



**Максимов Виталий Вячеславович** — председатель совета директоров АО «ТРАНСПРОЕКТ Групп», член Делового консультативного совета по государственно-частному партнерству Европейской экономической комиссии ООН, кандидат экономических наук.  
*maximov@transproekt.ru*

**Vitaliy V. Maximov** — TRANSPROEKT Group JSC; UNECE PPP Business Advisory Board.

## Дилемма социального выбора при заключении концессионных соглашений

### Инвестиционная деятельность и социальная инфраструктура

Попытки придать инвестиционной деятельности характеристики социальности были предприняты на рубеже последней субъектной самоидентификации Российской Федерации [1]. Речь шла о некоем «социальном эффекте»<sup>1</sup>, достижение которого было необходимо после вложения инвестиций и получения прибыли (дохода). Как должен был определяться этот эффект и какова его связь с объектами инвестиционной деятельности, внятно определено не было, но поскольку такими объектами являлись создаваемые и модернизируемые основные фонды<sup>2</sup>, включающие фонды непроектные, очевидно концен-

трирующие вокруг себя социальный эффект (как бы он ни измерялся), то это можно рассматривать в качестве первого в новейшей истории сигнала о готовности государственных органов переложить ответственность за развитие социальной инфраструктуры на определенной территории на частного инвестора. Так было заложено либеральное направление развития социальной инфраструктуры, обуславливающее рыночное ценообразование на социальные услуги на объектах частной собственности, действующая же инфраструктура, находящаяся в государственной собственности<sup>3</sup>, поддерживала атрибуты социального государства и патерналистского под-

УДК: 330.322

DOI: 10.33917/es-5.179.2021.16-27

Итогом многолетних усилий государства по либерализации рынка социальных услуг стало огромное число организаций, находящихся в частной собственности, — 45,9%, но обладающих минимальным влиянием на развитие инфраструктуры. Причина — частный бизнес отторгает долгосрочные и капиталоемкие проекты, а подавляющая часть социальной инфраструктуры (для объектов спорта — это 95,2%) сохраняется в государственной и муниципальной собственности. Государство ошибочно относит концессионные проекты к инвестиционным, окупаемым только за счет платной эксплуатации. Тем самым социальная политика лишается перспективного механизма — превращения концессионных соглашений в основу социализации частных инвестиций, инфраструктуры и услуг. Выявленные проблемы социальной дезориентации в определении критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов ложатся в основу асоциальных условий концессионных соглашений, что делает недоступными социальные услуги для широких слоев населения. Коммерциализация деятельности социальных объектов допустима (хотя и ограничена), однако при этом должны преобладать услуги по государственным тарифам либо бесплатные. Назрела потребность в системной научно-методической работе по сквозной имплементации данного подхода в действующую нормативно-правовую базу и руководящие документы с целью создания сети опорной социальной инфраструктуры для всех слоев населения.

#### Ключевые слова

Концессионные соглашения, социальная инфраструктура, критерии оценки, частные инвестиции, государственно-частное партнерство, социальные услуги.



Одновременно была подготовлена основа для смешанной модели развития социальной инфраструктуры, опирающаяся на сохранение государственной собственности на объекты, «инвестирование в которые не влечет за собой непосредственно приобретения права собственности на них, но не исключает возможности последующего владения, оперативного управления или участия инвестора в доходах от эксплуатации этих объектов» [1]. Трудно сказать, было ли введение данной возможности реализацией долгосрочной стратегии развития общественного сектора или хорошо выполненной работой отдельных юристов-правоведов над сбалансированностью текста закона, но реально использовать данную возможность

для объектов социальной инфраструктуры стали лишь спустя десятилетия.

Приватизация объектов социально-культурного назначения и развитие рыночных механизмов в экономике, безусловно, привели к возникновению рынка подобных объектов и услуг, но узкого и только для платежеспособных слоев населения. Большая же часть объектов была перепрофилирована под коммерческую деятельность и для общества потеряна. Введенные много позже ограничения на приватизацию подобного недвижимого имущества позволили сохранить в руках государства лишь инвестиционно малопривлекательные объекты [2]:

## Social Choice Dilemma in Concluding Concession Agreements

Result of the government's many years of efforts to liberalize the market of social services is a huge number of organizations that are privately owned — 45,9%, but which have minimal impact on the infrastructure development. The reason is that private business alienates long-term and capital-intensive projects, and the overwhelming part of the social infrastructure (for sports facilities it constitutes 95.2%) remains in the state and municipal ownership. The state mistakenly classifies concession projects as investment projects that are paid back only through fee-based exploitation. Thus, social policy is being deprived of a promising mechanism — transformation of concession agreements into the basis for socialization of private investments, infrastructure and services. The identified problems of social disorientation in specifying criteria for evaluating the proposals of participants in concession tenders form the basis for asocial conditions of concession agreements, which makes social services inaccessible to the general population. Commercialization of the activities of social facilities is admissible (although in a limited sense), but at the same time, services at state tariffs or free of charge should prevail. There is a need for systematic scientific and methodological work on cross-cutting incorporation of this approach into the current regulatory framework and guidelines in order to create a network of basic social infrastructure for all segments of the population.

### Keywords

Concession agreements, social infrastructure, assessment criteria, private investment, public-private partnership, social services.

➤ Минэкономразвития России включило в социальную сферу следующие категории: культура и отдых, спорт и туризм, здравоохранение и образование.

- объекты, обеспечивающие нужды органов социальной защиты населения, в том числе дома для престарелых, госпитали и санатории для инвалидов и престарелых;
- объекты здравоохранения, культуры, предназначенные для обслуживания жителей соответствующего поселения;
- объекты социальной инфраструктуры для детей.

Тем самым либеральные надежды были частично оставлены и патерналистский подход стабилизирован в виде современной частной инфраструктуры с рыночным ценообразованием и ограничениями по экономической доступности — «Только для богатых!», и нормативной социальной как общественного блага для остальных. Дуальность позиции государства в стратегии развития социальной инфраструктуры, очевидно, сохранится, поскольку десятилетия противоборства между комфортным для бюджетной системы страны рыночным подходом и бюджетозависимыми ценностями социального государства ни на одной территории не дали никому абсолютного преимущества, которое вряд ли возможно и вряд ли нужно нашей стране.

В отчете «О развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации» [3] Минэкономразвития России включило в социальную сферу следующие категории: культура и отдых, спорт и туризм, здравоохранение и образование. Обопремся на данные Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС), показатель «Количество организаций по данным государственной регистрации с 2017 г.», и выявим количество организаций по формам собственности в классификаторах видов эконо-

мической деятельности, наиболее приближенных к отмеченным ранее (табл. 1).

В итоге получаем четкое, бездиффузионное расщепление — в деятельности в области здравоохранения, а также спорта, отдыха и развлечений преимущественно преобладают организации в частной собственности с долей 80,7 и 79,4% соответственно (против 22,6 и 15,9% у малоинтересных бизнесу образования и деятельности библиотек, архивов, музеев и прочих объектов культуры).

При этом, если организации, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, гарантированно имеют инфраструктуру, необходимую для осуществления их деятельности, то частные организации могут ее использовать коллективно или не иметь вовсе. Воспользуемся данными ЕМИСС и показателем «Количество спортивных сооружений», отражающим количество спортивных сооружений по формам собственности, предназначенных для проведения учебно-тренировочных занятий и физкультурно-оздоровительных, спортивных мероприятий. Показатель ярко демонстрирует: на 1 марта 2021 г. подавляющее число объектов находилось в государственной или муниципальной собственности (95,2%) и лишь крохи (4,8%) — в частной.

В среднем на одну организацию в государственной или муниципальной собственности приходится 33,4 объекта спорта, ситуация с частной инфраструктурой радикально иная — 0,5 объекта на одну организацию. То есть частные компании вовсе не спешат инвестировать в современную инфраструктуру, предпочитая даже для состоятельных граждан оказывать социальные услуги с низкой инфраструктурной емкостью, в отличие от государства, у которого выбора нет.

Таким образом, многолетние усилия государства по разгосударствлению и открытию рынка социальных услуг «в среднем» привели к неплохим результатам — 45,9% организаций находятся в частной собственности, но их влияние на развитие социальной инфраструктуры минимально. По

Таблица 1

Количество организаций по данным государственной регистрации (на 1 января 2021 г.), ед.

№ п/п	Вид собственности	Образование	Деятельность в области здравоохранения	Деятельность библиотек, архивов, музеев и прочих объектов культуры	Деятельность в области спорта, отдыха и развлечений	Итого
1	Федеральная собственность	2526	1973	417	56	4972
2	Собственность субъектов Российской Федерации	10 084	9577	1208	1428	22 297
3	Муниципальная собственность	83 096	341	10 962	5730	100 129
4	Частная собственность	27 947	49 658	2372	27 881	107 858
	Итого	123 653	61 549	14 959	35 095	235 256

Источник: авторские расчеты на основе данных ЕМИСС



этой причине перспективные исследования по обеспечению общества доступной и современной социальной инфраструктурой должны сконцентрироваться на разработке и совершенствовании механизма вовлечения частных инвестиций в жизненный цикл объектов государственной и муниципальной собственности при сохранении исходной социальной направленности таких объектов. Текущие исследования по данному вопросу, хотя и многочисленны [4–6], имеют определенные недостатки — оторванность от нужд практики и нежелание признавать растущие системные социальные проблемы.

Ключевая причина — государство не дает четкого сигнала о востребованности подобных работ. С одной стороны, признается ответственность государства и его бюджетной системы за развитие социальной инфраструктуры, с другой — наблюдается «управленческий провал» [7–9] и отрицание устойчивой потребности в широком применении механизма государственно-частного партнерства для преодоления ограниченности бюджетных возможностей за счет частных инвестиций, но при сохранении государственной собственности на объекты с целью поддержания должного уровня экономической доступности.

Это приводит к искусственному ограничению финансирования «по средствам» реализации национальных целей даже для наиболее социально чувствительной категории — пожилых людей. Так, показатели возведения (реконструкции) объектов капитального строительства стационарных организаций социального обслуживания федерального проекта «Старшее поколение» национального проекта «Демография» трудно назвать существенными: даже при достижении целевых значений — 26 единиц в 2024 г. — они не превысят 2% от общего количества стационарных объектов, а с учетом реконструкции, то есть без создания новых объектов недвижимости, ожидаемые результаты выглядят еще скромнее [10].

Таким образом, либерализация государством рынка социальных услуг не оказывает существенного влияния на развитие социальной инфраструктуры, поскольку частный бизнес отторгает долгосрочные и капиталоемкие проекты инфраструктурного типа. А государство продолжает консервативно использовать традиционный инструмент — государственный заказ за бюджетные средства, что вкуче ведет к инфраструктурным ограничениям и недоступности социальной инфраструктуры и современных социальных услуг для широких слоев населения.

### **Социальная ориентация финансовых критериев концессионных конкурсов**

Выявленные сложности с возложением бремени создания и эксплуатации объектов социальной

## **➤ Государство продолжает консервативно использовать традиционный инструмент — государственный заказ за бюджетные средства.**

инфраструктуры на частных инвесторов носят системный характер, поскольку входят в конфликт с экономической природой инвестиций, направленной на максимизацию прибыли. По этой причине включение в государственную инвестиционную политику<sup>4</sup> социальных обязательств коммерческих организаций не может носить стратегический характер, поскольку их объем и целевое назначение ограничены рыночной непредсказуемостью и предпринимательскими рисками, не приемлемыми для долгосрочного развития социальной инфраструктуры и устойчивого охвата населения социальными услугами. Альтернативой является привлечение частных инвестиций в объекты государственной и муниципальной собственности через формат концессионных соглашений, что позволит сохранить назначение объекта, но не гарантировать его доступность.

Очередная реинкарнация концессионных соглашений, происшедшая в 2005 г. (предыдущая — в 1920 г. [11]) в связи с принятием специального законодательства [12], претендовала стать симбиозом государственного заказа и инвестиционной деятельности с целью привлечения на основе устойчивой низкорисковой конструкции долгосрочных частных инвестиций в создание или реконструкцию и последующую эксплуатацию инвестором-концессионером государственной и муниципальной инфраструктуры. В первой редакции федерального закона (от 21 июля 2005 г.) целевая направленность была очевидной — 12 из 14 разрешенных объектов концессионного соглашения относились к транспортным средствам, транспортной и инженерной инфраструктуре, а 2 из 14 — к объектам, используемым для осуществления лечебно-профилактической, медицинской деятельности, организации отдыха граждан и туризма, объектам здравоохранения, образования, культуры и спорта, иным объектам социально-культурного и социально-бытового назначения.

Неудивительно, что первыми концессионными проектами стали не деревенские дома культуры, а платные автомобильные дороги и искусственные сооружения на них. Вот здесь затаилась основная ошибка в применении концессионных соглашений, сохраняющаяся до сих пор, — направленность на максимизацию не социальной отдачи, социального охвата населения, а выручки от платной эксплуатации объекта инфраструктуры за счет средств пользователей. Возможная систем-

ная причина — отнесение транспорта к производственной инфраструктуре, ориентированной на прибыль, хотя логичнее было бы придать отрасли двойное назначение, помня о том, что и грузовой автомобиль, и автобус с пассажирами движутся по одной и той же дороге...

Проанализируем критерии оценки предложений участников первых концессионных конкурсов на предмет их социальной ориентации — базовых ценностей дальнейшего развития. Рассмотрим финансовые критерии крупнейшего концессионного проекта — скоростной автомобильной дороги М-11 «Нева» (Москва — Санкт-Петербург) длиной 669 км и его головного участка [13], приведенные в *табл. 2*.

Исследование критериев приводит к противоречивым выводам, дезориентирующим потенциальных инвесторов: с одной стороны, конкуренция между участниками конкурса за уменьшение начального значения критерия «Средневзвешенный размер тарифа...»<sup>5</sup>, очевидно, имеет социальную направленность, поскольку нацелена на уменьшение стоимости доступа к автомобильной дороге; с другой — уменьшение значения критериев «Снижение гарантии минимального дохода»<sup>6</sup> и «Объем предоставляемой государственной поддержки...»<sup>7</sup> ведет к сокращению объема государственного участия, что алогично, так как выручку, недополученную за счет социально низкого тарифа, придется компенсировать за счет средств бюджета. Таким образом, оба последних критерия должны идти на повышение.

Позиция органов исполнительной власти, действующих от имени государства в таких проектах, — превратить строительство и эксплуатацию автомобильной дороги в некое долгосрочное «совместное предприятие», ведущее вместе с инвестором коммерческую деятельность и распределяющее полученный сверхдоход<sup>8</sup> между участниками. Такой подход нивелирует роль ответственных органов власти как представителей общества, независимого арбитра, контролера качества оказываемых услуг и формирует незавидную вовле-

## ➤ Первыми концессионными проектами стали не деревенские дома культуры, а платные автомобильные дороги и искусственные сооружения на них.

ченную позицию соинвестора с признаками конфликта интересов.

Так, асоциальность позиции Государственной компании «Российские автомобильные дороги», выступающей от имени Российской Федерации при проведении концессионных конкурсов, заключении, исполнении, изменении и прекращении концессионных соглашений в отношении платных автомобильных дорог общего пользования федерального значения, была отмечена в отчете Счетной палаты Российской Федерации: «таким образом, стоимость проезда по автомобильной дороге М-11 на участке км 15 — км 58 не в полной мере обеспечивает транспортную доступность для населения» [14]. Причина — при сопоставлении стоимости проезда по платным участкам М-11 «Нева» и среднемесячной номинальной начисленной заработной платы жителей Московской, Тверской, Ленинградской, Новгородской областей, Москвы и Санкт-Петербурга необходимая часть зарплаты попала в диапазон от 6,4% (в Москве) до 59,9% в Московской области. Эта проблема освещалась в СМИ: «Власти Московской области обратились в Минтранс с предложением снизить тарифы на проезд по участку трассы М-11 от Москвы до Солнечногорска. По словам губернатора Андрея Воробьева, существующие ставки привели к тому, что одна из важнейших транспортных артерий региона опустела, так как люди не могут себе позволить проезд» [15]. Однако вопрос об изменении системного подхода к проблеме доступности общественной инфраструктуры поднят не был.

Рассмотрим под тем же углом доступности значительно более мелкие по объему инвестиций, но не по значимости концессионные проекты: соз-

**Таблица 2**  
Финансовые критерии концессионного конкурса участка 15–58 км М-11 «Нева»

№ п/п	Критерий конкурса	Начальное значение критерия	Предел изменения начального значения	Требование к изменению начального значения критерия	Коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия
1	Средневзвешенный размер тарифа для автотранспортных средств I тарифной группы	$(T_{cp}^I)_{max} = 3,0$ руб/км	$(T_{cp}^I)_{min} = 1,9$ руб/км	Уменьшение	$k_1 = 0,25$
2	Снижение гарантий минимального дохода	$q_{max} = \text{---}\%$	$q_{min} = 0,00\%$	Уменьшение	$k_2 = 0,25$
3	Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги	$\Phi_{max} = 19\ 193$ млн руб.	$\Phi_{min} = 0$ млн руб.	Уменьшение	$k_3 = 0,25$

Источник: авторские расчеты на основе [13]

дание платных путепроводов через железную дорогу в Московской области на перегоне между пл. Ботино — пл. Кривандино Казанского направления МЖД и через железнодорожные пути Большого кольца Московской железной дороги и автомобильной дороги «Хотьково — Озерецкое — Костино — Дмитров». В предложениях частных инвесторов о заключении концессионного соглашения содержались не только уже «традиционные» условия по делению сверхдохода, но и запрос на закрытие существующих бесплатных путепроводов [16, 17], очевидно снижающих спрос на комфортный, но платный переезд через железнодорожные пути.

В отношении целого ряда объектов с подобной конструкцией возврата инвестиций концессионные соглашения все же успели заключить, однако возмущение местных жителей искусственной ликвидацией бесплатных альтернатив, выразившееся в пикетах, многочисленных публикациях в социальных сетях, обращениях к региональным чиновникам и СМИ [18, 19], вызвало приостановку и пересмотр уже реализуемых проектов.

Из-за внезапно изменившейся позиции государственных органов обманутым, вероятно, себя почувствовал уже частный инвестор, рассчитывающий на коммерческий проект и не озабоченный проблемой социальной направленности своей деятельности ввиду отсутствия таковой по условиям подписанного концессионного соглашения.

Вернемся к социальным объектам. В первом выявленном концессионном проекте<sup>9</sup>, предусматривающем создание социальной инфраструктуры и датированном 2007 г. — возведение физкультурно-спортивного комплекса в г. Улан-Удэ [20], — были использованы следующие критерии оценки предложений участников и весовые коэффициенты:

- «Сроки создания объекта», коэффициент значимости (веса) критерия — 0,3;
- «Технико-экономические показатели объекта» — 0,3;
- «Размер концессионной платы» — 0,4.

В сравнении с автодорожными проектами наблюдается существенное отличие и в финансовых критериях, к которым здесь можно отнести лишь «Размер концессионной платы» — он изменяется в сторону увеличения и представляет собой плату инвестора государству «за право заключения концессионного соглашения». При этом Правительство Республики Бурятия заявляло этим проектом о планах «создать условия для развития физической культуры и спорта в Республике Бурятия путем развития инфраструктуры спорта, популяризации массового спорта и спорта высших достижений (включая профессиональный), приобщения различных слоев населения к регулярным занятиям физической культурой и спортом». Но,

поскольку критерии конкурса нацелены на максимизацию платы в бюджет, а значит на стимулирование коммерческой деятельности будущего концессионера, «различные слои населения» должны быть платежеспособны, чтобы оценить развитую инфраструктуру создаваемого спортивного объекта.

Современный пример — это строительство и эксплуатация многофункционального спортивного центра в г. Твери: государство-концедент обязуется предоставить инвестору-концессионеру на 12 лет права владения и пользования объектом для проведения учебно-тренировочных занятий и спортивно-массовых мероприятий [21]. Возврат инвестиционных и эксплуатационных затрат инвестора осуществляется за счет коммерческой деятельности, то есть концессионный проект превращается в обычный инвестиционный, только реализуемый с помощью государства, тем самым предоставляя концессионеру монопольное или привилегированное положение. Еще один пример — концессионное соглашение в отношении объекта культурного наследия регионального значения «Дом фабриканта, богатый художественной лепкой во внутренних помещениях» и объекта недвижимого имущества «Административное здание. Литер Б» в г. Екатеринбурге [22]. Концессионер будет осуществлять свою деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта соглашения в качестве объекта туризма, места отдыха граждан и иного социально-культурного назначения в течение 49 лет с рыночным ценообразованием оказываемых услуг.

Несмотря на то что концессионные соглашения позволяют развивать за счет частных инвестиций государственную и муниципальную инфраструктуру, расширять номенклатуру и качество оказы-





➤ Ошибочное отнесение государством концессионных проектов к инвестиционным, окупаемым только за счет платной эксплуатации, лишает социальную политику перспективного механизма, в котором концессионные соглашения станут основой социализации частных инвестиций, инфраструктуры и услуг.

ваемых услуг, имеют потенциал стать инструментом, обеспечивающим равномерное развитие социальной инфраструктуры на всей территории нашей страны, ошибочное отнесение государством концессионных проектов к инвестиционным, окупаемым только за счет платной эксплуатации<sup>10</sup>, лишает социальную политику перспективного механизма, в котором концессионные соглашения станут основой социализации частных инвестиций, инфраструктуры и услуг. Кроме того, прямое вовлечение государства в сомнительную коммерциализацию социально значимых инфраструктурных проектов ведет к устойчивым репутационным рискам и размыванию его роли как арбитра между концессионером-оператором социальных услуг и всеми слоями населения, увеличивая существующее расслоение.

Выявленные проблемы социальной дезориентации в определении критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов ложатся в основу асоциальных условий концессионных соглашений, что делает недоступными социальные услуги, оказываемые концессионером на объектах государственной и муниципальной собственности. Насколько системна данная проблема или приведенные примеры лишь случайные экстремумы, выясним далее.

### Социальная ориентация концессионного законодательства

Проанализируем положения Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных

соглашениях» [12] на предмет наличия социальной ориентированности, позволяющей оценить их направленность на безусловное создание экономически доступной государственной или муниципальной инфраструктуры, носящей социальный характер. К ней вполне однозначно можно отнести:

- объекты здравоохранения, в том числе объекты, предназначенные для санаторно-курортного лечения;
- объекты образования, культуры, спорта, объекты, используемые для организации отдыха граждан и туризма, иные объекты социально-культурного назначения;
- объекты социального обслуживания граждан.

Видение государства, сформулированное в качестве целей 115-ФЗ, — привлечение инвестиций в экономику Российской Федерации; обеспечение эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, на условиях концессионных соглашений; повышение качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям, — формально не опираются на социальный подход как основу для достижения поставленных целей, что приводит к ошибочному пониманию органами власти, контрольно-надзорными и судебными органами концессионных соглашений как инструмента привлечения частных инвестиций без оглядки на то, что объекты, создаваемые или реконструируемые за счет них, социальны по своему титулу и будут принадлежать или уже принадлежат государству или муниципалитету. Социальные ожидания населения относительно экономической доступности такого объекта не должны быть обмануты — в противном случае возникнет устойчивый очаг социальной напряженности, который будет сохраняться в течение всего срока соглашения, то есть на протяжении десятилетий.

Кроме того, инвестиции в инфраструктуру отличаются не только капиталоемкостью, но, главное, длительными сроками окупаемости, поэтому такие проекты нуждаются не только в государственной поддержке различного рода, но и в инвесторах определенной категории — социальных инвесторах, готовых к долгосрочным низкодоходным вложениям в обмен на низкие риски по возвратности. В объектах социальной инфраструктуры сроки концессионных соглашений обычно достигают 15–25 лет, в автомобильных дорогах интервал еще шире — 20–40 лет [23]. По этой причине



ключевую роль в отборе социальных инвесторов начинают играть используемые критерии оценки предложений участников концессионных конкурсов и степень их социальной ориентированности.

Однако закрытый перечень критериев конкурса, вводимый 115-ФЗ, самостоятельно используется только при непринятии концедентом<sup>11</sup> финансовых обязательств (рисков) по концессионному соглашению, то есть в случае полной коммерциализации объекта соглашения и введения финансовых обязательств по отчислению части выручки концессионера (платы концессионера) в пользу концедента, а не наоборот. Такой подход очевидно неприемлем для социальной инфраструктуры, что признается законодателем и оговаривается отдельно: «В случае если условием концессионного соглашения предусмотрены принятие концедентом на себя части расходов на создание и (или) реконструкцию объекта концессионного соглашения, использование (эксплуатацию) объекта концессионного соглашения или плата концедента по концессионному соглашению, размер части таких расходов концедента и плата концедента по концессионному соглашению должны быть установлены в качестве критериев конкурса».

Таким образом, современное концессионное законодательство демонстрирует «социальную нейтральность», то есть готовность к деятельности в диапазоне от полного встраивания социального объекта в работу на открытом рынке со свободным ценообразованием и возвратности частных инвестиций за счет оказываемых платных услуг (без участия бюджетной системы) до полной социальной создаваемой или реконструируемой инфраструктуры и бесплатных социальных услуг для населения (возвратность частных инвестиций осуществляется только за счет бюджета в рассрочку в течение срока соглашения).

Нахождение оптимума в таких условиях отдается в руки текущего или будущего (при новом строи-

тельстве объекта) владельца недвижимого имущества — органа государственной или муниципальной власти, который без установленных ориентиров социальной политики или четких требований законодательства действует исходя из конъюнктурных соображений, потребности в сиюминутной отчетности или рейтингах, а не из необходимости решать социальные проблемы территорий, что требует долгосрочного планирования и системной работы с социальными инвесторами.

Именно по этой причине рассмотренные ранее отдельные примеры концессионных конкурсов настолько разнообразны по степени своей социальной ответственности. Социальная неустойчивость социальных объектов, очевидно, является системной проблемой концессионных соглашений.

Обопрямся на данные Официального сайта Российской Федерации, где размещена информация о проведении торгов, и исследуем все объекты социальной инфраструктуры, концессионные соглашения по которым были заключены в 2018–2020 гг. как по итогам конкурсных процедур, так и без оных — через формат «частной концессионной инициативы» на основе поданного предложения инвестора о заключении концессионного соглашения (табл. 3).

Анализ полученных результатов позволяет сделать вывод о том, что государство лишь в 21,7% случаев использовало конкурентные процедуры при заключении концессионных соглашений, а 4/5 — это предложения инвесторов с их видением будущего создаваемых или реконструируемых государственных объектов и формата их эксплуатации. Кроме того, даже в конкурсных процедурах государство в 87,9% случаев использовало именно те критерии, которые понуждают потенциального инвестора к асоциальному поведению и рыночному ценообразованию на будущих объектах, поскольку полностью отсутствует бюджетная поддержка, безальтернативная при оказании социальных услуг по

Таблица 3

Концессионные соглашения в отношении социальных объектов за 2018–2020 гг., ед.

№ п/п	Объекты социальной инфраструктуры, по сферам	Конкурсные процедуры		«Частная концессионная инициатива»		Итого
		Есть бюджетное участие	Нет бюджетного участия	Есть бюджетное участие	Нет бюджетного участия	
1	Культура и отдых	0	3	1	29	33
2	Спорт и туризм	2	16	24	16	58
3	Здравоохранение	2	2	4	8	16
4	Образование	0	6	25	2	33
5	Социальное обслуживание	0	2	1	9	12
	Итого	4	29	55	64	152

Источник: авторские расчеты на основе данных Официального сайта Российской Федерации для размещения информации о проведении торгов



➤ **Государство должно занимать более взвешенную позицию между частным инвестором и обществом, играть роль гаранта оказания разнообразных социальных услуг наивысшего качества максимально широким слоям населения.**

льготным расценкам. Позиция органов государственной власти и местного самоуправления свидетельствует, что они прежде всего намерены пополнить казну, а не обеспечить экономическую доступность социальной инфраструктуры, находящейся в государственной или муниципальной собственности, лояльность и однородность населения.

Частные инвесторы, выступая с частной инициативой, запрашивают возможность бюджетной поддержки в 46,2% случаев, что свидетельствует о вполне предсказуемом поведении экономических агентов по минимизации инвестиционных рисков и получению дополнительного рентного дохода от использования такого формата. Удивляет при этом готовность государства к предлагаемым условиям.

Научные исследования, посвященные критериям концессионных конкурсов, ведутся отдельными учеными более 10 лет [24–26], но они все еще крайне редки, а их значение при определении условий заключения концессионных соглашений недооценено.

Проведенное исследование однозначно свидетельствует об отсутствии «встроенной социальности» в федеральном законодательстве о концессионных соглашениях. Для органов государственного и муниципального управления это открывает широкие возможности привлечения (через критерии оценки концессионных конкурсов) частных инвестиций под условие коммерческого использования объектов государственной и муниципальной собственности и рыночного ценообразования на оказываемые социальные услуги, что подрывает основы социального государства, так как сокращается число доступных социальных объектов и растут очаги недовольства местного населения действиями властей. А стоящая перед чиновниками разного уровня дилемма социального выбора, к сожалению, более чем в  $\frac{2}{3}$  случаев решается не в пользу неплатежеспособной части населения.

### **Выводы и направления дальнейших исследований**

Государство долгие годы ищет механизм, который позволил бы обеспечить привлечение инвестиций в социальную инфраструктуру и дополнить огра-

ниченные бюджетные возможности. Таким механизмом может стать государственно-частное партнерство и концессионные соглашения. Однако при использовании последних социальная позиция государства не до конца понятна и нормативно не определена, наблюдаются ситуативные перекосы от абсолютно коммерческих проектов до реально социально ориентированных, рассчитанных на самые широкие слои населения. Сомнительное включение концессионных соглашений в «инвестиционный кодекс» [27] усилило инвестиционный окрас и уменьшило социальный. Все это усугубляет непонимание потенциальными инвесторами стратегических ожиданий государства, критически важных в долгосрочных инвестициях. Инвесторы считают приемлемым в рамках концессионных соглашений оказывать услуги лишь платежеспособному населению, забывая, что государственная и муниципальная инфраструктура социальна априори и должна быть доступна всем. Отталкивая своим непостоянством традиционных инвесторов, государство тем самым снижает общий объем инфраструктурных инвестиций, и так далекий от стран-конкурентов, не прилагая взамен усилий для поиска социальных инвесторов и иного структурирования концессионных проектов с ориентацией на доступные современные социальные услуги.

Концессионные соглашения могут сыграть особую роль в решении социальных вопросов на стыке инвестиционной и социальной политики; государство должно занять гибкую и в то же время последовательную позицию в отношении социальных объектов в широком терминологическом смысле. Очевидна необходимость коммерческой деятельности и услуг в/на социальных объектах, но она не должна препятствовать и ограничивать оказание социальных услуг в соответствии с государственными социальными стандартами. Государству нет нужды пытаться участвовать в коммерческой деятельности частного инвестора, оно должно занимать более взвешенную позицию между частным инвестором и обществом, играть роль гаранта оказания разнообразных социальных услуг наивысшего качества максимально широким слоям населения.

Назрела потребность в системной научно-методической работе по сквозной имплементации данного подхода в социальную политику государства, действующую нормативно-правовую базу и методические материалы, связанные с заключением концессионных соглашений. Лишь системная работа, направленная на социализацию концессионных соглашений, позволит вернуть им утерянную роль балансира интересов триады «государство — общество — инвестор» и обеспечить существенное увеличение объема социальных инвестиций, числа созданных и реконструированных объектов социальной инфраструктуры, но

главное — номенклатуры и качества бесплатных социальных услуг или услуг, оказываемых по государственному расценкам.

53

ПЭС 21023 / 29.03.2021

### Примечания

1. Инвестициями являются денежные средства, целевые банковские вклады, паи, акции и другие ценные бумаги, технологии, машины, оборудование, кредиты, любое другое имущество или имущественные права, интеллектуальные ценности, вкладываемые в объекты предпринимательской и других видов деятельности в целях получения прибыли (дохода) и достижения положительного социального эффекта.

2. Объектами инвестиционной деятельности в РСФСР являются вновь создаваемые и модернизируемые основные фонды и оборотные средства во всех отраслях и сферах народного хозяйства РСФСР, ценные бумаги, целевые денежные вклады, научно-техническая продукция, другие объекты собственности, а также имущественные права и права на интеллектуальную собственность.

3. Здесь и далее, если не указано иное, понятие «государственный» используется в значении «государственный и муниципальный».

4. Указ Президента РФ от 26 июля 1995 г. № 765 (ред. от 18 февраля 2002 г.) «О дополнительных мерах по повышению эффективности инвестиционной политики Российской Федерации» был отменен вместе с инвестиционной политикой Указом Президента РФ от 6 июня 2002 г. № 562, которая лишь через 10 лет была инкорпорирована в экономическую политику (Указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике»).

5. Установленные на основе конкурсного предложения концессионера средневзвешенные во времени значения платы за проезд для разных тарифных групп в отношении каждого года концессии с учетом предусмотренных тарифных подгрупп.

6. Предусмотренные условиями концессионного соглашения обязательства концедента по обеспечению размера доходов концессионера, устанавливаемые на основе конкурсного предложения концессионера.

7. Средства Инвестиционного фонда Российской Федерации, предоставляемые концедентом концессионеру в целях финансирования части расходов по созданию объекта концессионного соглашения в порядке и размере, предусмотренных настоящей конкурсной документацией.

8. Разница между доходом от эксплуатации и предельным размером дохода, подлежащая распределению между концедентом и концессионером.

9. Обязательное размещение информации о проводимых концессионных конкурсах в Единой информационной системе в сфере закупок началось лишь с 1 мая 2015 г. (введено письмом Министерства экономического развития Российской Федерации от 7 августа 2014 г. № 18790-ЕЕ/ДО5и «О размещении информации о проведении торгов на сайте [www.torgi.gov.ru](http://www.torgi.gov.ru)»).

10. «Приоритетом должны стать окупаемые проекты, которые снимают инфраструктурные ограничения для территорий. Это в том числе автомобильные обходы крупных городов, магистрали между областными центрами, выходы на федеральные автотрассы» (из послания Президента РФ Федеральному собранию от 15 января 2020 г.).

11. Концедент — Российская Федерация, от имени которой выступает Правительство Российской Федерации или уполномо-

ченный им федеральный орган исполнительной власти, либо субъект Российской Федерации, от имени которого выступает орган государственной власти субъекта Российской Федерации, либо муниципальное образование, от имени которого выступает орган местного самоуправления (п. 1 ч. 1 ст. 5).

### Источники

1. Закон РСФСР от 26 июня 1991 г. № 1488-1 (ред. от 26 июля 2017 г.) «Об инвестиционной деятельности в РСФСР» // Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1991. № 29. 18 июля. Ст. 1005.

2. Федеральный закон от 21 декабря 2001 г. № 178-ФЗ (ред. от 2 августа 2019 г.) «О приватизации государственного и муниципального имущества» [Электронный ресурс] // Парламентская газета. 2002. № 19. 26 января.

3. О развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации: Информационно-аналитический обзор [Электронный ресурс] // Минэкономразвития России. 2020. Февраль. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdf0a/gchp%2021.02.2020.pdf>.

4. Боровских О.Н. Особенности строительства объектов социальной инфраструктуры на современном этапе [Электронный ресурс] // Российское предпринимательство. 2015. № 16(20). С. 3559–3568. DOI: 10.18334/rp.16.20.2001.

5. Емельянович А.А., Кулягина Е.А., Каминская А.А. Государственно-частное партнерство как инструмент финансового менеджмента в решении социальных задач // Транспортное дело России. 2017. № 2. С. 44–46.

6. Попова М.И., Сорвина Т.А., Чеснова О.А. Особенности реализации инфраструктурных проектов в социально-культурной сфере на основе государственно-частного партнерства // Петербургский экономический журнал. 2017. № 4. С. 100–109.

7. Putnam R.D. Making democracy work: Civic traditions in modern Italy // Princeton: Princeton University Press. 1993.

8. Алесина А., Джулиано П. Культура и институты. Часть I // Вопросы экономики. 2016. № 10. С. 82–111.

9. Рубинштейн А.Я., Городецкий А.Е. Государственный патернализм и патерналистский провал в теории опекаемых благ [Электронный ресурс] // Журнал институциональных исследований. 2018. Т. 10. № 4. С. 38–57. DOI: 10.17835/2076-6297.2018.10.2.038-057.

10. Максимов В.В. Парадоксы социальной политики в развитии социальной инфраструктуры [Электронный ресурс] // Экономические стратегии. 2021. № 2. С. 38–44. DOI: <https://doi.org/10.33917/es-2.176.2021.38-44>.

11. Декрет Совета Народных Комиссаров от 23 ноября 1920 г. «Общие экономические и юридические условия концессий». Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства № 91 от 30 ноября 1920 г. Ст. 481 // М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1943. С. 694–695.

12. Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ (ред. от 8 декабря 2020 г.) «О концессионных соглашениях» (с изм. и доп., вступ. в силу с 19 декабря 2020 г.) // Собрание законодательства РФ. 2005. 25 июля. № 30 (ч. II). Ст. 3126.

13. Конкурсная документация к открытому конкурсу на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» (утв. приказом Федерального дорожного агентства от 13 сентября 2007 г. № 64) [Электронный ресурс] // Информавтодор. 2007. Т. 3. URL: [http://www.informavtodor.ru/doc/piter\\_3.pdf](http://www.informavtodor.ru/doc/piter_3.pdf).

14. Отчет Счетной палаты Российской Федерации о результатах контрольного мероприятия «Проверка эффективности применения и реализации Государственной компанией „Российские автомобильные дороги“ концессионных соглашений „Строительство скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург на участке км 15 — км 58“ и „Строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 „Беларусь“ Москва — Минск (обход г. Одинцово) в 2015–2019 годах и истекшем периоде 2020 года“» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации. 2020. 17 ноября. URL: <https://ach.gov.ru/checks/12477>.

15. Беляев М. Подмосковные власти выступили против тарифов на М-11 [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2015. 26 декабря. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2887358>.

16. Проект концессионного соглашения о финансировании, проектировании, строительстве и эксплуатации путепровода через железнодорожные пути в Московской области на перегоне между пл. Ботино — пл. Кривандино Казанского направления МЖД [Электронный ресурс] // Официальный сайт Российской Федерации для размещения информации о проведении торгов. 2018. URL: <https://torgi.gov.ru/resources/org.apache.wicket>.

Application/downloadableResource?class=Document&id=26660831&gzip=Y.

17. Проект концессионного соглашения о финансировании, проектировании, строительстве и эксплуатации участков автомобильной дороги «Хотьково — Озерное — Костино — Дмитров» со строительством путепровода через железнодорожные пути Большого кольца Московской железной дороги [Электронный ресурс] // Официальный сайт Российской Федерации для размещения информации о проведении торгов. 2018. URL: <https://torgi.gov.ru/resources/org.apache.wicket.Application/downloadableResource?class=Document&id=26662222&gzip=Y>.

18. Воробьев остановил стройку платного путепровода в Одинцовском округе [Электронный ресурс] // Одинцово-ИНФО. 2020. 3 марта. URL: <https://odintsovo.info/news/?id=71603>.

19. Иванов А. «Никакого строительства до проведения обсуждений с жителями» [Электронный ресурс] // Администрация Одинцовского городского округа Московской области. 2020. 21 июня. URL: <https://odin.ru/news/?id=56756>.

20. Распоряжение Правительства Республики Бурятия от 26 июня 2007 г. № 452-р [Электронный ресурс] // Гарант. URL: <https://base.garant.ru/29510491/>

## References

1. *Zakon RSFSR ot 26 iyunya 1991 g. N 1488-1 (red. ot 26 iyulya 2017 g.) "Ob investitsionnoi deyatelnosti v RSFSR"* [Law of the RSFSR Dated June 26, 1991 No. 1488-1 (as Amended on July 26, 2017) "On Investment Activities in the RSFSR"]. *Vedomosti SND i VS RSFSR*, 1991, July, 18, no 29, st. 1005.
2. *Federal'nyi zakon ot 21 dekabrya 2001 g. N 178-FZ (red. ot 2 avgusta 2019 g.) "O privatizatsii gosudarstvennogo i munitsipal'nogo imushchestva"* [Federal Law of December 21, 2001 No. 178-FZ (as Amended on August 2, 2019) "On the Privatisation of State and Municipal Property"]. *Parlamentskaya gazeta*, 2002, January, 26, no 19.
3. *O razvitiu gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossiiskoi Federatsii: Informatsionno-analiticheskii obzor* [On the Development of Public-private Partnership in the Russian Federation: Information-analytical Review]. *Minekonomrazvitiya Rossii*, 2020, February, available at: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf>.
4. Borovskikh O.N. Osobennosti stroitel'stva ob'ektov sotsial'noi infrastruktury na sovremennom etape [Particular Features of Constructing Social Infrastructure Facilities at the Present Stage]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo*, 2015, no 16(20), pp. 3559–3568, DOI: 10.18334/rp.16.20.2001.
5. Emel'yanovich A.A., Kulyagina E.A., Kaminskaya A.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak instrument finansovogo menedzhmenta v reshenii sotsial'nykh zadach [Public-private Partnership as a Financial Management Tool in Solving Social Problems]. *Transportnoe delo Rossii*, 2017, no 2, pp. 44–46.
6. Popova M.I., Sorvina T.A., Chesnova O.A. Osobennosti realizatsii infrastrukturykh proektov v sotsial'no-kul'turnoi sfere na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Particular Features of Implementing Infrastructural Projects in the Social and Cultural Sphere on the Basis of Public-private Partnership]. *Peterburgskii ekonomicheskii zhurnal*, 2017, no 4, pp. 100–109.
7. Putnam R.D. *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton, Princeton University Press, 1993.
8. Alesina A., Dzhuliano P. Kul'tura i instituty. Chast' I [Culture and Institutions. Part I]. *Voprosy ekonomiki*, 2016, no 10, pp. 82–111.
9. Rubinshtein A.Ya., Gorodetskii A.E. Gosudarstvennyi paternalizm i paternalistskii provall v teorii opekaemykh blag [State Paternalism and Paternalistic Failure in the Theory of Patronized Goods]. *Zhurnal institutsional'nykh issledovaniy*, 2018, vol 10, no 4, pp. 38–57, DOI: 10.17835/2076-6297.2018.10.2.038-057.
10. Maksimov V.V. Paradoxy sotsial'noi politiki v razvitiu sotsial'noi infrastruktury [Paradoxes of Social Policy in Developing Social Infrastructure]. *Ekonomicheskie strategii*, 2021, no 2, pp. 38–44, DOI: <https://doi.org/10.33917/es-2.176.2021.38-44>.
11. *Dekret Soveta Narodnykh Komissarov ot 23 noyabrya 1920 g. "Obshchie ekonomicheskie i yuridicheskie usloviya kontsessii"*. *Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii rabochego i krest'yanskogo pravitel'stva N 91 ot 30 noyabrya 1920 g. St. 481* [Decree of the Council of People's Commissars of November 23, 1920 "General Economic and Legal Conditions for Concessions". Collection of Legalizations and Decrees of the Workers' and Peasants' Government No. 91 of November 30, 1920 Art. 481]. Moscow, Upravlenie delami Sovnarkoma SSSR, 1943, pp. 694–695.
12. Federal'nyi zakon ot 21 iyulya 2005 N 115-FZ (red. ot 8 dekabrya 2020 g.) "O kontsessionnykh soglasheniyyakh" (s izm. i dop., vstup. v silu s 19 dekabrya 2020 g.) [Federal Law of July 21, 2005 No. 115-FZ (as Amended on December 8, 2020) "On Concession Agreements" (as Amended and Supplemented, Entering into Force on December 19, 2020)]. *Sobranie zakonodatel'stva RF*, 2005, July, 25, no 30 (ch. II), st. 3126.
13. *Konkursnaya dokumentatsiya k otkrytomu konkursu na pravo zaklyucheniya kontsessionnogo soglasheniya o finansirovani, stroitel'stve i ekspluatatsii na platnoi osnove avtomobil'noi dorogi "Skorostnaya avtomobil'naya doroga Moskva — Sankt-Peterburg na uchastke 15-i km — 58-i km" (utv. Prikazom Federal'nogo dorozhnogo agentstva ot 13 sentyabrya 2007 g. N 64)* [Bid Documentation for an Open Tender for the Right to Enter into a Concession Agreement on Financing, Construction and Operation on a Paid Basis of the "High-speed Highway Moscow — St. Petersburg on the 15th km — 58th km section" (Approved by the Order of the Federal Road Agency from September 13, 2007 No. 64)]. *Informavtodor*, 2007, vol. 3, available at: [http://www.informavtodor.ru/doc/piter\\_3.pdf](http://www.informavtodor.ru/doc/piter_3.pdf).
14. *Otchet Schetnoi palaty Rossiiskoi Federatsii o rezul'tatakh kontrol'nogo meropriyatiya "Proverka effektivnosti primeneniya i realizatsii Gosudarstvennoi kompaniei "Rossiiskie avtomobil'nye dorogi" kontsessionnykh soglashenii "Stroitel'stvo skorostnoi avtomobil'noi dorogi Moskva — Sankt-Peterburg na uchastke km 15 — km 58" i "Stroitel'stvo novogo vykhoda na MKAD s federal'noi avtomobil'noi dorogi M-1 "Belarus" Moskva — Minsk (obkhod g. Odintsovo) v 2015–2019 godakh i istekshem periode 2020 goda"* [Report of the Accounts Chamber of the Russian Federation on Results of the Control Activities "Checking the Effectiveness of Application and Implementation by the State Company "Russian Highways" of the Concession Agreements "Construction of the Moscow — St. Petersburg Highway on the 15th km — 58th km Section" and "Construction of a New Access to the Moscow Ring Road from the Federal Highway M-1 "Belarus" Moscow — Minsk (Bypassing Odintsovo) in 2015–2019 and the Expired Period of 2020"]. *Ofitsial'nyi sait Schetnoi palaty Rossiiskoi Federatsii*, 2020, November, 17, available at: <https://ach.gov.ru/checks/12477>.
15. Belyaev M. *Podmoskovnye vlasti vystupili protiv tarifov na M-11* [Moscow Region Authorities Opposed the Tariffs for M-11]. *Kommersant*, 2015, December, 26, available at: <https://www.kommersant.ru/doc/2887358>.



21. Постановление правительства Тверской области от 2 октября 2012 г. № 564-пп (ред. постановления правительства Тверской области от 25 января 2013 г. № 16-пп) «О заключении концессионного соглашения в отношении объекта спорта „г. Тверь — многофункциональный спортивный центр — гребная база“» [Электронный ресурс] // Кодекс. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499303262>.

22. Проект концессионного соглашения, предоставленный ООО «Брусника» в рамках предложения о заключении концессионного соглашения в отношении недвижимого имущества — нежилое здание литер А площадью 1257,7 кв. метров с кадастровым номером 66:41:0701010:19, являющееся объектом культурного наследия регионального значения «Дом фабриканта, богатый художественной лепкой во внутренних помещениях», и нежилое здание литер Б площадью 48,6 кв. метров с кадастровым номером 66:41:0701010:15, расположенные по адресу: г. Екатеринбург, ул. Пролетарская, д. 3, которое подлежит реконструкции [Электронный ресурс] // Официальный сайт Российской Федерации для размещения информации о проведении торгов. 2020. URL: <https://torgi.gov.ru/resources/org.apache.wicket.Application/downloadableResource?class=Document&id=42811951>.

23. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. М.: Альпина Паблшерз, 2010.

24. Мартусевич Р.А. Социально неприемлемый критерий выбора победителя конкурса за инфраструктурные концессии // Современная конкуренция. 2008. № 4(10). С. 38–49.

25. Максимов В.В. Использование срока создания автомобильной дороги в критериях оценки концессионных конкурсов // Экономический анализ: теория и практика. 2009. № 5(134). С. 60–64.

26. Ярославцева Т.А., Ярославцев А.В. Концессионная форма делового сотрудничества власти и бизнеса как инструмент привлечения инвестиций в инфраструктуру отраслей социальной сферы региона и муниципального образования: история и современность [Электронный ресурс] // Власть и управление на Востоке России. 2017. № 4(81). С. 71–81. DOI: 10.22394/1818-4049-2017-81-4-71-81.

27. Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации» // Российская газета. 2020. № 72. 3 апреля.

16. *Proekt kontsessiionnogo soglasheniya o finansirovani, proektirovani, stroitel'stve i ekspluatatsii puteprovoda cherez zhelezodorozhnye puti v Moskovskoi oblasti na peregone mezhdu pl. Botino — pl. Krivandino Kazanskogo napravleniya MZhD* [Draft Concession Agreement on Financing, Designing, Construction and Operation of an Overpass Across the Railway Tracks in the Moscow Region at the Distance Between Platforms Botino — Krivandino, Kazan Direction of the Moscow Railway]. Ofitsial'nyi sait Rossiiskoi Federatsii dlya razmeshcheniya informatsii o provedenii trgov, 2018, available at: <https://torgi.gov.ru/resources/org.apache.wicket.Application/downloadableResource?class=Document&id=26660831&gzip=Y>.

17. *Proekt kontsessiionnogo soglasheniya o finansirovani, proektirovani, stroitel'stve i ekspluatatsii uchastkov avtomobil'noi dorogi "Khot'kovo — Ozeretskoe — Kostino — Dmitrov" so stroitel'stvom puteprovoda cherez zhelezodorozhnye puti Bol'shogo kol'tsa Moskovskoi zheleznoi dorogi* [Draft Concession Agreement on Financing, Designing, Construction and Operation of Sections of the Khotkovo — Ozeretskoye — Kostino — Dmitrov Highway with Construction of an Overpass Through the Railway Tracks of the Great Ring of the Moscow Railway]. Ofitsial'nyi sait Rossiiskoi Federatsii dlya razmeshcheniya informatsii o provedenii trgov, 2018, available at: <https://torgi.gov.ru/resources/org.apache.wicket.Application/downloadableResource?class=Document&id=26662222&gzip=Y>.

18. *Vorob'ev ostanovil stroiku platnogo puteprovoda v Odintovskom okruge* [Vorobiev Stopped the Construction of a Toll Overpass in the Odintsovo District]. Odintsovo-INFO, 2020, March, 3, available at: <https://odintsovo.info/news/?id=71603>.

19. Ivanov A. "Nikakogo stroitel'stva do provedeniya obsuzhdenii s zhitelyami" ["No Construction Until Discussions with Residents"]. Administratsiya Odintovskogo gorodskogo okruga Moskovskoi oblasti, 2020, June, 21, available at: <https://odin.ru/news/?id=56756>.

20. *Rasporyazhenie Pravitel'stva Respubliki Buryatiya ot 26 iyunya 2007 g. N 452-r* [Order of the Government of the Republic of Buryatia Dated June 26, 2007 No. 452-r]. Garant, available at: <https://base.garant.ru/29510491/>

21. *Postanovlenie Pravitel'stva Tverskoi oblasti ot 2 oktyabrya 2012 g. N 564-pp (red. Postanovleniya Pravitel'stva Tverskoi oblasti ot 25 yanvarya 2013 g. N 16-pp) "O zaklyuchenii kontsessiionnogo soglasheniya v otnoshenii ob'ekta sporta "g. Tver' — mnogofunktsional'nyi sportivnyi tsentr — grebnaya baza"* [Decree of the Government of the Tver Region Dated October 2, 2012 No. 564-pp (as Amended by the Resolution of the Government of the Tver Region Dated January 25, 2013 No. 16-pp) "On Conclusion of a Concession Agreement in Relation to the Sports Facility" Tver — Multifunctional Sports Center — Rowing Base"]. Kodeks, available at: <http://docs.cntd.ru/document/499303262>.

22. *Proekt kontsessiionnogo soglasheniya, predostavlennyyi ООО "Brusnika" v ramkakh predlozheniya o zaklyuchenii kontsessiionnogo soglasheniya v otnoshenii nedvizhimogo imushchestva — nezhiloe zdanie liter A ploshchad'yu 1257,7 kv. metrov s kadastrnym nomerom 66:41:0701010:19, yavlyayushcheesya ob'ektom kul'turnogo naslediya regional'nogo znacheniya "Dom fabrikanta, bogatyi khudozhestvennoi lepki vo vnutrennikh pomeshcheniyakh", i nezhiloe zdanie liter B ploshchad'yu 48,6 kv. metrov s kadastrnym nomerom 66:41:0701010:15, raspolozhennyye po adresu: g. Ekaterinburg, ul. Proletarskaya, d. 3, kotoroe podlezhit rekonstruktsii* [Draft Concession Agreement Provided by LLC Brusnika as Part of the Proposal to Conclude a Concession Agreement in Relation to Real Estate — Non-Residential Building Letter A with an Area of 1257.7 sq. Meters with Cadastral Number 66:41:0701010:19, Which is an Object of Cultural Heritage of Regional Significance "Manufacturer's House, Internally Rich in Artistic Modeling", and a Non-Residential Building Letter B with an Area of 48.6 sq. Meters with Cadastral Number 66:41:0701010:15, Located at: Yekaterinburg, Proletarskaya st., 3, Subject to Reconstruction]. Ofitsial'nyi sait Rossiiskoi Federatsii dlya razmeshcheniya informatsii o provedenii trgov, 2020, available at: <https://torgi.gov.ru/resources/org.apache.wicket.Application/downloadableResource?class=Document&id=42811951>.

23. Максимов В.В. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v transportnoi infrastrukture: kriterii otsenki kontsessiionnykh konkursov* [Public-private Partnership in Transport Infrastructure: Criteria for Evaluating Concession Tenders]. Moscow, Al'pina Pablsherz, 2010.

24. Мартусевич Р.А. *Sotsial'no nepriemlemyi kriterii vybora pobeditelya konkursa za infrastrukturnyye kontsessii* [Socially Unacceptable Criterion for Choosing the Tender Winner for Infrastructural Concessions]. *Sovremennaya konkurentsya*, 2008, no 4(10), pp. 38–49.

25. Максимов В.В. *Ispol'zovanie sroka sozdaniya avtomobil'noi dorogi v kriteriyakh otsenki kontsessiionnykh konkursov* [Using the Date of a Highway Construction in the Criteria for Evaluating Concession Tenders]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika*, 2009, no 5(134), pp. 60–64.

26. Ярославцева Т.А., Ярославцев А.В. *Kontsessiionnaya forma delovogo sotrudnichestva vlasti i biznesa kak instrument privlecheniya investitsii v infrastrukturu otraslei sotsial'noi sfery regiona i munitsipal'nogo obrazovaniya: istoriya i sovremennost'* [Concession Form of a Business Cooperation Between Government and Business as a Tool for Attracting Investments in the Infrastructure of Social Sphere of a Region and Municipality: History and Modernity]. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii*, 2017, no 4(81), pp. 71–81, DOI: 10.22394/1818-4049-2017-81-4-71-81.

27. *Federal'nyi zakon ot 1 aprelya 2020 g. N 69-FZ "O zashchite i pooshchrenii kapitalovlozhenii v Rossiiskoi Federatsii"* [Federal Law of April 1, 2020 No. 69-FZ "On Protection and Promotion of Investments in the Russian Federation"]. Rossiiskaya gazeta, 2020, April, 3, no 72.