



РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА/REGIONAL AND SECTORAL ECONOMICS

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81> EDN: VRTGGX**ВЗАИМОСВЯЗЬ РОССИЙСКОЙ И ЗАПАДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МЫСЛИ XIX – НАЧ. XXI ВВ. НА ПРИМЕНЕНИЕ МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ**

Научная статья

Семенов А.В.^{1,*}¹ORCID : 0000-0001-7057-2547;¹ПАО «ГАЗПРОМ», Санкт-Петербург, Российская Федерация¹Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (alexandr29354[at]yandex.ru)

Предложена: 20.03.2026; Принята: 05.05.2026; Опубликовано: 17.06.2026

Аннотация

В работе рассматривается эволюция модели государственно-частного партнерства как инструмента формирования экономической политики в сопоставлении российской и западной экономической мысли девятнадцатого – начала двадцатого века на материале правового оформления и инфраструктурных практик. Целью является выявление институциональных причин, по которым исторический трансграничный проект между США и Российской империей, условно обозначаемый как «Аляска–Чукотка», не был реализован в дореволюционный период, и обоснование условий, при которых аналогичные по логике проекты могут быть воспроизводимы в современных правовых режимах.

Методологическая основа включает историко-экономический анализ концессионных практик, институциональный анализ норм инвестиционного законодательства и сопоставление процедур оценки проектов партнерства по критериям финансовой и социально-экономической эффективности. Нормативная база исследования опирается на действующее регулирование соглашений о государственно-частном партнерстве в Российской Федерации. Отдельное внимание уделено требованиям к распределению рисков и к фиксации финансового участия публичной стороны в проекте.

Эмпирическая база сформирована на материале исследований о железнодорожных концессиях Российской империи и их последствиях для распределения рисков и доходов. Сопоставимый зарубежный контекст раскрывается через развитие программного финансирования транспортной инфраструктуры в США во второй половине двадцатого века. Для сопоставления рассмотрены базовые инфраструктурные акты США, закреплявшие принципы межвидовой транспортной связанности. Квантификация выполнена на основе опубликованных статистических параметров рынка государственно-частного партнерства и агрегированных показателей макроэкономической динамики, что позволило представить таблицы исходных данных и расчетные индикаторы сравнительного преимущества в авторской обработке.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, трансграничный проект Аляска–Чукотка, экономическая политика, анализ концессионных практик.

THE RELATIONSHIP BETWEEN RUSSIAN AND WESTERN ECONOMIC THOUGHT IN THE XIX – EARLY XXI CENTURIES ON THE APPLICATION OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MODEL IN THE FORMATION OF ECONOMIC POLICY

Research article

Semenov A.V.^{1,*}¹ORCID : 0000-0001-7057-2547;¹GAZPROM PJSC, Saint-Petersburg, Russian Federation¹Saint Petersburg University of Management Technologies and Economics, Saint-Petersburg, Russian Federation

* Corresponding author (alexandr29354[at]yandex.ru)

Suggested: 20.03.2026; Accepted: 05.05.2026; Published: 17.06.2026

Abstract

The work examines the evolution of the public-private partnership model as a tool for shaping economic policy, comparing Russian and Western economic thought from the nineteenth to the early twenty-first century, based on an analysis of legal frameworks and infrastructure practices. The aim is to identify the institutional reasons why the historic cross-border project between the United States and the Russian Empire, conventionally referred to as "Alaska–Chukotka", was not carried out in the pre-revolutionary period, and to establish the conditions under which projects similar in logic can be replicated within contemporary legal frameworks.

The methodological framework includes a historical and economic analysis of concession practices, an institutional analysis of investment legislation, and a comparison of procedures for evaluating public-private partnership projects based on criteria of financial and socio-economic efficiency. The regulatory basis for the study is grounded in the current regulations governing public-private partnership agreements in the Russian Federation. Particular attention is paid to the requirements for risk allocation and for determining the public sector's financial contribution to the project.

The empirical basis is formed on the basis of research into railway concessions in the Russian Empire and their implications for the distribution of risks and revenues. A comparable international context is disclosed through the

development of programme-based funding for transport infrastructure in the United States during the second half of the twentieth century. For comparison, key US infrastructure legislation establishing the principles of intermodal transport connectivity is examined. Quantification is based on published statistical parameters of the public-private partnership market and aggregated indicators of macroeconomic dynamics, which has allowed the author to present tables of source data and calculated indicators of comparative advantage.

Keywords: public-private partnership, Alaska–Chukotka cross-border project, economic policy, analysis of concession practices.

Введение

Целью статьи является раскрытие взаимосвязи российской и западной экономической мысли XIX–начала XXI вв. применительно к модели государственно-частного партнерства в формировании экономической политики, с историко-правовой реконструкцией факторов нереализации проекта государственно-частного партнерства США–Российская империя «Аляска–Чукотка» и с обоснованием условий, при которых аналогичная модель может быть реализована в современных правовых режимах Российской Федерации и США до 2025 года.

В качестве предметного поля выделяются дореволюционные концессионные практики Российской империи, трансформация концессионных инструментов в СССР в период НЭПа и последующего ужесточения режима хозяйствования, а также современная институционализация государственно-частного партнерства в Российской Федерации с 1999–2016 гг. и инфраструктурное законодательство США 1991–2021 гг., задающее рамки участия частного сектора в транспортной и смежной инфраструктуре.

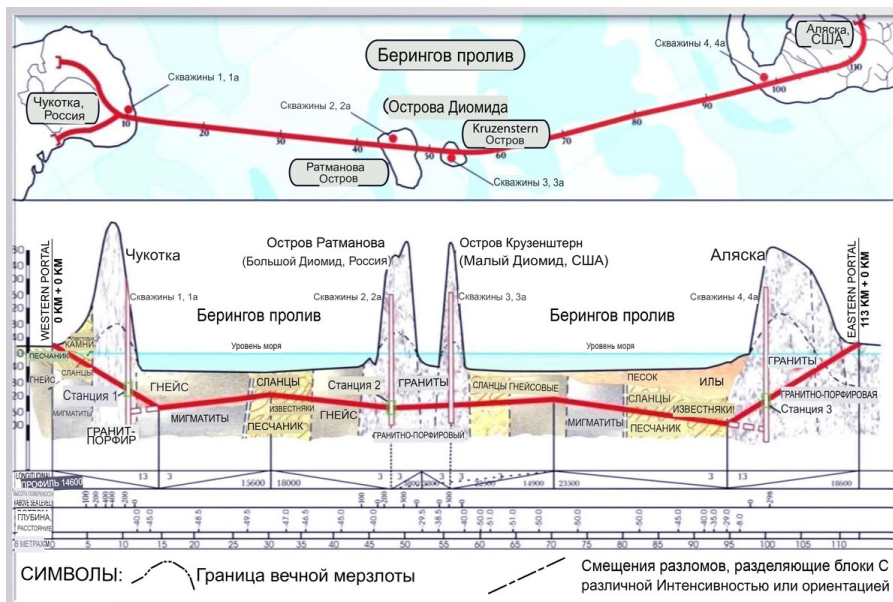


Рисунок 1 - Проект по строительству тоннелей и мостов между Чукоткой (Россия) и Аляской (США) через Берингов пролив

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81.1>

Методы и принципы исследования

Материалами исследования выступили нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие государственно-частное партнерство, концессионные соглашения, инвестиционную деятельность и иностранные инвестиции, а также регламент оценки эффективности и сравнительного преимущества проектов государственно-частного партнерства [1]. В части США использованы федеральные законы в сфере наземного транспорта и инфраструктуры, принятые в 1991, 1998, 2005, 2015 и 2021 годах, как элементы институциональной эволюции инфраструктурной политики и как источник параметров для сопоставления подходов к долгосрочным инфраструктурным проектам [2].

Методическая основа включает историко-сравнительный подход при анализе дореволюционных концессионных практик и их институциональных последствий, правовой анализ норм и процедур, а также элементы экономико-математического описания инвестиционных потоков и бюджетных эффектов на базе нормативного требования оценки эффективности и сравнительного преимущества проектов [3]. Для количественной части использованы расчеты относительных долей, коэффициентов соотношения и индикаторов сравнения базового и фактического уровней по данным, содержащимся в источниках, с представлением результатов в табличной форме [4].

Теоретическим государственно-частное партнерство рассматривается как институционально оформленный способ реализации общественно значимых проектов, в котором частная сторона участвует в финансировании и, как правило, в создании и эксплуатации объекта, а публичная сторона обеспечивает правовые условия, контроль и допустимый объем поддержки. В прикладной плоскости важнейшим отличительным признаком является механизм распределения рисков

и ответственность сторон за жизненный цикл объекта, что отличает партнерство от разовых закупок и от краткосрочных контрактов.

В российском регулировании экономическая рациональность выбора формы партнерства формализуется через оценку эффективности проекта и через категорию сравнительного преимущества проекта государственно-частного партнерства относительно «бюджетного» варианта создания объекта, что позволяет связать юридическое решение с экономическим смыслом минимизации совокупной стоимости владения и обслуживания объекта при сопоставимом качестве и рисках.

Практический расчетный блок целесообразно описывать через стандартную логику дисконтирования денежных потоков, поскольку долгосрочные инфраструктурные проекты порождают разновременные затраты и поступления. Для формализации применяется показатель чистой приведенной стоимости. В общем виде чистая приведенная стоимость проекта может быть записана как сумма дисконтированных потоков:

$$\text{ЧПС} = \sum (\text{ДП}_t / (1 + r)^t),$$

где ДП_t — денежный поток в период t ;

r — ставка дисконтирования;

t — номер периода.

Применение указанной конструкции обеспечивает сопоставимость альтернатив при различных графиках капитальных вложений и эксплуатационных расходов и позволяет связать управленческое решение о запуске проекта с проверяемым критерием эффективности, закрепленным в процедурном регулировании [5], [6], [7], [8].

Основные результаты

В XIX веке в Российской империи концессионная политика в транспортной сфере стала инструментом привлечения частного капитала в инфраструктуру при сохраняющейся роли государства как гаранта финансовой устойчивости отрасли. В историческом анализе железнодорожного строительства подчеркивается, что масштаб привлечения частной инициативы был связан с ускорением темпов сооружения путей сообщения и с появлением специфических стимулов, включая перераспределение рисков в пользу частного предпринимателя при значительных элементах государственной поддержки.

Привлечение частного капитала опиралось на инфраструктурные финансовые контуры, где государство формировало специальные источники поддержки, аккумулируя средства из различных каналов. В частности, в источнике фиксируется роль поступлений, связанных с отчуждением активов и с направлением средств на железнодорожные цели. Это важно для понимания предпосылок возможного появления трансграничных инициатив на северо-востоке, поскольку именно в 1860-е годы государственные финансовые решения совмещались с инфраструктурными приоритетами.

В исследуемом материале прямо указано соотношение поступлений, характеризующих финансовую основу транспортной политики и одновременно отражающих связь между «алюскинским» сюжетом и железнодорожными финансами: «Продажа Аляски и Николаевской железной дороги принесли в фонд соответственно 9 и 106 млн металлических рублей».

На основе приведенных данных возможно вычислить относительную структуру двух указанных поступлений. Суммарно они составляют 115 млн металлических рублей, доля 9 млн в этой сумме равна 7,83 процента, а соотношение 106 млн к 9 млн составляет 11,78 раза. Эти вычисления показывают асимметрию источников: финансовый эффект отчуждения Аляски в сопоставлении с отчуждением железнодорожного актива существенно меньше, что усиливает вывод о том, что финансовая база транспортной политики строилась преимущественно на внутренних инфраструктурных решениях и на долговых инструментах, а не на «геополитических» сделках.

Таблица 1 - Поступления в правительственный железнодорожный фонд по отдельным источникам и их соотношение

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81.2>

Показатель	Значение
Поступление от продажи Аляски, млн металлических руб.	9
Поступление от продажи Николаевской железной дороги, млн металлических руб.	106
Сумма двух поступлений, млн металлических руб.	115
Доля поступления от продажи Аляски в сумме двух поступлений, %	7,83
Соотношение поступления 106 млн к 9 млн, раз	11,78

Примечание: составлено автором

Идея соединения двух континентов появилась ещё в XIX веке, и с тех пор проекты по строительству тоннелей или мостов между Чукоткой и Аляской обсуждались неоднократно. Например:

В 1890 году губернатор штата Колорадо в США Уильям Гилпин высказал идею соединить Северную Америку и Евразию железнодорожной и паромной связью. Для этой цели даже было создано акционерное общество «Транс

Аляска — Сибирь», которое обанкротилось после того, как российское правительство отказалось отвести участки земли для строительства железной дороги.

В 1950-е годы американский инженер китайского происхождения Тунг-Йен Линь предложил построить мост, задачей которого было бы содействие торговле и взаимопониманию между народами Соединённых Штатов и Советского Союза. Проект не реализовался по многим причинам, в том числе из-за технической сложности и политики.

В 90-х годах XX века к этому вопросу снова вернулись. В России был создан координационный комитет по проекту, который объединил представителей ряда ключевых министерств, специалистов из регионов и научных работников. В США для продвижения проекта была зарегистрирована международная корпорация IBSTRG. В 1996 году правительство США даже выделило бюджет размером 10 миллионов долларов, которые пошли на исследования по проекту ICL — World Link. Штат Аляска даже принял специальное постановление о резервировании земель под трассу будущей дороги.

Таблица 2 - Сопоставимые индикаторы динамики экономики СССР в период завершения НЭПа

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81.3>

Индикатор	Значение по источнику	Представление в индексах при базе 1913 = 100
Национальный доход к 1928 г. относительно 1913 г.	на 12–15% ниже	85–88
Рост населения к рассматриваемому периоду	5%	105
Душевое производство к 1928 г. относительно 1913 г.	уменьшилось на 17–20%	80–83
Достижение довоенного уровня крупной госпромышленностью	к 1927 г. достигла довоенного уровня в целом	100 по совокупности
Недостижение уровня 1913 г. по отдельным видам продукции к концу 1928 г.	отмечено по ряду металлов и материалов	ниже 100 по позициям

Примечание: составлено автором

В контексте концессионной политики 1920-х годов в профильной статье акцентируется, что концессионный механизм использовался как способ решения задач подъема экономики и преодоления внешнеполитической изоляции, то есть как инструмент сочетания внутреннего развития и внешнеэкономического «окна возможностей», но дальнейшая трансформация института зависела от политико-экономического режима и от избранного пути модернизации.

Обсуждение

Скорее всего, будут обсуждать возможность технического осуществления проекта. Но туннель — лишь связующее звено между континентами. Сам по себе он не нужен — его задача сблизить не Чукотку и Аляску, а Новосибирск, Лос-Анджелес и Шанхай, Москву, Вашингтон и Пекин... Чтобы это стало реальностью, нужно сначала достроить Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, которая связывает Якутию с Транссибом, и которую начали ещё в 1985 году. А потом — проложить ещё 4 тысячи километров высокоскоростной железной дороги от Якутска до Уэлена, что на Чукотке.

Таблица 3 - Отдельные институциональные ориентиры развития государственно-частного партнерства в России

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81.4>

Ориентир	Значение
Период появления первых моделей в России	начало 2000-х годов
Дата закрепления в законодательстве Санкт-Петербурга	25.12.2006
Дата ключевых поправок, отмеченная в исследовании	01.07.2015
Число субъектов Российской Федерации	85
Указанное распространение практик по субъектам	69 субъектов

Примечание: составлено автором



Представленные ориентиры позволяют связать эволюцию института с управленческой задачей снижения бюджетной нагрузки и повышения качества инфраструктуры за счет участия частного сектора. При этом на уровне политики ключевым остается различие сфер, где партнерство обеспечивает наибольший общественный эффект. В исследуемом источнике акцентируется социальная инфраструктура и транспортная инфраструктура как приоритетные направления, что соответствует общей логике «общественного блага», где качество и доступность услуг создают мультипликативные эффекты для рынка труда и для долгосрочного роста.

Инфраструктурная политика США в рассматриваемой части представлена последовательностью федеральных законов, ориентированных на модернизацию и финансирование наземного транспорта и смежной инфраструктуры. Закон 1991 года сформировал основу для межмодальной эффективности и интеграции транспортных систем, закон 1998 года закрепил рамки развития наземного транспорта в логике XXI века, закон 2005 года продолжил расширение программ, закон 2015 года задал пятилетний горизонт финансирования и управления, а закон 2021 года закрепил масштабный инфраструктурный пакет, отражающий приоритет модернизации базовой инфраструктуры [9].

Наличие общей инвестиционной рамки и режима регулирования иностранных инвестиций снижает неопределенность для участников трансграничных проектов и обеспечивает базовый «каркас» защиты вложений при соблюдении условий допуска и специальных требований отраслевого регулирования. Это существенно отличается от дореволюционного периода, когда защита инвестиций и процедура изменения условий соглашения не имели унифицированного федерального оформления, сопоставимого по полноте с современным регулированием [10].

С экономико-расчетной стороны современный режим принципиально отличается наличием формализованных процедур принятия решения. Постановление № 1514 закрепляет модель, в которой проект проходит оценку эффективности и сравнение с альтернативным способом реализации. Это позволяет обеспечить воспроизводимость расчетов и снижает риск принятия решений исключительно на основе политических или ведомственных приоритетов, что повышает вероятность реализации проектов, соответствующих критериям эффективности [1].

Сопоставление с советским периодом подчеркивает, что устойчивость договорных форм и долгосрочных концессионных проектов требует стабильной среды и предсказуемости правил. Сворачивание НЭПа сопровождалось сужением рыночного пространства на фоне кризисов и мобилизационных задач, что делало долгосрочные договорные конструкции менее устойчивыми. Современные правовые рамки, напротив, направлены на институционализацию долгосрочных обязательств и процедур, что в целом повышает реализуемость проектов, требующих горизонта 20–30 лет и более [4].

Заключение

В проекте, представленном международным консорциумом Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group, его иногда называют запросто — «Трансконтиненталь». Так вот, строительство этого участка обойдется в 10-12 миллиардов долларов. А строительство железной дороги на американо-канадской территории, от Берингова пролива до Форта Нельсон — максимум в 3,5 миллиарда. Исторический дореволюционный опыт показывает, что концессионная модель в Российской империи обеспечивала ускорение инфраструктурного развития при широкой государственной финансовой поддержке, но одновременно порождала риск завышения стоимости и конфликт стимулов, что ограничивало применимость модели к наиболее сложным и транзакционно затратным инициативам.

Итак, нереализация проекта «Аляска–Чукотка» в логике государственно-частного партнерства объясняется сочетанием прекращения суверенного контроля над Аляской, отсутствия унифицированной правовой рамки долгосрочного партнерского соглашения, высоких рисков трансграничной эксплуатации и приоритетом внутренних инфраструктурных задач, прежде всего железнодорожного строительства. Таким образом, возможность реализации аналогичной модели в современных условиях определяется наличием в Российской Федерации специального закона о государственно-частном партнерстве и процедуры оценки эффективности и сравнительного преимущества, общей инвестиционно-правовой рамки и режима иностранных инвестиций, а также наличием в США последовательного инфраструктурного законодательства, формирующего предсказуемость программ и создающего условия для участия частного сектора в инфраструктурных компонентах.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Афонин П.Н., Военная ордена Жукова академия войск национальной гвардии Российской Федерации, Санкт-Петербург Российская Федерация
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81.5>

Conflict of Interest

None declared.

Review

Afonin P.N., Military Order of Zhukov Academy of the National Guard of the Russian Federation, Saint-Petersburg Russian Federation
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.168.81.5>

Список литературы / References

1. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон № 224-ФЗ от 13.07.2015 // Собрание законодательства РФ. — 2015. — № 29 (ч. I). — Ст. 4350.
2. О концессионных соглашениях: Федеральный закон № 115-ФЗ от 21.07.2005 // Собрание законодательства РФ. — 2005. — № 30 (ч. II). — Ст. 3126.



3. Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений: Федеральный закон № 39-ФЗ от 25.02.1999 // Собрание законодательства РФ. — 1999. — № 9. — Ст. 1096.
4. Об иностранных инвестициях в Российской Федерации: Федеральный закон № 160-ФЗ от 09.07.1999 // Собрание законодательства РФ. — 1999. — № 28. — Ст. 3493.
5. О порядке проведения уполномоченным органом оценки эффективности проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства и определения их сравнительного преимущества : постановление Правительства РФ № 1514 от 30.12.2015 // Собрание законодательства РФ. — 2016. — № 2. — Ст. 388.
6. Infrastructure Investment and Jobs Act, Public Law 117-58 // United States Statutes at Large. — 2021. — Vol. 135. — P. 429.
7. Fixing America's Surface Transportation Act, Public Law 114-94 // United States Statutes at Large. — 2015. — Vol. 129. — P. 1312.
8. Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU), Public Law 109-59 // United States Statutes at Large. — 2005. — Vol. 119. — P. 1144.
9. Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21), Public Law 105-178 // United States Statutes at Large. — 1998. — Vol. 112. — P. 107.
10. Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (ISTEA), Public Law 102-240 // United States Statutes at Large. — 1991. — Vol. 105. — P. 1914.
11. Левин М.И. Критерии эффективности и сравнительного преимущества проектов государственно-частного партнерства / М.И. Левин, А.Е. Шевелева // Вопросы государственного и муниципального управления. — 2016. — № 3. — С. 6–24.
12. Петров Ю.И. Железнодорожные концессии в 1860–1870 годы в России / Ю.И. Петров // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 3(35). — С. 196.
13. Nazarova E.I. To the History of Private Railway Construction in Russia in the 1860–1870s / E.I. Nazarova // Science Journal of VolSU. History. Area Studies. International Relations. — 2018. — Vol. 23, № 4. — P. 51.
14. Соколов А.С. Сворачивание НЭПа: экономические факторы / А.С. Соколов // ВТЭ. — 2020. — № 2. — С. 122–129.
15. Nemytina M.V. Concession Policy of the Soviet State: Implementation Results and Lessons for the Current Stage of Development / M.V. Nemytina, A.B. Krasnov // RUDN Journal of Law. — 2023. — Vol. 27, № 2. — P. 321–337.
16. Медведева О.С. Государственно-частное партнерство как инструмент развития инфраструктуры в России / О.С. Медведева, В.Н. Левкина // Вестник Алтайской академии экономики и права. — 2020. — № 8. — С. 270.
17. Курилович М.П. Государственно-частное партнерство в правовом механизме охраны окружающей среды / М.П. Курилович // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. — 2020. — С. 122.
18. Zavertneva-Yaroshenko V.A. Koncessiya kak forma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: pravovoi, sotsialnyi, ekonomicheskii aspekty / V.A. Zavertneva-Yaroshenko // Odesa National University Bulletin. Jurisprudence. — 2015. — Vol. 20, № 2(27). — P. 179–186.
19. Практика применения концессионных соглашений в свете изменений законодательства в 2016 году // Administrative Consulting. — 2017. — № 5. — С. 112–119.
20. Чернышов А.Н. Государственно-частное партнерство в России: основные направления взаимодействия, проблемы и пути их решения / А.Н. Чернышов. — 2015. — С. 28–34.
21. Семенов А.В. Стратегические инструменты повышения эффективности работы легкой промышленности на основе государственно-частного партнерства / А.В. Семенов, А.М. Фадеев // Стратегирование: теория и практика. — 2025. — Т. 5, № 4(18). — С. 525–542. — DOI: 10.21603/2782-2435-2025-5-4-525-542. — EDN: QOMDOQ.
22. Семенов А.В. Повышение эффективности методов государственных закупок и государственно-частного партнерства: внедрение ценностно-ориентированных закупок и противодействие коррупции / А.В. Семенов // Cifra. Экономика. — 2025. — № 3(10). — DOI: 10.60797/ECNMS.2025.10.6. — EDN: MGDULU.
23. Семенов А.В. Риск-менеджмент государственно-общественного партнерства при реализации крупных социальных проектов в энергетике, космической сфере, логистике и коммунальном хозяйстве / А.В. Семенов // Лидерство и менеджмент. — 2025. — Т. 12, № 1. — С. 79–102. — DOI: 10.18334/lim.12.1.122460. — EDN: PGNQHZ.
24. Babkin A. Strategies for the sustainable development of the PPP-based economic system / A. Babkin, A. Semenov, I. Babkin [et al.] // BIO Web of Conferences. — 2024. — Vol. 130. — P. 08024. — DOI: 10.1051/bioconf/202413008024. — EDN: CGPZOQ.

Список литературы на английском языке / References in English

1. O gosudarstvenno-chastnom partnerstve, munitsipal'no-chastnom partnerstve v Rossiyskoy Federatsii i vnesenii izmeneniy v otdel'nyye zakonodatel'nyye akty Rossiyskoy Federatsii [On public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation] : Federal Law No. 224-FZ of 13.07.2015 // Sobraniye zakonodatel'stva RF [Collection of Legislation of the Russian Federation]. — 2015. — № 29 (part I). — Art. 4350. [in Russian]
2. O koncessionnykh soglasheniyakh [On concession agreements] : Federal Law No. 115-FZ of 21.07.2005 // Sobraniye zakonodatel'stva RF [Collection of Legislation of the Russian Federation]. — 2005. — № 30 (part II). — Art. 3126. [in Russian]
3. Ob investitsionnoy deyatel'nosti v Rossiyskoy Federatsii, osushchestvlyayemoy v forme kapital'nykh vlozheniy [On investment activities in the Russian Federation carried out in the form of capital investments] : Federal Law No. 39-FZ of



- 25.02.1999 // *Sobraniye zakonodatel'stva RF* [Collection of Legislation of the Russian Federation]. — 1999. — № 9. — Art. 1096. [in Russian]
4. *Ob inostrannykh investitsiyakh v Rossiyskoy Federatsii* [On foreign investments in the Russian Federation] : Federal Law No. 160-FZ of 09.07.1999 // *Sobraniye zakonodatel'stva RF* [Collection of Legislation of the Russian Federation]. — 1999. — № 28. — Art. 3493. [in Russian]
5. *O poryadke provedeniya upolnomochennym organom otsenki effektivnosti proyekta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, proyekta munitsipal'no-chastnogo partnerstva i opredeleniya ikh sravnitel'nogo preimushchestva* [On the procedure for the authorized body to assess the effectiveness of a public-private partnership project, a municipal-private partnership project and to determine their comparative advantage] : Decree of the Government of the Russian Federation No. 1514 of 30.12.2015 // *Sobraniye zakonodatel'stva RF* [Collection of Legislation of the Russian Federation]. — 2016. — № 2. — Art. 388. [in Russian]
6. *Infrastructure Investment and Jobs Act*, Public Law 117-58 // *United States Statutes at Large*. — 2021. — Vol. 135. — P. 429.
7. *Fixing America's Surface Transportation Act*, Public Law 114-94 // *United States Statutes at Large*. — 2015. — Vol. 129. — P. 1312.
8. *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU)*, Public Law 109-59 // *United States Statutes at Large*. — 2005. — Vol. 119. — P. 1144.
9. *Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21)*, Public Law 105-178 // *United States Statutes at Large*. — 1998. — Vol. 112. — P. 107.
10. *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 (ISTEA)*, Public Law 102-240 // *United States Statutes at Large*. — 1991. — Vol. 105. — P. 1914.
11. Levin M.I. *Kriterii effektivnosti i sravnitel'nogo preimushchestva proyektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva* [Criteria for efficiency and comparative advantage of public-private partnership projects] / M.I. Levin, A.E. Sheveleva // *Voprosy gosudarstvennogo i munitsipal'nogo upravleniya* [Public Administration Issues]. — 2016. — № 3. — P. 6–24. [in Russian]
12. Petrov Yu.I. *Zheleznodorozhnyye kontsessii v 1860–1870 gody v Rossii* [Railway concessions in Russia in the 1860s–1870s] / Yu.I. Petrov // *Transportnoye pravo i bezopasnost'* [Transport Law and Security]. — 2020. — № 3(35). — P. 196. [in Russian]
13. Nazarova E.I. *To the History of Private Railway Construction in Russia in the 1860–1870s* / E.I. Nazarova // *Science Journal of VolSU. History. Area Studies. International Relations*. — 2018. — Vol. 23, № 4. — P. 51.
14. Sokolov A.S. *Svoračivaniye NĖPa: ekonomičeskije faktory* [The curtailment of the NEP: economic factors] / A.S. Sokolov // *VTE*. — 2020. — № 2. — P. 122–129. [in Russian]
15. Nemytina M.V. *Concession Policy of the Soviet State: Implementation Results and Lessons for the Current Stage of Development* / M.V. Nemytina, A.B. Krasnov // *RUDN Journal of Law*. — 2023. — Vol. 27, № 2. — P. 321–337.
16. Medvedeva O.S. *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo kak instrument razvitiya infrastruktury v Rossii* [Public-private partnership as a tool for infrastructure development in Russia] / O.S. Medvedeva, V.N. Levkina // *Vestnik Altayskoy akademii ekonomiki i prava* [Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law]. — 2020. — № 8. — P. 270. [in Russian]
17. Kurilovich M.P. *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v pravovom mekhanizme okhrany okruzhayushchey sredy* [Public-private partnership in the legal mechanism of environmental protection] / M.P. Kurilovich // *Vestnik Polotskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya D* [Bulletin of Polotsk State University. Series D]. — 2020. — P. 122. [in Russian]
18. Zavertneva-Yaroshenko V.A. *Koncessiya kak forma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: pravovoi, sotsialnyi, ekonomicheskii aspekty* / V.A. Zavertneva-Yaroshenko // *Odesa National University Bulletin. Jurisprudence*. — 2015. — Vol. 20, № 2(27). — P. 179–186.
19. *Praktika primeneniya koncessionnykh soglasheniy v svete izmeneniy zakonodatel'stva v 2016 godu* [The practice of applying concession agreements in light of legislative changes in 2016] // *Administrative Consulting*. — 2017. — № 5. — P. 112–119. [in Russian]
20. Chernyshov A.N. *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v Rossii: osnovnyye napravleniya vzaimodeystviya, problemy i puti ikh resheniya* [Public-private partnership in Russia: main areas of interaction, problems and solutions] / A.N. Chernyshov. — 2015. — P. 28–34. [in Russian]
21. Semenov A.V. *Strategicheskiye instrumenty povysheniya effektivnosti raboty legkoy promyshlennosti na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva* [Strategic tools for improving the efficiency of light industry based on public-private partnership] / A.V. Semenov, A.M. Fadeev // *Strategirovanie: teoriya i praktika* [Strategizing: Theory and Practice]. — 2025. — Vol. 5, № 4(18). — P. 525–542. — DOI: 10.21603/2782-2435-2025-5-4-525-542. — EDN: QOMDOQ. [in Russian]
22. Semenov A.V. *Povysheniye effektivnosti metodov gosudarstvennykh zakupok i gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: vnedreniye tsnostno-oriyentirovannykh zakupok i protivodeystviye korruptsii* [Improving the efficiency of public procurement and public-private partnership methods: implementation of value-oriented procurement and anti-corruption measures] / A.V. Semenov // *Cifra. Ekonomika* [Cifra. Economics]. — 2025. — № 3(10). — DOI: 10.60797/ECNMS.2025.10.6. — EDN: MGDULU. [in Russian]
23. Semenov A.V. *Risk-menedzhment gosudarstvenno-obshchestvennogo partnerstva pri realizatsii krupnykh sotsial'nykh proyektov v energetike, kosmicheskoy sfere, logistike i kommunal'nom khozyaystve* [Risk management of public-social partnership in the implementation of large social projects in energy, space, logistics and utilities] / A.V. Semenov // *Liderstvo i menedzhment* [Leadership and Management]. — 2025. — Vol. 12, № 1. — P. 79–102. — DOI: 10.18334/lim.12.1.122460. — EDN: PGNQHZ. [in Russian]



24. Babkin A. Strategies for the sustainable development of the PPP-based economic system / A. Babkin, A. Semenov, I. Babkin [et al.] // BIO Web of Conferences. — 2024. — Vol. 130. — P. 08024. — DOI: 10.1051/bioconf/202413008024. — EDN: CGPZOQ.