Санкт-Петербургский государственный университет
Юридический факультет

***БАКИРОВА Арина Ринатовна***

**Выпускная квалификационная работа**

***«Пути реализации проектов государственно-частного партнерства
в г. Санкт-Петербурге»***

Уровень образования: магистратура
Направление 40.04.01 *«Юриспруденция»*

Основная образовательная программа ВМ.5648.2019 *«Правовое регулирование природопользования»*

Научный руководитель: доцент кафедры нотариата, к.ю.н., Жаркова Ольга Александровна

Рецензент:
Бударгина Ольга Юрьевна

Санкт-Петербург

2021

**Содержание**

[Введение 3](#_Toc71759842)

[1. Подходы к определению понятия ГЧП: теоретический и законодательный аспекты 7](#_Toc71759843)

[1.1. Основные черты государственно-частного партнерства 7](#_Toc71759844)

[2. Проекты государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге 19](#_Toc71759845)

[Строительство 7 и 8 этапов платной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» 20](#_Toc71759846)

[Создание трамвайной сети по маршруту «станция метро «Купчино» – пос. Шушары – Славянка» 20](#_Toc71759847)

[Соглашение о ГЧП в отношении аэропорта «Пулково» 21](#_Toc71759848)

[Соглашение о государственно-частном партнерстве в отношении «Западного скоростного диаметра» («ЗСД») 23](#_Toc71759849)

[Создание и эксплуатация автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» 24](#_Toc71759850)

[Соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети «Чижик» в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга 26](#_Toc71759851)

[Соглашение с ООО «Невская медицинская инфраструктура» о реконструкции больницы № 40 в г. Сестрорецке 27](#_Toc71759852)

[Строительство Орловского тоннеля 27](#_Toc71759853)

[3. Обзор основной правоприменительной практики в сфере ГЧП 29](#_Toc71759854)

[Заключение 40](#_Toc71759855)

[Список литературы 44](#_Toc71759856)

[Приложение № 1 57](#_Toc71759857)

[Приложение № 2 59](#_Toc71759858)

# **Введение**

**Предметом** настоящей выпускной квалификационной работы (далее также – ВКР) являются формы реализации проектов государственно-частного партнерства (далее также – ГЧП) (концессионное соглашение и соглашение
о ГЧП) на примере Санкт-Петербурга.

**Объектом** выпускной квалификационной работы выступают механизмы реализации ГЧП-проектов на территории Российской Федерации в целом.

Предмет и объект данной выпускной квалификационной работы исследованы с применением следующих **методов**: нормативно-правовой, сравнительно-правовой, системный, аналитический, метод моделирования, дедуктивный и индуктивный методы, метод аналогии и другие.

При написании ВКР была поставлена следующая **цель**: рассмотрение различных аспектов реализации проектов государственно-частного партнерства, в том числе на территории Санкт-Петербурга.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие **задачи**:

1. изучение теоретических подходов к институту государственно-частного партнерства в российской юридической науке;
2. анализ законодательного регулирования концессионного соглашения и соглашения о ГЧП;
3. анализ сложившейся правоприменительной практики на территории Российской Федерации по спорам в сфере ГЧП;
4. рассмотрение конкретных примеров реализации концессионных соглашений и соглашений о ГЧП, в особенности на территории Санкт-Петербурга.

**Актуальность** темы ВКР обусловлена рядом немаловажных факторов.

Во-первых, повышенный интерес к государственно-частному партнерству со стороны государства и бизнеса, что подтверждается, тем, что, по информации Минэкономразвития[[1]](#footnote-1), по состоянию на начало 2020 года в России насчитывается около 3,1 тыс. действующих либо завершенных концессионных соглашений, при этом общий объем инвестиционных обязательств по ним составляет более 1,7 трлн руб., из которых 1,2 трлн руб. (т.е. более 70%) составляют внебюджетные инвестиции, 0,5 трлн руб. — бюджетные средства.

Во-вторых, необходимо отметить, что среди субъектов РФ лидером
по объему инвестиций в *транспортные* ГЧП-проекты является Санкт-Петербург – в совокупности на город приходится порядка 689,7 млрд. руб. инвестиций, в то время как на Москву приходится около 510,2 млрд. руб., а на Московскую область – 356,0 млрд. руб.[[2]](#footnote-2)

Говоря об уровне развития ГЧП в российских регионах в целом[[3]](#footnote-3), Минэкономразвития предлагает следующую статистику: лидерство
в рассматриваемой сфере принадлежит Самарской области, Москве и Московской области (у каждого региона более 98 из 100 возможных баллов);
за ними следуют Нижегородская область (96,9 бал.) и Пермский край (95,8 бал.); в наименьшей степени институт ГЧП развит в Северной Осетии (6,7 бал.), Ингушетии (7,5 бал.), Брянской области (11,3 бал.), Карачаево-Черкесии (14,7 бал.) и Тверской области (15,6 бал.)[[4]](#footnote-4).

Несмотря на то, что потенциал государственно-частного партнерства
в России все еще остается до конца не раскрытым[[5]](#footnote-5), трудно отрицать перспективность государственно-частного взаимодействия для выполнения социально значимых задач, а также тот факт, что данный институт год от года достигает все более масштабного развития.

Все большее количество российских регионов, начиная от уровня муниципалитетов, используют механизм государственно-частного партнерства для реализации проектов, особенно в сфере ЖКХ.

Среди наиболее эффективных проектов в области инфраструктуры Северной столицы следует отметить строительство «Западного скоростного диаметра» («ЗСД»); строительство инфраструктуры аэропорта «Пулково»[[6]](#footnote-6); создание, реконструкцию и эксплуатацию трамвайной сети «Чижик»
в Красногвардейском районе (общий объем инвестиций – 33,7 млрд руб.)[[7]](#footnote-7).

С учетом того, что практически все субъекты Российской Федерации в той или иной степени используют механизмы ГЧП (в частности, механизм концессионного соглашения) для создания или реконструкции инфраструктурных объектов[[8]](#footnote-8), можно прийти к выводу о значимости
и актуальности рассмотрения данного явления, чем обусловлено его рассмотрение в рамках настоящей выпускной квалификационной работы.

Необходимо отметить, что механизм государственно-частного партнерства внес свой вклад и в цифровизацию городской среды Санкт-Петербурга, что может быть продемонстрировано на примере проекта «Умный город», на что было указано мною в статье «Проблемы и перспективы цифровизации городской среды Санкт-Петербурга в рамках реализации проекта «Умный город»: нормативный аспект»[[9]](#footnote-9).

Так, создание отдельных элементов «Умного города» возможно путем заключения соглашений в отношении объектов информационных технологий, объектов инфраструктуры, в том числе элементы обустройства автомобильных дорог, например, средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, а также иные технические средства обеспечения транспортной безопасности[[10]](#footnote-10).

Механизм государственно-частного партнерства может быть использован и для развития такой стратегически значимой части России, как Арктическая зона РФ, на что мною также обращалось внимание в работе «Перспективы реализации проектов государственно-частного партнерства в Арктической зоне Российской Федерации»[[11]](#footnote-11).

В рамках IV Международной научно-практической конференции аспирантов, студентов и молодых учёных «Арктика и Север в контексте развития международных процессов» 15 декабря 2020 года мною также был представлен доклад «ГЧП-проекты как инструмент социально-экономического развития Арктической зоны РФ», в котором было продемонстрировано, как позитивно использование государственно-частного партнерства может сказаться
на инвестиционной привлекательности арктического региона[[12]](#footnote-12). По результатам указанной конференции планируется выпуск сборника работ участников конференции.

# **Подходы к определению понятия ГЧП: теоретический и законодательный аспекты**

# **Основные черты государственно-частного партнерства**

Повышенный интерес к государственно-частному партнерству в последнее время обусловлен рядом немаловажных причин, о которых, в том числе, говорилось выше.

В условиях рыночной экономики государство не может в равной степени поддерживать все отрасли хозяйственной деятельности, осуществлять достаточное бюджетное финансирование многих социально значимых проектов (в том числе, в сфере образования, здравоохранения, коммунально-бытовой и транспортной сфере), что вызывает необходимость частного инвестирования;
в условиях ограниченности ресурсов государства, не позволяющих в полной мере осуществить поставленные цели[[13]](#footnote-13), одним из механизмов привлечения подобных инвестиций является государственно-частное партнерство[[14]](#footnote-14).

Многие значимые инфраструктурные проекты не только в России, но и
по всему миру реализуются с помощью механизма государственно-частного партнерства, или public-private partnership (PPP), как оно известно мировой практике.

Что же означает термин «государственно-частное партнерство»? Как
в научной литературе, так и в нормативно-правовых источниках можно обнаружить немало определений государственно-частного партнерства.

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 о ГЧП)[[15]](#footnote-15), дает следующую характеристику государственно-частному партнерству в статье 3: юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения
о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества.

Исходя из приведенного определения ГЧП, можно обозначить следующие основные характеристики:

- существенные условия соглашений о ГЧП определяются Законом о ГЧП;

- субъектный состав: публичный и частный партнеры;

- соглашения о ГЧП заключаются на определенный срок;

- цели: привлечение частных инвестиций, выполнение социальной функции публичным субъектом.

Необходимо отметить, что возможен как широкий, так и узкий подход к понимаю государственно-частного партнерства. Широкое понимание, по мнению Владимира Килинкарова и Бобура Шамсиева, предполагает использование «любых форм взаимодействия государства и бизнеса в целях решения социально-экономических задач» (что во избежание терминологической путаницы называется этими авторами «государственно-частным взаимодействием»)[[16]](#footnote-16).

В статье Дёминой Н.А. «Соотношение понятий ГЧП и концессионное соглашение. Концессия как форма ГЧП» приведено узкое понимание ГЧП, которое сводится к конкретным проектам и соглашениям, попадающим под регулирование специального законодательства. Необходимо отметить, что именно узкий подход к понятию государственно-частного партнерства,
в конечном итоге, и нашел свое отражение в российском законодательстве[[17]](#footnote-17).

В. Килинкаров и Б. Шамсиев, рассуждая об узком подходе к понятию государственно-частного партнерства, говорят об «особой закрепленной
в законе форме сотрудничества государства (муниципального образования)
с одной стороны и частного инвестора с другой, направленной на реализацию совместного инвестиционного проекта в отношении объекта, находящегося
в сфере публичного интереса и контроля (как правило, публичной инфраструктуры)», а под еще более узкой трактовкой ГЧП подразумевают – «особую договорную форму ГЧП, имеющую ряд существенных отличий
от концессионного соглашения»[[18]](#footnote-18) (т.е. соглашение о ГЧП).

Наряду с тем, какого именно подхода к понятию государственно-частного партнерства следует придерживаться, дискуссионным вопросом является и то, какую именно формулировку: «*государственно*-частное партнерство» или «*публично*-частное партнерство» следует использовать, как наиболее подходящую для характеристики государственно-частного взаимодействия.

Так, В. Килинкаров и Б. Шамсиев, будучи сторонниками использования термина «публично-частное партнерство» в защиту своей позиции приводят следующую аргументацию: именно этот термин в большей степени соответствует принятым международным стандартам в данной области, а также национальной практике ведущих экономик мира; именно он соответствует сложившейся в России и других странах тенденции объединять понятия «государственный» и «муниципальный» в понятие «*публичный*» (например, «публичное право», «публичные услуги», «публичный субъект», «публичное образование», «публичные закупки»)[[19]](#footnote-19).

Д.А. Жмулина также использует формулировку «публично-частное партнерство», говоря о том, что оно может быть реализовано в двух формах: договорной (основной) и институциональной; также в статье упоминает
и концессию, которая, по мнению автора, является одной из многообразных договорных форм, имеющей как общие видовые, так и специфические черты[[20]](#footnote-20).

В работе «Публично-частное партнерство в России и зарубежных странах: правовые аспекты теоретические и практические проблемы правового регулирования публично-частного партнерства: его понятие, формы и виды, системы и принципы» раскрывается механизм реализации проекта публично-частного партнерства: от стадии подготовки проекта и принятия решения о его реализации до окончания его реализации; в работе также используется термин «публично-частное партнерство» для характеристики государственно-частного взаимодействия[[21]](#footnote-21).

Допуская возможность использования обеих формулировок (как «*государственно*-частное партнерство», так и «*публично*-частное партнерство»), для целей данной ВКР будем придерживаться первой, как используемой
в российском специальном законодательстве и правоприменительной практике.

Сторонники использования различной терминологии для обозначения сущностно одного и того же явления, между тем, не могут не согласиться, что преимуществом использования механизма ГЧП представляется то, что как государство, так и частный инвестор на конкурентной основе в рамках относительно длительных договорных отношений могут разделить риски
и выгоды между собой. Осознавая этот факт, государство считает развитие
и поддержку ГЧП одним из стратегически важных направлений своей деятельности, в том числе, когда речь заходит о развитии Арктической зоны РФ, богатство минерально-сырьевой базы которой вызывает повышенный интерес[[22]](#footnote-22).

Правовое регулирование ГЧП в России продолжает свое формирование: федеральный закон «О концессионных соглашениях» № 115-ФЗ (далее – Закон о концессиях)[[23]](#footnote-23) был принят в 2005 году, Закон о ГЧП – спустя 10 лет, однако институт ГЧП все еще нуждается во внимании со стороны законодателя, в том числе, на региональном уровне.

Среди немногочисленного регулирования ГЧП на подзаконном уровне необходимо отметить Приказ Минэкономразвития России от 30.11.2015 № 894, которым утверждена Методика оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства
и определения их сравнительного преимущества[[24]](#footnote-24).

Говоря о законодательстве на региональном уровне, в частности, в Санкт-Петербурге, следует упомянуть:

- Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»[[25]](#footnote-25), который дает определение понятиям «государственно-частное партнерство», «соглашение», «сторона», «объект» и т.п., определяет формы участия Санкт-Петербурга
в государственно-частных партнерствах, устанавливает гарантии прав партнеров при заключении и исполнении соглашений и т.д.;

- Закон Санкт-Петербурга от 02.10.2019 № 461-105 «О порядке предоставления земельных участков, находящихся в государственной собственности Санкт-Петербурга, при исполнении концессионных соглашений, соглашений о государственно-частном партнерстве и внесении изменений
в отдельные законы Санкт-Петербурга»[[26]](#footnote-26), которым вносятся изменения, упрощающие реализацию концессионных соглашений и соглашений
о государственно-частном партнерстве в Санкт-Петербурге[[27]](#footnote-27).

Следует также отметить и региональное подзаконное регулирование сферы государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге:

1. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.12.2015
№ 1112 «О рассмотрении предложений о заключении концессионных соглашений»[[28]](#footnote-28);
2. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 31.03.2009
№ 346 «О мерах по развитию государственно-частных партнерств в Санкт-Петербурге»[[29]](#footnote-29);
3. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 06.11.2009
№ 1241 «О Межведомственной комиссии по отбору концепций проектов в целях их реализации путем участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах при Правительстве Санкт-Петербурга»[[30]](#footnote-30).

Степень нормативной урегулированности института ГЧП в Санкт-Петербурге не является общим правилом, в других регионах зачастую взаимодействие государства и частных инвесторов находится на еще более ранней стадии развития. Среди позитивных примеров региональных нормативно-правовых актов, регулирующих институт государственно-частного партнерства, можно упомянуть, например, Закон Самарской области от 2 июля 2010 г. № 72-ГД «Об участии Самарской области в государственно-частных партнерствах», который, в частности, дает легальную дефиницию соглашения
о ГЧП[[31]](#footnote-31).

Возвращаясь к значимости института государственно-частного партнерства в целом, необходимо отметить, что результатом сотрудничества государства и частных инвесторов является выполнение различных социально значимых задач: строительство образовательных и медицинских учреждений, спортивных объектов, объектов транспортной и жилищно-коммунальной инфраструктуры, которое могло бы быть существенно затруднено или даже невозможно за счет исключительно бюджетных средств.

В условиях недостатка бюджетного финансирования использование долгосрочных частных инвестиций при реализации инновационных проектов
в разных секторах экономики позволяет развивать территорию, не снижая размеры социальных выплат, что особенно важно в кризисных условиях, на что было справедливо указано Е.С. Чаркиной и С.Н. Мирошниковым[[32]](#footnote-32).

Как бы то ни было, несмотря на востребованность и высокую социальную значимость эффективной реализации проектов государственно-частного партнерства, частные инвесторы на практике сталкиваются со многими трудностями на различных этапах, в частности:

- риск сокращения / прекращения финансирования проекта, вызванный изменением приоритетов расходования бюджетных средств;

- сложность выхода из проекта и возврата инвестиций;

- длительность процедур согласования;

- отсутствие реальной ответственности публичного партнера;

- недостаточная компетентность в вопросах разработки, реализации и управления проектами ГЧП;

- излишний контроль за реализацией проекта со стороны государства и т.п.

Перечень потенциальных затруднений частных инвесторов не исчерпывается вышеуказанным, однако именно на эти трудности обращает внимание Ю.К. Русанова в статье «Некоторые правовые аспекты реализации проектов государственно-частного партнерства»[[33]](#footnote-33).

Как бы то ни было, несмотря на имеющиеся риски, сфера государственно-частного партнерства сохраняет свою привлекательность для потенциальных инвесторов. В таких условиях государству, как заинтересованному лицу, необходимо активнее поощрять и поддерживать субъектов, готовых осуществлять частные инвестиции.

Обращаясь к конкретным формам реализации государственно-частного партнерства, а именно, к концессионному соглашению и соглашению о государственно-частном партнерстве, необходимо обратить внимание на следующие аспекты.

Анализ легальной дефиниции **концессионного соглашения**, изложенной в пункте 1 статьи 3 Закона о концессиях, позволяет выделить его черты:

- субъектный состав: концессионер (частный партнер) и концедент (публичный партнер);

- предмет соглашения: создание и (или) реконструкция имущества, определенного в концессионном соглашении;

 - объект концессионного соглашения: недвижимое имущество или недвижимое имущество и движимое имущество, технологически связанные между собой и предназначенные для осуществления деятельности, предусмотренной концессионным соглашением, кроме случаев заключения концессионного соглашения в отношении объекта, предусмотренного пунктом 21 части 1 статьи 4 Закона о концессиях;

- право собственности на объект соглашения принадлежит или будет принадлежать концеденту;

- концессионер обязуется осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения;

- концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанного деятельности (пункт 1 статьи 3 Закона о концессиях).

Концессионное соглашение по своей сути является договором, содержащим элементы различных договоров, предусмотренных федеральными законами, в связи с чем к отношениям сторон концессионного соглашения применяются в соответствующих частях правила гражданского законодательства о договорах, элементы которых содержатся в концессионном соглашении (пункт 2 Закона о концессиях).

Значимым обстоятельством, отличающим концессионное соглашение от соглашения о ГЧП, является тот факт, что объект концессионного соглашения, подлежащий реконструкции, по общему правилу, находится в собственности концедента (публичного субъекта) на момент заключения концессионного соглашения.

Перечень объектов концессионного соглашения является достаточно обширным, он содержится в статье 4 Закона о концессиях (Приложение № 1).

Концессионное соглашение может быть заключено в отношении сразу нескольких объектов концессионных соглашений, если указанные действия (бездействие) не приведут к недопущению, ограничению, устранению конкуренции (пункт 5 статьи 4 Закона о концессиях).

Говоря о **соглашении о государственно-частном партнерстве**, стоит отметить, что оно представляет собой гражданско-правовой договор между публичным партнером и частным партнером, заключенный на срок не менее чем три года в порядке и на условиях, которые установлены Законом о ГЧП.

Отнесение соглашений в сфере ГЧП к гражданско-правовым договорам является доминирующим подходом и в российской юридической науке[[34]](#footnote-34).

До принятия Закона о ГЧП регулирование ГЧП на федеральном уровне не было достаточно полным, а положения регионального законодательства о ГЧП зачастую имели диспозитивный характер, в связи с чем стороны соглашения о ГЧП самостоятельно определяли в нем те или иные условия, необходимые для успешной реализации проекта. Таким образом, соглашение о ГЧП наряду с положениями специального законодательства, регулировало отношения участников соглашения, определяя порядок и последовательность действий партнеров в рамках проекта ГЧП[[35]](#footnote-35).

Пункт 1 статьи 7 Закона о ГЧП определяет перечень объектов соглашений о государственно-частном партнерстве (Приложение № 1).

К объектам соглашения о ГЧП также предъявляется ряд требований:

1) объектом соглашения может быть только имущество, в отношении которого российским законодательством не установлены принадлежность исключительно к государственной, муниципальной собственности или запрет на отчуждение в частную собственность либо на нахождение в частной собственности;

2) соглашение может быть заключено в отношении нескольких объектов соглашений, если указанные действия (бездействие) не приведут к недопущению, ограничению, устранению конкуренции;

3) объект соглашения, подлежащий реконструкции, должен находиться в собственности публичного партнера на момент заключения соглашения, при этом указанный объект на момент его передачи частному партнеру должен быть свободным от прав третьих лиц.

Соответственно, уже на этапе определения перечня объектов концессионного соглашения и соглашения о государственно-частном партнерстве можно усмотреть ряд различий, несмотря на то, что перечень объектов обоих видов соглашений частично пересекается (см. Приложение № 1).

Значимым является и то обстоятельство, что перечень объектов концессионного соглашения и соглашения о ГЧП является исчерпывающим, соответственно, заключение соглашений в отношении объектов, которые не указаны в законодательстве, не допускается.

Перечень существенных условий концессионного соглашения предусмотрен пунктом 1 статьи 10 Закона о концессиях, соглашения о ГЧП – в пункте 2 статьи 12 Закона о ГЧП (Приложение № 2) и не является исчерпывающим. Их анализ также позволяет установить некоторые сходства данных видов соглашений (эти сходства обусловлены природой данных соглашений, например, условие об определении срока действия соглашения), в то же время усмотреть их специфику, которая, в конечном счете, влияет на то, какую именно модель государственно-частного взаимодействия выбирают его стороны

Немаловажным аспектом является и то, что эффективность ГЧП-проектов подлежит оценке как с позиций публичного, так и частного партнера[[36]](#footnote-36).

Среди критериев эффективности проекта для публичного партнера следует упомянуть опыт частного партнера в реализации схожих проектов; наличие у последнего подготовленной команды, состоящей из высококвалифицированных специалистов, в том числе, в сфере юриспруденции. Кроме того, для публичного партнера, который использует механизм ГЧП в целях выполнения социально значимых задач, важно сохранять контроль над тем, как будет реализовываться проект.

Для частного партнера, например, значимыми являются такие критерии, как инвестиционная привлекательность проекта, стабильность политической ситуации в регионе во избежание смены приоритетов финансирования; пропорциональное распределение рисков между сторонами соглашения[[37]](#footnote-37).

Оценка эффективности проекта тесно взаимосвязана с оценкой потенциальных рисков, которая является одним из важнейших этапов подготовительного этапа реализации ГЧП-проекта. Управление рисками проекта ГЧП представляет собой идентификацию, анализ рисков и выработку плановых мер по минимизации негативных последствий наступления рисковых событий[[38]](#footnote-38).

И для частного, и для публичного партнера в этой связи важно детальное планирование каждого этапа реализации проекта (подготовительный этап, подготовка конкурсной документации, проведение конкурса, заключение соглашения, реализация соглашения, контроль за соблюдением условий соглашения, прекращение действия соглашения); выявление рисков на основании изучения опыта реализации других ГЧП-проектов.

На основании изложенного, государственно-частное партнерство представляет собой комплексное явление, при этом формы его реализации, рассматриваемые в настоящей работе, а именно: концессионное соглашение, соглашение о ГЧП – требуют длительной и тщательной проработки и подготовки, а также сотрудничества публичной и частной стороны для достижения общих целей и минимизации рисков.

# **Проекты государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге**

Российской практике известны примеры успешной реализации проектов государственного-частного партнерства, в частности, на территории Санкт-Петербурга.

В настоящий момент в России на стадии проектирования находятся такие масштабные проекты в транспортной сфере, как:

1. Строительство железнодорожной линии Обская — Салехард — Надым в Ямало-Ненецком автономном округе (общий объем инвестиций по предварительным оценкам — от 200 млрд руб.)[[39]](#footnote-39).

2. Создание железнодорожной линии Элегест — Кызыл — Курагино
в Туве и Красноярском крае (объем инвестиций от 127 до 195 млрд руб.)[[40]](#footnote-40).

Данный инвестиционный проект реализуется по концессионному соглашению сроком на 30 лет, является комплексным и включает в себя четыре объекта: развитие Элегестского угольного месторождения, строительство железной дороги Элегест-Кызыл-Курагино, морского порта Ванино и электростанции в Республике Тыва; проект предполагает строительство железной дороги общего пользования протяженностью около 410 км на территории Красноярского края и Республики Тыва, которая свяжет находящееся вблизи г. Кызыл Элегестское угольное месторождение
с существующей железной дорогой Абакан – Тайшет в районе станции Курагино[[41]](#footnote-41).

По состоянию на 01.04.2021 реализация прав и обязанностей по указанному соглашению приостанавливается на срок до пяти лет без применения мер ответственности для концессионера на основании дополнительного соглашения к концессионному соглашению между Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор) и с АО «ТЭПК Кызыл-Курагино» (дочерняя компания АО «Тувинской энергетической промышленной корпорации»)[[42]](#footnote-42).

Из десяти крупнейших ГЧП-проектов, реализующихся на настоящий момент в России, на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области на разных стадиях реализации находятся следующие проекты:

**Строительство 7 и 8 этапов платной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург»**

Реализация данного проекта осуществляется в рамках заключенного концессионного соглашения между госкомпанией «Автодор» и ООО «Магистраль двух столиц», созданной в июле 2013 года инвестиционными банком ВТБ Капитал и французской компанией VINCI Highways (дочерним предприятием VINCI Concessions).

Общая стоимость строительства участка дороги протяженностью 137,6 км от Мясного Бора (Новгородская обл.) до Санкт-Петербурга составила более 80 млрд руб., из которых 57,6 млрд руб. было получено в качестве капитального гранта от государства, остальную часть финансирования осуществляли инвесторы. Концессионер эксплуатирует трассу М-11 до 2041 года[[43]](#footnote-43).

**Создание трамвайной сети по маршруту «станция метро «Купчино» – пос. Шушары – Славянка» (общая сумма частных инвестиций – не менее 25,9 млрд руб., срок действия соглашения – 30 лет)**

Концессионным соглашением, заключенным между Правительством Санкт-Петербурга и ООО **«**БалтНедвижСервис**»** в октябре 2019 года, предусмотрены строительство и последующая эксплуатация трамвайной сети, включая возведение трамвайного депо и создание не менее 15 остановок. Наряду с этим, концессионер обязан закупить и эксплуатировать не менее 21 единицы подвижного состава. Протяженность трамвайных путей должна составить не менее 21 км[[44]](#footnote-44). Строительство объекта запланировано в 2 этапа.

В качестве критерия конкурса был установлен размер эксплуатационного платежа, выплачиваемого концедентом в пользу будущего концессионера (победителя конкурса): начальное значение платежа составило 89 млрд руб., предложение консорциума ООО «БалтНедвижСервис» - 58 млрд рублей, что на 17 млрд руб. меньше, чем предложение второго участника[[45]](#footnote-45).

В рамках реализации проекта Газпромбанк выступает в качестве участника специальной проектной компании (СПК) и планирует предоставить заемное финансирование концессионеру. Прогнозируемый срок окончания строительства на всем маршруте – конец 2024 года.

Среди ГЧП-проектов, реализующихся (уже реализованных) на территории Санкт-Петербурга, наибольшую огласку на территории России, а некоторые даже за рубежом, получили следующие соглашения:

# **Соглашение о ГЧП в отношении аэропорта «Пулково»**

Стороны соглашения: ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», Правительство Санкт-Петербурга, ОАО «Аэропорт Пулково».

Общий объем инвестиций уже на первом этапе реализации проекта составил около 1,2 млрд евро.

Соглашение представляет собой трехсторонний договор, в котором помимо Санкт-Петербурга и Частного Партнера участвует Аэропорт Пулково.

Включение Аэропорта Пулково позволило обеспечить бесперебойную работу аэропорта. По условиям Соглашения в течение срока между датой его подписания и датой его вступления в силу Аэропорт Пулково продолжает эксплуатировать Аэропорт.

Данное соглашение было заключено по форме ВОТ: Built, Operate, Transfer/строительство, эксплуатация, передача.

Начало действия соглашения: 29 апреля 2010 года; срок действия соглашения – 30 лет.

Предмет соглашения:

а) Частный Партнер обязуется за плату осуществить:

- создание, реконструкцию и эксплуатацию переданного ему Аэропортом Пулково объекта соглашения в целях развития Аэропорта с проектной пропускной способностью не менее 35 млн пассажиров в год, соответствующим уровнем обслуживания пассажиров и требованием к категории аэродрома;

- эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт, модернизацию Аэропорта;

- оказание аэропортовых услуг в целях обеспечения бесперебойного функционирования Аэропорта.

б) Публичный Партнер обязуется обеспечить предоставление Частному Партнеру земельных участков, необходимых для строительства, реконструкции и эксплуатации Аэропорта, а также передачу объекта соглашения.

Объект соглашения: недвижимое имущество, подлежащее созданию, и имущество, подлежащее реконструкции (как имущество Санкт-Петербурга, так и имущество Аэропорта Пулково).

I этап соглашения предусматривал строительство до 2014 года следующих объектов[[46]](#footnote-46):

- здания нового централизованного пассажирского терминала с реконструкцией существующего терминала Пулково-1;

- гостиницы, бизнес-центра, парковок (крытых и открытых);

- перронов (включая грузовой перрон), пожарных станций, энергоцентра и других объектов аэропортовой инфраструктуры.

Чем примечателен ГЧП-проект в отношении аэропорта Пулково?

Это первый масштабный проект ГЧП в России, получивший поддержку международных банков, не предусматривающий государственных субсидий или гарантий, подписанный в соответствии с законом о ГЧП Санкт-Петербурга.

Проект был удостоен множества международных наград:

- в 2011 году инвестиционный бизнес Группы ВТБ, основного акционера ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», был отмечен журналом Infrastructure Journal в номинации «Сделка года» в категории «Транспорт» за проект по финансированию реконструкции аэропорта «Пулково»;

- В феврале 2011 года ВТБ Капитал получил награду журнала Project Finance (Euromoney) ключевого издания по инфраструктурному финансированию — в номинации European Airport Deal of the Year;

- в марте 2011 года проекту были присуждены 4 награды журнала Infrastructure Investor — ведущего издания в сфере инфраструктурного финансирования, в том числе «Сделка года по схеме ГЧП на международном рынке» и «Сделка года по схеме ГЧП в Европе».

В 2012 году аэропорт «Пулково» стал единственным российским проектом, вошедшим в список 100 лучших инновационных проектов, направленных на улучшение городских инфраструктур во всем мире по версии «Infrastructure 100: World Cities Edition» компании KPMG[[47]](#footnote-47).

# **Соглашение о государственно-частном партнерстве в отношении «Западного скоростного диаметра» («ЗСД»)**

Общий объем инвестиций в данный проект составляет около 212 млрд руб. Этот проект стал одним из крупнейших в мире примеров ГЧП в сфере создания платных дорог[[48]](#footnote-48).

Стороны соглашения: Правительство Санкт-Петербурга, АО «ЗСД» и ООО «Магистраль северной столицы».

Срок действия соглашения: 30 лет.

Данный проект, как и рассматриваемый выше, на настоящий момент является реализованным, сроки его реализации: 2004-2016 гг.

Проект реализовывался за счет бюджетных инвестиций, а также на основании соглашения о государственно-частном партнерстве с ООО «Магистраль северной столицы»[[49]](#footnote-49).

Правительство Санкт-Петербурга приняло Постановление[[50]](#footnote-50), которым утверждены состав и описание объекта соглашения (объект соглашения – обычная платная частная автомобильная дорога общего пользования «Западный скоростной диаметр»), а также основные условия соглашения, которые в данном постановлении не приводятся.

В 2017 году был опубликован текст соглашения, который «был получен из конфиденциальных источников», несмотря на то, что власти города отказывались публиковать текст соглашения, ссылаясь на условие соглашения о неразглашении коммерческой тайны[[51]](#footnote-51).

# **Создание и эксплуатация автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка»**

Общий объем инвестиций составил не менее 1,63 млрд руб. Данный проект на настоящий момент также считается реализованным.

Инвестором проекта выступил ООО «СлавДорСервис». Срок реализации проекта составляет 12 лет, из которых на строительство отведено 2 года (2012-2014 гг.), на эксплуатацию – 10 лет (2014-2024 гг.).

Цель проекта: обеспечение транспортной доступности жилого района «Славянка» путем строительства межквартальных автомобильных дорог и организации их дальнейшего содержания для использования в качестве бесплатных автомобильных дорог общего пользования на основе государственно-частного партнерства[[52]](#footnote-52).

Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 02.07.2012 № 673[[53]](#footnote-53) утверждается состав и описание объекта соглашения, основные условия соглашения.

Объектом соглашения является совокупность автомобильных дорог, перечень которых представлен в приложении к постановлению Правительства Санкт-Петербурга, о котором говорилось выше.

Предмет соглашения сформулирован следующим образом[[54]](#footnote-54):

- публичный партнер предоставляет частному партнеру на праве аренды земельный участок, находящийся в собственности города, а частный партнер создает на земельном участке объект соглашения, право собственности на который будет принадлежать частному партнеру в течение определенного срока, и обеспечивает его эксплуатацию;

- город обязуется компенсировать затраты частного партнера на создание и эксплуатацию объекта соглашения и по истечении установленного срока обязуется выкупить, а частный партнер продать объект соглашения в собственность города.

Несмотря на то, что данный проект не отличается масштабностью двух предыдущих, его значимость для жителей города очевидна, он является еще одним примером успешного сотрудничества государства и представителей бизнеса на пути улучшения транспортной инфраструктуры города.

# **Соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети «Чижик» в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга**

Данный проект стал первым успешным опытом реализации ГЧП в сфере легкорельсового транспорта в России[[55]](#footnote-55).

Общий объем инвестиций в реализацию проекта составил 15,3 млрд руб., из которых 2,9 млрд руб. составили средства городского бюджета, остальное финансирование было привлечено за счет размещения концессионных облигаций в размере 11,9 млрд руб. и за счет акционерных займов – 0,5 млрд руб.

В мае 2016 года ООО «Транспортная концессионная компания» (ООО «ТКК») и Правительство Санкт-Петербурга заключили концессионное соглашение сроком на 30 лет, из которых 27 лет отведено на эксплуатацию объекта. Реализация проекта осуществлялась в 3 этапа.

Среди основных обязанностей концедента следует перечислить: предоставление земельных участков с заключением договоров аренды для целей строительства инфраструктуры трамвайной сети; участие в финансировании создания объекта соглашения на стадии строительства в соответствии с условиями соглашения; компенсация концессионеру дополнительных расходов в случае наступления особых обстоятельств; предоставление финансирования на стадии эксплуатации в объеме, определенном условиями соглашения; приемка объекта соглашения по окончании срока действия концессионного соглашения.

По данному концессионному соглашению концессионер обязался обеспечить организацию и контроль качества создания объекта; эксплуатацию объекта концессионного соглашения, обслуживание и возврат привлеченного финансирования; передачу объекта концеденту по окончании срока действия соглашения[[56]](#footnote-56).

# **Соглашение с ООО «Невская медицинская инфраструктура» о реконструкции больницы № 40 в г. Сестрорецке**

Общий объем инвестиций составил около 6,9 млрд руб. Данный проект находится на стадии реализации с 2015 года, его инвестором выступила ООО «Невская медицинская инфраструктура», совладельцем которой являются итальянская компания Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. (71% участия) и ООО «Газпромбанк-Инвест Девелопмент Северо-Запад» (29% участия). Срок действия соглашения – 10,5 лет – предполагалось, что в пределах этого срока инвестор построит новый корпус больницы, будет эксплуатировать его, впоследствии этого корпус будет передан в собственность города.

Реализация данного проекта оказалась под угрозой: по состоянию на октябрь 2020 года появилась информация о намерении компании Pizzarotti выйти из проекта; рассматривался и вариант продажи доли компании в ООО «Невская медицинская инфраструктура». Основными причинами, по которым компания Pizzarotti могла выйти из проекта – это системные проблемы в области реализации крупных ГЧП-проектов в сфере здравоохранения: сложности с окупаемостью инвестиций из-за низких тарифов на услуги в рамках обязательного медицинского страхования; возникший на фоне эпидемии коронавирусной инфекции кризис[[57]](#footnote-57).

# **Строительство Орловского тоннеля**

Примером «замороженного» ГЧП-проекта в Санкт-Петербурге является реализация такого крупного инвестиционного проекта, как строительство Орловского тоннеля, который проектировался как автомобильный тоннель под Невой. Общий объем инвестиций в проект около 115 млрд руб.

Необходимость реализации данного проекта была обусловлена рядом обстоятельств: наличие существенной перегруженности транспортной сети в центре города и в зоне сооружения; отсутствие возможности осуществления в центре города непрерывной транспортной связи лево- и правобережных районов Санкт-Петербурга; понижение пропускной способности полосы движения на существующих мостах через р. Неву; необходимость рекуперации городских транспортных потоков[[58]](#footnote-58).

Изначально город заключил концессионное соглашение с ООО «Невская концессионная компания» на сооружение Орловского тоннеля, но в 2012 году контракт был расторгнут; позднее стало известно, что на месте въезда в тоннель на Смольной набережной отводится участок под комплекс Верховного суда[[59]](#footnote-59).

На данный момент реализация проекта приостановлена.

Пандемия коронавирусной инфекции поставила под угрозу реализацию не только действующих ГЧП-проектов, что заставило стороны вносить изменения в сами соглашения, но и отбросила развитие государственно-частного партнерства в России в целом.

По состоянию на осень 2020 года, в связи с введенными ограничениями уровень развития ГЧП в России фактически приблизился к показателям 2010 года, шагнув на десятилетие назад: наполовину сократилось количество подписанных соглашений, вдвое уменьшился объем привлеченного финансирования[[60]](#footnote-60).

Неизвестно, насколько сильно такая негативная динамика отразится на будущем института ГЧП в России, однако есть основания полагать, что для восстановления ситуации понадобится поддержка со стороны государства, чтобы вновь вовлечь частный капитал в реализацию различных социально значимых проектов, продемонстрировать готовность не только частной, но и публичной стороны соглашения взять на себя риски возникновения непредвиденных ситуаций чрезвычайного характера.

# **Обзор основной правоприменительной практики в сфере ГЧП**

Устоявшейся судебной практики в сфере государственно-частного партнерства на настоящий момент не сложилось, институт ГЧП находится на стадии развития не только на территории Санкт-Петербурга, но и во всей России. В свете этого судебную практику по отдельным аспектам ГЧП можно охарактеризовать как непоследовательную либо как несложившуюся[[61]](#footnote-61).

Поскольку Федеральная антимонопольная служба России (далее также– ФАС России) участвует в подготовке проектов нормативных правовых актов, регулирующих концессионные соглашения и соглашения о ГЧП на федеральном уровне, контролирует соблюдение антимонопольного законодательства при заключении и реализации концессионных соглашений, в частности, в установленном статьей 18.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции)[[62]](#footnote-62) порядке рассматривает жалобы на проведение конкурсов по таким соглашениям, рассматривает заявления, указывающие на признаки ограничения, устранения конкуренции, представляется необходимым обратить внимание на практику рассмотрения антимонопольных дел в сфере ГЧП.

Какие аспекты государственно-частного партнерства наиболее часто являлись предметом анализа судебной практики?[[63]](#footnote-63)

1. **Плата концедента**

1) Одним из наиболее громких споров в сфере ГЧП является т.н. «башкирское дело»[[64]](#footnote-64): спор ФАС России и Государственного комитета Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству по концессионному соглашению о строительстве дороги «Стерлитамак-Магнитогорск» по жалобе одного из участников торгов на организатора проведения торгов при проведении открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения[[65]](#footnote-65).

ФАС России аннулировал конкурс на заключение соглашения о финансировании и строительстве автодороги в связи с тем, что по данному соглашению «расходы на работы должны были полностью покрываться из бюджета, частных инвестиций не предусматривалось»; расход бюджета республики в ближайшие 15 лет составил бы в таком случае около 22 миллиардов рублей[[66]](#footnote-66).

По мнению ФАС России, такая система финансирования, где лишь часть расходов на создание объекта должна возмещаться за счет бюджетных средств, а оставшаяся – за счет эксплуатации объекта концессионного соглашения, противоречит сути концессионных соглашений. Если все расходы возмещаются за счет средств бюджета, необходимо заключать государственный контракт во избежание бесконтрольного и необоснованного расходования бюджетных средств, поскольку процедура заключения концессионного соглашения не обеспечивает такого уровня контроля за обоснованностью расходов из бюджета, как при заключении государственного контракта[[67]](#footnote-67).

Кроме того, ФАС России признала незаконным требование о наличии у участников конкурса опыта финансирования аналогичных проектов.

Значимость указанного спора обусловлена тем, что впервые были рассмотрены претензии ФАС России к модели финансирования объекта концессионного соглашения исключительно за счет бюджетных средств. Между тем, такая модель используется для повышения инвестиционной привлекательности важных проектов, которые не являются прибыльными с точки зрения инвестора. Именно эта модель и была использована при реализации таких крупных проектов, как система взимания платы «Платон», трасса Москва – Санкт-Петербург, III и IV участки ЦКАД.

«Башкирское дело» имело прецедентный характер в силу того, что изменение ФАС России указанной выше модели финансирования объекта концессии отразилось бы на всем рынке концессий и могло повлечь отток частного капитала от инвестирования в социально значимые проекты.

Рассмотрение данного спора окончилось в суде апелляционной инстанции, который своим решением признал решение и предписание антимонопольного органа недействительными, а все спорные условия конкурса законными.

«Башкирское дело» является ярким примером спора, возникшего в связи с возможностью различного толкования положений Закона о концессиях[[68]](#footnote-68).

1. Северо-Осетинское УФАС вынесло предписание по жалобе в отношении Управления Республики Северная Осетия-Алания по информационным технологиям и связи, которое было организатором конкурса на право заключения концессионного соглашения в отношении элементов обустройства автомобильных дорог на территории республики. Один из пунктов жалобы касался платы концедента. Антимонопольный орган пришел к выводу о невозможности возмещения 100% затрат концессионера на строительство объекта по смыслу Закона о концессиях. Арбитражный суд, удовлетворяя заявление организатора конкурса, признал решение Северо-Осетинского УФАС недействительным и сделал вывод, что ч. 13 ст. 3 Закона о концессиях не ограничен размер и объем расходов, принимаемых на себя концедентом[[69]](#footnote-69).

**Вывод:** законность стопроцентного возмещения из бюджета расходов концессионера подтверждается сложившейся судебной практикой[[70]](#footnote-70).

1. **Разграничение концессионного соглашения и законодательства о государственных закупках**

Вслед за «башкирским делом», в котором впервые был поставлен вопрос о разграничении законодательства, регулирующего закупочную деятельность, и Закона о концессиях, последовало т.н. «тувинское дело»[[71]](#footnote-71). В отличие от ранее рассмотренного «башкирского дела», позиция антимонопольного органа устояла в трех инстанциях. Отказывая в удовлетворении требования Министерства образования и науки Республики Тыва о признании предписания Тувинского УФАС недействительным, суды приходили к следующим выводам[[72]](#footnote-72):

1. в целях удовлетворения государственных нужд должно применяться законодательство о контрактной системе;
2. финансирование строительства объекта за счет средств государственной программы (в рассматриваемом случае - «Развитие образования на 2018-2025 годы», утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2017 № 1642[[73]](#footnote-73)) является признаком удовлетворения государственных нужд;
3. невозможность заключения концессионного соглашения без подтверждения доступа к финансированию: инициатор заключения концессионного соглашения должен подтвердить наличие средств или возможности их получения в размере не менее 5% от объема заявленных в проекте соглашения инвестиций. Как правило же, потенциальный концессионер подтверждал доступ к заемному финансированию, включая в заявку письма о возможности предоставления средств со стороны банков или участников (акционеров) концессионера;
4. Если условия концессионного соглашения не удовлетворяют целям Закона о концессиях, то соглашение не может быть заключено в рамках данного закона. Так, по мнению судов, заключаемые в рамках упомянутого закона соглашения должны преследовать цели:

- привлечение инвестиций в российскую экономику;

- обеспечение эффективного использования публичного имущества на условиях концессионного соглашения;

- повышение качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям.

**Вывод:** механизм разграничения концессионных соглашений и государственных контрактов не сформирован; правоприменительная практика, поддержавшая противоречивую аргументацию антимонопольного органа, не только не вносит ясность в решение вопроса, но и увеличивает риски для рынка концессионных соглашений.

1. **Арбитрабельность споров из концессионных соглашений**

1) В деле по иску ОАО «Главная дорога» к Государственной компании «Автодор»[[74]](#footnote-74) перед судом встал вопрос о применимости третейской оговорки о подсудности споров МКАС при ТПП РФ.

Истец обратился с требованием к концеденту в Арбитражный суд г. Москвы, несмотря на наличие третейской оговорки в концессионном соглашении. Суд первой инстанции удовлетворил исковые требования, придя к выводу о недействительности третейской оговорки в свете публичности правоотношений, сославшись на позицию, изложенную в Постановлении Конституционного Суда РФ от 26.05.2011 № 10-П[[75]](#footnote-75).

По мнению суда, публично-правовой характер концессионного соглашения в рассматриваемом деле был обусловлен высокой концентрацией в нем общественно-значимых публичных элементов.

Суд первой инстанции ссылается на то, что процедура проведения конкурса на право заключения концессионного соглашения по своей правовой природе аналогична порядку заключения государственных контрактов, в связи с этим, по мнению суда, споры из концессионных соглашений имеют ту же правовую природу, что и споры по контрактам о государственных закупках, следовательно, неарбитрабельны.

Как бы то ни было, решение суда было отменено в апелляционной инстанции, а иск оставлен без рассмотрения на основании п. 5 ч. 1 ст. 148 Арбитражного процессуального кодекса РФ[[76]](#footnote-76). Суд вышестоящей инстанции не согласился с выводом о публичности правоотношений и разграничил концессионные соглашения и государственные контракты.

Само по себе наличие урегулированного порядка проведения конкурса на право заключения концессионного соглашения не позволяет провести аналогию с порядком заключения государственных контрактов и не позволяет сделать вывод о применимости законодательства о закупках к отношениям, возникающим из концессионных соглашений. Помимо указанного, Закон о концессиях не является частью законодательства о закупках.

Суд апелляционной инстанции руководствовался тем, что участники концессионных отношений по сравнению с субъектами закупочной деятельности, наделены большей дискрецией в рамках проведения переговоров по условиям заключаемых соглашений после определения победителя конкурса.

Кроме того, ст. 17 Закона о концессиях прямо предусматривает возможность разрешения споров между концедентом и концессионером в третейских судах.

2) В деле об «Орловском тоннеле» в Санкт-Петербурге невозможность рассмотрения спора третейским судом была обусловлена наличием в соглашении третейской оговорки о передаче дела в ICC (Международную торговую палату, г. Париж), в то время как формулировка ст. 17 Закона о концессиях допускает возможность рассмотрения споров в российских третейских судах[[77]](#footnote-77).

3) Арбитражный суд г. Москвы в споре компании «Главная дорога» и ГК «Автодор»[[78]](#footnote-78), в ходе реализации проекта по строительству обхода Одинцово в Подмосковье отказался от пересмотра решения МКАС при ТПП России, подтвердив возможность передачи споров из концессионных соглашений на рассмотрение третейского суда[[79]](#footnote-79).

**Вывод:** споры из концессионных соглашений могут быть переданы на рассмотрение российского третейского суда.

1. **Отказ в расторжении концессионного соглашения по причине длительности правоотношений**
2. Комитет по управлению муниципальным имуществом Администрации г. Лангепас (ХМАО-Югра) предъявил иск к концессионеру, ссылаясь на существенные нарушения предусмотренных соглашением обязательств (неисполнение (ненадлежащее исполнение) обязательств по представлению услуг по теплоснабжению (недостаточная температура теплоносителя, перерывы в подаче тепловой энергии, аварии в котельной)), недофинансирование концессионером своих обязательств по соглашению[[80]](#footnote-80).

Концессионер подтвердил несение им затрат на исполнение обязанностей по реконструкции объекта соглашения, представив соответствующие доказательства. Суд отказал в расторжении соглашения в связи с недостаточностью доказательств, представленных истцом. Также указал на цели концессионного соглашения: привлечение инвестиций в российскую экономику, обеспечение эффективного использования имущества в публичной собственности, повышение качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям. Принимая во внимание заключение сторонами соглашения на 30 лет, с целью сохранения стабильности гражданского оборота, исходя из целей и смысла Закона о концессиях, существа принятых на себя сторонами долгосрочных обязательств, а также за недоказанностью истцом обратного, суд пришел к выводу о преждевременности обращения истца в суд.

При рассмотрении дела в суде апелляционной инстанции[[81]](#footnote-81) стороны заключили мировое соглашение (в котором концессионер подтвердил свое намерение исполнять концессионное соглашение), решение суда первой инстанции примечательно своей направленностью на сохранение стабильного гражданского оборота, в частности, в сфере ГЧП.

1. В деле № А76-26000/2017[[82]](#footnote-82) суды оценивали, был ли соблюден стороной досудебный порядок урегулирования спора. Суд пришел к выводу, что ответчик мог злоупотреблять правом, полное соблюдение досудебного порядка блокирует базовое право стороны на расторжение соглашения.
2. **Правовая природа концессионного соглашения**

Концессионные соглашения, исходя из доминирующей позиции судебной практики, относятся к смешанным гражданско-правовым договорам, включающим в себя, в частности, элементы договора подряда (в том числе, строительного[[83]](#footnote-83)), договора аренды[[84]](#footnote-84) и договора возмездного оказания услуг[[85]](#footnote-85).

Хотя представление о соглашениях в сфере государственно-частного партнерства как о гражданско-правовых договорах нашло широкую поддержку в юридической науке, судебная практика не всегда идет по такому пути.

1. **Изменение концессионного соглашения**

Правоприменительная практика по вопросам изменения концессионного соглашения немногочисленна, при этом не вступает в противоречие с действующим законодательством[[86]](#footnote-86).

В большинстве случаев с исковыми требованиями о внесении изменений в концессионное соглашение обращаются именно концессионеры.
В удовлетворении таких исковых требований суды преимущественно отказывали по мотиву того, что Закон о концессиях существенно ограничивает право сторон соглашения на изменение его существенных условий.

Помимо указанных выше требований, концессионеры также предъявляли иски, связанные с увеличением сроков действия концессионного соглашения.

В одном из рассматриваемых дел истец ссылался на существенное изменение обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении концессионного соглашения. Арбитражный суд, отказывая в удовлетворении искового заявления, отметил, что истец ссылается не на изменение обстоятельств по сравнению с теми, какие существовали на момент подписания концессионного соглашения, а на обнаружение обстоятельств, которые объективно существовали на момент подписания концессионного соглашения, однако не были учтены сторонами.

По мнению суда, «из общих норм гражданского законодательства о договорах и специальных норм о концессионных соглашениях не следует возможность изменения концессионного соглашения судом по требованию стороны, осуществляющей предпринимательскую деятельность, в связи с тем, что ей стали известны существовавшие на момент заключения соглашения обстоятельства, которые, по ее мнению, могли повлиять на условия сделки при ее совершении»[[87]](#footnote-87).

1. **Объект концессионного соглашения.**

При рассмотрении одного из дел антимонопольный орган отметил[[88]](#footnote-88), что в материалах дела отсутствуют доказательства того, что объединение объектов системы коммунальной инфраструктуры в один лот при проведении конкурса на право заключения концессионного соглашения необоснованно ограничило доступ к участию в конкурсе или создало преимущество кому-либо из участников. В развитие такого подхода в письме ФАС России от 22.11.2017 № ВК/81314/17[[89]](#footnote-89) было указано, что в Законе о концессиях не установлен прямой запрет на передачу в рамках одного соглашения нескольких объектов, а также требование о наличии между передаваемыми объектами технологической связи.

**Вывод:** концессионные соглашения в сфере ЖКХ, объектом которых одновременно являются объекты теплоснабжения, централизованных систем горячего водоснабжения, холодного водоснабжения и (или) водоотведения, не противоречат требованиям действующего законодательства.

1. **Размер задатка**

В Законе о концессиях не установлены конкретные размеры задатка, уплачиваемого участниками конкурса для обеспечения исполнения обязательства по заключению соглашения. В связи с этим в одном деле[[90]](#footnote-90) рассматривался вопрос, ограничивает ли задаток в размере 50 млн руб. конкуренцию. Суд не усмотрел в этом случае ограничения конкуренции, поскольку, объявляя конкурс на право заключения концессионного соглашения и, устанавливая такой размер задатка, организатор конкурса предпринимал меры во избежание негативных последствий в виде незаключения концессионного соглашения. Суд пришел к выводу, что размер задатка может зависеть от параметров конкретного ГЧП-проекта, при этом сам по себе такой размер не может свидетельствовать о нарушении конкуренции[[91]](#footnote-91).

В этой связи интересна позиция антимонопольного органа по жалобе на содержание конкурсной документации, которую суд признал законной, в том числе, в части установления задатка в размере 0 руб.[[92]](#footnote-92)

**Вывод:** размер задатка обусловлен характеристиками конкретного соглашения, при этом действующим законодательством не предусмотрен запрет установления задатка в размере 0 руб., а действий по установлению значительного размера задатка сами по себе не свидетельствуют об ограничении конкуренции.

# **Заключение**

При написании данной ВКР были рассмотрены различные аспекты реализации проектов ГЧП как в Санкт-Петербурге, так и на территории России в целом: были рассмотрены объекты и существенные условия указанных соглашений, которые позволяют произвести их разграничение, продемонстрировать, чем могут руководствоваться как частный, так и публичный партнеры при выборе конкретной модели государственно-частного партнерства.

Кроме того, были изучены основные теоретические подходы к пониманию института государственно-частного партнерства в российской юридической науке (в том числе, в широком и узком смысле); была проанализирована правоприменительная практика судебных и антимонопольных органов по наиболее значимым спорам в сфере ГЧП на территории Российской Федерации; было изучено отечественное законодательное регулирование концессионного соглашения и соглашения о ГЧП; были рассмотрены конкретные примеры реализации концессионных соглашений и соглашений о ГЧП, в особенности на территории Санкт-Петербурга, как успешные, так и не получившие своего завершения на настоящий момент.

На основании рассмотренных примеров реализации ГЧП-проектов в Санкт-Петербурге следует отметить, что наибольшее распространение получили т.н. транспортные проекты ГЧП, что обусловлено их стратегической значимостью и дороговизной реализации, в особенности, исключительно за счет средств бюджета.

Рассматриваемые формы государственно-частного партнерства (концессионное соглашение и соглашение о государственно-частном партнерстве) могут быть широко применимы для реализации многих социально значимых проектов, в том числе для строительства и реконструкции объектов транспортной и коммунальной инфраструктуры, связи, объектов культуры, здравоохранения, спорта, туризма, образования и т.д.

В связи с этим необходимость развития механизмов государственно-частного партнерства не вызывает сомнений, хотя для их эффективного использования безусловно нужно их дальнейшее совершенствование на разных уровнях.

Общей рекомендацией является развитие институциональной основы данных соглашений путем создания в регионах профильных центров по развитию форм государственно-частного партнерства, обладающих необходимым уровнем знаний и компетенций в данной сфере.

В условиях ограниченного предложения инвестиций и жесткой конкуренции за их привлечение региональные органы власти и органы местного самоуправления вынуждены применять максимально возможное количество инструментов обеспечения благоприятного инвестиционного климата, поэтому инвестиционная политика должна являться важнейшим показателем эффективности работы региональных органов государственной власти и органов местного самоуправления[[93]](#footnote-93).

Кроме того, целесообразно проводить оценку эффективности концессионного соглашения хотя бы в том виде, в котором она существует для оценки проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества[[94]](#footnote-94).

На настоящий момент оценке подлежит только финансовая эффективность проектов, реализуемых в рамках Закона о ГЧП, в то время как социальная, политическая оценка в методике оценки не отражается; вопрос вызывает и существующая оценка финансовой эффективности, которая основана на сопоставлении финансово-экономических параметров сотрудничества с параметрами традиционных форм закупки товаров, работ, услуг в рамках контрактной системы, которая вообще не отражает учет организационных и социальных параметров сотрудничества[[95]](#footnote-95).

Помимо вышеуказанного, исследователями ГЧП предлагается также включить условие о социально-экономическом эффекте в состав принципов публично-частного партнерства, в условия соглашения о публично-частном партнерстве[[96]](#footnote-96), поскольку реализация проектов в сфере ГЧП во многом преследует цель решения социально-экономических задач, стоящих перед государством, как перед публичным партнером.

Хотя на законодательном уровне обе формы государственно-частного партнерства нашли свое отражение, следует учитывать, что закон лишь рамочно регулирует основы сотрудничества государства и бизнеса и не может охватить, детально урегулировать все возможные формы ГЧП[[97]](#footnote-97), хотя попытки подобной регламентации и предпринимаются.

Законодательству в данной сфере следует быть относительно гибким, чтобы оно могло использоваться с учетом постоянно меняющихся потребностей государства и общества, на удовлетворение которых, в конечном счете и направлен институт государственно-частного партнерства.

Нельзя забывать о гарантиях для частных инвесторов, для которых инвестиционная привлекательность различных форм государственно-частного партнерства должна быть достаточно высокой, ведь от их заинтересованности зависит судьба многих инфраструктурных проектов. Государством должны предусматриваться льготы и преференции для бизнеса, и тогда государственно-частное партнерство в России выйдет на качественно новый уровень развития.

Относительно реализации проектов государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге стоит отметить, что опыт рассматриваемого города федерального значения демонстрирует, как позитивно публично-частное сотрудничество влияет на улучшение городской среды и на развитие инфраструктуры города в целом.

Этот опыт может быть не менее успешно применим и во остальных регионах России, на территории которых такой механизм решения социально значимых задач, как государственно-частное партнерство, не используется в масштабах, аналогичных Санкт-Петербургу.

Степень научной разработанности института ГЧП, несмотря на его относительную «молодость», является достаточно высокой: тематика государственно-частного взаимодействия, в том числе в рассматриваемых формах, еще долго не утратит свою актуальность как для теоретиков юридической науки, так и для практикующих юристов, которые принимают участие в структурировании конкретных проектов.

# **Список литературы**

**Нормативно-правовые акты**

1. О концессионных соглашениях: федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 30 (часть II). – Ст. 3126.
2. О защите конкуренции: федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (часть I). – Ст. 3434.
3. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собрание законодательства РФ. –2015. – № 29 (часть I). – Ст. 4350.
4. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие образования»: постановление Правительства РФ от 26.12.2017 № 1642 // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 1 (Часть II). – Ст. 375.
5. Приказ Минэкономразвития России от 30.11.2015 № 894 «Об утверждении Методики оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2015 № 40375) // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
6. Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
7. Закон Санкт-Петербурга от 18.10.2019 № 461-105 «О порядке предоставления земельных участков, находящихся в государственной собственности Санкт-Петербурга, при исполнении концессионных соглашений, соглашений о государственно-частном партнерстве и внесении изменений в отдельные законы Санкт-Петербурга» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
8. Закон Самарской области от 2 июля 2010 г. № 72-ГД // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
9. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 06.11.2009 № 1241 «О Межведомственной комиссии по отбору концепций проектов в целях их реализации путем участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах при Правительстве Санкт-Петербурга // Вестник Администрации Санкт-Петербурга. – 2009. – № 12.
10. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 31.03.2009 № 346 «О мерах по развитию государственно-частных партнерств в Санкт-Петербурге» // Информационный бюллетень Администрации Санкт-Петербурга. – 2009. – № 19.
11. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 01.02.2011 № 106 «О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» // Вестник Администрации Санкт-Петербурга. – 2011. – № 3.
12. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 02.07.2012 № 673 «О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» Пушкинского района Санкт-Петербурга и договора аренды земельного участка для строительства» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
13. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.12.2015 №1112 «О рассмотрении предложений о заключении концессионных соглашений» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
14. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ) // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
15. Письмо ФАС России от 22.11.2017 № ВК/81314/17 «Разъяснения по применению антимонопольного законодательства при заключении концессионных соглашений в отношении объектов теплоснабжения, централизованных систем горячего водоснабжения, холодного водоснабжения и (или) водоотведения, отдельных объектов таких систем, в соответствии с положениями Федерального закона от 03.07.2016 № 275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».

**Правоприменительная практика**

1. Постановление Конституционного Суда РФ от 26.05.2011 № 10-П // Собрание законодательства РФ. – № 23. – 2011. – Ст. 3356.
2. Решение Арбитражного суда Республики Осетия от 22.12.2017 по делу № А61-4492/2017.
3. Постановление Шестнадцатого арбитражного апелляционного суда от 26.03.2018 г. по делу № А61-4492/2017.
4. Решение Арбитражного суда Республики Тыва от 07.10.2019 по делу № А69-2242/2019.
5. Постановление Третьего арбитражного апелляционного суда от 06.12.2019 по делу № А69-2242/2019.
6. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 14.02.2020 № Ф02-162/2020 по делу № А69-2242/2019.
7. Решение Арбитражного суда города Москвы от 14.09.2017 по делу № А40-93716/2017.
8. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 12.12.2017 № 09АП-55717/2017 по делу № А40-93716/2017.
9. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-2968/2018 от 03.05.2018 по делу № А40-93716/2017.
10. Определение об отказе в выдаче исполнительного листа Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 09.12.2015 по делу № А56-9227/2015.
11. Решение Арбитражного суда города Москвы по делу № А40-1705/2020 от 04.08.2020.
12. Постановление Арбитражного суда Московского округа № Ф05-16704/2020 от 26.10.2020 по делу № А40-1705/2020.
13. Решение Арбитражного суда ХМАО-Югра от 08.12.2017 по делу
№ А75-12752/2017.
14. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда
№ 08АП-658/2018 от 21.03.2018 по делу № А75-12752/2017.
15. Решение Арбитражного суда Челябинской области от 01.08.2018 по делу № А76-26000/2017.
16. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 02.05.2017 № Ф10-1434/2017 по делу № А68-4041/2016.
17. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 07.08.2017 № Ф10-2908/2017 по делу № А54-3587/2016.
18. Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 28.01.2016 № Ф08-9115/2015 по делу № А32-1984/2015.
19. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 24.02.2016 № Ф07-3981/2015 по делу № А13-12622/2014.
20. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 31.05.2017 № Ф01-2041/2017 по делу № А11-7269/2016.
21. Решение ФАС России от 31.01.2017 по делу № Т-7/17 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
22. Решение Северо-Осетинского УФАС России по делу № АМЗ 31-08/17 от 01.09.2017 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
23. Решение Забайкальского УФАС России № 18/02-05 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».
24. Решение Тамбовского УФАС России от 07.02.2017 № АТ3-6/17 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс».

**Статьи и монографии**

1. Барков А.В., Серова О.А. Государственно-частное партнерство на рынке социальных услуг в свете развития социального предпринимательства: проблемы гармонизации правового регулирования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2016. – № 3. – С. 268 - 280.
2. Белов С.А. Публично-частное партнерство в России и зарубежных странах: правовые аспекты // С.А. Белов [и др.]; под ред. В.Ф. Попондопуло, Н.А. Шевелевой. – М.: Инфотропик Медиа, 2015. – 528 с.
3. Бобров Ф. А. Развитие государственно-частного партнерства в России в форме концессии // Фундаментальные научные исследования: теоретические и практические аспекты. – 2016. – С. 517.
4. Бутова Т. В., Добрина Л. Р., Широкова А. И. Управление инфраструктурными проектами развития городских агломераций на основе механизма государственно-частного партнерства в городе Санкт-Петербург //Вестник евразийской науки. – 2014. – №. 2 (21).
5. Габдуллина Э. И. Оценка эффективности проектов ГЧП как механизма взаимодействия власти и бизнеса в регионе //Современные проблемы науки и образования. – 2012. – №. 2. – С. 313-313.
6. Громова Е.А. Государственно-частное партнерство и его правовые формы: учебное пособие. М.: Юстицинформ. – 2019. – 84 с.
7. Дёмина Н. А. Соотношение понятий ГЧП и концессионное соглашение. Концессия как форма ГЧП //Аллея науки. – 2017. – Т. 2. – №. 11. – С. 410.
8. Жмулина Д.А. Существенные условия соглашения о публично-частном партнерстве // Российский юридический журнал. – 2015. – № 5. – С. 149.
9. Килинкаров В. В. Соглашения в сфере государственно-частного партнерства: основные проблемы и перспективы правового регулирования / В.В. Килинкаров // «Предпринимательское право». Приложение «Право и Бизнес». – 2017. – №3.
10. Кондратьева У. Д. Планирование рисков реализации проектов государственно-частного партнерства // Управленческое консультирование. – 2015. – №. 6 (78).
11. Омелехина Н.В. Финансово-правовые аспекты публично-частного партнерства // Финансовое право. – 2017. – № 5. – С. 3 - 9.
12. Попондопуло В.Ф. Правовые формы реализации инвестиционных соглашений с участием публично-правового образования // Правоведение. – 2013. – № 2. – С.79.
13. Попондопуло В. Ф. Публично-частное партнерство: понятие и правовые формы //Арбитражные споры. – 2014. – №. 2. – С. 81-100.
14. Риск-анализ инвестиционного проекта / Под ред. М. В. Грачевой. М.: ЮНИТИ-ДАНА. – 2001. – 352 с.
15. Русанова Ю. К. Некоторые правовые аспекты реализации проектов государственно-частного партнерства // Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция: теория и практика. – 2016. – №. 9. – С. 136.
16. Скаринский К. О., Хальмандритова В. М. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной системы Санкт-Петербурга: проблемы и перспективы // Проблемы экономики и менеджмента. – 2016. – №. 12 (64).
17. Соколов М. Ю., Маслова С. В. Соглашения о государственно-частном партнерстве: понятие и содержание в теории и практике // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. – 2014. – №. 4.
18. Цветкова Е. С. Вопросы публично-частного партнерства в рамках рассмотрения «башкирского дела» // Вопросы российской юстиции. – 2019. – №. 4.
19. Чаркина Е. С., Мирошников С. Н. Формы взаимодействия власти и бизнеса в Российской Федерации в современных условиях: территориальный аспект // Вестник Института экономики РАН. – 2016. – №. 6. – С. 157.
20. Бакирова А.Р., Ермолина М.А. Перспективы реализации проектов государственно-частного партнерства в арктической зоне Российской Федерации // Земля и человек. Актуальные вопросы современного состояния окружающей среды: Сб. материалов конференции. – СПб.: Российский государственный гидрометеорологический университет, 2020. – С. 363-365.
21. Алиаскарова Ж. А., Бакирова А. Р. Проблемы и перспективы цифровизации городской среды Санкт-Петербурга в рамках реализации проекта «Умный город»: нормативный аспект // Петербург – город будущего: новая городская политика в России и мире. – 2020. – С. 25-27.

**Электронные ресурсы**

1. Власти впервые раскрыли объем соглашений в рамках ГЧП [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://www.rbc.ru/economics/25/02 /2020/5e4fcdf89a7947decf57ae33](https://www.rbc.ru/economics/25/02%20/2020/5e4fcdf89a7947decf57ae33) (дата обращения: 20.01.2021).
2. Сегодня в России реализуется 173 ГЧП-проекта в сфере транспорта [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://spbtrd.ru/press-center/news/2018/december/today_russia_is_implementing_173_ppp_project_in_transport_sector/> (дата обращения: 17.01.2021).
3. Информационно-аналитический обзор о развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации (февраль 2020) [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://economy.gov.ru/material/file/
6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf](https://economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf) (дата обращения: 20.01.2021).
4. Савельев считает, что строительство Северного широтного хода даст импульс развитию Арктики [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/11219425> (дата обращения: 23.04.2021).
5. Институт «Стройпроект» проведет проектные работы в рамках концессионного проекта строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://investinfra.ru/
novosti/institut-strojproekt-provedet-proektnye-raboty-v-ramkax-konczessionnogo-proekta-stroitelstva-zheleznodorozhnoj-linii-elegest-kyzyl-kuragino.html](https://investinfra.ru/novosti/institut-strojproekt-provedet-proektnye-raboty-v-ramkax-konczessionnogo-proekta-stroitelstva-zheleznodorozhnoj-linii-elegest-kyzyl-kuragino.html) (дата обращения: 01.05.2021).
6. Правительство РФ приостановило концессию на строительство ж/д ветки Кызыл-Курагино [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.interfax.ru/russia/759113> (дата обращения: 20.04.2021).
7. М-11 от Петербурга до Москвы уже присоединили к КАД [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.fontanka.ru/2019/10/16/099> (дата обращения: 30.04.2021).
8. Новое имя петербургского трамвая: стартовала реализация проекта линии от «Купчино» до Славянки [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/invest/news/175097/> (дата обращения: 03.05.2021).
9. В Санкт-Петербурге определен концессионер в отношении создания трамвайной сети «ст. м. «Купчино» - пос. Шушары – Славянка» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://investinfra.ru/novosti/v-sankt-peterburge-opredelen-koncessioner-v-otnoshenii-sozdaniya-tramvaynoy-seti-st-m-kupchino---pos-shushary--slavyanka.html> (дата обращения: 30.04.2021).
10. Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети «Чижик» [Электронный ресурс]: Режим доступа: [http://chizhik-lrt.ru/
document/Chizhik\_web.pdf](http://chizhik-lrt.ru/document/Chizhik_web.pdf) (дата обращения: 20.01.2021).
11. Все преимущества ГЧП в «Умном городе»: [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://ftc.group/news/details/id/50> (дата обращения: 30.04.2021).
12. Программа IV Международной научно-практической конференции аспирантов, студентов и молодых учёных «Арктика и Север в контексте развития международных процессов» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://vk.com/doc140963687_577836804?hash=31b34b7fb6c1671889&dl=41758200352f90f076> (дата обращения: 30.04.2021).
13. Государственно-частное партнерство: общее понятие и стандарты национального регулирования [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.dentons.com/ru/insights/articles/2018/october/4/a-public-private-partnership-general-concept-and-standards-of-national-regulation> (дата обращения: 17.01.2021).
14. Концессии и соглашения о ГЧП в Санкт-Петербурге: новые правила регулирования [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kachkin.ru/konczessii-i-soglasheniya-o-gchp-v-sankt-peterburge-novye-pravila-regulirovaniya/> (дата обращения: 20.01.2021).
15. Соглашение о государственно-частном партнерстве [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pulkovoairport.ru/about/agreement/> (дата обращения: 20.01.2021).
16. Аэропорт «Пулково» признан одним из лучших ГЧП проектов мира [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://pulkovoairport.ru
/about/news/2013/1740/](https://pulkovoairport.ru/about/news/2013/1740/) (дата обращения: 20.02.2021).
17. О проекте [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://nch-spb.com/about/> (дата обращения: 20.02.2021).
18. Создание и эксплуатация на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://spbinvestment.ru>
/ru/projects/stroitelstvo-skorostnoy-avtomagistrali-zapadnyy-skorostnoy-diametr (дата обращения: 20.01.2021).
19. В Петербурге раскрыли «тайны» ЗСД [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.rbc.ru/spb_sz/07/11/2017/5a01a3cf9a79476ea146671e> (дата обращения: 30.04.2021).
20. Создание и эксплуатация автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://spbinvestment.ru/ru/projects/avtomobilnye-dorogi-zhilogo-rayona-slavyanka1> (дата обращения: 20.01.2021).
21. О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» Пушкинского района Санкт-Петербурга и договора аренды земельного участка для строительства [Электронный ресурс]: Режим доступа: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc\_itself=&backlink=1&nd=131045223
&page=1&rdk=0#I0](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=131045223&page=1&rdk=0#I0) (дата обращения: 30.04.2021).
22. «Чижик» - первый в России успешный опыт государственно-частного партнёрства в сфере легкорельсового транспорта [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://tkk-lrt.ru/project/> (дата обращения: 30.04.2021).
23. Транспортная концессионная компания. Новые трамвайные пути Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://tkk-lrt.ru/proekt_old/> (дата обращения: 30.04.2021).
24. Итальянцы уходят. Ковид вмешался в реконструкцию больницы № 40 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kachkin.ru/italyanczy-uhodyat-kovid-vmeshalsya-v-rekonstrukcziyu-bolniczy-%E2%84%9640/> (дата обращения: 30.04.2021).
25. Власти не хотят отказываться от строительства Орловского тоннеля [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://kanoner.com/2021/02/08/167445/> (дата обращения: 30.04.2021).
26. Рынок ГЧП-проектов вернулся в 2010 год [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4509843> (дата обращения: 30.04.2021).
27. Государственно-частное партнерство: много вопросов и мало ответов [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pravo.ru/story/211124/> (дата обращения: 17.01.2021).
28. Обзор наиболее значимых судебных споров в сфере государственно-частного партнерства в 2018 году [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kachkin.ru/wp-content/uploads/2019/10/2019_web.pdf> (дата обращения: 20.01.2021).
29. «Башкирское дело» может сильно ударить по ГЧП-проектам, считает эксперт [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://ria.ru/20170328/
1490960474.html](https://ria.ru/20170328/1490960474.html) (дата обращения: 10.04.2021).
30. Дело Башкирской концессии [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://lp.ru/projects/delo_bashkirskoy_koncessii> (дата обращения: 10.04.2021).
31. Анализ Тувинского дела [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.lp.ru/LP_news_270320#_ftn3> (дата обращения: 30.04.2021).
32. Концессионные споры оставили третейским судам [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://rosinfra.ru/news/koncessionnye-spory-ostavili-tretejskim-sudam> (дата обращения: 10.04.2021).
33. Актуальные проблемы и тенденции в практике разрешения споров в сфере публично-частного партнерства в России [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pravoprim.spbu.ru/yurisprudentsiya/administrativnoe-regulirovanie/item/418-aktualnye-problemy-i-tendentsii-v-praktike-razresheniya-sporov-v-sfere-publichno-chastnogo-partnerstva-v-rossii.html#_ftnref50> (дата обращения: 26.04.2021).
34. Количество рассмотренных дел антимонопольными органами и арбитражными судами в 2017 году оставалось стабильно высоким [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://investinfra.ru/gchp-kontsessii-i-investitsii/kolichestvo-rassmotrennyh-del-antimonopolnymi-organami-i-arbitrazhnymi-sudami-v-2017-godu-ostavalos-stabilno-vysokim.html> (дата обращения: 30.04.2021).

# **Приложение № 1**

Таблица 1. Объекты концессионного соглашения и соглашения о государственно-частном партнерстве

|  |  |
| --- | --- |
| **Концессионное соглашение** | **Соглашение о ГЧП** |
| Автомобильные дороги (их участки), защитные и искусственные дорожные сооружения, производственные объекты (объекты, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог), элементы обустройства автомобильных дорог (в т. ч. остановочные пункты), объекты, предназначенные для взимания платы (в т. ч. пункты взимания платы), объекты дорожного сервиса | Частные автомобильные дороги (их участки), мосты, защитные и искусственные дорожные сооружения, производственные объекты (объекты, используемые при капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог), элементы обустройства автомобильных дорог, объекты, предназначенные для взимания платы (в т. ч. пункты взимания платы), объекты дорожного сервиса |
| Объекты железнодорожного транспорта |
| Объекты трубопроводного транспорта |
| Морские и речные порты, в т. ч. искусственные земельные участки, гидротехнические сооружения портов, объекты их производственной и инженерной инфраструктур | Морские порты, речные порты, специализированные порты, объекты их инфраструктур, в т. ч. искусственные земельные участки, портовые гидротехнические сооружения, **за исключением** объектов инфраструктуры морского порта, которые могут находиться в федеральной собственности, не подлежат отчуждению в частную собственность |
| Морские и речные суда, суда смешанного плавания, суда, осуществляющие ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромные переправы, плавучие и сухие доки | Морские суда и речные суда, суда смешанного плавания, суда, осуществляющие ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромные переправы, плавучие и сухие доки, **за исключением объектов**, которые в соответствии с законодательством РФ находятся в государственной собственности, не подлежат отчуждению в частную собственность |
| Аэродромы или здания и (или) сооружения, предназначенные для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, создаваемые и предназначенные для организации полетов гражданских и государственных воздушных судов инфраструктура воздушного транспорта и средства обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи | Воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и др. предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства, **за исключением** объектов, отнесенных к имуществу государственной авиации или к единой системе организации воздушного движения |
| Объекты производственной и инженерной инфраструктур аэропортов |
| Гидротехнические сооружения | Гидротехнические сооружения, стационарные и (или) плавучие платформы, искусственные острова |
| Объекты по производству, передаче и распределению электрической энергии |
| Объекты теплоснабжения, централизованные системы ГВС, ХВС и (или) водоотведения, отдельные объекты таких систем | - |
| Метрополитен и другой транспорт общего пользования | Транспорт общего пользования, за исключением метрополитена |
| Объекты здравоохранения, в т. ч. объекты, предназначенные для санаторно-курортного лечения |
| Объекты образования, культуры, спорта, объекты, используемые для организации отдыха граждан и туризма, иные объекты социально-культурного назначения | Объекты образования, культуры, спорта, объекты, используемые для организации отдыха граждан и туризма, иные объекты социального обслуживания населения |
| Объекты социального обслуживания граждан |
| Здания, строения и сооружения, предназначенные для складирования, хранения и ремонта имущества Вооруженных Сил РФ, объекты производственной и инженерной инфраструктур таких зданий, строений и сооружений | - |
| Объекты производства, первичной и (или) последующей (промышленной) переработки, хранения сельскохозяйственной продукции, определенные согласно критериям, установленным Правительством РФ |
| Объекты, на которых осуществляются обработка, **накопление**, утилизация, обезвреживание, размещение ТКО | Объекты, на которых осуществляются обработка, утилизация, обезвреживание, размещение ТКО |
| Объекты коммунальной инфраструктуры или объекты коммунального хозяйства, в т. ч. объекты энергоснабжения, объекты, предназначенные для освещения территорий городских и сельских поселений, объекты, предназначенные для благоустройства территорий | Объекты благоустройства территорий, в том числе для их освещения |
| Объекты газоснабжения | - |
| Программы для ЭВМ, базы данных, информационные системы (в т. ч. государственные информационные системы) и (или) сайты в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» или др. информационно-телекоммуникационных сетях, в состав которых входят такие программы для ЭВМ и (или) базы данных, либо совокупность указанных объектов, либо объекты информационных технологий и имущество, технологически связанное с одним или несколькими такими объектами и предназначенное для обеспечения их функционирования или осуществления иной деятельности, предусмотренной соглашением |
| Совокупность зданий, частей зданий или помещений, объединенных единым назначением с движимым имуществом, технологически связанным с объектами информационных технологий, и предназначенных для автоматизации с использованием программ для ЭВМ и баз данных процессов формирования, хранения, обработки, приема, передачи, доставки информации, обеспечения доступа к ней, ее представления и распространения (центры обработки данных) |
| - | Объекты специализированных организаций для оказания помощи лицам, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения |
| - | Объекты охотничьей инфраструктуры |
| - | Имущественные комплексы, предназначенные для производства промышленной продукции и (или) осуществления иной деятельности в сфере промышленности |
| - | Подводные и подземные технические сооружения, переходы, сооружения связи, линии связи и коммуникации, иные линейные объекты связи и коммуникации |
| - | Мелиоративные системы и объекты их инженерной инфраструктуры, за исключением государственных мелиоративных систем |

# **Приложение № 2**

Таблица 2. Существенные условия концессионного соглашения и соглашения о ГЧП

|  |  |
| --- | --- |
| **Концессионное соглашение (КС)** | **Соглашение о ГЧП (СГЧП)** |
| Обязательства концессионера по созданию и (или) реконструкции объекта КС, соблюдению сроков его создания и (или) реконструкции | Элементы СГЧП, определяющие форму ГЧП, а также обязательства сторон СГЧП, вытекающие из этих элементов |
| Обязательства концессионера по осуществлению деятельности, предусмотренной КС | Значения критериев эффективности проекта и значения показателей его сравнительного преимущества, на основании которых получено положительное заключение уполномоченного органа, а также обязательства сторон по реализации СГЧП в соответствии с этими значениями |
| Описание, в т.ч. технико-экономические показатели, объекта КС | Сведения об объекте СГЧП, в т. ч. его технико-экономические показатели |
| Порядок предоставления концессионеру земельных участков, предназначенных для осуществления деятельности, предусмотренной КС, и срок заключения с концессионером договоров аренды (субаренды) этих земельных участков (если заключение договоров аренды (субаренды) земельных участков необходимо для осуществления деятельности, предусмотренной КС), размер арендной платы (ставки арендной платы) за пользование земельным участком или земельными участками в течение срока действия КС либо формула расчета размера арендной платы (ставки арендной платы) за пользование земельным участком или земельными участками исходя из обязательных платежей, установленных законодательством РФ и связанных с правом владения и пользования концедента земельным участком, в течение срока действия КС | Обязательство публичного партнера обеспечить предоставление частному партнеру предназначенного для осуществления деятельности, предусмотренной СГЧП, земельного участка (земельных участков), срок заключения договора аренды такого земельного участка, размер арендной платы за такой земельный участок или порядок ее определения |
| Срок действия КС | Срок и (или) порядок определения срока действия СГЧП |
| Срок передачи концессионеру объекта КС | Условие и порядок возникновения права частной собственности на объект СГЧП |
| Цели и срок использования (эксплуатации) объекта КС | Обязательства сторон соглашения обеспечить осуществление мероприятий по исполнению СГЧП, в т. ч. исполнению обязательств, вытекающих из элементов СГЧП, в соответствии с графиками осуществления каждого мероприятия в предусмотренные этими графиками сроки, а также порядок осуществления таких мероприятий |
| Порядок возмещения расходов сторон в случае досрочного расторжения КС | Порядок и сроки возмещения расходов сторон СГЧП, в т. ч. в случае его досрочного прекращения |
| Способы обеспечения исполнения концессионером обязательств по КС (предоставление безотзывной банковской гарантии, передача концессионером концеденту в залог прав концессионера по договору банковского вклада (депозита), осуществление страхования риска ответственности концессионера за нарушение обязательств по КС), размеры предоставляемого обеспечения и срок, на который оно предоставляется | Способы обеспечения исполнения частным партнером обязательств по СГЧП (предоставление банком или иной кредитной организацией независимой гарантии (банковской гарантии), передача публичному партнеру в залог прав частного партнера по договору банковского счета, страхование риска ответственности частного партнера за нарушение обязательств по СГЧП), размеры предоставляемого финансового обеспечения и срок, на который оно предоставляется |
| Обязательства концедента и (или) концессионера по подготовке территории, необходимой для создания и (или) реконструкции объекта КС и (или) для осуществления деятельности, предусмотренной КС | Обязательства сторон в связи с досрочным прекращением СГЧП, обязательства сторон в связи с заменой частного партнера, в т. ч. обязательство частного партнера передать находящийся в его собственности объект СГЧП публичному партнеру в случаях, предусмотренных Законом о ГЧП и СГЧП |
| - | Ответственность сторон СГЧП в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по СГЧП |
| Размер концессионной платы, форма или формы, порядок и сроки ее внесения, кроме случаев, предусмотренных ч. 1.1 ст. 7 Закона о концессиях | - |
| Иные предусмотренные федеральными законами существенные условия |

1. Власти впервые раскрыли объем соглашений в рамках ГЧП [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/25/02/2020/5e4fcdf89a7947decf57ae33> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-1)
2. Сегодня в России реализуется 173 ГЧП-проекта в сфере транспорта [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://spbtrd.ru/press-center/news/2018/december/today\_russia\_is\_implementing
\_173\_ppp\_project\_in\_transport\_sector/](https://spbtrd.ru/press-center/news/2018/december/today_russia_is_implementing_173_ppp_project_in_transport_sector/) (дата обращения: 17.01.2021). [↑](#footnote-ref-2)
3. Этот уровень определяется, в частности, такими показателями, как: опыт реализации проектов ГЧП в субъекте; развитие институциональной среды в сфере ГЧП; нормативно-правовое обеспечение данной сферы и т.п. [↑](#footnote-ref-3)
4. Власти впервые раскрыли объем соглашений в рамках ГЧП [Электронный ресурс]:
Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/25/02/2020/5e4fcdf89a7947decf57ae33> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-4)
5. Информационно-аналитический обзор о развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации (февраль 2020) [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-5)
6. Бутова Т. В., Добрина Л. Р., Широкова А. И. Управление инфраструктурными проектами развития городских агломераций на основе механизма государственно-частного партнерства в городе Санкт-Петербург // Вестник евразийской науки. – 2014. – №. 2 (21). [↑](#footnote-ref-6)
7. Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети «Чижик» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://chizhik-lrt.ru/document/Chizhik_web.pdf> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-7)
8. Информационно-аналитический обзор о развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации (февраль 2020) [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-8)
9. Алиаскарова Ж. А., Бакирова А. Р. Проблемы и перспективы цифровизации городской среды Санкт-Петербурга в рамках реализации проекта «Умный город»: нормативный аспект // Петербург-город будущего: новая городская политика в России и мире. – 2020. – С. 25-27. [↑](#footnote-ref-9)
10. Все преимущества ГЧП в «Умном городе»: [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://ftc.group/news/details/id/50> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-10)
11. Бакирова А.Р., Ермолина М.А. Перспективы реализации проектов государственно-частного партнерства
в арктической зоне Российской Федерации // Земля и человек. Актуальные вопросы современного состояния окружающей среды: Сб. материалов конференции. – СПб.: Российский государственный гидрометеорологический университет, 2020. – С. 363-365. [↑](#footnote-ref-11)
12. Программа IV Международной научно-практической конференции аспирантов, студентов и молодых учёных «Арктика и Север в контексте развития международных процессов» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://vk.com/doc140963687_577836804?hash=31b34b7fb6c1671889&dl=41758200352f90f076> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-12)
13. Громова Е.А. Государственно-частное партнерство и его правовые формы: учебное пособие. М.: Юстицинформ. – 2019. – 84 с. [↑](#footnote-ref-13)
14. Бобров Ф. А. Развитие государственно-частного партнерства в России в форме концессии // Фундаментальные научные исследования: теоретические и практические аспекты. – 2016. – С. 517. [↑](#footnote-ref-14)
15. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ: федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2015. – № 29 (часть I). – Ст. 4350. [↑](#footnote-ref-15)
16. Государственно-частное партнерство: общее понятие и стандарты национального регулирования [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.dentons.com/ru/insights/articles/2018/october/4/a-public-private-partnership-general-concept-and-standards-of-national-regulation> (дата обращения: 17.01.2021). [↑](#footnote-ref-16)
17. Дёмина Н. А. Соотношение понятий ГЧП и концессионное соглашение. Концессия как форма ГЧП //Аллея науки. – 2017. – Т. 2. – №. 11. – С. 410. [↑](#footnote-ref-17)
18. Государственно-частное партнерство: общее понятие и стандарты национального регулирования [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.dentons.com/ru/insights/articles/2018/october/4/a-public-private-partnership-general-concept-and-standards-of-national-regulation> (дата обращения: 17.01.2021). [↑](#footnote-ref-18)
19. Там же. [↑](#footnote-ref-19)
20. Жмулина Д.А. Существенные условия соглашения о публично-частном партнерстве // Российский юридический журнал. – 2015. – № 5. – С. 149. [↑](#footnote-ref-20)
21. Белов С.А. Публично-частное партнерство в России и зарубежных странах: правовые аспекты // С.А. Белов [и др.]; под ред. В.Ф. Попондопуло, Н.А. Шевелевой. – М.: Инфотропик Медиа, 2015. – 528 с. [↑](#footnote-ref-21)
22. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ) // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-22)
23. О концессионных соглашениях: федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2005. – № 30 (часть II). – Ст. 3126. [↑](#footnote-ref-23)
24. Приказ Минэкономразвития России от 30.11.2015 № 894 «Об утверждении Методики оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2015 № 40375) // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-24)
25. Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-25)
26. Закон Санкт-Петербурга от 18.10.2019 № 461-105 «О порядке предоставления земельных участков, находящихся в государственной собственности Санкт-Петербурга, при исполнении концессионных соглашений, соглашений о государственно-частном партнерстве и внесении изменений в отдельные законы Санкт-Петербурга» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-26)
27. Концессии и соглашения о ГЧП в Санкт-Петербурге: новые правила регулирования [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kachkin.ru/konczessii-i-soglasheniya-o-gchp-v-sankt-peterburge-novye-pravila-regulirovaniya/> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-27)
28. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.12.2015 № 1112 «О рассмотрении предложений
о заключении концессионных соглашений» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-28)
29. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 31.03.2009 № 346 «О мерах по развитию государственно-частных партнерств в Санкт-Петербурге» // Информационный бюллетень Администрации Санкт-Петербурга. – 2009. – № 19. [↑](#footnote-ref-29)
30. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 06.11.2009 № 1241 «О Межведомственной комиссии по отбору концепций проектов в целях их реализации путем участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах при Правительстве Санкт-Петербурга // Вестник Администрации Санкт-Петербурга. – 2009. – № 12. [↑](#footnote-ref-30)
31. Закон Самарской области от 2 июля 2010 г. № 72-ГД «Об участии Самарской области в государственно-частных партнерствах» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-31)
32. Чаркина Е. С., Мирошников С. Н. Формы взаимодействия власти и бизнеса в Российской Федерации
в современных условиях: территориальный аспект // Вестник Института экономики РАН. – 2016. – №. 6. – С. 157. [↑](#footnote-ref-32)
33. Русанова Ю. К. Некоторые правовые аспекты реализации проектов государственно-частного партнерства // Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция: теория и практика. – 2016. – №. 9. – С. 136. [↑](#footnote-ref-33)
34. Попондопуло В.Ф. Правовые формы реализации инвестиционных соглашений с участием публично-правового образования // Правоведение. – 2013. – № 2. – С.79 [↑](#footnote-ref-34)
35. Соколов М. Ю., Маслова С. В. Соглашения о государственно-частном партнерстве: понятие и содержание в теории и практике // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. – 2014. – №. 4. [↑](#footnote-ref-35)
36. Габдуллина Э. И. Оценка эффективности проектов ГЧП как механизма взаимодействия власти и бизнеса в регионе //Современные проблемы науки и образования. – 2012. – №. 2. – С. 313-313. [↑](#footnote-ref-36)
37. Кондратьева У. Д. Планирование рисков реализации проектов государственно-частного партнерства // Управленческое консультирование. – 2015. – №. 6 (78). [↑](#footnote-ref-37)
38. Риск-анализ инвестиционного проекта / Под ред. М. В. Грачевой. М.: ЮНИТИ-ДАНА. – 2001. – 352 с. [↑](#footnote-ref-38)
39. По прогнозам экспертов, реализация данного проекта способствует импульсу в развитии стратегически важного региона – Арктики. По мнению министра транспорта России В. Савельева, это способствует «освоению природно-ресурсного потенциала российской арктической зоны и шельфа арктических морей». В рамках проекта планируется строительство железнодорожных объектов общей протяженностью около 395,1 км, в том числе, железнодорожных частей мостового перехода через р. Обь. Строительство магистрали позволит сократить перегруженность существующего южного маршрута, а также протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов северных морей (в частности, Балтийского, Баренцева и Карского). Данный проект, несмотря на его безусловный потенциал, находится на этапе разработки еще с 2018 года, активная стадия его реализации до сих пор не началась. [↑](#footnote-ref-39)
40. Власти впервые раскрыли объем соглашений в рамках ГЧП [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/25/02/2020/5e4fcdf89a7947decf57ae33> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-40)
41. Институт «Стройпроект» проведет проектные работы в рамках концессионного проекта строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://investinfra.ru/novosti/institut-strojproekt-provedet-proektnye-raboty-v-ramkax-konczessionnogo-proekta-stroitelstva-zheleznodorozhnoj-linii-elegest-kyzyl-kuragino.html> (дата обращения: 01.05.2021). [↑](#footnote-ref-41)
42. Правительство РФ приостановило концессию на строительство ж/д ветки Кызыл-Курагино [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.interfax.ru/russia/759113> (дата обращения: 20.04.2021). [↑](#footnote-ref-42)
43. М-11 от Петербурга до Москвы уже присоединили к КАД [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.fontanka.ru/2019/10/16/099> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-43)
44. Новое имя петербургского трамвая: стартовала реализация проекта линии от «Купчино» до Славянки [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/invest/news/175097/> (дата обращения: 03.05.2021). [↑](#footnote-ref-44)
45. В Санкт-Петербурге определен концессионер в отношении создания трамвайной сети
«ст. м. «Купчино» - пос. Шушары – Славянка» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://investinfra.ru/novosti/v-sankt-peterburge-opredelen-koncessioner-v-otnoshenii-sozdaniya-tramvaynoy-seti-st-m-kupchino---pos-shushary--slavyanka.html> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-45)
46. Соглашение о государственно-частном партнерстве [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pulkovoairport.ru/about/agreement/> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-46)
47. Аэропорт «Пулково» признан одним из лучших ГЧП проектов мира [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pulkovoairport.ru/about/news/2013/1740/> (дата обращения: 20.02.2021). [↑](#footnote-ref-47)
48. О проекте [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://nch-spb.com/about/> (дата обращения: 20.02.2021). [↑](#footnote-ref-48)
49. Создание и эксплуатация на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://spbinvestment.ru/ru/projects/stroitelstvo-skorostnoy-avtomagistrali-zapadnyy-skorostnoy-diametr> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-49)
50. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 01.02.2011 № 106 «О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» // Вестник Администрации Санкт-Петербурга. – 2011. – № 3. [↑](#footnote-ref-50)
51. В Петербурге раскрыли «тайны» ЗСД [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.rbc.ru/spb_sz/07/11/2017/5a01a3cf9a79476ea146671e> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-51)
52. Создание и эксплуатация автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://spbinvestment.ru/ru/projects/avtomobilnye-dorogi-zhilogo-rayona-slavyanka1> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-52)
53. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 02.07.2012 № 673 «О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» Пушкинского района Санкт-Петербурга и договора аренды земельного участка для строительства» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-53)
54. О заключении соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильных дорог на территории жилого района «Славянка» Пушкинского района Санкт-Петербурга и договора аренды земельного участка для строительства [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=131045223&page=1&rdk=0#I0> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-54)
55. «Чижик» - первый в России успешный опыт государственно-частного партнёрства в сфере легкорельсового транспорта [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://tkk-lrt.ru/project/> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-55)
56. Транспортная концессионная компания. Новые трамвайные пути Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://tkk-lrt.ru/proekt_old/> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-56)
57. Итальянцы уходят. Ковид вмешался в реконструкцию больницы № 40 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kachkin.ru/italyanczy-uhodyat-kovid-vmeshalsya-v-rekonstrukcziyu-bolniczy-%E2%84%9640/> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-57)
58. Скаринский К. О., Хальмандритова В. М. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной системы Санкт-Петербурга: проблемы и перспективы // Проблемы экономики и менеджмента. – 2016. – №. 12 (64). [↑](#footnote-ref-58)
59. Власти не хотят отказываться от строительства Орловского тоннеля [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://kanoner.com/2021/02/08/167445/> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-59)
60. Рынок ГЧП-проектов вернулся в 2010 год [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4509843> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-60)
61. Государственно-частное партнерство: много вопросов и мало ответов [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pravo.ru/story/211124/> (дата обращения: 17.01.2021). [↑](#footnote-ref-61)
62. О защите конкуренции: федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (часть I). – Ст. 3434. [↑](#footnote-ref-62)
63. Обзор наиболее значимых судебных споров в сфере государственно-частного партнерства в 2018 году [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kachkin.ru/wp-content/uploads/2019/10/2019_web.pdf> (дата обращения: 20.01.2021). [↑](#footnote-ref-63)
64. Решение ФАС России от 31.01.2017 по делу № Т-7/17 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-64)
65. Килинкаров В. В. Соглашения в сфере государственно-частного партнерства: основные проблемы
и перспективы правового регулирования / В.В. Килинкаров // «Предпринимательское право». Приложение «Право и Бизнес». – 2017. – № 3. [↑](#footnote-ref-65)
66. «Башкирское дело» может сильно ударить по ГЧП-проектам, считает эксперт [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://ria.ru/20170328/1490960474.html> (дата обращения: 10.04.2021). [↑](#footnote-ref-66)
67. Дело Башкирской концессии [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://lp.ru/projects/delo_bashkirskoy_koncessii> (дата обращения: 10.04.2021). [↑](#footnote-ref-67)
68. Цветкова Е. С. Вопросы публично-частного партнерства в рамках рассмотрения «башкирского дела» // Вопросы российской юстиции. – 2019. – №. 4. [↑](#footnote-ref-68)
69. Решение Северо-Осетинского УФАС России по делу № АМЗ 31-08/17 от 01.09.2017 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-69)
70. Решение Арбитражного суда Республики Осетия от 22.12.2017 по делу № А61-4492/2017 и Постановление Шестнадцатого арбитражного апелляционного суда от 26.03.2018 г. по делу № А61-4492/2017. [↑](#footnote-ref-70)
71. Решение Арбитражного суда Республики Тыва от 07.10.2019 по делу № А69-2242/2019; постановление Третьего арбитражного апелляционного суда от 06.12.2019 по делу № А69-2242/2019; постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 14.02.2020 № Ф02-162/2020 по делу № А69-2242/2019. [↑](#footnote-ref-71)
72. Анализ Тувинского дела [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.lp.ru/LP_news_270320#_ftn3> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-72)
73. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие образования»: постановление Правительства РФ от 26.12.2017 № 1642 // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 1 (Часть II). – Ст. 375. [↑](#footnote-ref-73)
74. Решение Арбитражного суда города Москвы от 14.09.2017 по делу № А40-93716/2017. [↑](#footnote-ref-74)
75. Постановление Конституционного Суда РФ от 26.05.2011 № 10-П // Собрание законодательства РФ. – № 23. – 2011. – Ст. 3356. [↑](#footnote-ref-75)
76. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 12.12.2017 № 09АП-55717/2017 по делу № А40-93716/2017, постановлением Арбитражного суда Московского округа № Ф05-2968/2018 от 03.05.2018 по делу № А40-93716/2017 оставлено без изменения. [↑](#footnote-ref-76)
77. Определение об отказе в выдаче исполнительного листа Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 09.12.2015 по делу № А56-9227/2015. [↑](#footnote-ref-77)
78. Решение Арбитражного суда города Москвы по делу № А40-1705/2020 от 04.08.2020 (постановлением Арбитражного суда Московского округа № Ф05-16704/2020 от 26.10.2020 по делу № А40-1705/2020 оставлено без изменения). [↑](#footnote-ref-78)
79. Концессионные споры оставили третейским судам [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://rosinfra.ru/news/koncessionnye-spory-ostavili-tretejskim-sudam> (дата обращения: 10.04.2021). [↑](#footnote-ref-79)
80. Решение Арбитражного суда ХМАО-Югра от 08.12.2017 по делу № А75-12752/2017. [↑](#footnote-ref-80)
81. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда № 08АП-658/2018 от 21.03.2018 по делу № А75-12752/2017. [↑](#footnote-ref-81)
82. Решение Арбитражного суда Челябинской области от 01.08.2018 по делу № А76-26000/2017. [↑](#footnote-ref-82)
83. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 02.05.2017 № Ф10-1434/2017 по делу № А68-4041/2016; постановление Арбитражного суда Центрального округа от 07.08.2017 № Ф10-2908/2017 по делу № А54-3587/2016. [↑](#footnote-ref-83)
84. Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 28.01.2016 № Ф08-9115/2015 по делу № А32-1984/2015. [↑](#footnote-ref-84)
85. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 07.08.2017 по делу № А54-3587/2016. [↑](#footnote-ref-85)
86. Актуальные проблемы и тенденции в практике разрешения споров в сфере публично-частного партнерства в России [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://pravoprim.spbu.ru/yurisprudentsiya/administrativnoe-regulirovanie/item/418-aktualnye-problemy-i-tendentsii-v-praktike-razresheniya-sporov-v-sfere-publichno-chastnogo-partnerstva-v-rossii.html#_ftnref50> (дата обращения: 26.04.2021). [↑](#footnote-ref-86)
87. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 24.02.2016 № Ф07-3981/2015 по делу
№ А13-12622/2014. [↑](#footnote-ref-87)
88. Решение Забайкальского УФАС России № 18/02-05 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-88)
89. Письмо ФАС России от 22.11.2017 № ВК/81314/17 «Разъяснения по применению антимонопольного законодательства при заключении концессионных соглашений в отношении объектов теплоснабжения, централизованных систем горячего водоснабжения, холодного водоснабжения и (или) водоотведения, отдельных объектов таких систем, в соответствии с положениями Федерального закона от 03.07.2016 № 275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-89)
90. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 31.05.2017 № Ф01-2041/2017 по делу № А11-7269/2016. [↑](#footnote-ref-90)
91. Количество рассмотренных дел антимонопольными органами и арбитражными судами в 2017 году оставалось стабильно высоким [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://investinfra.ru/gchp-kontsessii-i-investitsii/kolichestvo-rassmotrennyh-del-antimonopolnymi-organami-i-arbitrazhnymi-sudami-v-2017-godu-ostavalos-stabilno-vysokim.html> (дата обращения: 30.04.2021). [↑](#footnote-ref-91)
92. Решение Тамбовского УФАС России от 07.02.2017 № АТ3-6/17 // Документ предоставлен СПС «Консультант Плюс». [↑](#footnote-ref-92)
93. Чаркина Е. С., Мирошников С. Н. Формы взаимодействия власти и бизнеса в Российской Федерации в современных условиях: территориальный аспект // Вестник Института экономики РАН. – 2016. – №. 6. – С. 156. [↑](#footnote-ref-93)
94. Омелехина Н.В. Финансово-правовые аспекты публично-частного партнерства // Финансовое право. – 2017. – № 5. – С. 3 - 9. [↑](#footnote-ref-94)
95. Там же. [↑](#footnote-ref-95)
96. Барков А.В., Серова О.А. Государственно-частное партнерство на рынке социальных услуг в свете развития социального предпринимательства: проблемы гармонизации правового регулирования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2016. – № 3. – С. 268 - 280. [↑](#footnote-ref-96)
97. Попондопуло В. Ф. Публично-частное партнерство: понятие и правовые формы //Арбитражные споры. – 2014. – №. 2. – С. 81-100. [↑](#footnote-ref-97)