

УДК 332:347.463

**© Правкин Сергей Алексеевич**

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры «Административное право, экологическое  
право, информационное право», Юридический институт  
Российского университета транспорта (МИИТ)

**© Смирнова Вера Владимировна**

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры «Административное право, экологическое  
право, информационное право», Юридический институт  
Российского университета транспорта (МИИТ)

**Механизм правового управления инвестициями  
в транспортной сфере с учетом применения отдельных  
моделей государственно-частного партнерства**

**Аннотация.** В статье рассматривается механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства. На основе анализа применения действующего транспортного, гражданского и инвестиционного законодательства делается заключение об определенном несовершенстве реализации механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере, в том числе с учетом недостаточного использования мер бюджетной политики. Для эффективной реализации моделей экономического роста предлагается использовать меры оптимального правового регулирования, бюджетного контроля и стимулирования. В связи с данной целью прослеживается необходимость создания системы защиты капитальных вложений, предоставления национального режима и обеспечения стабильности инвестиционного законодательства. На основании проведенного исследования предлагаются новые правовые меры, усиливающие инвестиционную привлекательность в транспортной сфере, в том числе за счет применения различных моделей государственно-частного партнерства.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство; транспорт; концессионное соглашение; инвестиции; инвестор; концедент; концессионер.

© **Sergey A. Pravkin**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of administrative law, ecological law, information law, Law Institute of the Russian University of Transport

© **Vera V. Smirnova**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of administrative law, ecological law, information law, Law Institute of the Russian University of Transport

### **Legal management mechanism of transport sector investments adjusted for the use of individual models of public-private partnership**

**Abstract.** The paper deals with the legal management mechanism of transport sector investments adjusted for the use of individual models of public-private partnership. According to the analysis of application of the existing transport, civil and investment legislation, there has been made a conclusion about drawbacks of the implementation of the public-private partnership mechanism in the transport sector adjusted for the insufficient use of fiscal policy measures. For the effective implementation of economic growth models, there has been proposed to use measures of optimal legal regulation, a budget control and incentives. Due to the purpose, there is a great need to develop a system to protect capital investments, to provide a national treatment and an investment legislation stability. According to the conducted study, there have been proposed new legal measures that increase the investment attractiveness in the transport sector due to the use of various models of public-private partnership.

**Keywords:** public-private partnership; transport; concession agreement; investments; investor; grantor; concessionaire.

---

Инвестиционные отношения на транспорте — это договорные и иные соглашения, связанные с вложением инвестиций в транспортную сферу, между инвесторами и иными субъектами предпринимательской деятельности. Правовое регулирование инвестиций носит межотраслевой характер, включая и транспортное законодательство. Акты инвестиционного и транспортного законодательства в совокупности регулируют порядок исполнения инвестиционных договоров, гарантии и государственное регулирование инвестиционной деятельности на транспорте. Нормы права, регулирующие сферу государственно-частного партнерства, относятся к сфере инвестиционного права.

Государственно-частное партнерство (далее — ГЧП) выступает как форма организационно-правового взаимодействия между субъектом предпринимательской деятельности и публично-правовым образованием при реализации социально значимых проектов. Оно проявляется как разновидность совместной инвестиционной деятельности. Частный и публичный партнер объединяют ресурсы и распределяют риски между собой. Но необходимо создать благоприятный правовой режим деятельности инвесторов в условиях национальной экономики.

Инвестиционные отношения в транспортной сфере представляют собой с юридической точки зрения сделки, направленные на вложения в капитал транспортной организации, транспортную инфраструктуру и иные объекты соглашения, результатом которого являются вновь возникшие права и обязанности в отношении имущества, доходов от него, прав на него и пр. В соответствии с Федеральными законами от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» инвестиции определяются как объект гражданских прав, принадлежащий инвестору, который вкладывается в объект инвестиционной деятельности для получения дохода.

Инвестор имеет право на передачу своих прав по договору иным лицам, что допускает одновременно и транспортное, и инвестиционное законодательство.

В целом права и обязанности инвесторов, которые вкладывают средства в транспортную инфраструктуру, зафиксированы в договоре или соглашении, например, концессионном. Объект инвестиционной деятельности (транспортные коммуникации, система логистических узлов и перевалочных пунктов, портовая инфраструктура) может принести доход в будущем. С юридической точки зрения вложения средств в транспортные коммуникации являются сделкой. Инвестор может выступать как покупатель имущества, в роли арендодателя, акционера, лизингодателя, концедента или концессионера и пр. Формами государственной поддержки инвестиционной деятельности на транспорте являются: бюджетные кредиты, субсидии, государственные гарантии и обязательства, в том числе данные в соответствии с международными соглашениями.

Необходимо учитывать, что задачи роста экономики должны качественно и количественно обеспечиваться транспортным комплексом. Постоянно возрастает спрос на транспортно-логистические услуги. Следует брать во внимание развитие системы транспортных услуг за рубежом, транспортно-инженерной инфраструктуры и развития новых видов транспорта. За счет обновления инфраструктуры и увеличения скорости доставки грузов можно существенно увеличить значение

транзитных перевозок. Транспортные издержки отражаются в стоимости конечной продукции.

На практике проявляется недостаточная развитость и механизмов ГЧП на транспорте. Нормативно-правовое регулирование, в том числе с учетом применения механизмов ГЧП, транспортной сферы отстает от требований экономического развития.

Для реализации инвестиционных проектов в рамках развития энергетической, транспортной и инженерной инфраструктуры могут быть активнее задействованы средства федерального и регионального инвестиционных фондов. На финансирование проектов в рамках ГЧП могут в большей мере на возвратной основе использоваться средства из Фонда национального благосостояния.

Особенностями управления в сфере реализации объектов ГЧП является: долгосрочность предоставления услуг, перекладывание ответственности на частного партнера, разнообразие различных форм контрактов, связанных с реализацией моделей ГЧП [4]. Могут быть использованы и иные модели, например:

1) «Приобретение-строительство-эксплуатация» (*BBO: Buy — Build — Operate*) — связана с модернизацией и эксплуатацией имущества на определенный срок под контролем публичного партнера;

2) «Строительство-владение-эксплуатация» (*BOO: Build — Own — Operate*) — предполагает, что частный партнер оказывает услугу на основе аренды;

3) «Строительство-владение-эксплуатация-передача» (*BOOT: Build — Own — Operate — Transfer*) — основана на том, что объект соглашения по истечении срока его эксплуатации на условиях франшизы вновь переходит к публичному партнеру. Путем сочетания различных моделей происходит распределение рисков и ответственности между частным и публичным партнерами. Кроме самого частного партнера участником соглашения может быть финансирующее лицо, в роли которого выступает не только российское юридическое лицо, но и иностранное лицо, как и равно объединение иностранных юридических лиц. В п. 3 ст. 1041 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) предусмотрены особенности использования договора простого товарищества, и с учетом Федерального закона от 28 ноября 2011 г. № 335-ФЗ «Об инвестиционном товариществе» предусмотрена как раз возможность участвовать в нем иностранным юридическим лицам.

Проекты в рамках ГЧП в большей степени (количественно) реализуются на муниципальном уровне. В транспортной сфере реализуется примерно 10—15% проектов в рамках ГЧП в целом на всех уровнях. Такой не очень высокий показатель связан прежде всего с большими затратами на реализацию программ развития транспортной отрасли.

Законом учитывается большая часть интересов публичных и частных партнеров, которые имеют возможности реализовывать проекты по модели частной собственности. При этом повышению кредитоспособности проектов ГЧП способствует также наличие возможности залога на объект соглашения с целью финансирования проекта, отсутствуют требования как при концессии о применении типовых соглашений, есть возможность заключения прямых соглашений с финансирующими организациями.

В зависимости от контекста под ГЧП могут понимать конкретный вид договоров — соглашения о ГЧП. Все вышеперечисленные виды договоров в совокупности можно именовать соглашениями в сфере публично-частного партнерства [5, стр. 4].

Если учитывать зарубежный опыт, то можно заметить, что нормативно-правовое обеспечение транспортного комплекса, в том числе на основе ГЧП, также недостаточно. Нет четкого распределением зон ответственности, приоритетных направлений. Качество самих транспортных услуг не соответствует параметрам, определенным в целевых программах развития транспорта. «Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как указанными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках» [7, стр. 4].

Исследователи отмечают, что ГЧП на железнодорожном транспорте не способствует развитию иных отраслей экономики, не связанных с развитием месторождений сырья, что эти инвестпроекты в рамках ГЧП связаны с «веточным строительством» и прокладкой «капиллярных линий», дорог необщего пользования, а при этом необходимо развивать железнодорожную инфраструктуру общего пользования. Что касается железных дорог, то здесь необходима взаимосвязь отдельных проектов в рамках ГЧП с общими направлениями и стратегией развития транспорта в Российской Федерации.

С применением механизма ГЧП государство привлекает частного инвестора в инфраструктурные проекты. С 2005 г. появилась возможность использовать механизмы финансирования транспортной отрасли частными инвесторами, которые дают значительный объем инвестиций. При этом снижаются издержки финансирования со стороны государства на инфраструктуру.

С точки зрения гражданского законодательства концессия выступает как разновидность долгосрочной аренды с инвестиционными условиями и обязательствами.

Транспортное законодательство предусматривает дополнительные требования к реализации концессионного соглашения. В концессионной модели должны присутствовать две стороны соглашения: инвестиционная составляющая и соглашение о последующей эксплуатации объекта. В противном случае необходимо использовать механизмы федеральной контрактной системы. Например, Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает, что концессионер после выполнения основного соглашения о строительстве и реконструкции может приступить к стадии эксплуатации объекта концессии только после участия в дополнительной процедуре, например, конкурсной или иной. Пройдя конкурс или получив свидетельство об осуществлении перевозок, концессионер по концессионному соглашению или частный партнер по соглашению о ГЧП смогут реализовать себя на стадии эксплуатации объекта соглашения.

Налицо складывающееся противоречие между транспортным и инвестиционным законодательством. В концессионном законодательстве предусматривается именно эксплуатация объекта соглашения, но в транспортном законодательстве предусмотрено условие участия в эксплуатации объекта путем прохождения дополнительных конкурсных и иных процедур. Тем более что концессионеру никто не гарантирует, что он их пройдет. Таким образом, на стадии реализации может исключаться на практике концессионная модель.

Выбор вида договора является правом субъектов инвестиционных отношений. При этом необходимо отметить, что есть договоры, которые являются инвестиционными по определению (финансовая аренда, концессия), но также на практике есть иные договоры, которые заключают инвесторы (с инвестиционными условиями). Применительно к транспортной сфере в значительной мере из инвестиционных договоров подходит заключение концессионных соглашений. Концессия изначально и создавалась как форма организации инвестиционных отношений. Объектами концессии не выступают земельные участки и недра. В то же время земельные участки могут предоставляться концессионеру в аренду на срок действия соглашения. «Таким образом, можно сделать вывод о том, что в концессию можно передавать только то, что нельзя приватизировать. Однако это не исключает того, что в целом концессию можно рассматривать и как первый шаг к приватизации. При этом не слишком рентабельные активы сначала выступают предметом концессии, увеличивают свою стоимость и только потом приватизируются» [8, стр. 70]. Российской Федерации необходимо использовать подобный опыт, так как у нас происходит часто наоборот. Во многих государствах в период

использования концессии иностранный инвестор освобождается от неблагоприятных изменений законодательства.

«С формально-юридической стороны соглашения о ГЧП являются смешанным гражданско-правовым договором. В нем сочетаются договорные конструкции различных видов гражданско-правовых обязательств. Кроме того, в нем заложены элементы финансово-правовых, включая бюджетные, обязательств и административно-правовых договоров. Формами исполнения соглашения могут являться концессия, договор аренды и лизинга, доверительного управления имуществом, акционерное соглашение и др.» [6, стр. 8]. Реализация целей соглашения может происходить на основе принципов проектного финансирования.

Обеспечение конкуренции путем активного использования ГЧП дает эффект контроля со стороны государства за монополизацией сферы, где участвует частный партнер. Фактором демонополизации рынка и снижения цен на рынке транспортных услуг является обеспечение конкурсных процедур, положенных в основу реализации проекта в рамках ГЧП. Но эти же процедуры могут ставить под сомнение эффективность применения концессионной модели. Например, в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ концессионер или частный партнер после выполнения соглашения о строительстве и реконструкции имеет возможность начать процесс эксплуатации объекта только после прохождения конкурсной процедуры. И только после прохождения конкурса как концессионер, так и частный партнер, смогут участвовать в эксплуатационной части объекта соглашения.

Транспортное законодательство в дополнение к концессионному предусматривает наличие конкурса при переходе к стадии эксплуатации объекта и тем самым входит в противоречие с инвестиционным законодательством. На практике концессия чаще всего является моделью публично-частного партнерства по схеме: «строительство-передача-эксплуатация». Таким образом, требуется согласование по отношению друг к другу актов транспортного и инвестиционного законодательства. Механизм ГЧП работает недостаточно за счет нечеткого распределения прав заказчика и инвестора. Программы развития тех или иных проектов в рамках ГЧП и финансово-правовые планы часто не взаимоувязаны и не согласованы. Например, отсутствие средств в бюджете является основанием для отказа частному инвестору, но эти средства могут быть предусмотрены после принятия решения по участию в ГЧП.

Таким образом, большинство проектов в рамках ГЧП могут быть реализованы, если они будут взаимоувязаны с финансовыми планами и расходными обязательствами. Ни один новый проект не будет оперативно реализован в подобных условиях. Необходимо будет ждать следующего финансового цикла, но можно потерять время и некоторые проекты в связи с этим не реализовать никогда. Требуется новый финансово-

правовой механизм, который устранил конкуренцию финансово-правовых актов и программ, связанных с инвестированием на основе моделей ГЧП.

Важно адаптировать и согласовать по отношению друг другу акты транспортного законодательства: Федеральные законы «О концессионных соглашениях», «О морских портах в Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте» «О транспортной безопасности», «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др. Необходимо принятие целого массива подзаконных актов для реализации целей транспортной стратегии. Развитие морских портов предполагает в рамках обозначенной программы реализацию крупных проектов по развитию транспортной системы (Нижнее Приангарье, Читинская область, зона БАМ) на основе моделей ГЧП.

При всех вариантах развития и реализации целей программ в транспортной сфере предусматривается усиление роли транспортно-логистической инфраструктуры, мультимодальных логистических центров и транспортных узлов на основе морских портов. «Морские порты будут развиваться по так называемому “роттердамскому образцу”, когда порт неразрывно связан с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами. Для этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов» (Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28 сентября 2012 г.)).

Вопросы эффективного использования транспортной системы в целом связаны с развитием новых форм управления транспортом и гармонизации законодательства по всем видам транспорта одновременно. Вопрос развития морских портов зависит от развития железнодорожных и автомобильных подходов к ним, от внедрения нового механизма планирования на основе дорожных карт, сбалансированных графиков, транспортно-экономических балансов, геоинформационных транспортных систем. Перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций. Предполагается, что кредиты и лизинг станут играть важную роль в реализации инвестиционных программ на морском транспорте. Предлагается широко использовать в управлении портовым хозяйством современные модели



ГЧП, которые могут быть положены в основу новых проектов по развитию транспортной инфраструктуры.

Право на осуществление инвестиционной деятельности связано с гарантиями ее реализации. Все инвесторы имеют равные права на осуществление инвестиционной деятельности, на владение, пользование и распоряжение объектами инвестиционной деятельности. Права, связанные с инвестиционной деятельностью ограничиваются лишь на основании федерального закона. Согласно ст. 1069 ГК РФ действия и решения, ограничивающие инвестиционную деятельность, могут служить основанием для возмещения инвесторам убытков. Типичными гарантиями, предусмотренными в законодательстве об инвестиционной деятельности, являются: равенство прав инвесторов, гласность в обсуждении инвестиционных проектов, свободное использование доходов и прибыли и др. Важной гарантией инвестиционной деятельности является гарантия от неблагоприятного изменения законодательства или внесения изменений и дополнений в договор в связи с изменением законодательства.

В настоящее время преобладающей формой инвестирования на транспорте остаются концессионные соглашения, реализуемые в сфере строительства железных дорог необщего пользования, платных автомобильных дорог, аэропортов, инфраструктуры водного и городского транспорта. Как указывается в литературе, «при строительстве портов и других инфраструктурных объектов используется схема *BOT (Build, Operate, Transfer)*, при которой концессионер создает объект и получает право на его эксплуатацию на период окупаемости инвестиций, а затем концессионер передает объект в собственность концедента, схема *ROT (Rehabilitate, Own, Transfer)*, которая предусматривает передачу существующего объекта частному инвестору на условиях осуществления модернизации объекта с последующей его эксплуатацией, и контракт на управление объектом. Представляется, что в отношении тех транспортных объектов, которые могут быть переданы в частную собственность, будут также заключаться соглашения о государственно-частном партнерстве» [2, стр. 42].

Концессионное соглашение реализуется в рамках инвестиционного проекта. Для реализации концессии создается управляющая компания, которая осуществляет проектное управление. При этом инвестиционные затраты государства покрываются за счет частного инвестора; привлеченные ресурсы позволяют решать социально-значимые проекты с экономией бюджетных средств. За годы, прошедшие после принятия Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», было заключено около 300 концессионных соглашений. За этот период в проекты, реализуемые в рамках концессионных соглашений, инвестировано более 100 млрд руб. Например, на условиях концессионного соглашения был реализован проект по строительству и

эксплуатации платного участка трассы М1 в обход города Одинцова протяженностью 18,5 км. В этом концессионном соглашении концедентом являлась государственная компания «Российские автомобильные дороги», а в качестве концессионера выступало ОАО «Главная дорога». Общая стоимость инвестиционного проекта составила около 30,0 млрд руб., в том числе затраты на подготовку территории — 2,172 млрд руб., а стоимость строительства автомагистрали — 25,48 млрд руб. В общей сумме инвестиционных затрат около 43% составили средства Инвестиционного фонда РФ, 56,8% — средства частных инвесторов, которые были размещены в концессионных облигациях [1, стр. 75].

Концедент гарантирует концессионеру возможность возврата инвестиций. Концессионер получает все доходы от использования объекта соглашения за период его действия. Большинство концессионеров привлекают для реализации долгосрочного проекта средства институциональных инвесторов. Инфраструктурные проекты для институциональных инвесторов представляют особый интерес. Это связано с тем, что эта категория инвесторов имеет «длинные деньги», а инфраструктурные проекты могут обеспечить стабильный уровень доходности вложения средств (несмотря на сложность организации проектного управления, проекты, в которых используются средства институциональных инвесторов, имеют более высокий рыночный потенциал, чем проекты, реализуемые с использованием других инструментов финансирования, в частности банковского кредитования) [1, стр. 77]. В итоге необходимо отметить, что составной частью концессионного соглашения является модель финансовой устойчивости осуществляемого проекта, исходя из определенного уровня доходности.

Правительство РФ утверждает примерные концессионные соглашения в отношении: автомобильных дорог и объектов, с ними связанных; объектов трубопроводного транспорта; морских и речных портов, морских и речных судов; аэродромов и связанных с ними объектов; гидротехнических учреждений; объектов, связанных с передачей тепловой и электрической энергии; объектов коммунального хозяйства; метрополитена и иного общественного транспорта; объектов образования, культуры и спорта.

В России проявляется отсталость в развитии моделей ГЧП в сравнении с иными странами, где доля финансирования соглашений из бюджета достигает 12—14%, а в России — всего 0,8%. Концессионное соглашение как форма ГЧП предполагает деятельность по созданию, реконструкции и использованию имущества, являющегося его объектом. Отчуждению и передаче в залог объект концессионного соглашения не подлежит. Механизм отбора инвестиционных проектов в целях предоставления государственных гарантий по кредитам, которые предоставляются на инвестиционные проекты, утверждается Правительством РФ. Бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства осуществляются на

основе концессионных соглашений (ч. 5 ст. 79 Бюджетного кодекса Российской Федерации).

Государство часто выступает как заказчиком, так и потребителем услуг, связанных с перевозкой. «Можно выделить следующие особенности инвестирования в объекты железнодорожного транспорта: заинтересованность государства и частного бизнеса в стимулировании инвестиционного процесса в силу зависимости экономической безопасности хозяйствующих субъектов от уровня развития перевозочного процесса; централизация источников инвестиционных ресурсов и их дальнейшее распределение по филиалам и структурным подразделениям; необходимость постоянного направления больших объемов инвестиций в объекты инфраструктуры на всем протяжении железнодорожных линий; большой срок окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [3, стр. 32].

Для решения проблемы, связанной с распределением инвестиций, была проведена структурная реформа РЖД. В целях создания условий для инвестирования 17 июня 2008 г. Правительством утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р). Повысить инвестиционную привлекательность железнодорожного транспорта можно с учетом как макроэкономических показателей, так и существующих организационно-правовых основ деятельности транспортной отрасли. От качества управления и качества инвестиционного и транспортного законодательства зависит «создание условий для повышения инвестиционной привлекательности российских железных дорог в современных финансово-экономических условиях, когда государственное бюджетное финансирование серьезно ограничено, безусловно, является одним из стратегических приоритетов инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте. Учитывая мировой опыт реализации инвестиционных программ, следует отметить, что они осуществляются не только за счет собственных средств транспортных компаний, но и с привлечением альтернативных источников финансирования, в том числе государственного бюджета и частных инвестиций» [5, стр. 34]. Очень востребованной в данном случае является модель государственно-частного партнерства.

#### Литература

1. Баранов, В. В. Концессионные соглашения как инструмент реализации государственно-частного партнерства в сфере управления инфраструктурными и социально-значимыми проектами / В. В. Баранов, И. В. Баранова, А. А. Мурадов // Имущественные отношения в Российской Федерации. — 2015. — № 9 (168). — С. 74—81.

2. Белицкая, А. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства для демополизации российской экономики: правовой аспект // Юрист. — 2017. — № 1. — С. 41—46.
3. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : автореф. дис. ... канд. экон. наук. — Москва, 2016.
4. Касаткина, А. А. Иностранные инвестиции и способы их привлечения в национальную экономику // Справочно-правовая система КонсультантПлюс (дата обращения: 20 мая 2019 г.).
5. Килинкаров, В. В. Актуальные проблемы и тенденции в практике разрешения споров в сфере публично-частного партнерства в России // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2018. — № 4. — С. 62—103.
6. Правкин, С. А. Проблемы реализации инвестиционных проектов в соглашениях, основанных на государственно-частном партнерстве / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Российская юстиция. — 2019. — № 4. — С. 6—8.
7. Рубцова, М. В. Проблемы конкуренции на рынке транспортных услуг // Транспортное право. — 2016. — № 3. — С. 4.
8. Целовальникова, И. Ю. Правовое регулирование инвестиционной деятельности : монография. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2013.

## References

1. Baranov, V. V. Kontsessionnyye soglasheniya kak instrument realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere upravleniya infrastrukturnymi i sotsial'no-znachimymi proyektami [Concession agreements as a tool for implementing public-private partnerships in the management of infrastructure and socially significant projects] / V. V. Baranov, I. V. Baranova, A. A. Muradov // Imushchestvennyye otnosheniya v Rossiyskoy Federatsii. — 2015. — № 9 (168). — S. 74—81.
2. Belitskaya, A. V. Ispol'zovaniye instrumentov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya demonopolizatsii rossiyskoy ekonomiki: pravovoy aspekt [Using the tools of public-private partnership to de-monopolize the Russian economy: the legal aspect] // Yurist. — 2017. — № 1. — С. 41—46.
3. Beryakov, S. N. Povysheniye effektivnosti raboty zheleznodorozhnogo transporta na osnove sovershenstvovaniya sistemy upravleniya investitsionnoy deyatel'nost'yu [Improving the efficiency of rail transport through improving the investment management system]: avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk. — Moskva, 2016.
4. Kasatkina, A. A. Inostrannyye investitsii i sposoby ikh privlecheniya v natsional'nyuyu ekonomiku [Foreign investments and ways to attract them into the national economy] // Spravochno-pravovaya sistema Konsul'tantPlyus (data obrashcheniya: 20 maya 2019 g.).
5. Kilinkarov, V. V. Aktual'nyye problemy i tendentsii v praktike razresheniya sporov v sfere publichno-chastnogo partnerstva v Rossii [Actual problems and trends in the practice of resolving disputes in the field of public-private partnership in Russia] // Vestnik ekonomicheskogo pravosudiya Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 4. — S. 62—103.
6. Pravkin, S. A. Problemy realizatsii investitsionnykh proyektov v soglasheniyakh, osnovannykh na gosudarstvenno-chastnom partnerstve [Problems of implementation of investment projects in agreements based on public-private

- partnerships] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 4. — S. 6—8.
7. Rubtsova, M. V. Problemy konkurentsii na rynke transportnykh uslug [Problems of competition in the market of transport services] // Transportnoye pravo. — 2016. — № 3. — S. 4.
  8. Tseloval'nikova, I. YU. Pravovoye regulirovaniye investitsionnoy deyatel'nosti [Legal regulation of investment activity]: monografiya. — Moskva: Yuridicheskiy institut MIIT, 2013.