

УДК 338.242

DOI: 10.18384/2949-5024-2024-2-104-112

## ОСОБЕННОСТИ, ПОКАЗАТЕЛИ И ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

*Шор И. М., Шелестова Д. А.*

*Волгоградский государственный университет*

*400062, Волгоградская обл., г. Волгоград, пр-т Университетский, д. 100,*

*Российская Федерация*

### **Аннотация**

**Цель.** Исследование специфических особенностей, ключевых показателей и актуальных проблем реализации проектов государственно-частного партнёрства (далее – ГЧП) в транспортной сфере России на современном этапе развития.

**Процедура и методы.** Методологическую основу исследования составили общенаучные методы познания экономических процессов и явлений, в частности, метод анализа (способствовал выявлению результатов реализации транспортных проектов на современном рынке ГЧП), метод синтеза (обеспечил объединение в единое целое специфических особенностей транспортных проектов ГЧП), метод экспертной оценки (содействовал предложению мер по решению актуальных проблем реализации транспортных проектов ГЧП), логические методы (способствовали определению перспектив развития ГЧП в транспортной сфере России).

**Результаты.** Выявлены и систематизированы особенности и ключевые показатели реализации транспортных проектов ГЧП. Выделены актуальные проблемы и направления поступательного развития ГЧП в транспортной сфере России.

**Теоретическая и/или практическая значимость.** Теоретическая значимость заключается в развитии научных основ применения ГЧП в транспортной сфере. Практическая значимость связана с возможностью использования полученных результатов при принятии решений по обеспечению эффективной реализации транспортных проектов ГЧП в России.

**Ключевые слова:** проект, ГЧП, транспортная сфера, государство, бизнес, партнёр, концессионное соглашение

## FEATURES, INDICATORS AND PROBLEMS OF IMPLEMENTATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS IN THE TRANSPORT SECTOR

*I. Shor, D. Shelestova*

*Volgograd State University*

*Universitetsky pr-t 100, Volgograd 400062, Volgograd region, Russian Federation*

### **Abstract**

**Aim.** Research of specific features, key indicators and actual problems of implementation of public-private partnership (hereinafter – PPP) projects in the transport sector of Russia at the present stage of development.

**Methodology.** The methodological basis of the study was made up of general scientific methods of cognition of economic processes and phenomena, in particular, the analysis method (contributed

to the identification of the results of the implementation of transport projects in the modern PPP market), the synthesis method (ensured the unification into a single whole of the specific features of PPP transport projects), the expert evaluation method (contributed to the proposal of measures to solve urgent problems of the implementation of PPP transport projects), logical methods (contributed to determining the prospects for the development of PPP in the transport sector of Russia).

**Results.** The features and key indicators of the implementation of PPP transport projects are identified and systematized. The actual problems and directions of the progressive development of PPP in the transport sector of Russia are highlighted.

**Research implications.** The theoretical significance lies in the development of the scientific foundations of the use of PPP in the transport sector. The practical significance is connected with the possibility of using the results obtained when making decisions to ensure the effective implementation of PPP transport projects in Russia.

**Keywords:** project, PPP, transport sector, government, business, partner, concession agreement

## Введение

Развитие транспортной сферы выступает одним из главных драйверов экономического роста России, нацеленных на достижение транспортной доступности и пространственной связанности. В силу этого не теряют своей актуальности вопросы, связанные с построением эффективного взаимодействия государства и бизнеса на принципах государственно-частного партнёрства (далее – ГЧП), позволяющего в условиях ограниченности средств государственного бюджета на взаимовыгодных условиях аккумулировать необходимые ресурсы, компетенции и опыт партнёров для реализации общественно значимых транспортных проектов. В ряде случаев такие проекты позволяют нарастить логистические возможности нашей страны, что крайне важно в условиях действия антироссийских санкций, приводящих к перестройке логистических потоков на восточные направления и транспортные артерии для обеспечения устойчивой связи России и стран Азии.

Вызывает интерес тот факт, что транспортная сфера лидирует не только на российском, но и на мировом рынке ГЧП, демонстрируя значительные объёмы вложений частного капитала в строительство автомобильных дорог (в 2022 г. более 60% от общего объёма мировых частных инвестиций, вложенных в инфраструктурные проекты<sup>1</sup>). В свою очередь, благодаря частным инвестициям, подкреплённым активной государственной и институциональной поддержкой, в мире создаётся качественная транспортная инфраструктура, отвечающая требованиям в области устойчивого развития.

В современной литературе встречается множество работ, посвящённых теоретическим и практическим вопросам применения ГЧП в транспортной сфере России. В числе авторов работ по заданной тематике выделим исследования Т. Х. Аблязова, А. В. Марусина [1], С. А. Адамайтис [2], Д. И. Видетских [3], Ф. М. Ибятова [4], Л. А. Иванченко [5], Л. В. Кузьминой [6], Н. П. Куличенкова [7], П. А. Митасова, В. А. Полищученко, И. А. Ереминой [8], С. А. Правкина, В. В. Смирновой [9; 10]. Однако следует отметить отсутствие комплексного изучения специфических особенностей и ключевых показателей реализации проектов ГЧП в транспортной сфере современной России, позволяющего выявить актуальные проблемы и приоритетные направления дальнейшего развития такого партнёрства под влиянием

<sup>1</sup> Private Participation in Infrastructure [Электронный ресурс]. URL: <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2022-Annual-Report.pdf> (дата обращения: 01.09.2023).

современных вызовов и ограничений. Данное обстоятельство предопределило цель настоящего исследования, основанного на применении общенаучных методов познания экономических процессов и явлений, в частности, анализа, синтеза, экспертной оценки и логических методов.

### **Специфические особенности и ключевые показатели реализации транспортных проектов ГЧП**

Проведённое исследование позволило сделать выводы, что на современном этапе развития транспортные проекты ГЧП характеризуются следующими особенностями и показателями<sup>1</sup>.

1. По стоимостным показателям транспортные проекты ГЧП занимают первую позицию (более 50% от общего объёма инвестиций) на российском рынке ГЧП. Во многом это связано с высокой величиной инвестиционных затрат.

За период, начиная с первого полугодия 2018 г. и заканчивая первым полугодием 2023 г., на транспортные проекты ГЧП в среднем за полугодие приходится 4,2 трлн рублей. Транспортные проекты ГЧП стоимостью до 1 млрд рублей, по общему количеству лидирующие на российском рынке ГЧП в транспортной сфере, как правило, имеют муниципальный или региональный уровни реализации и относятся к: организации придорожного сервиса и парковок; реконструкции участков дорог; созданию систем мониторинга дорожного движения и безналичной оплаты городского пассажирского транспорта. В свою очередь, транспортные проекты ГЧП стоимостью более 30 млрд рублей, занимающие вторую позицию на российском рынке ГЧП в транспортной сфере, представляют собой крупнейшие федеральные и региональные проекты по строительству магистралей, портов, аэропортов, железнодорожных путей, трамвайных линий. За последние годы к этим проектам можно отнести строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге с объёмом инвестиций в 212 млрд рублей, Центральной кольцевой автодороги в Подмоскowie с объёмом инвестиций в 341,2 млрд рублей, Северного широтного коридора с объёмом инвестиций 292,3 млрд рублей, трассы М11 Москва – Санкт-Петербург с объёмом инвестиций 520 млрд рублей.

2. По времени реализации транспортные проекты ГЧП отличаются длительным характером, обусловленным достаточно большим сроком окупаемости и технической сложностью процесса создания транспортных объектов.

Средний срок реализации транспортных концессионных проектов ГЧП составляет 20 лет. Это наибольший показатель по сравнению с коммунально-энергетической, социальной и иными сферами. В свою очередь, если рассматривать транспортные проекты без привязки к конкретной форме ГЧП, то можно сделать вывод о преобладающей доле транспортных проектов ГЧП со сроком реализации более 20 лет, большая часть которых имеет объём инвестиционных вложений свыше 30 млрд рублей и относится к авиационной и железнодорожной инфраструктуре и транспорту, организации парковочного пространства и развитию улично-дорожной сети, автомобильным дорогам, мостам и тоннелям.

<sup>1</sup> Развитие инфраструктуры как способ преодоления кризиса [Электронный ресурс]. URL: <https://transportrussia.ru/item/5591-razvitie-infrastruktury-kak-sposob-preodoleniya-krizisa.html?ysclid=lnfz9n9gr455769312> (дата обращения: 01.09.2023); Документы Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области [Электронный ресурс]. URL: <https://spbtrd.ru/documents/> (дата обращения: 01.09.2023).

3. С позиции проектного инициатора транспортные проекты ГЧП имеют первоочередную связь с государством и главным образом реализуются на региональном уровне.

Одним из следствий проявления со стороны государства проектной инициативы является предоставление бюджетного финансирования под реализацию общественно значимых транспортных проектов ГЧП. В качестве примеров региональных проектов ГЧП, реализуемых с привлечением средств федерального бюджета и частных инвесторов, приведём обход Хабаровска и мост через реку Обь в Новосибирске. При этом подчеркнём, что более 60% от общего количества реализуемых транспортных проектов ГЧП и половины от совокупного объёма инвестиций, приходящихся на эти проекты, относится к региональному уровню.

Особенно важно понимать рост значимости бюджетного финансирования в периоды нестабильности и кризисов, когда его мультипликативный эффект повышается в несколько раз по сравнению с ситуацией стабильности и роста экономики. Так, в развитых странах рост бюджетного финансирования инфраструктуры на 1% от ВВП приводит к росту производства на 2% в течение первого года после кризиса и до 2,5% в течение последующих четырёх лет; в развивающихся странах – 1,25% и 1,5%, соответственно. Более того, современный опыт зарубежных стран, в частности Китая и Бразилии, убедительно доказывает успешность такого финансирования в первую очередь по отношению к транспортной сфере, выступающей ключевым направлением общегосударственного развития.

Вместе с тем существует и противоположная практика, когда инициатором выступает представитель бизнеса. К примеру, в 2019 г. в порядке частной инициативы между Самарской областью и хозяйственным партнёрством «Концессионная компания «Обход Тольятти»» было заключено концессионное соглашение, в основе которого создание и эксплуатация платной автомобильной дороги по проекту: «Строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай»». Данный проект относится к одному из наиболее масштабных и стратегически значимых, т. к. его реализация позволяет включить в мировой транспортный коридор нашу страну.

4. По объектам реализации транспортные проекты ГЧП в большей степени относятся к автодорожной инфраструктуре (более 30% от общего количества реализуемых транспортных проектов ГЧП и 50% от совокупного объёма приходящихся на них инвестиций).

Наряду с этими объектами, транспортные проекты ГЧП также связаны с: авиационной и железнодорожной инфраструктурой; водным и городским рельсовым транспортом, автобусами, троллейбусами и электробусами; городскими парковками; транспортно-пересадочными узлами и вокзалами.

5. Транспортные проекты ГЧП заключаются, как правило, в форме концессионного соглашения (более 50% от общего количества реализуемых транспортных проектов ГЧП). Используются также такие формы ГЧП, как соглашение о ГЧП, корпоративное партнёрство, инвестиционное соглашение, договор аренды с инвестиционными обязательствами, контракт жизненного цикла.

На концессионные транспортные проекты приходится наибольший объём инвестиционных вложений, предполагающих сочетание частных и бюджетных источников финансирования. При этом бюджетное финансирование в среднем составляет третью часть от общего объёма инвестиций, что в три раза выше, чем в иных сферах, например, в коммунально-энергетической и социальной.

6. По территории реализации транспортные проекты ГЧП с позиции количественных и стоимостных показателей в большей степени представлены в европейской части нашей страны в связи с наличием крупных населённых городов и экономических центров, испытывающих повышенную транспортную потребность.

Неизменным лидером среди федеральных округов по количественным и стоимостным показателям реализации транспортных проектов ГЧП является Центральный федеральный округ, в составе которого первые места занимают Москва и Московская область.

7. По риску недостижения запланированных доходов транспортные проекты ГЧП имеют тесную связь с транспортным трафиком и пассажиропотоком, а запланированных расходов – с оборудованием, технологиями, материалами, работами и услугами, предоставляемыми поставщиками и подрядчиками.

Транспортные проекты ГЧП, в первую очередь относящиеся к автодорожной и авиационной отраслям, являются высоко чувствительными к изменениям, происходящим во внешней среде. Ярким подтверждением являются периоды пандемии коронавируса и действие антироссийских санкций, обусловившие: появление множества стоп-факторов для реализации транспортных проектов ГЧП (сокращение потребительского спроса; ухудшение платёжной дисциплины; удорожание стоимости оборудования, материалов, комплектующих и др., а также ограничение их импортных поставок). Основными результатами действия перечисленных факторов стали продление сроков конкурсных процедур, приостановление реализации ряда транспортных проектов ГЧП (например, ВСМ «Екатеринбург – Челябинск» и «Строительство второго Северомуйского тоннеля») и их досрочное прекращение.

Итак, из названных особенностей и показателей реализации транспортных проектов ГЧП можно сделать общий вывод об их существенном вкладе в развитие, с одной стороны, партнёрства государства и бизнеса, а с другой стороны, инфраструктурного обеспечения муниципалитетов, регионов и страны в целом. Данный вклад особенно заметен при строительстве дорог, туннелей и мостов, содействующем успешности реализации транспортной стратегии России. Строительство становится возможным, благодаря построению долгосрочного и взаимовыгодного сотрудничества государства и бизнеса, при условии гармоничного сочетания и защиты их интересов, связанных с реализацией общественно значимых проектов в транспортной сфере.

### **Актуальные проблемы реализации транспортных проектов ГЧП**

Изучение современной российской практики реализации транспортных проектов ГЧП позволило сделать вывод, что её дальнейшему развитию препятствует множество проблем, в первую очередь связанных со сложностью проектного прогнозирования в рамках концессионных соглашений. Представители бизнеса не готовы брать на себя риски на этапе подготовки транспортных проектов ГЧП в силу отсутствия чёткого и правильного понимания реальности подписания и содержания условий концессионных соглашений. Во многом это обусловлено отсутствием системного и качественного решения вопросов о доступе инвесторов к льготному заёмному финансированию проектов. Сложившаяся ситуация требует создания и развития инструментария субсидирования льготной ставки за счёт специального кредитования кредитных организаций со стороны Банка России, что позволит представителям бизнеса привлекать выгодные кредиты под реализацию транспортных проектов ГЧП и обоснованно планировать свои расходы на долгосрочную перспективу.

Другая проблема напрямую связана с выделением средств из федерального бюджета. На практике федеральные бюджетные средства выделяются по истечении утверждения всех параметров транспортных проектов ГЧП и завершении процесса проектирования в целом. Это приводит к возникновению ситуации фактического расходования финансовых, временных и иных ресурсов на проектирование при отсутствии у представителей бизнеса гарантий о последующем выделении им средств федерального бюджета. Соответственно, в случае отказа в федеральном софинансировании проектные затраты становятся невозвратными. Таким образом, требуется выработка прозрачного, сбалансированного и взаимовыгодного механизма ГЧП на всех этапах жизненного цикла транспортных проектов. В основе такого механизма может действовать следующий алгоритм: на государственном уровне утверждается перечень транспортных проектов, к реализации которых планируется привлечь частный капитал; потенциальными партнёрами обсуждаются и согласовываются условия реализации данных проектов и их ключевые параметры с указанием объёма федеральной поддержки, представляемой после окончания этапа проектирования и всех необходимых согласований; с учётом положительных результатов согласования условий и параметров транспортных проектов заключаются концессионные соглашения. Подчёркнём, что в мире широко распространена практика включения проектирования в обязательства концессионеров, приводящая к высокому качеству проектирования и, как следствие, снижению риска изменения параметров транспортных проектов на этапе строительства.

В заключение отметим отсутствие достаточного опыта реализации транспортных проектов ГЧП в ряде российских регионов и муниципалитетов. Данное обстоятельство обуславливает необходимость проведения системной и масштабной работы по формированию соответствующих компетенций региональных (муниципальных) полномочных органов в структурировании и «упаковке» таких проектов, а также сбалансированном распределении рисков между партнёрами и эффективном управлении ими. Только высококачественная подготовка транспортных проектов ГЧП, включая обоснование важности их реализации с позиции развития не только отдельного региона, но и прилегающих территорий/субъектов Российской Федерации, сможет повысить привлекательность данных проектов как для представителей бизнеса, так и федеральных органов власти, принимающих решения о выделении бюджетных средств. Подготовка транспортных проектов ГЧП должна сопровождаться снижением бюрократической нагрузки на представителей бизнеса, в частности, в виде упрощения процедур получения согласований и документов, необходимых для реализации транспортных проектов ГЧП.

### **Заключение**

Оценивая дальнейшие перспективы развития ГЧП в транспортной сфере России, отметим оказание на них значительного влияния цифровых и «зеленых» процессов, происходящих в современном обществе. В первом случае подчёркнём, что цифровизация выступает движущей силой транспортной модернизации. Так, благодаря цифровым решениям осуществляется сбор оперативной информации о пассажиропотоке, передвижении по маршруту, соблюдении расписания, оплате проезда и др., которая в последствии систематизируется и анализируется в направлении повышения эффективности работы транспорта. Так создаётся единое информационное пространство для операторов и пассажиров, позволяющее оптимизировать маршрутную сеть, снизить количество дорожно-транспортных происшествий с участием общественного транспорта и травматизма пассажиров, а

также повысить уровень удовлетворённости функционированием транспортной системы в целом. Во втором случае речь идёт о развитии экологически чистого транспорта, в частности железнодорожного транспорта, троллейбусов, трамваев, электробусов и др., играющего важную роль в решении проблем роста выбросов парниковых газов и твёрдых частиц, а также смертности в связи с загрязнением воздуха. Таким образом, экологизация транспортной сферы становится ключевым вопросом общественного здравоохранения, в полной мере учитывающим глобальные климатические изменения.

Подытоживая вышесказанное, подчеркнём, что современный российский рынок ГЧП в транспортной сфере постепенно смещается от количественных к качественным показателям реализации проектов. Активизации данного процесса способствует решение актуальных в настоящее время организационно-экономических, финансовых и иных проблем, что в итоге приводит к росту эффективности транспортных инвестиций, ориентированных на устойчивое развитие как отдельных территорий, так и страны в целом.

*Статья поступила в редакцию 08.03.2024.*

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Аблязов Т. Х., Марусин А. В. Государственно-частное партнерство как механизм развития транспортной инфраструктуры в условиях формирования цифровой экономики // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 2. С. 1271–1280.
2. Адамайтис С. А. Потенциал регионов России для развития транспортной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства // Географический вестник. 2022. № 1 (60). С. 73–86.
3. Видетских Д. И. Проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объект инвестиционной оценки "Электронный ресурс" // Вестник евразийской науки. 2023. Т. 15. № 2. URL: <https://esj.today/PDF/41FAVN223.pdf> (дата обращения: 01.09.2023).
4. Ибяттов Ф. М. Управление развитием автотранспортной инфраструктуры с использованием инструментов государственно-частного партнерства // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. 2022. № 1. С. 131–138.
5. Иванченко Л. А. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре // Логистические системы в глобальной экономике. 2018. № 8. С. 128–131.
6. Кузьмина Л. В. Механизмы ГЧП в сфере транспорта: экономические эффекты и ключевые проблемы // Экономический вестник ИПУ РАН. 2021. Т. 2. № 2. С. 26–33.
7. Куличенков Н. П. Проблемы и перспективы финансирования транспортной инфраструктуры с использованием механизмов ГЧП в России на современном этапе // Дайджест-Финансы. 2022. Т. 27. № 4. С. 404–422.
8. Митасов П. А., Полищученко В. А., Еремина И. А. Особенности моделирования механизма государственно-частного партнерства в условиях реализации инфраструктурных транспортных проектов // Вестник Академии знаний. 2023. № 1 (54). С. 190–198.
9. Правкин С. А., Смирнова В. В. Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учётом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства // Транспортное право и безопасность. 2019. № 2 (30). С. 112–124.
10. Смирнова В. В., Правкин С. А. Государственно-частное партнерство как фактор развития транспортной инфраструктуры // Юридический бюллетень. 2022. Т. 7. № 1. С. 64–71.

## REFERENCES

1. Ablyazov T. H., Marusin A.V. [Public-private partnership as a mechanism for the development of transport infrastructure in the context of the formation of the digital economy]. In: *Ekonomicheskie otnosheniia* [Economic relations], 2019, vol. 9, no. 2, pp. 1271–1280.
2. Adamaitis S. A. [The potential of Russian regions for the development of transport infrastructure based on the principles of public-private partnership]. In: *Geograficheskii vestnik* [Geographical Bulletin], 2022, no. 1 (60), pp. 73–86.
3. Videtskikh D. I. [Public-private partnership project in the field of public transport development as an object of investment assessment]. In: *Vestnik evraziiskoi nauki* [Bulletin of Eurasian Science], 2023, vol. 15, no. 2. Available at: <https://esj.today/PDF/41FAVN223.pd> (accessed: 09.01.2023).
4. Ibyatov F. M. [Management of the development of road transport infrastructure using public-private partnership tools]. In: *Vestnik Rossiiskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova* [Bulletin of the Plekhanov Russian University of Economics], 2022, no. 1, pp. 131–138.
5. Ivanchenko L. A. [Public-private partnership in transport infrastructure]. In: *Logisticheskie sistemy v globalnoi ekonomike* [Logistics systems in the global economy], 2018, no. 8, pp. 128–131.
6. Kuzmina L. V. [PPP mechanisms in the field of transport: economic effects and key problems]. In: *Ekonomicheskii vestnik Instituta problem upravleniia Rossiiskoi Akademii nauk* [Economic Bulletin of the Institute of Management Problems of the Russian Academy of Sciences], 2021, vol. 2, no. 2, pp. 26–33.
7. Kulichenkov N. P. [Problems and prospects of financing transport infrastructure using PPP mechanisms in Russia at the present stage]. In: *Daidzhest-Finansy* [Digest-Finance], 2022, vol. 27, no. 4, pp. 404–422.
8. Mitasov P. A., Polishchuchenko V. A., Eremina I. A. [Features of modeling the mechanism of public-private partnership in the context of the implementation of infrastructure transport projects]. In: *Vestnik Akademii znanii* [Bulletin of the Academy of Knowledge], 2023, no. 1 (54), pp. 190–198.
9. Pravkin S. A., Smirnova V. V. [The mechanism of legal investment management in the transport sector, considering the application of certain models of public-private partnership]. In: *Transportnoe pravo i bezopasnost* [Transport law and security], 2019, no. 2 (30), pp. 112–124.
10. Smirnova V. V., Pravkin S. A. [Public-private partnership as a factor in the development of transport infrastructure]. In: *Iuridicheskii biulleten* [Legal Bulletin], 2022, vol. 7, no. 1, pp. 64–71.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Шор Инна Михайловна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов, учёта и экономической безопасности Волгоградского государственного университета;  
e-mail: ShorIM@volsu.ru

Шелестова Дилдарахон Абдисамадовна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов, учёта и экономической безопасности Волгоградского государственного университета;  
e-mail: ShelestovaDA@volsu.ru

**INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

*Inna M. Shor* – Cand. Sci (Economics), Assoc. Prof., Department of Finance, Accounting and Economic Security, Volgograd State University;  
e-mail: ShorIM@volsu.ru

*Dildarakhon A. Shelestova* – Cand. Sci (Economics), Assoc. Prof., Department of Finance, Accounting and Economic Security, Volgograd State University;  
e-mail: ShelestovaDA@volsu.ru

---

**ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ**

Шор И. М., Шелестова Д. А. Особенности, показатели и проблемы реализации проектов государственно-частного партнёрства в транспортной сфере // Вестник Государственного университета просвещения. Серия: Экономика. 2024. № 2. С. 104–112.  
DOI: 10.18384/2949-5024-2024-2-104-112

**FOR CITATION**

Shor I. M., Shelestova D. A. Features, indicators and problems of implementation of public-private partnership projects in the transport sector. In: *Bulletin of Federal State University of Education. Series: Economics*, 2024, no. 2, pp. 104–112.  
DOI: 10.18384/2949-5024-2024-2-104-112