

Дата поступления рукописи в редакцию: 18.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-7-175-180

Дата принятия рукописи в печать: 03.08.2026 г.

КУКЛИН Егор Романович,

Аспирант III курса юридического факультета Государственного университета просвещения,

e-mail: rk.q.46@mail.ru

Научный руководитель:

КИЛЬМАШКИНА Татьяна Николаевна,

доктор юридических наук, профессор кафедры конституционного и гражданского права

Государственного университета просвещения,

e-mail: mail@law-books.ru

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ОПЫТ КИТАЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОССИИ

Аннотация. В статье исследуется каким образом государственно-частное партнёрство содействует строительству инновационной инфраструктуры – на примере проектов, реализуемых в Китайской Народной Республике. Проанализированы: экономико-правовая теория; законодательство; реализуемые проекты в транспорте; туризме; городском хозяйстве и экологии. Продемонстрировано каким образом китайская модель ГЧП взаимодействует на международном уровне посредством реализации инициативы «Один пояс – один путь». Произведено сравнение транспортных систем РФ и КНР что позволило выявить инфраструктурные диспропорции и недостаток бюджетного финансирования. Предложены меры более активного использования ГЧП в межгосударственных инфраструктурных проектах.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, концессия, частная концессионная инициатива, подтверждение финансирования, кассовые разрывы, долгосрочные инвестиционные соглашения.

KUKLIN Egor Romanovich,

Graduate student of the III year of the Law Faculty of the State University of Education

Supervisor:

KILMASHKINA Tatyana Nikolaevna,

Doctor of Law, Professor, Department of Constitutional and Civil Law, State University of Education

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL FOR DEVELOPING INNOVATIVE INFRASTRUCTURE: CHINA'S EXPERIENCE AND PROSPECTS FOR RUSSIA

Annotation. This article examines how public-private partnerships facilitate the construction of innovative infrastructure, using projects implemented in the People's Republic of China as an example. The article analyzes economic and legal theory; legislation; and projects implemented in transport; tourism; urban management and ecology. It demonstrates how the Chinese PPP model interacts internationally through the implementation of the Belt and Road Initiative. A comparison of the Russian and Chinese transport systems reveals infrastructure imbalances and a lack of budget funding. Measures for more active use of PPPs in interstate infrastructure projects are proposed.

Key words: public-private partnership, concession, private concession initiative, funding confirmation, cash flow gaps, long-term investment agreements.

Введение

Современное экономическое развитие не возможно без качественного улучшения

инфраструктуры. Перед государством встаёт острая необходимость строительства дорог, мостов, цифровых сетей, очистных сооружений и

т.д. Но стоит отметить что государство не всегда производит данные улучшения в одиночку так как это может приводить к долгосрочным высоким бюджетным расходам и иным административным издержкам. В данном случае в качестве основного механизма выступает государственно-частное партнёрство (ГЧП), модель взаимодействия государства и частного сектора экономики, при которой часть затрат, рисков берёт на себя частный участник ГЧП а государство предоставляет долгосрочные гарантии, системный контроль. Опыт Китайской Народной Республики демонстрирует системный и масштабный характер политики проведения проектов ГЧП и активно взаимодействует при реализации данных проектов в активном взаимодействии с другими государствами.

Характеристики и функциональные особенности ГЧП

Государственно-частное партнёрство представляет собой форму сотрудничества между государством и частным бизнесом, при которой государство выступает регулятором качества и эффективности проектов, а частные предприятия – создателями услуг инфраструктуры [1]. С научной точки зрения, ГЧП – это концепция управления, основанная на теории систем, которая обеспечивает эффективное предоставление общественных продуктов и услуг путём оптимизации механизмов распределения ресурсов и разделения рисков. Данная концепция применима не только к строительству инфраструктуры, но и может широко использоваться в сфере общественных услуг, предоставляя новые идеи и методы для устойчивого развития социальной экономики [8].

В современной теории ГЧП выделяют три основополагающих аспекта, определяющих его сущность:

Синергия взаимодействия (стратегическая координация). Основной принцип – достижение максимального объёма услуг при оптимальном использовании ресурсов. Ключевое отличие от традиционных закупок заключается в том, что ГЧП предполагает стратегическое выравнивание интересов и долгосрочную кооперацию между государством и бизнесом. Синергетический результат («1+1>2») достигается через инновационные подходы к минимизации рисков и совместное использование компетенций [7].

Баланс экономических интересов (социально-ориентированная концепция). Приоритетом является обеспечение общественной пользы при контроле над прибыльностью частных инвестиций. Финансовая устойчивость проектов ГЧП гарантирует стабильную доходность для инвесторов при сохранении социальной

направленности. Этот баланс достигается через механизмы тарифного регулирования, государственных гарантий и долгосрочных контрактов.

Оптимизация риск-менеджмента (рациональное распределение обязательств). Принцип соответствия предполагает дифференциацию рисков между участниками согласно их компетенциям: государство принимает на себя политические и нормативные риски, частный сектор – коммерческие и технологические. Управленческий эффект синергии обеспечивается за счёт инновационных подходов к минимизации рисков [9].

Функциональные особенности ГЧП заключаются в сочетании стратегического управления и рыночной эффективности через три ключевые функции: 1) координация действий государства и бизнеса в долгосрочном планировании; 2) внедрение инновационных управленческих практик, включая ротацию кадров и цифровизацию; 3) система мониторинга KPI для минимизации рисков. Эти механизмы обеспечивают синергию публичных и частных ресурсов при реализации инфраструктурных проектов [7].

Специализированные инструменты ГЧП создают конкурентные преимущества: инвестиционные модели (концессии, проектное финансирование) привлекают частный капитал; технологический трансфер ускоряет внедрение Smart-решений; институциональные инновации (гибридные контракты, адаптивное регулирование) балансируют государственный контроль с рыночной гибкостью. Перспективы развития связаны с оптимизацией этих механизмов: стандартизацией KPI, расширением цифровых платформ мониторинга и гармонизацией законодательства. ГЧП демонстрирует эффективность как инструмент решения социально-экономических задач при распределении рисков и ресурсов между секторами.

Следует подчеркнуть, что концепция ГЧП – это не только метод финансирования, но и полноценная концепция управления. Основное отличие от традиционных моделей финансирования заключается в интеграции управленческих подходов, стратегическом партнёрстве и долгосрочном характере взаимодействия [9].

Нормативно-правовая база ГЧП КНР

В Китае модель ГЧП получила мощный импульс после принятия соответствующих законодательных актов и рекомендаций. Китайское руководство стимулирует увеличение инвестиций в новые инфраструктурные программы, причём

приоритет отдаётся стратегически важным областям: строительству автомобильных и железных дорог, инфраструктуре гражданской авиации, транспортно-логистическим узлам. Проекты ГЧП полностью включены в развитие городского хозяйства – водоснабжение, газоснабжение, отопление, сбор и переработка мусора, создание объектов туризма и спорта. Особое внимание уделяется освоению систем искусственного интеллекта в управлении городским и сельским хозяйством: понятия «умный город», «беспилотный транспорт», «умное сельское хозяйство» требуют соответствующей инновационной составляющей при реализации проектов ГЧП [1].

Важным элементом правового регулирования стали Рамочные принципы оценки приемлемости уровня задолженности стран с низким уровнем дохода, принятые для решения вопросов финансирования. В экологической сфере китайскими и международными финансовыми организациями подписаны Принципы «зелёного» инвестирования для зоны деятельности проекта «Один пояс – один путь» [5, 6]. Эти документы создают основу для привлечения частного капитала в инфраструктурные проекты при соблюдении экологических стандартов.

Основные тенденции развития ГЧП в Китае (2010–2023 гг.)

В последние годы механизм ГЧП в Китае сыграл важную роль в сфере инфраструктуры и общественных услуг, особенно в таких отраслях, как туризм, транспорт и муниципальное строительство. На основе данных за 2010–2023 годы можно выделить следующие положительные тенденции в развитии ГЧП:

Постепенный рост масштабов и оптимизация структуры. Совокупный объём инвестиций в ГЧП по стране превысил 20 трлн юаней, из которых 1,2 трлн юаней пришлось на туристические проекты, что стало важным катализатором модернизации индустрии культуры и туризма. Произошёл переход от традиционной инфраструктуры (дороги, аэропорты) к новым форматам – культурно-туристическим комплексам, «умному туризму» и экологической защите, что сделало структуру более диверсифицированной.

Стандартизация политики и повышение зрелости рынка. Совершенствование законодательства привело к тому, что во многих регионах были приняты положения о ГЧП, оптимизированы механизмы распределения рисков и управления контрактами, что повысило устойчивость проектов.

Появление инновационных моделей и повышение операционной эффективности. Углубилось сотрудничество между государством и

бизнесом: увеличилось участие частного капитала (например, доля культурно-туристических комплексов составила 30%), что способствовало рыночной эксплуатации и модернизации услуг.

Сбалансированное региональное развитие и содействие возрождению сельских территорий. Благодаря новой политике Министерства культуры и туризма в 2023 году годовой рост ГЧП в сельской местности составил 25%, что способствовало сбалансированному развитию городов и деревень.

Как видно из приведённых тенденций, модель ГЧП была модернизирована с «финансового инструмента» до «комплексного инструмента управления» и будет играть большую роль в предоставлении высококачественных государственных услуг, региональном экономическом балансе и устойчивом развитии в будущем. Пока она придерживается стандартизированных операций, инновационных моделей и контролируемых рисков, ГЧП останется важным двигателем развития инфраструктуры и индустрии культурного туризма в Китае.

Практические проекты и достижения

Китай в настоящее время стал мировым лидером в области строительства скоростных железных дорог, освоив и применив технологии бурения в скальных грунтах и под водоёмами. Это позволяет возводить наземные железные дороги и метро в сложных, ранее труднодоступных местах. Примером может служить запуск нового отрезка скоростной железной дороги Фучжоу – Сямынь протяжённостью 277 км, из которых 20 км проходит над поверхностью моря; на этом участке поезда развивают скорость до 350 км/ч. В октябре 2020 года была открыта скоростная железная дорога Урумчи – Сиань, связавшая железнодорожную сеть Синьцзян-Уйгурского автономного района с национальной сетью и сделавшая этот регион более привлекательным для туристов. К моменту проведения зимних Олимпийских игр в Пекине была создана новая сеть дорог в окрестностях столицы; Пекин стал первым в мире городом, где проводились и летние, и зимние Олимпийские игры [1].

В области охраны окружающей среды проекты ГЧП активно реализуются в сферах переработки мусора, очистки воды и освоения возобновляемых источников энергии. К 2020 году количество построенных и сданных в эксплуатацию мусоросжигательных заводов достигло 500. На борьбу с загрязнением воды в 2019 году было выделено 30 млрд юаней. Реализуются проекты ГЧП по очистке сточных вод в Пекине, провинции Гуандун, а также в промышленно развитых городах провинции Сычуань. Китай прикладывает значительные усилия для развития ветряной

и солнечной энергетики, а также развивает собственное производство электромобилей [3].

Согласно плану на 14-ю пятилетку (2021–2025 гг.), руководство Китая уделяет большое внимание показателям, связанным с инновациями, качественной эффективностью и цифровизацией. До 2025 года должны произойти значительные количественные изменения в этих показателях. Эксперты отмечают качественный скачок в развитии Китая за последнее десятилетие: из догоняющей страны КНР превратилась в мирового лидера, задающего новую планку и темпы развития [1]. Предметом изучения исследователей выступают современная законодательная база КНР по развитию ГЧП, государственное экономическое регулирование в части налогообложения, стоимости и источников финансирования, а также опыт управления проектами ГЧП в сферах городского хозяйства, строительства дорог и объектов инфраструктуры.

Международный аспект: инициатива «Один пояс – один путь»

Инициатива «Один пояс – один путь», десятилетие которой отмечалось в 2023 году, становится важнейшим элементом «мягкой силы» Китая в мире. Китайско-пакистанский экономический коридор, масштабная реконструкция морских портов Мьянмы, Шри-Ланки, Пакистана, Турции, Греции, Италии, строительство современных железных дорог в Иране и Турции – во всех этих проектах наряду с государственными компаниями присутствуют частные компании КНР, получающие государственную поддержку [1].

Российская идея сопряжения проектов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шёлкового пути полностью поддержана китайской стороной, и определены конкретные действия между Россией и Китаем, что ускорит развитие инновационной инфраструктуры в интересующем Россию регионе. Имеются в виду следующие транзитные коридоры: - Китай – Центральная Азия – Россия – Европа; - Китай – Центральная Азия – Персидский залив – Средиземное море; - Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан.

К наиболее важным проектам развития транспортной инфраструктуры в Центральной Азии с участием Китая относятся: автомобильная дорога Западный Китай – Западная Европа через территорию Казахстана; автомобильная дорога Китай – Киргизия – Узбекистан; автомобильная дорога Бишкек – Нарын – Торгут в Киргизии; железнодорожный тоннель через перевал Камчик в Узбекистане; железнодорожный тоннель Вахдат – Яван в Таджикистане. Также можно отметить строительство высоковольтных линий

электропередач в Таджикистане и Киргизии, запуск международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» на китайско-казахстанской границе. Все эти проекты с китайской стороны реализуются с применением модели ГЧП при участии частного бизнеса КНР [4].

Сравнительный анализ транспортной инфраструктуры России и Китая

В ходе выполнения исследования авторами был проведён сравнительный анализ текущего состояния транспортного комплекса в России и Китае. Анализ продемонстрировал, что на современном этапе обе страны достигли значительных успехов в области развития транспортного комплекса, в том числе благодаря реализуемым государственным программам и национальным проектам. Тем не менее в обеих странах всё ещё сохраняется проблема инфраструктурного разрыва, что выражается в неравномерном распределении транспортных возможностей между различными регионами [2].

Китай, как отмечалось выше, является мировым лидером по темпам строительства скоростных железных дорог и внедрению инновационных технологий в транспортную отрасль. Россия, в свою очередь, последовательно продвигается в модернизации национальной инфраструктуры, используя модели ГЧП в развитии собственной инновационной инфраструктуры, проводя необходимую законотворческую и финансово-экономическую работу через Министерство экономического развития и Министерство финансов РФ [1]. Однако масштаб и системность китайского подхода превосходят российские показатели, что объясняется более жёсткой государственной политикой, значительным объёмом централизованного финансирования и активным привлечением частного капитала.

Перспективы российско-китайского сотрудничества на основе ГЧП

Проведённый опрос среди старшего и молодого населения Китая выявил, что потенциал сотрудничества с Россией наблюдается в отношении реализации совместных инфраструктурных проектов, в частности развития транспортного комплекса обеих стран. Одним из перспективных инструментов для развития отраслей транспорта России и Китая, а также обеспечения устойчивого роста экономик обеих стран может стать реализация трансграничных проектов. Однако анализ ряда приоритетных трансграничных проектов выявил проблему недостатка бюджетных средств и растущего усиления нагрузки на государственный бюджет при распределении расходов на финансирование инфраструктурных мегапроектов [2].

В целях урегулирования данной проблемы и расширения возможностей по углублению российско-китайского сотрудничества авторами было предложено внедрение механизмов государственно-частного партнёрства. Исследование показало, что на сегодняшний день Россия и Китай уже обладают практикой сотрудничества в области совместных трансграничных проектов, в том числе в формате ГЧП, а их реализация демонстрирует потенциал роста проектных инициатив. Взаимодействие между государствами с привлечением инвестиций частного сектора может способствовать ускорению инноваций, повышению эффективности и снижению рисков в реализации транспортных проектов [2].

Использование китайского опыта в моделировании ГЧП может быть полезно для России, особенно в свете стратегии двойного обращения и взаимодействия с международными финансовыми организациями. Расходы на НИОКР, создание интеллектуальной собственности и внедрение результатов во все сферы производства являются ключевыми показателями, которые Китай последовательно улучшает. Россия также может извлечь уроки из китайского опыта продвижения ИИ в экономическую жизнь, что отражено в государственных программах научно-технических инноваций [1].

Реализация трансграничных проектов позволит: 1. Обеспечить физическую связанность территорий Китая и России. 2. Достигнуть взаимовыгодной экономической эффективности, выраженной в увеличении объёмов торговли товарами и услугами, росте взаимных инвестиций, миграции капитала и рабочей силы – главных показателях усиления процессов экономической интеграции. 3. Открыть доступ к рынкам обеих стран для частных инвесторов.

Кроме того, развитие новых и совершенствование старых транспортных маршрутов благотворно отразится на расширении торгового сотрудничества и масштабах привлечения прямых иностранных инвестиций, а также может способствовать сотрудничеству в гуманитарной сфере – культуре и науке [2].

Заключение

Опыт Китая в области государственно-частного партнёрства представляет собой уникальный пример системного подхода к развитию инновационной инфраструктуры. Сочетание чёткого правового регулирования, государственных гарантий и активного привлечения частного капитала позволило КНР не только решить внутренние инфраструктурные проблемы, но и стать ведущим экспортёром данной модели на международной арене через инициативу

«Один пояс – один путь». Теоретический анализ показал, что ГЧП – это не просто механизм финансирования, а полноценная концепция управления, основанная на синергии интересов, балансе общественной пользы и частной прибыли, а также рациональном распределении рисков. Масштабные инвестиции, превысившие 20 трлн юаней, и диверсификация проектов в туризме, транспорте и муниципальном строительстве подтверждают эффективность китайской модели. Как было отмечено, ГЧП трансформировалось из «финансового инструмента» в «комплексный инструмент управления», что открывает новые возможности для предоставления высококачественных государственных услуг и устойчивого развития. Россия, обладая собственными наработками в сфере ГЧП, может существенно усилить их, адаптируя китайские механизмы к своим условиям. Особенно перспективным представляется сотрудничество в рамках трансграничных проектов, где ГЧП способно компенсировать недостаток бюджетного финансирования и ускорить интеграционные процессы между двумя странами. Учитывая, что в 2024 году Россия и Китай отметили 70-летие установления дипломатических отношений, дальнейшее развитие экономического партнёрства на инновационной основе открывает новые возможности для обеих сторон.

Список литературы:

- [1] Родионов А.Н., Шарипов Ф.Ф., Дьяконова М.А. Развитие инновационной инфраструктуры Китая с использованием механизма государственно-частного партнёрства // Вестник университета. – 2024. – № 3. – С. 33–39. – DOI 10.26425/1816-4277-2024-3-33-39. – EDN DWXUZT. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=66134177>
- [2] Шаманина Э.А., Летникова С.Н., Завьялов А.Д. Сравнительный анализ развития транспортной инфраструктуры Китая и России: перспективы сотрудничества // Право и управление. XXI век. – 2024. – Т. 20, № 2(71). – С. 76–90. – DOI 10.24833/2073-8420-2024-2-71-76-90. – EDN OKQWDS. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=68518825>
- [3] Черемная Т.С. Государственно-частное партнёрство в странах БРИКС: опыт и перспективы реализации. Вестник МГИМО-Университета. 2015;(5(44)):190-197. [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-5-44-190-197>
- [4] Элькибаева Л.Г., (2018), Сравнительный правовой анализ общих положений о государственно-частном партнёрстве в России и Китае. Экономические проблемы и юридическая

практика;1:106–109. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.urvak.ru/articles/probl-vypusk-1-sravnitelno-pravovoy-analiz-obshchi/?ysclid=mqf1pl18oo550396962>

[5] Ермакова Е.П. Развитие правовых основ «зеленого» финансирования в России, ЕС и Китае: сравнительно-правовой анализ // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2020. Т. 24. No 2.С.335–352. DOI: 10.22363/2313-2337-2020-24-2-335-352. [Электронный ресурс]. URL: <https://journals.rudn.ru/law/article/view/23937/18300>

[6] Лю Янь. Инфраструктурное сотрудничество КНР со странами СНГ в условиях реализации инициативы «Один пояс - один путь» / Лю Янь // Постсоветские исследования. – 2022. – Т. 5, № 4. – С. 413-422. – EDN KRMGJN. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?edn=krmgjn&ysclid=mqf1vxbwr6783583196>

[7] Marshall A. Principles of Economics / A. Marshall; transl. by Z. Zhu [et al.]. – Beijing: Commercial Press, 1983. – Vol. 1. – 25 p. [Электронный ресурс]. URL: <https://archive.org/details/principlesecono00marsgoog/page/n18/mode/2up>

[8] Robbins S.P. Management / S.P. Robbins. – Beijing: People's University of China Press, 2002. – 476 p.

[9] Savas E.S. Privatization and Public-Private Partnerships / E.S. Savas. – New York: Chatham House, 2000. – 368 p. [Электронный ресурс]. URL: https://www.academia.edu/779502/Privatization_and_public_private_partnerships

References:

[1] Rodionov A.N., Sharipov F.F., Dyakonova M.A. Development of China's innovation infrastructure using the mechanism of public-private partnership// Bulletin of the University. – 2024. – № 3. - S. 33-39. – DOI 10.26425/1816-4277-2024-3-33-39. – EDN DWXUZZ. [Electronic resource]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=66134177>

[2] Shamanina E.A., Letnikova S.N., Zavyalov A.D. Comparative analysis of the development of transport infrastructure in China and Russia: prospects for cooperation//Law and management.

XXI century. – 2024. - Т. 20, NO. 2 (71). - S. 76-90. – DOI 10.24833/2073-8420-2024-2-71-76-90. – EDN OKQWDS. [Electronic resource]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=68518825>

[3] Cheremnaya T.S. Public-private partnership in the BRICS countries: experience and prospects for implementation. Bulletin of MGIMO-University. 2015;(5(44)):190-197. [Electronic resource]. URL: <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-5-44-190-197>

[4] Elkibaeva L.G., (2018), Comparative legal analysis of general provisions on public-private partnerships in Russia and China. Economic problems and legal practice; 1: 106-109. [Electronic resource]. URL: <https://www.urvak.ru/articles/probl-vypusk-1-sravnitelno-pravovoy-analiz-obshchi/?ysclid=mqf1pl18oo550396962>

[5] Ermakova E.P. Development of the legal foundations of “green” financing in Russia, the EU and China: comparative legal analysis//Bulletin of the Russian University of Friendship of Peoples. Series: Legal Sciences. 2020. VOL. 24. No. 2.С.335-352. DOI: 10.22363/2313-2337-2020-24-2-335-352. [Electronic resource]. URL: <https://journals.rudn.ru/law/article/view/23937/18300>

[6] Liu Yan. Infrastructure cooperation between the PRC and the CIS countries in the context of the implementation of the Belt and Road Initiative/Liu Yan// Post-Soviet Studies. – 2022. - Т. 5, NO. 4. - S. 413-422. – EDN KRMGJN. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?edn=krmgjn&ysclid=mqf1vxbwr6783583196>

[7] Marshall A. Principles of Economics / A. Marshall; transl. by Z. Zhu [et al.]. – Beijing: Commercial Press, 1983. – Vol. 1. – 25 p. [Electronic resource]. URL: <https://archive.org/details/principlesecono00marsgoog/page/n18/mode/2up>

[8] Robbins S.P. Management / S.P. Robbins. – Beijing: People's University of China Press, 2002. – 476 p.

[9] Savas E.S. Privatization and Public-Private Partnerships / E.S. Savas. – New York: Chatham House, 2000. – 368 p. [Electronic resource]. URL: https://www.academia.edu/779502/Privatization_and_public_private_partnerships

