

Дата поступления рукописи в редакцию: 30.01.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 16.02.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-1-219-226

ЧЕБОТАРЕВА Анна Александровна,
доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Правовое обеспечение
государственного управления и экономики»
Российский университет транспорта (МИИТ),
г. Москва, Россия,
e-mail: a.a.tchebotareva@gmail.com

ПРАВКИН Сергей Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Правовое обеспечение
государственного управления и экономики»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
г. Москва, Россия,
e-mail: Pravkin@bk.ru

ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич,
кандидат экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Морское право и международное право»
Российский университет транспорта (МИИТ),
г. Москва, Россия,
e-mail: v.tchebotarev@mail.ru

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАК МОДЕЛИ ОБЪЕДИНЕНИЯ РЕСУРСОВ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РИСКОВ ПРИ СОЗДАНИИ ЭФФЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Аннотация. В работе рассматриваются инвестиционные отношения в транспортной сфере, которые опосредуют многообразные гражданско-правовые договоры, среди которых наибольшее распространение получили различные модели государственно-частного партнерства. Правовое регулирование данного института связано с установлением форм партнерства и условий участия в проектах. Государство должно обеспечить благоприятные условия инвестиционной деятельности, создавая при этом особый правовой режим инвестирования объектов капитального строительства на основе ГЧП. ГЧП-проекты должны соответствовать целевым показателям государственных транспортных программ, например, «Развитие транспортной системы», национального проекта «Эффективная транспортная система». Капиталоемкость таких проектов диктует необходимость привлечения средств частных инвесторов. Выбор модели инвестирования – это выбор источника средств. В транспортной сфере реализуется большая часть проектов концессионного типа. Соглашения ГЧП являются механизмом распределения рисков и ответственности, моделями достижения баланса интересов, поэтому предлагается их использовать в больших объемах для строительства и модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиции, концессия, проектное финансирование, транспортный комплекс.

CHEBOTAREVA Anna,
Dr.Sc. (Law), Associate Professor, Head of the Department
“Legal Support for Public Administration and Economics”
of the Russian University of Transport,
Moscow, Russian Federation

PRAVKIN Sergey,
Cand.Sc. (Law), Associate Professor,
Associate Professor of the Department "Legal Support for Public
Administration and Economics" of the Russian University of Transport,
Moscow, Russian Federation.

CHEBOTAREV Vladimir,
Cand.Sc. (Economics), Associate Professor, Head of the Department
"Maritime Law and International Law" of the Russian University

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP INVESTMENT PROJECTS AS A MODEL OF RESOURCE POOLING AND RISK SHARING IN CREATING AN EFFICIENT TRANSPORT SYSTEM

Annotation. *The paper discusses investment relations in the transport sector, which mediate various civil law agreements, among which various models of public-private partnership are most widespread. The legal regulation of this institution is associated with the establishment of forms of partnership and conditions for participation in projects. The state should provide favorable conditions for investment activities, while creating a special legal regime for investing capital construction projects on the basis of PPP. PPP projects must meet the targets of state transport programs, for example, "Development of the transport system," the national project "Effective transport system." The capital intensity of such projects dictates the need to attract funds from private investors. The choice of investment model is the choice of source of funds. Most of the concession-type projects are being implemented in the transport sector. PPP agreements are a mechanism for distributing risks and responsibilities, models for achieving a balance of interests, therefore it is proposed to use them in large volumes for the construction and modernization of transport infrastructure facilities.*

Key words: *public-private partnership, investments, concession, project financing, transport complex.*

Определение инвестиций содержится в ст. 1 ФЗ от 25. 02.1999 г. №39 «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» (далее – Закон №39-ФЗ), которая акцентирует внимание на том, что вложения связаны с закреплением прав на них. Федеральный закон «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» от 09.07.1999 № 160-ФЗ (далее – Закон №160-ФЗ) определяет иностранные инвестиции как объект гражданских прав, который принадлежит инвестору, но вкладывается в объект, принадлежащий заказчику. Для инвестора во всех случаях важен доход, получаемый от объекта вложения.

Отношения, в которые вступают заказчик и инвестор, как правило, связаны с административно-правовыми, финансово-правовыми, гражданско-правовыми и иными правовыми аспектами. Соответственно, это – государственные гарантии и обязательства; заключение договоров лизинга, концессии, подряда и др. Создание проектной компании предполагает участие инвестора в доли ее уставного капитала. Речь идет о том, когда часть функций по строительству, эксплуатации, управлению или все сразу - передаются под определенный объем финансирования.

«Законы-спутники» в сфере инвестиционного или государственно-частного партнерства - Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ (далее – Закон №115-ФЗ) и 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 № 224-ФЗ (далее – Закон №224-ФЗ) - предоставляют инвесторам гарантии прав возврата средств на основе модели владения и пользования объектом инфраструктуры в течение срока окупаемости проекта. Закон №224-ФЗ, по сути, предлагает гибкую инвестиционную концепцию, построенную на партнерском соглашении, в котором реализуются инвестиционные контракты на основе достижения баланса интересов [1, С. 147].

Партнерские соглашения могут предусматривать длительные сроки эксплуатации имущества. Надежность кредитования соглашения обеспечивается залогом. В соглашении должны быть соответственно определены основные функции, которые оно исполняет: строительство, реконструкция; эксплуатация. Право собственности частного партнера удостоверяется с обременением [10, С. 153]. В партнерские проекты зало-

жены целевые критерии эффективности реализации инфраструктурных проектов на транспорте, в частности, таких как «Развитие транспортной системы», национального проекта «Эффективная транспортная система». Капиталоемкость таких проектов диктует необходимость привлечения средств частных инвесторов. Выбор модели инвестирования – это выбор источника средств. Например, использование моделей ГЧП означает использование значительной доли привлеченных средств. Концессионная схема в отличие от ГЧП не связана с полным возмещением затрат концессионера. Плата концедента может быть связана только с ситуацией, когда расходы инвестора не возмещаются в полном объеме на стадии эксплуатации.

Проекты ГЧП в основном направлены на строительство новых объектов, а концессии направлены на модернизацию и эксплуатацию существующих комплексов. Но количественно концессии, как давно зарекомендовавшая себя практика, преобладают над схемами ГЧП. Хотя, в последнее время, специалисты относят концессии к подвиду ГЧП. Например, в автодорожной сфере наибольшее количество проектов концессионного типа приходится на Центральный федеральный округ, на втором месте – Приволжский федеральный округ, третье место занимает – Дальневосточный федеральный округ [11]. Проекты концессионного типа построены по схеме «строительство-передача-эксплуатация» и в принципе строятся по конструкции смешанного договора, чаще всего, на основе аренды с инвестиционными условиями. Досрочное расторжение договора связано с компенсационными выплатами концессионеру. Право владения и пользования концессионера является единственным обременением права собственности концедента.

Концессионер получает гарантии соблюдения своих прав, часть рисков по соглашению может быть передана концеденту, публичная сторона, как правило, софинансирует проект и может предоставить на первоначальном этапе реализации соглашения капитальный грант на принципе софинансирования расходов на проект. На этапе эксплуатации объекта плата концедента выступает формой софинансирования эксплуатационных расходов концессионера. Под реализацию проекта концессионер получает участок от концедента. В задачи концедента входит обеспечение концессионера минимальным гарантированным доходом в случае неполучения запланированных доходов в проекте. При этом риски распределяются между сторонами соглашения по принципу распределения зон ответственности партнеров. Соглашения о ГЧП являются проверенной и рас-

пространенной схемой бюджетного финансирования инфраструктурных проектов с длительными сроками окупаемости. Юридическими характеристиками партнерского соглашения являются следующие: консенсуальный, возмездный, взаимный, двусторонний, срочный договор. Когда публичный партнер заключает соглашение с проектной компанией необходимо определиться сразу с формой ГЧП.

Федеральный закон «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях реализации приоритетных проектов по модернизации и расширению инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 31.07.2020 № 254-ФЗ (далее – Закон №254-ФЗ) связан с реализацией схем по инвестиционному партнерству сторон, в которых должна сохраняться их имущественная самостоятельность [7, С. 57]. Так как определенная часть проектов в транспортной сфере основывается на полном бюджетном финансировании на основе Федерального закона от 05.04.2013 №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Закон №44-ФЗ), в них часто проявляются «квази-формы ГЧП», основанные на реализации проектов по типу гражданско-правового договора на принципах ГЧП, например, арендно-подрядные отношения, связанные с инвестиционными условиями. На объектах Восточного полигона в планах до 2032 года наряду с концессионными соглашениями будет применяться схема ЕРСФ-контракта, где подрядчик не участвует в эксплуатации, принимая участие лишь в строительстве объекта. Даже не во всех моделях ГЧП предусматривается фаза эксплуатации объекта соглашения, что напоминает черты сходства этих моделей со схемой ЕРСФ-контракта. Корпоративные схемы партнерства основаны на продаже акций проектной компании публичным партнером с последующим их выкупом. Для проектов Восточного полигона предусмотрены и схемы партнерств.

ГЧП с юридической стороны проявляется как сделка, направленная на вложения в капитал и инфраструктуру. Под проект может быть создан акционерный инвестиционный фонд. В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 29.11.2001 № 156-ФЗ «Об инвестиционных фондах» (далее – Закон №156-ФЗ) главной целью такого фонда является инвестирование имущества в ценные бумаги.

Правовыми формами инвестирования являются договорные обязательства. Инвестор приобретает специальные права по распоряжению объектом инвестиционной деятельности на длитель-

ный период. В инвестиционном законодательстве определено, что вложение средств дает право на эквивалентную долю в капитале и в правах, связанных с управлением объектом.

В ст. 79 Бюджетного кодекса РФ (далее – БК РФ) предусмотрено, что в отношении объектов капитального строительства публичные инвестиции на основе субсидий имеют форму концессии. Инфраструктурный бюджетный кредит также является способом предоставления гарантий частному инвестору. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года (далее – Стратегия) предусматривает применение концессионных схем при строительстве и модернизации транспортных перегрузочных комплексов (портов-хабов). Требуется модернизация подходов к морским портам, так как недостаточная их пропускная способность снижает уровень функционирования морского порта. Для чего Стратегией предусматривается внедрение новых методов управления портом на принципах логистики.

Важным организационным механизмом реализации инфраструктурных проектов является проектная компания, которая и привлекает инвестора, и обеспечивает проектирование, строительство и реконструкцию. Затем на объект, введенный в эксплуатацию, регистрируется право собственности. Объект соглашения находится в собственности компании на период окупаемости инвестиций. При этом в задачи публичного партнера входит обеспечение заказами проектной компании.

По окончании этапа возврата вложений публичный партнер выкупает акции у проектной компании, цена покупки должна как минимум покрывать инвестиционные затраты. Допускается модель, когда выкуп акций происходит не единовременно, а постепенно, за период эксплуатации. Концессионные схемы на транспорте достаточно распространены. «В топ-5 крупнейших концессий входит: Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД) в Московской области; автодорога «Альметьевск-Алексеевское» как часть автомагистрали «Шали-Бавлы» в республике Татарстан; в Ленинградской области – Широтная магистраль скоростного движения (ШМСД); в Самарской области – обход Тольятти с мостом через Волгу; в Московской области – Южно-Лыткаринская автодорога [11]. Одним из инновационных методов финансирования подобных инфраструктурных проектов выступает ГЧП. «ГЧП тем не менее не является универсальным средством для решения всех задач. В некоторых случаях, напротив, ГЧП имеет меньше преимуществ, чем, к примеру, традиционные государственные закупки или частные инвестиции» [8, С. 23]. Но, в целом, разрабатыва-

ются и иные правовые модели инвестирования в транспортную отрасль: транспортные облигации, инфраструктурные бюджетные кредиты, ЕРСF-контракты и др. При этом в запланированные периоды надо еще обеспечить его окупаемость и востребованность. Каждый участник проекта несет определенные риски. Осуществляя инвестиционные проекты в транспортной сфере необходимо создавать прогнозы (планы-графики) по их окупаемости, т.е., прогноз пассажиропотока, грузопотока, открытия месторождений минерально-сырьевой базы и пр.

Задачи инвестирования связаны с характеристиками объекта; объект инвестирования должен представлять собой определенные параметры качества инфраструктуры, подвижного состава и пр. Осуществление инвестиционных проектов в транспортной сфере создает условия для создания модели управления рисками и надежностью, какой и является ГЧП. ОАО «РЖД», например, имеет собственную платформу управления рисками, проектами, надежностью на стадии жизненного цикла (ЕКП УРРАН). Эта платформа позволяет обрабатывать данные о состоянии объектов инфраструктуры, подвижного состава; создает представление о достижении необходимых показателей эксплуатации, надежности, безопасности. В холдинге применяется система управления рисками и внутреннего контроля (СУРiBK). Система управления рисками входит в зону ответственности Центра по координации управления рисками ОАО «РЖД»; отчетность по рискам представляется Комитету по аудиту и рискам и совету директоров холдинга, который устанавливает допустимую планку рисков (риск-аппетит). Управление рисками, их анализ и отчетность не ограничиваются определенными периодами, а осуществляются в постоянном режиме.

ГЧП-концессии являются моделями распределения рисков, достижения баланса интересов и ответственности публичного и частного партнеров. Одним из существенных рисков является риск устаревания нормативно-правовой базы. Инвестиционная привлекательность вложений в объекты инфраструктуры связана с качеством и непротиворечивостью инвестиционного и транспортного законодательства. Существенным условием подобных соглашений является объем финансирования частного партнера – не менее 15%. Данное дополнение устраняет первоначально определенное правило профильного закона (Закон №224-ФЗ), согласно которому инициатива проекта исходила лишь от публичного партнера. Теперь и частный инвестор в соответствии с № 302-ФЗ «О внесении изменений в Феде-

ральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон №302-ФЗ) получает право предлагать свой вариант соглашения, если инициатива в данной сфере не исходит от публичной стороны.

Инвестиционные ГЧП-проекты являются эффективным инструментом монополизации рынка транспортных услуг. Так как проекты должны окупаться, то в грузовые тарифы закладывается модель возврата вложенных средств. Тарифная составляющая должна быть создана с учетом оказания услуги в современном формате. Схемы ГЧП в транспортной отрасли развиваются параллельно развитию транспортно-логистических комплексов. В соглашениях ГЧП сочетаются финансово-бюджетное и гражданско-правовое регулирование. ГЧП и концессии являются так называемыми контрактными методами регулирования, которые с юридической стороны «составляют условия гражданско-правового договора (ст. 421 ГК РФ)» [9, С. 168-174].

Финансовая модель ГЧП устроена так, что частное финансирование практически всегда в приоритете. Формат ГЧП все чаще на практике и в научных исследованиях рассматривается как качественная альтернатива системе публичных закупок в отношении объектов капитального строительства [2].

Частный партнер приобретает инфраструктурный объект, например, железнодорожные пути необщего пользования, или участок под строительство, в собственность под реализацию проекта. Этот объект будет находиться в его собственности до окупаемости вложений, до окончания срока действия соглашения. Но естественно подобные проекты ориентированы на окупаемость грузового и пассажирского потока. Для чего требуется не только строительство путей-подходов к ним, но и организация комплексного обслуживания сопутствующей инфраструктуры на перспективу силами частных партнеров.

В задачи государственных структур, например, Минэкономразвития, Минфина, Федерального казначейства, Минтранса России и иных структур, входит выдача специальных финансовых разрешений публичному партнеру, лицензий частному партнеру, регистрация эмиссии ценных бумаг, бюджетное субсидирование и кредитование, создание благоприятных режимов инвестирования. Инвестор, участвуя в финансировании, участвует в доле уставного капитала проектной компании. Транспортная сфера лидирует по объему затрат на реализацию транспортных концес-

сионных соглашений, на которые в данной отрасли приходится до 70% общего объема инвестиций» [2].

В рамках реализации инфраструктурных проектов происходит не только передача доли частного финансирования, но и передача самих функций строительства, модернизации, эксплуатации, управления государственными инфраструктурными объектами частному бизнесу. Т.е. с точки зрения управления активами транспортной отрасли ГЧП является гибким финансовым механизмом и механизмом управления ресурсами, рисками и надежностью. Морозова Н.И., Назаров Д.А. предлагают для совершенствования финансовых основ института ГЧП использовать информационные платформы, в частности, краудфандинговые [5, С. 79]. Необходимо учитывать, что исходным элементом в системе подготовки решения участия в проекте является оценка эффективности со стороны Минэкономразвития, это определено в ст. 9 Закона № 224-ФЗ [4, С. 94].

Закон № 39-ФЗ определяет необходимость разработки базиса финансовых основ капиталовложений. При вовлечении в объект соглашения госимущества сделки с таким объектом осуществляются с согласия органа управляющего имуществом в соответствующей сфере. Кроме того, эти объекты должны пройти обязательную оценку стоимости с привлечением независимого оценщика. Например, если происходит передача под проект базовых имущественных активов в сфере железных дорог, то требуется соответствующее решение Росжелдора, согласованное с Правительством РФ, так как акции ОАО «РЖД» находятся в федеральной собственности и сделки с ним осуществляются с согласия Правительства РФ. Но речь идет в данном случае лишь об имуществе, внесенном в уставный капитал холдинга, и данный порядок не распространяется на иное имущество холдинга.

Реализация проектов по типу ГЧП-концессий в транспортной сфере предполагает учет существующей нормативно-правовой базы, разработку организационно-правовых основ, включая конкурсную документацию для проведения торгов. Необходима оценка рисков (правовых, финансовых, технических) на всех этапах реализации проекта. Важно учитывать смежные юридические вопросы в сфере земельного, градостроительного, налогового, антимонопольного и иного законодательства. Требуется представлять интересы «клиентов в суде по спорам, связанным с реализацией проектов; иные вопросы, связанные с реализацией проекта ГЧП» [3, С. 88]. Для этого могут успешно применяться как проверенные схемы концессии, так и ГЧП, генерального под-

ряда и пр. Главный критерий предоставления бюджетных средств со стороны государства – это доказанная эффективность вложений, т.е., проекты на начальной стадии уже должны быть рассчитаны как модели, обладающие финансовой устойчивостью.

Направления капитальных вложений определяются не только на основе договорных условий, но и программными, плановыми документами. Например, реформами на железнодорожном транспорте предусмотрено создание новых объектов в секторе Восточного полигона, обеспечения инфраструктуры Северного морского пути, подхода к морским терминалам «Север-Юг» и пр. Частные инвестиции дают большой прирост финансирования при реализации программ с большой стоимостью. Например, снижаются издержки государства не только на стадии строительства, но и на содержание инфраструктуры, так как это входит в обязанности частного партнера, концессионера. Необходимо помнить, что частный партнер приобретает по условиям инвестиционных соглашений ГЧП инфраструктурные объекты в частную собственность.

Эксплуатация объекта соглашения со стороны частного партнера означает не только модель возврата вложенных средств, но и оказание функций по использованию инфраструктуры, т.е. публичных в своей основе услуг, которые оказывает частный (не публичный) партнер.

ГЧП-проекты дают возможность создавать современную «умную» транспортную инфраструктуру, основанную на внедрении программ по цифровизации. Например, в рамках реализации национального проекта «Эффективная транспортная система» осуществляется направление «Цифровая трансформация транспортной отрасли», предусматривающее создание Национальной цифровой транспортно-логистической платформы и государственной информационной системы «Транспортно-экономический баланс Российской Федерации». Устаревшая инфраструктура снижает темпы внедрения цифровых сервисов в транспортной сфере. ГЧП-концессии как правило на стабильной основе являются устойчивыми схемами модернизации транспортной сферы [6, С. 182]. В каждом конкретном проекте надо сопоставлять уровень публичных доходов и расходов. Частные инвестиции привлекаются в проекты, но под контролем публичной администрации. Предоставляемые меры публичной поддержки (гарантии, субсидии) носят не только ограничительный характер, но и стимулирующий.

Как известно, схемы использования ГЧП в сфере капитального строительства выступают в качестве альтернативы закупкам. Они позволяют

в различных пропорциях сочетать меры юридического плана, бюджетного регулирования и контроля, налогового стимулирования. Наиболее применяемыми моделями в экономике являются концессионные соглашения, в том числе, по созданию экологически чистых видов транспорта. Внедрение современных ГЧП-проектов на транспорте создает основы формирования опорной сети дорог, которые являются программными целями национального проекта «Эффективная транспортная система».

Публичный партнер по условиям соглашения все риски содержания передаваемой транспортной инфраструктуры относит на частного партнера. Инвестиционная составляющая ГЧП и концессий с последующей поэтапной эксплуатацией объекта соглашения дает возможность реализации проектов за счет привлечения частных средств с обязанностью длительные сроки содержать и модернизировать транспортную инфраструктуру. В концессию и ГЧП часто передают то, что нельзя приватизировать и реализовывать по модели закупок.

Федеральным законом № 296-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» внесены изменения в Закон №115-ФЗ. Капитальный грант в части финансирования доли концедента должен составлять не более 80% расходов от стоимости объекта; предусмотрена плата концедента как возмещение расходов концессионера на этапе эксплуатации и технического обслуживания (допускается выплата поэтапно); определен механизм возмещения недополученных доходов концессионера, включающий в себя теперь условие возмещения расходов концессионера в размере, не большем минимального гарантированного его дохода по использованию объекта. Законодательно установлена необходимость определения размера и условий финансового участия концедента; уточнен перечень обстоятельств, которые позволяют концессионеру не в полной мере исполнять обязательства; закреплены единые требования к концессионерам, например, не нахождение в любой стадии банкротства, отсутствие регистрации юридического лица в офшорной зоне и др. Установлено, что концессионер обязан осуществлять техническое обслуживание объекта соглашения, если иное не установлено в нем. Установлены и детализированы конкурсные процедуры участия концессионера на электронной площадке.

ГЧП-проекты создают благоприятные условия по привлечению бюджетных средств в транспортную отрасль. Цифровые технологии дают возможность упрощения технологических процессов при реализации ГЧП-соглашений на транспорте. Как правило, выбор модели ГЧП связан с

функцией, которую реализует соглашение: владение, строительство, реконструкция, эксплуатация, техническое обслуживание. Если не планируется передача объекта соглашения в частную собственность, заключается концессия, для реализации концессионных соглашений создается управляющая компания.

Текущее состояние и динамика развития российского рынка ГЧП анализируется в выпусках ежеквартального информационно-аналитического дайджеста «Государственно-частное партнерство в России», где отмечается, что по данной модели инвестирования объекты быстрее дают финансовую отдачу [12]. ГЧП решает проблему транспортной доступности в городах России. Например, регионы активно модернизируют общественный транспорт с помощью концессионных соглашений. По модели ГЧП в 2024 году реализовывалась программа комплексного развития городского электрического транспорта в 10 российских регионах. Программа финансировалась из трех источников: федеральные безвозвратные субсидии - 30%; льготное финансирование от ВЭБ РФ - 62,5 %; средства частных инвесторов - 7,5 % [13].

Предполагаемое Минтрансом России снижение уровня логистических издержек к 2030-2035 гг. означает, что отечественные компании пока имеют по факту повышенные логистические издержки по сравнению с иностранными конкурентами. Применение механизма софинансирования на основе партнерств позволит в более короткие сроки решить эти задачи. В тройку лидеров по уровню развития ГЧП в 2024 году вошли: Москва — 85,3 балла; Санкт-Петербург — 72,5 балла; Самарская область — 62,1 балла [14]. В планах - увеличить пропускную способность Восточного полигона до 255 млн. тонн грузов ежегодно с 2025 по 2032 год [15]. Вполне осуществимо в соответствии с задачей Транспортной Стратегии строительство на принципах ГЧП мультимодальных транспортно-логистических центров во всех макрорегионах страны.

Реализация проектов должна быть взаимосвязана с методами проектного финансирования. Востребованы и доказаны эффективностью сроков и качества ввода объектов в эксплуатацию методы прямого участия государства в соглашениях ГЧП-концессии с максимальной долей финансирования, но не более 80 % от стоимости проекта, включая направление бюджетных инвестиций в уставные капиталы, предоставление бюджетных кредитов и др.

Закон №224-ФЗ дает возможность осуществления долгосрочных капиталовложений, позволяя осуществлять контракты по моделям BOOT (от англ. build — own — operate — transfer — «стро-

ительство — владение на праве собственности — эксплуатация — передача») и BOO (от англ. build — own — operate — «строительство — владение на праве собственности — эксплуатация»). Объектами соглашения в рамках ГЧП выступают и объекты информационной инфраструктуры. Новые информационные технологии на транспорте, безопасность и качество перевозки, могут быть успешно внедрены и обеспечены только при условии синхронного обновления транспортной инфраструктуры, что во многом достижимо на основе заключения партнерских соглашений.

Список литературы:

- [1] Белицкая А.В. Реализация инвестиционной политики государства через механизмы государственно-частного партнерства // Петербургский юрист. 2016. № 1. С. 145-151.
- [2] Винницкий А.В., Соловьев М.С. Публичные закупки и государственно-частное партнерство как способы удовлетворения публичных нужд: проблемы конкуренции // Российский юридический журнал. 2021. № 6. // КонсультантПлюс (дата обращения: 11.11.2025).
- [3] Ключ А.А., Сычева Е.Г. Российская практика применения механизма государственно-частного партнерства в области аэропортовой деятельности // Приоритетные научные направления: от теории к практике. 2016. № 32-2. С. 85-89.
- [4] Куделич М.И. Финансовое участие публичных партнеров в государственно-частном партнерстве // Финансовый журнал. 2020. Т. 12. № 6. С. 87-99.
- [5] Морозова Н.И., Назаров Д.А. Использование краудфандинга для реализации механизма государственно-частного партнерства // Первый экономический журнал. 2023. № 7 (337). С. 74-81.
- [6] Правкин С.А. Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной Стратегии Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2024. № 1 (49). С. 167-190. С. 182.
- [7] Сергеев А.Л., Шарапов И.Р. Административно-правовое регулирование государственно-частного партнерства и практики его реализации. Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2023. № 3-3 (78). С. 56-58.
- [8] Соколов, М. Ю. Государственно-частное партнерство: учебник для вузов / М. Ю. Соколов, С. В. Маслова. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2023. — 212 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-14351-5. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/519439> (дата обращения: 04.01.2024).
- [9] Фроловский Н.Г. Нормативное и договорное регулирование государственно-частного пар-

тнерства, муниципально-частного партнерства в Российской Федерации // В сборнике: Проблемы теории и юридической практики в России. Материалы 13-й международной научно-практической конференции молодых ученых, специалистов и студентов. 2016. С. 168-174.

[10] Чахкиев Г.Г. Особенности развития государственно-частного партнерства и муниципально-частного партнерства в Российской Федерации // В сборнике: Современные корпоративные стратегии и технологии в России. Сборник научных статей. Москва. 2017. С. 148-159.

[11] ФАУ «РОСДОРОНИИ»: отраслевая аналитика // URL: <https://dorinfo.ru/stat/analitika/stroitelstvo-dorog-po-gchp/>.

[12] Росконгресс: материалы // URL:<https://roscongress.org/materials/k-pmef-2024-podgotovlen-informatsionno-analiticheskiy-daydzhest-o-sostoyanii-gchp-v-rossii/>; <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2025/06/aiik-02-2025-gotovo.pdf>.

[13] Ведомости: ГЧП решает проблему транспортной доступности в городах // URL:<https://roscongress.org/materials/k-pmef-2024-podgotovlen-informatsionno-analiticheskiy-daydzhest-o-sostoyanii-gchp-v-rossii/>; <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2025/06/aiik-02-2025-gotovo.pdf>.

[14] В Минэкономразвития определили лидеров по развитию ГЧП среди регионов // URL:https://www.economy.gov.ru/material/news/v_minekonomrazvitiya_opredelili_liderov_po_razvitiyu_gchp_sredi_regionov.html?ysclid=mhmghdrjkx464956885.

[15] ГЧП и налоговые льготы для транспортной инфраструктуры // URL: <https://delret.ru/reviews/public-private-partnership-news/tpost/zefdiz2r01-gchp-i-nalogovie-lgoti-dlya-transportnoi>.

References:

[1] Belitskaya A.V. Implementation of the investment policy of the state through public-private partnership mechanisms//Petersburg lawyer. 2016. № 1. S. 145-151.

[2] Vinnitsky A.V., Soloviev M.S. Public procurement and public-private partnership as ways to meet public needs: competition problems//Russian Law Journal. 2021. No. 6. //ConsultantPlus (contact date: 11.11.2025).

[3] Klyus A.A., Sycheva E.G. Russian practice of applying the mechanism of public-private partnership in the field of airport activities//Priority scientific areas: from theory to practice. 2016. № 32-2. S. 85-89.

[4] Kudelich M.I. Financial participation of public partners in public-private partnerships//Financial Journal. 2020. VOL. 12. № 6. S. 87-99.

[5] Morozova N.I., Nazarov D.A. Using crowdfunding to implement the mechanism of public-private

partnership//First Economic Journal. 2023. № 7 (337). S. 74-81.

[6] S.A. Pravkin. Mechanism of investment implementation in accordance with the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation//Transport Law and Safety. 2024. № 1 (49). S. 167-190. S. 182.

[7] Sergeev A.L., Shagapov I.R. Administrative and legal regulation of public-private partnership and its implementation practices. International Journal of Humanities and Sciences. 2023. № 3-3 (78). S. 56-58.

[8] Sokolov, M. Yu. Public-Private Partnership: a textbook for universities/M. Yu. Sokolov, S. V. Maslova. - 2nd ed., Rev. and add. - Moscow: Yurayt Publishing House, 2023. - 212 p. - (Higher education). — ISBN 978-5-534-14351-5. - Text: electronic//Educational platform Yurayt [site]. - URL: <https://urait.ru/bcode/519439> (access date: 04.01.2024).

[9] Frolovsky N.G. Normative and contractual regulation of public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation//In the collection: Problems of theory and legal practice in Russia. Materials of the 13th international scientific-practical conference of young scientists, specialists and students. 2016. S. 168-174.

[10] Chakhkiev G.G. Features of the development of public-private partnership and municipal-private partnership in the Russian Federation//In the collection: Modern corporate strategies and technologies in Russia. Collection of scientific articles. Moscow. 2017. S. 148-159.

[11] FAA ROSDORNI: industry analytics//URL: <https://dorinfo.ru/stat/analitika/stroitelstvo-dorog-po-gchp/>.

[12] Росконгресс: материалы // URL:<https://roscongress.org/materials/k-pmef-2024-podgotovlen-informatsionno-analiticheskiy-daydzhest-o-sostoyanii-gchp-v-rossii/>; <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2025/06/aiik-02-2025-gotovo.pdf>.

[13] Ведомости: ГЧП решает проблему транспортной доступности в городах // URL:<https://roscongress.org/materials/k-pmef-2024-podgotovlen-informatsionno-analiticheskiy-daydzhest-o-sostoyanii-gchp-v-rossii/>; <https://asiic.ru/wp-content/uploads/2025/06/aiik-02-2025-gotovo.pdf>.

[14] В Минэкономразвития определили лидеров по развитию ГЧП среди регионов // URL:https://www.economy.gov.ru/material/news/v_minekonomrazvitiya_opredelili_liderov_po_razvitiyu_gchp_sredi_regionov.html?ysclid=mhmghdrjkx464956885.

[15] ГЧП и налоговые льготы для транспортной инфраструктуры // URL: <https://delret.ru/reviews/public-private-partnership-news/tpost/zefdiz2r01-gchp-i-nalogovie-lgoti-dlya-transportnoi>.