

Дата поступления рукописи в редакцию: 10.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-7-299-305

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 В РОССИИ: СОСТОЯНИЕ РЫНКА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ НОВАЦИИ И ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Аннотация. Эмпирической основой статьи выступает статистика Минэкономразвития, а также аналитические материалы Ассоциации инфраструктурных инвесторов и кредиторов (АИИК) и Национальной ассоциации инфраструктурных компаний (НАИК). В статье продемонстрировано текущее положение рынка государственно-частного партнёрства и концессий в РФ: какие отрасли лидируют, как распределяются проекты по регионам и какие институциональные механизмы заработали после подключения ВЭБ. РФ к оценке крупных инициатив. Особое место уделено недавним поправкам, внесённым Федеральным законом № 699828-8 в сферу ГЧП в здравоохранении: разбираются новые ограничения на реконструкцию единственных медучреждений, введение платёжного механизма на основе обоснованного объёма валовой выручки (ОВВ), а также полномочия Правительства устанавливать пределы финансового участия концедента и возможность привлекать государственные бюджетные учреждения в качестве третьих лиц. В статье также затронуты острые финансовые вопросы — подтверждение финансирования по частным концессионным инициативам, кассовые разрывы у подрядчиков по госконтрактам и механизм долгосрочных инвестиционных соглашений (ДИС), который использует ГК «Автодор» при строительстве федеральных трасс. В завершение предлагаются конкретные меры: двухэтапная модель подтверждения финансирования, процентный доход на авансы и целевые казначейские депозиты, дифференциация лимитов участия концедента, а также доработка методик расчёта ОВВ и оценки проектов с учётом отраслевой специфики.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, концессия, здравоохранение, платёжный механизм, 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 IN RUSSIA: STATE OF THE MARKET, LEGISLATIVE INNOVATIONS AND PROBLEMS OF FINANCING INFRASTRUCTURE PROJECTS

Annotation. The article draws empirical data from the Ministry of Economic Development and Trade, as well as analytical materials from the Association of Infrastructure Investors and Lenders (AIIC) and the National Association of Infrastructure Companies (NAIC). It presents the current state

of the public-private partnership and concession market in Russia: which sectors are leading, how projects are distributed across regions, and which institutional mechanisms have been activated since VEB.RF joined the evaluation of major initiatives. Special attention is given to the recent amendments introduced by Federal Law No. 699828-8 to PPPs in healthcare: new restrictions on the reconstruction of single medical facilities, the introduction of a payment mechanism based on the justified volume of gross revenue (SVR), as well as the government's authority to set limits on the financial participation of the concession grantor and the possibility of involving state-funded institutions as third parties are discussed. The article also addresses pressing financial issues, such as funding confirmation for private concession initiatives, cash flow gaps for contractors under government contracts, and the long-term investment agreement (LTIA) mechanism used by Avtodor State Company for the construction of federal highways. Finally, it proposes specific measures: a two-stage funding confirmation model, interest income on advances and targeted treasury deposits, differentiated participation limits for concession grantors, and refined methods for calculating the LTIA and project evaluation, taking into account industry specifics.

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

Введение

Государственно-частное партнёрство (ГЧП) является на текущий момент одним из ключевых экономических инструментов государства и частного бизнеса при реализации которого в привлекают внебюджетные (частные инвестиции), финансы в развитие общественной инфраструктуры и социально значимых проектов. Стоит отметить что основную правовую базу Российской Федерации в процессах регулирования ГЧП формируют законы: № 115-ФЗ от 21.07.2005 «о концессиях № 224-ФЗ 13.07.2015 о «ГЧП и МЧП». За последние несколько лет общее количество проектов ГЧП в значительной мере выросло: сейчас действует больше 4,4 тыс. соглашений, а общий объём законтрактованных инвестиций превысил 7,4 трлн рублей, причём 72% из них — частные средства [1].

Знаковым шагом в развитии отраслевого законодательства стало принятие в 2025 году Федерального закона № 699828-8, внесшего изменения в регулирование ГЧП в сфере здравоохранения [2]. При этом стоит отметить, что сохраняется ряд финансово-экономических и правовых проблем которые касаются как ГЧП-проектов, так и обычных госзакупок: не в полной мере ясны механизмы подтверждения финансирования по частным инициативам и проектам, возникают кассовые разрывы при исполнении контрактов, а платёжные механизмы не всегда учитывают отраслевую специфику. Кроме того, активно набирает обороты относительно новый инструмент — долгосрочные инвестиционные соглашения (ДИС), которые ГК «Автотор» использует при строительстве федеральных трасс.

Цель статьи — опираясь на свежие статистические данные и аналитику ведущих отраслевых объединений (АИИК и НАИК),

разобраться, в каком состоянии находится рынок ГЧП, оценить, как повлияло новое законодательство, и предложить возможные пути решения наиболее острых проблем. Методологически работа строится на формально-юридическом анализе нормативных актов, обзоре экономической статистики и сравнении механизмов финансирования.

Роль отраслевых объединений

На развитии рынка заметно сказывается работа двух структур — Ассоциации инфраструктурных инвесторов и кредиторов (АИИК) и Национальной ассоциации инфраструктурных компаний (НАИК). АИИК была создана при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП). Сегодня она объединяет крупнейшие банки, инфраструктурные холдинги и госкомпании. По оценкам самой ассоциации, участники реализуют свыше 1 750 проектов общей стоимостью более 4,2 трлн рублей, а ежегодные налоговые отчисления компаний-членов превышают 377 млрд рублей [3].

Чем именно занимается АИИК? Прежде всего — участвует в подготовке законопроектов: даёт экспертные заключения, разрабатывает поправки. Кроме того, ассоциация координирует усилия участников рынка в части взаимодействия с органами власти (Минэкономразвития, Минфин, Минпромторг), продвигает инициативы по привлечению частных инвестиций, готовит аналитику и создаёт площадку, где бизнес, банки и чиновники могут обсуждать проблемы напрямую [3].

Если говорить о конкретных результатах — АИИК удалось добиться нескольких важных изменений. Во-первых, смягчены ограничения Бюджетного кодекса, касающиеся ГЧП: вступление поправок перенесли на начало 2025 года, ввели разовую проверку бюджетной

достаточности, а послабления распространили на регионы, получающие дотации. Во-вторых, принят пакет антикризисных мер — 250 млрд рублей казначейских кредитов регионам, 100 млрд рублей на облигации для строительства обходов городов, субсидия в размере 2/3 ключевой ставки, увеличение лимита по инфраструктурным облигациям до 300 млрд рублей, а также выделение 5,3 млрд рублей из федерального бюджета на купонные выплаты в 2025–2027 годах. В-третьих, внесены поправки, касающиеся федеральных проектов ГЧП в промышленности и космической инфраструктуре. И наконец, подготовлен комплекс предложений по доработке законов (39 ФЗ, 259 ФЗ, Налогового кодекса и других) [3].

Состояние рынка ГЧП в России

За три квартала 2025 года заключено 142 новых соглашения на общую сумму 246 млрд рублей. Всего же сейчас действует больше 4,4 тыс. соглашений с совокупным объёмом инвестиций 7,4 трлн рублей, причём 72% — это частные средства. Бюджетные и внебюджетные источники соотносятся примерно, как 1:3–1:4 [1].

Отраслевая картина выглядит следующим образом: транспорт стабильно лидирует — почти 66%, следом идёт ЖКХ с 16% и социальная сфера с 15%. По объёму законтрактованных инвестиций впереди Московская область (391 млрд рублей), Санкт-Петербург (353 млрд), Нижегородская область (323 млрд) и Москва (320 млрд) [1].

В 2024–2025 годах Минэкономразвития вместе с ВЭБ.РФ запустили несколько институциональных нововведений. Во-первых, ВЭБ.РФ теперь привлекается как эксперт для оценки крупных проектов (от 3 млрд рублей). Во-вторых, доработана методика оценки эффективности — теперь она включает проверку обоснованности создания объекта. В-третьих, с 2026 года планируется распространить эту оценку и на концессионные соглашения.

Первый замминистра экономического развития М. Колесников связывает позитивную динамику в том числе с тем, что законодательство о ГЧП регулярно совершенствуется, а это, по его словам, «повышает прозрачность механизма и расширяет возможности для участников рынка» [1]. Стоит ожидать, что принятые меры поспособствуют более равномерному распределению рисков между государством и частным партнёром.

Анализ Федерального закона № 699828 8

Данный закон дополнил статью 4 Федерального закона № 115 ФЗ и соответствующие нормы закона № 224 ФЗ прямым запретом: концессионное соглашение нельзя заключить, если объект здравоохранения находится в оперативном управлении медицинской

организации, которая является единственной в муниципалитете, оказывающей помощь хотя бы по одному из профилей — онкология, анестезиология и реаниматология, эндокринология и другие [2].

Формально норма направлена на то, чтобы сохранить доступность медицинской помощи, но на деле она исключает возможность реконструкции таких объектов, а значит, создаёт барьер для привлечения инвестиций в их модернизацию. Выход из данной ситуации видится в том, чтобы на уровне подзаконных актов предусмотреть следующее - реконструкция единственного объекта допускается, если не менее 70% объёма услуг будет оказываться по ОМС.

Стоит отметить, закон так же ввёл в качестве существенного условия концессионного соглашения обоснованный объём валовой выручки (ОВВ). В сфере ЖКХ ОВВ корреспондирует с необходимой валовой выручкой (НВВ), рассчитываемой органом тарифного регулирования. В здравоохранении тарифы ОМС утверждаются на один год, не имеют долгосрочного горизонта и не предназначены для компенсации капитальных затрат [3, 4].

Проблема заключается в том, что концессионер, принявший обязательство достичь ОВВ, не контролирует ни объёмы медицинской помощи (госзадание), ни тарифы. Инвестиционные расходы окупаются за 10–20 лет, а единственным гарантированным источником возврата капитала остаётся плата концедента, часто ограниченная бюджетными возможностями. Рекомендуется Правительству утвердить Методику расчёта ОВВ для концессий в здравоохранении, выделив инвестиционную составляющую отдельно и компенсируя её через плату концедента с ежегодной индексацией, а также обеспечить долгосрочное планирование тарифов ОМС (не менее 3 лет).

Закон закрепил за Правительством РФ полномочие устанавливать предельный размер финансового участия концедента. Соответствующее постановление пока не принято [2]. Предлагается установить дифференцированные лимиты в зависимости от типа объекта: для амбулаторий — не более 50%, для стационаров — не более 70%, для высокотехнологичных центров — не более 90% с возможностью превышения по решению межведомственной комиссии при Минэкономразвитии с участием Минздрава и ВЭБ.РФ. Закон уполномочил Правительство установить условия привлечения ГБУЗ в качестве третьего лица на стороне частного партнёра. Привлечение бюджетных учреждений требует минимизации рисков нецелевого использования

средств ОМС. Предлагается дополнить ч. 5 ст. 7 224 ФЗ указанием, что ГБУЗ сохраняет все права и обязанности по уставу, включая ответственность за качество, а финансирование его деятельности осуществляется напрямую из бюджета (субсидии на выполнение госзадания), минуя счета концессионера [3, 5].

Проблемы финансирования.

Так же постановление Правительства РФ от 15.03.2018 № 300 устанавливает порядок подтверждения участником конкурса или инициатором концессионного проекта наличия необходимых средств. Однако на практике этот порядок создаёт риски. С момента направления предложения до заключения соглашения проходит неопределённое время, условия могут меняться, банки выдают условные письма, которые не являются твёрдым обязательством [6, 7].

Если после подписания соглашения банк отказывает в финансировании, инвестор оказывается в ситуации правовой неопределённости: судебное разбирательство длится 6–12 месяцев, в течение которых он несёт убытки, а риск расторжения соглашения сохраняется.

В качестве предложения следует внести изменения в ПП № 300, предусмотрев двухэтапную модель: 1) предварительное подтверждение – на стадии подачи заявки; 2) твёрдое обязательство – в течение 30 дней после подписания соглашения. При отказе банка концессионер вправе расторгнуть соглашение без штрафов, а публичный партнёр – заключить соглашение с другим инвестором без повторных конкурсных процедур (механизм субституции).

Как указывает генеральный директор НАИК М. Ярмальчук, подрядчик получает аванс, запускает работы, но между освоением аванса и поступлением следующего транша неизбежно возникает кассовый разрыв. Закрывать его приходится за счёт банковских кредитов по рыночным ставкам, которые не предусмотрены в сметной документации. В условиях высокой ключевой ставки Банка России стоимость такого финансирования резко возросла, создавая риски срыва сроков [3].

НАИК предлагает два взаимосвязанных решения:

Процентный доход на авансы. Подрядчикам предлагается предоставить право размещать часть полученных авансовых платежей по контрактам (44 ФЗ, 223 ФЗ) на отдельных банковских счетах с начислением процентного дохода. Временно свободные средства должны работать, хотя бы частично компенсируя стоимость привлекаемых кредитов.

Целевые казначейские депозиты.

Федеральное казначейство размещает часть временно свободных средств Единого казначейского счёта на банковских депозитах с жёстким условием: не менее 70–80% привлечённых ресурсов банки обязаны направить на льготное кредитование утверждённых инфраструктурных проектов (дороги, мосты, железнодорожные объекты). Отчётность перед Федеральным казначейством и Министерством транспорта обеспечивает прозрачность [3].

Для реализации необходимы корректировки Постановления Правительства РФ № 1020 от 11.07.2020 и Приказа Казначейства № 8н от 18.09.2025 (введение нового вида депозитов), а также принятие нового постановления, закрепляющего порядок отбора банков-участников и механизм контроля. Дополнительно требуется согласование с Банком России в части пруденциальных нормативов [3].

Данные предложения могут быть распространены и на проекты ГЧП, где концессионеры также сталкиваются с кассовыми разрывами. Системная увязка механизмов финансирования госконтрактов и ГЧП-проектов позволит создать единую архитектуру поддержки инфраструктурных инвестиций.

Стоит отметить что в транспортной инфраструктуре активно применяется специальный механизм – долгосрочные инвестиционные соглашения (ДИС), используемые Государственной компанией «Автодор» для строительства федеральных автомобильных дорог.

Сторонами ДИС являются: - Частная сторона – Исполнитель, определяемый по итогам конкурсного отбора (как правило, строительные организации с опытом эксплуатации автомобильных дорог либо создаваемые ими под проект специальные компании) или дочерняя структура ГК «Автодор», участие в капитале которой затем отчуждается в частный сектор; - Заказчик – Государственная компания «Автодор» [3, с. 22].

Предмет и содержание. В предмет ДИС входят обязательства исполнителя осуществить строительство, реконструкцию, комплексное обустройство автомобильной дороги (её участка), вложив собственные и привлечённые средства, а затем обеспечить долгосрочную эксплуатацию (содержание, ремонт, капитальный ремонт) объекта в соответствии с условиями соглашения [3].

Платёжный механизм. На эксплуатационной стадии исполнитель получает от заказчика два вида платежей: 1) целевые эксплуатационные платежи – покрывают текущие эксплуатационные расходы; 2) инвестиционные

платежи – обеспечивают поэтапную возвратность вложенных средств с соответствующей доходностью.

Инвестиционные платежи, в свою очередь, делятся на: - неуменияемую часть – подлежит безусловному возврату и коррелирует с размером планируемого старшего долга; - уменьшаемую часть – отражает предпринимательские риски инвесторов, зависящие от эффективности достижения целевых транспортно-эксплуатационных и пользовательских характеристик объекта (качества инфраструктурной услуги).

В ДИС обычно закладывается механика «инвестиционного залога»: тело собственных инвестиций возвращается поэтапными платежами исполнителю только в последние годы срока соглашения, после подтверждения качества проведённого капитального ремонта объекта [3].

Правовая природа. ДИС является смешанным гражданско-правовым договором, в основе которого лежат конструкции строительного подряда, оказания услуг и инвестиционных соглашений заёмной природы. В отличие от концессионных соглашений, ДИС не регулируется отдельным специальным федеральным законом. Процедуры заключения и изменения ДИС подчиняются требованиям Федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и Положению о закупке Государственной компании (утверждено решением наблюдательного совета ГК «Автодор», протокол от 24.09.2025 № 259) [3].

Предпосылки возникновения. Механизм ДИС возник из необходимости сокращения сроков подготовительной и тендерной стадий запуска проектов (запуск федеральной концессии с согласованием и выпуском решения Правительства РФ и конкурсными процедурами занимал не менее года) и расширения целевой аудитории проектов. В отличие от концессий, где стороной выступает государство, в ДИС стороной является сама ГК «Автодор» как самостоятельное юридическое лицо, что субъективно воспринималось участниками рынка как менее «защищённый» договор [8]. Поэтому первоначально по ДИС привлекался меньший объём внебюджетных инвестиций: если для концессий в практике ГК «Автодор» объём внебюджетных инвестиций составлял от 25% стоимости строительства, то по ДИС он составлял 10–15% [3].

Таким образом, ДИС представляет собой конструкцию, объединяющую философию проектного финансирования, государственно-частного партнёрства и контракта жизненного цикла.

Перспективы развития. ДИС доказали

свою эффективность при реализации крупных проектов (трасса М 12 «Восток», обходы городов, участки М 4 «Дон»). Механизм требует совершенствования в части сокращения сроков конкурсных процедур, унификации типовых форм и расширения возможностей рефинансирования задолженности через инфраструктурные облигации. Масштабирование на региональные дорожные проекты возможно при создании аналогичных региональных операторов (по типу «Автодора» в субъектах РФ) [3].

На основе проведённого анализа можно сформулировать следующие рекомендации:

Для концессий в здравоохранении – разработать типовую финансовую модель с отдельным учётом инвестиционных и операционных затрат, внедрить долгосрочное планирование тарифов ОМС (не менее 3 лет).

Для единственных объектов здравоохранения – заменить абсолютный запрет на реконструкцию условием о минимальной доле услуг по ОМС (70%).

Для финансирования частных концессионных инициатив – внедрить двухэтапную модель подтверждения финансирования с механизмом субституции.

Для подрядчиков по государственным контрактам – реализовать право на процентный доход по авансам и создать систему целевых казначейских депозитов.

Для транспортной инфраструктуры – унифицировать типовые формы ДИС и распространить механизм на региональный уровень.

Для оценки эффективности проектов – дополнить методику отраслевыми модулями (демографический прогноз, альтернативный анализ, доступность услуг) и распространить на концессии с 2026 года.

Заключение

Рынок ГЧП в России демонстрирует устойчивый рост: по итогам трёх кварталов 2025 года совокупные инвестиции по действующим соглашениям превысили 7,4 трлн рублей. Принятие Федерального закона № 699828-8 создало правовую основу для ГЧП в здравоохранении, однако эффективность новых норм будет зависеть от качества подзаконных актов. Параллельно необходимо совершенствовать механизмы финансирования: от подтверждения частных инициатив до ликвидации кассовых разрывов у подрядчиков. Механизм долгосрочных инвестиционных соглашений (ДИС) показал свою результативность в дорожной отрасли и может быть масштабирован на другие сегменты транспортной инфраструктуры.

Системная работа в этих направлениях, а

также активная позиция отраслевых объединений (АИИК, НАИК) позволяют сбалансировать интересы государства, бизнеса и граждан, обеспечив устойчивое развитие инфраструктуры в условиях бюджетных ограничений и высокой ключевой ставки.

Список литературы:

[1] В Минэкономразвития назвали главные результаты работы механизма ГЧП за три квартала 2025 года // Официальный сайт Минэкономразвития России. – 17.10.2025. [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/v_minekonomrazvitiya_nazvali_glavnye_rezultaty_raboty_mehanizma_gchp_zh_tre_kvartala_2025_goda.html 12.05.2026).

[2] Федеральный закон от ... 2025 г. № 699828-8 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования государственно-частного партнёрства в сфере здравоохранения» // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/699828-8?ysclid=mq3tu78ejj209354999> 24.05.2026).

[3] Аналитический дайджест АИИК. Выпуск № 2 2026 «Время инфраструктуры». – Специально для ПМЭФ 2026. – М.: Ассоциация инфраструктурных инвесторов и кредиторов, 2026. – 48 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2026/06/aiik-02-2026.pdf> 22.05.2026).

[4] Федеральный закон «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации» от 29.11.2010 N 326-ФЗ (последняя редакция) // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107289/?ysclid=mq3tw46x7f608801581 20.05.2026).

[5] Постановление Правительства РФ от 15.03.2018 № 300 «Об утверждении Правил подтверждения участником конкурса или лицом, выступающим с инициативой заключения концессионного соглашения, наличия у него необходимых средств для финансирования или обеспечения исполнения обязательств по концессионному соглашению» // ГАРАНТ [Электронный ресурс]. <https://base.garant.ru/70941052/?ysclid=mq3u0eod8u634676532> 21.05.2026).

[6] Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 N 224-ФЗ (последняя редакция) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_

LAW_182660/?ysclid=mq3u1jim9x74848716 (дата обращения: 27.04.2026).

[7] Аналитический дайджест АИИК. Выпуск № 2 2025. – М.: Ассоциация инфраструктурных инвесторов и кредиторов, 2025. – 36 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2025/06/aiik-02-2025-gotovo.pdf?ysclid=mq3qciqhnz147350667> (дата обращения: 25.05.2026).

[8] Козлов, А. В. Опыт ООО «Автодор-Инжиниринг» по контролю качества проведения инженерных изысканий на объектах государственной компании «Автодор» / А. В. Козлов // Полевые и лабораторные методы исследования грунтов - проблемы и решения : Материалы Общероссийской научно-практической конференции и выставки, Москва, 21 мая 2021 года. – Москва: Геомаркетинг, 2021. – С. 105-116. – EDN LUYRUQ. [Электронный ресурс]. <https://www.elibrary.ru/item.asp?ysclid=mq40k6y5p8924936&id=46378556> (дата обращения: 23.05.2026).

References:

[1] The Ministry of Economic Development named the main results of the PPP mechanism for three quarters of 2025//Official website of the Ministry of Economic Development of Russia. - 17.10.2025. [Electronic resource]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/v_minekonomrazvitiya_nazvali_glavnye_rezultaty_raboty_mehanizma_gchp_zh_tre_kvartala_2025_goda.html 12.05.2026).

[2] Federal law dated... 2025 No. 699828-8 "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation Regarding the Regulation of Public-Private Partnerships in the Healthcare Sector" //Official Internet Portal of Legal Information [Electronic Resource]. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/699828-8?ysclid=mq3tu78ejj209354999> 24.05.2026).

[3] Analytical digest of AIIC. Issue # 2 2026 "Infrastructure Time." - Special for SPIEF 2026. - M.: Association of Infrastructure Investors and Lenders, 2026. - 48 p. [Electronic resource]. URL: <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2026/06/aiik-02-2026.pdf> 22.05.2026).

[4] Federal Law "On Compulsory Health Insurance in the Russian Federation" dated 29.11.2010 N 326-FZ (latest edition) //ConsultantPlus. [Electronic resource]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107289/?ysclid=mq3tw46x7f608801581 20.05.2026).

[5] Decree of the Government of the Russian Federation of 15.03.2018 No. 300 "On approval of the Rules for confirmation by a tenderer or a person initiating the conclusion of a concession agreement that he has the necessary funds to finance or ensure

the fulfillment of obligations under the concession agreement “//GARANT [Electronic resource]. <https://base.garant.ru/70941052/?ysclid=mq3u0eod8u634676532> 21.05.2026).

[6] Federal Law “On Public-Private Partnership, Municipal-Private Partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation” dated 13.07.2015 N 224-FZ (latest edition) //ConsultantPlus [Electronic Resource]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/?ysclid=mq3u1jim9x74848716 (access date: 27.04.2026).

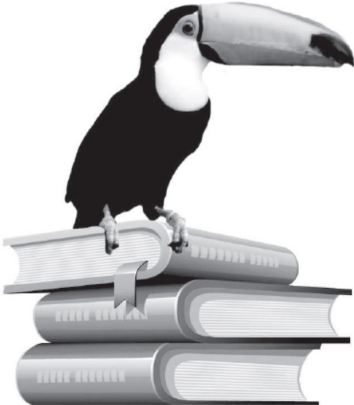
[7] Analytical digest of AIIC. Issue # 2 2025. - M.: Association of Infrastructure Investors and Lenders, 2025. - 36 p. [Electronic resource]. URL:

<https://asiic.ru/wp-content/uploads/2025/06/aiik-02-2025-gotovo.pdf?ysclid=mq3qciqhnz147350667> (access date: 25.05.2026).

[8] Kozlov, A. V. Avtodor-Engineering LLC Experience in Quality Control

engineering surveys at the facilities of the state company Avtodor/A. V. Kozlov//Field and laboratory methods for soil research - problems and solutions: Materials of the All-Russian Scientific and Practical Conference and Exhibition, Moscow, May 21, 2021. - Moscow: Geomarketing, 2021. - S. 105-116. – EDN LUYRUQ. [Electronic resource]. <https://www.elibrary.ru/item.asp?ysclid=mq40k6y5p8924936&id=46378556> (accessed on: 23.05.2026).





Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru