. Комментарий к Федеральному закону «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и

внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (научно-практический, постатейный) / Е.В. Гриценко, Е.А. Дмитрикова, А.К. Долгов и др.; под ред. В.Ф. Попондопуло, В.В. Килинкарлова. М.: Инфотропик Медиа, 2016.

34. Килинкаров В.В. Новый Закон о публично-частных партнерствах в России: история принятия и перспективы применения // Закон. 2016. № 9. С. 107-116.

35. Коновалова М. Е. Государственно-частное партнерство и его роль в структурных преобразованиях экономики России // Проблемы современной экономики, 2010. №2 (34). URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3082> (дата обращения: 26.09.2020).

36. Корякин, В. М. Применение инвестиционных и концессионных механизмов при строительстве высокоскоростной магистрали «Москва-Казань»: правовой аспект // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 8 (20).

37. Кунченко Н.Е., Точеная Т.И. Государственное частное партнерство как современный фактор регионального развития. URL: <http://regec.rU/articles/2013/vol3/5.pdf>. (дата обращения: 20.02.2020)

38. Макарова О.А. Новое в законодательстве // Территория бизнеса. 2015. № 2. С. 27.

39. Макаров И.Н. Государственно-частное партнерство в системе взаимодействия бизнеса и государства: институциональный подход // Российское предпринимательство. 2018. № 24 (246). С. 18–29.

40. Манько Н.Н. Государственно-частное партнерство как эффективный инструмент поддержки национальной инновационной системы // Российское предпринимательство. 2017. № 16 (214). С. 12–18.

41. Матаев Т.М. Определение и классификация форм государственно-частного партнерства // Российское предпринимательство. 2014. № 7 (253). С. 51–58.

42. Метелева М.А. Механизмы управления государственно - частным партнерством в инвестиционной политике формирования инфраструктуры региона: пути оптимизации и развития / М. А. Метелева, В.А. Рубан / Вестник ВСГУТУ. – 2017. - № 1 (64). – С. 117-124.

43. Метелева М.А. Способы совершенствования механизма управления инвестиционной деятельностью в регионе // Научный форум: Экономика и менеджмент: сб. ст. по материалам VI междунар. науч. - практ. конф. — № 4(6). — М., Изд. «МЦНО», 2017. — С. 46-50.

44. Министерство транспорта Российской Федерации. Минтранс России [сайт] URL:[https://www.mintrans.gov.ru/transport\\_of\\_russian/4](https://www.mintrans.gov.ru/transport_of_russian/4) (дата обращения 02.10.2020)

45. Овечкин, А. П. Перевозка как категория транспортного права // Транспортное право как средство обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса страны. Материалы Всероссийской научной конференции «Транспорт России XXI века». — М., 2018.

46. Омелехина Н. В. Финансово-правовые аспекты публично-частного партнерства // Финансовое право. — 2017. — № 5.

47. О развитии государственно-частного партнерства в российской федерации // Информационно- аналитический обзор. Февраль 2020. URL: <https://economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf>

48. Попондопуло В.Ф. Публично-частное партнерство: понятие и правовые формы, // Арбитражные споры. 2018. N 2. С. 81-100.

49. Пенкин. С.А. Современные тенденции заимствований российских компаний на мировом рынке капитала: Монография. М.: МАКС Пресс, 2017. 140 с.

50. Понкратов В.В. Формирование устойчивых конкурентных преимуществ в налоговых системах государств участников ЕАЭС в условиях нарастания интеграционных процессов // Экономика и предпринимательство. 2016. № 12-1 (77-1). С. 713-717

51. Прудников А. Д. Применение государственно-частного партнерства при организации транспортно-логистических центров / А. Д. Прудников, А. М. Симушков, Е. К. Коровяковский // ГЧП в сфере транспорта: модели и опыт-2016. Сборник материалов конференции. — СПб. : Изд-во СПбГУ, 2016.

52. Рыженков А.Я., Черноморец А.Е. Рецензия на кн.: Сосна С.А. Концессионные соглашения. Теория и практика. М., 2017 // Новая правовая мысль. 2017. N 5. С. 50-56.

53. Соколов М.Ю., Маслова С.В. Государственно-частное партнерство: теоретические основы и практика применения в России и зарубежных странах: учебник. – М.: Магистраль, 2017.

54. Сосна С.А. Концессионные соглашения. Теория и практика. М., 2017. 256 с.

55. Туманян О. Н. Особенности государственно-частного партнерства в сфере предоставления услуг железнодорожного транспорта // Межвузовский сб. статей. — М., 2015.

56. Холодная Н.Д. Государственно-частное партнерство - новый тип отношений в российской экономике // Вопросы государственного и муниципального управления. 2019. №2. С.42-56.

57. Формы государственно-частного партнёрства // Агентство ПМА [сайт] URL: <https://www.pmagency.ru/>

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

## Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 год

## Инновационный вариант

## Капитальные вложения

млрд. руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	в том числе:			
	2010-2030 гг.	2010-2015 гг.	2016-2020 гг.	2021-2030 гг.
Всего по Стратегии	170581	18295	30473	121813
в том числе:				
федеральный бюджет*	39127	5127	7527	26473
бюджеты субъектов Российской Федерации*	23907	2784	4142	16981
внебюджетные средства*	107547	10384	18804	78359
в том числе:				
Железнодорожный транспорт				
Всего	58080	7665	12928	37487
в том числе:				
федеральный бюджет*	3290	485	780	2025
бюджеты субъектов Российской Федерации*	3354	254	510	2590
внебюджетные средства*	51436	6926	11638	32872
Автомобильные дороги				
Всего	59996	6151	9639	44206
в том числе:				
федеральный бюджет*	27916	3527	5112	19277
бюджеты субъектов Российской Федерации*	15428	1895	2711	10822
внебюджетные средства*	16652	729	1816	14107
Морской транспорт				
Всего	9927	689	1475	7763
в том числе:				
федеральный бюджет*	1855	207	375	1273
внебюджетные средства*	8072	482	1100	6490
Внутренний водный транспорт				
Всего	2868	282	518	2068
в том числе:				
федеральный бюджет*	1714	175	327	1212
бюджеты субъектов Российской Федерации*	66	14	14	38
внебюджетные средства*	1088	93	177	818

	в том числе:			
	2010-2030 гг.	2010-2015 гг.	2016-2020 гг.	2021-2030 гг.
<b>Воздушный транспорт</b>				
Всего	21079	1336	2769	16974
в том числе:				
федеральный бюджет*	2668	355	515	1798
бюджеты субъектов Российской Федерации*	428	31	53	344
внебюджетные средства*	17983	950	2201	14832
<b>Автомобильный транспорт**</b>				
Всего	9375	548	1204	7623
в том числе:				
бюджеты субъектов Российской Федерации*	1325	109	201	1015
внебюджетные средства*	8050	439	1003	6608
<b>Промышленный железнодорожный транспорт**</b>				
Всего	2324	274	414	1636
в том числе:				
внебюджетные средства*	2324	274	414	1636
<b>Наземный городской электротранспорт</b>				
Всего	1394	125	252	1017
в том числе:				
бюджеты субъектов Российской Федерации*	1256	107	225	924
внебюджетные средства*	138	18	27	93
<b>Метрополитен</b>				
Всего	3109	453	624	2032
в том числе:				
федеральный бюджет*	467	10	88	369
бюджеты субъектов Российской Федерации*	2032	368	423	1241
внебюджетные средства*	610	75	113	422
<b>Комплексные проекты по развитию транспортной системы</b>				
Всего	2429	772	650	1007
в том числе:				
федеральный бюджет*	1217	368	330	519
бюджеты субъектов Российской Федерации*	18	6	5	7
внебюджетные средства*	1194	398	315	481

\*за 2016-2030 гг. предварительные прогнозные значения

\*\*прогноз основан на данных Росстата

Классификация рисков ГЧП, разделенные по сферам: возникновение и этап реализации

