

УДК 334.7

I.A. Blagikh,

Doctor of Economics, Professor of the Department of Credit Theory and Financial Management of St. Petersburg State University

И.А. Блажих,

доктор экономических наук, профессор кафедры теории кредита и финансового менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета

A.S. Kurkova,

Postgraduate student of the Department of Economic Theory and History of Economic Thought of St. Petersburg State University

А.С. Куркова,

аспирант кафедры экономической теории истории экономической мысли Санкт-Петербургского государственного университета

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ: ПРЕДПОСЫЛКИ, ФОРМЫ И МЕТОДЫ

Аннотация: статья посвящена вопросу организации государственно-частного партнёрства с точки зрения анализа первичных предпосылок, форм и методов реализации этой системы в дореволюционной России. Авторы полагают, что исторические исследования собственного опыта хозяйствования являются предпосылками формирования отечественной политической экономики. Россия нуждается в собственной экономической теории. Без импортозамещения в головах страна не сможет стать суверенной и независимой. Следует учесть университетский опыт преподавания экономической теории в период социализма, когда на изучение истории народного хозяйства отводилось более 200 академических часов. Для этого надо активнее изучать российский исторический опыт, который в отношении дореволюционной России преподносился в СССР достаточно однобоко. Другими словами, надо вновь «окунуться» в историю Российской империи, но уже не предвзято. История института ГЧП в дореволюционной России, по мнению авторов, несет в себе много полезного и поучительного как для преподавания истории экономики, так и для преподавания истории экономической мысли в России. Именно, исходя из опыта преподавания данных дисциплин, авторы считают тему статьи достаточно актуальной.

Ключевые слова: концессии, экономическое развитие, государственно-частное партнёрство, правовое регулирование, государственные закупки, экономические интересы общества, строительство железных дорог, акционерные общества, залоги, иностранные инвестиции, Российская империя.

Введение

В условиях санкционной войны, объявленной Западом России, практического прекращения поступления западных инвестиций и технологий, все большее распространение в нашей стране получает государственно-частное партнерство. Однако несмотря на значительное количество публикаций

на данную тему, все они опираются или на зарубежный опыт, или же на материалы из собственной жизни, носящие публицистический характер. Другими словами данная организационно-хозяйственная форма сотрудничества государства и бизнеса не приобрела еще серьезного теоретического осмысления, которое, как

известно, опирается на собственный глубокий исторический опыт.

Исторический материал, в отличие от умозрительных схем, дает возможность оперировать конкретными фактами и цифрами, анализировать ситуации, имевшие место в действительности и которые невозможно априори предвидеть, ибо они проявляются в экономических отношениях лишь в течение времени. Схемы государственно-частного партнерства «строительство–владение–эксплуатация–передача», разработанные современным российским законодательством, активно использовались в дореволюционной России.

Вместе с тем, в своих последовательно меняющихся организационно-хозяйственных формах – концессионных, арендных, акционерных (с участием государства и банковских синдикатов), смешанных (с участием иностранного капитала) и других, они имели определенные проблемы управленческого, финансового, кредитного, налогового, тарифного плана, скрывающиеся за общими понятиями «эволюция», «генезис», «развитие» и т.п. Раскрыть причины, по которым развитие экономических структур происходило именно так, а не иначе, показать к каким народнохозяйственным результатам и последствиям вела та или иная форма государственно-частного партнерства, представляется, можно лишь при обобщении конкретного отечественного исторического материала.

Историко-экономической литературой советского периода освещались в основном негативные черты государственно-частного партнерства, которое, как известно, в своей высшей форме получило определение государственно-монополистического и

олигархического капитализма. Например, в сфере строительства и эксплуатации железных дорог, поглощавшей в дореволюционный период около двух третей всех инвестиций в народное хозяйство, государственно-частное партнерство характеризовалось в понятиях грюндерства, учредительской горячки, биржевых спекуляций, финансовых пирамид и подкупа государственного чиновничества. Подобного рода критика имела под собой несомненные основания но, как правило, носила общий характер и не опиралась на историко-экономические исследования аналитического плана. Именно поэтому в наши дни полярность оценок дореволюционной российской экономики поменялась на противоположную, поскольку она значительно меньше опирается на историко-экономические исследования, чем на идеологию рыночных реформ.

Государственно-частное партнерство в дореволюционной России представляло собой многомерное и многослойное явление. Его появление и дальнейшие перспективы определялись не только внутренними, но и внешними факторами: модернизационными усилиями государства, зависимостью России от зарубежных рынков капитала и технологий, высокими инновационными рисками, перелагаемыми на бюджет, а значит и на население страны, низкой степенью доверия в России и за рубежом к лицам, организующим крупный бизнес в связке с коррумпированным чиновничеством. Все эти факторы, в той или иной степени, присутствуют и в современной российской экономике.

Наиболее широко представлена экономико-теоретическая и источниково-документальная база по государственно-частному партнерству в сфере

железнодорожного строительства, поскольку именно оно определяло контуры всей российской экономики второй половины XIX – начала XX столетия. Она позволяет исследовать вышеперечисленные факторы комплексно, в составе складывающегося механизма хозяйствования в рыночных, капиталистических условиях. Представляется, что исследование политико-экономических аспектов, институциональных и организационно-хозяйственных форм и механизмов государственно-частного партнерства на примере истории российской экономики, позволяет выявить экономические связи и процессы, имеющие общезначимый характер не только в историко-познавательном, но и в теоретико-экономическом аспекте, что послужит дальнейшему развитию историко-экономической и экономико-теоретической отечественных школ.

Организационно-хозяйственные формы государственно-частного партнёрства

Государственно-частное партнёрство – это сотрудничество между государством и частным сектором в реализации различных проектов и программ (здесь и далее возможно использование аббревиатуры ГЧП). В Российской империи, как великой международной державе, существовали разнообразные формы и методы государственно-частного партнёрства, способствующие развитию экономики и модернизации страны. Примечателен тот факт, что Российская империя одно из первых государств, которые начали внедрять механизмы государственно-частного партнёрства в свои политические системы, исходя из значительного потенциала таких реформ ввиду значительной степени удаленности отдельных регионов.

Автор может говорить о том факте, что именно территориальная целостность и протяженность стали одними из существенных предпосылок к возникновению института ГЧП. Эта теория построена автором на основе анализа исторических особенностей правления императора Александра II, поскольку именно в этот период можно наблюдать первые зачатки ГЧП в силу реализации таких масштабных проектов как строительство сети железных дорог и проведения значительных реформ, послуживших основой для возникновения частых компаний [3]. В этом ключе невозможно не упомянуть реформы отмены крепостного права, финансовые реформы, судебные и реформы городских поселений. Все эти нововведения дали существенный толчок при формировании гражданского общества и теоретически сформировали первые предпосылки к возникновению частной собственности. Граждане Российской империи в тот момент получили относительную свободу в действиях и развитии, что благоприятно сказалось на реализации государственных проектов по освоению территорий и сопряжению регионов с центрами, при этом исключая централизацию как таковую в вопросах принятия решений. В данной статье будут рассмотрены основные виды и методы государственно-частного партнёрства в Российской империи.

1. Концессии и привилегии:

Одним из основных методов государственно-частного партнёрства в Российской империи было предоставление привилегий и концессий частным предпринимателям. Одним из первых известных концессионных соглашений, заключенных в Российской империи, было соглашение в 1836 году, посредством реализации уже вышеупомянутого строительства сети железных дорог [5]. Этот проект подразумевал под собой

строительство и ввод в эксплуатацию полотен железных дорог от Санкт-Петербурга до Царского села. В обязанности концессионеров рассматриваемого проекта входили обязанности по обеспечению создания и бесперебойного функционирования полотен. В качестве концессионера в этом случае выступило общество акционеров – «главное общество российских железных дорог», в чьем ведении находился капитал не только российских компаний, но также и зарубежных [8]. После реализации проекта строительства железных дорог все его составляющие остались во владении частного сектора. На основании этого примера автор также может рассмотреть специфику механизма концессий. Фактически, посредством учреждения акционерного общества частная компания могла претендовать на осуществление того или иного государственного проекта. Однако при положительном рассмотрении заявки общества на участие в концессии, акционеры обязывались к внесению залоговых обязательств в государственный банк. Такого рода залог мог быть обеспечен не только наличной валютой, но также и государственными процентными бумагами и облигациями. По мере реализации проекта залог возвращался. Фактически, на основании этого примера мы можем наблюдать не только способ осуществления государственно-частных отношений при проведении тех или иных работ и услуг, но также и становление кредитно-денежной политики и обеспечение имущественных прав [9]. Строительство железных дорог во время правления императора Александра II не является единственным примером государственных концессий Российской империи. В качестве примера можно также привести реализацию концессии строительства Балтийского вокзала в Санкт-Петербурге в начале

XIX века, что успешно способствовало развитию железнодорожной инфраструктуры страны.

2. Государственная поддержка финансовых институтов:

Ещё одним важным видом государственно-частного партнёрства в Российской империи была поддержка государством финансовых институтов. Банки, кредитные учреждения и страховые компании получали особые льготы и привилегии, позволяющие им развивать свою деятельность и вкладываться в перспективные отрасли экономики. К таким льготам и привилегиям можно отнести создание дополнительных резервных фондов для сохранности обеспечительных залогов [4]. Так, при осуществлении концессионного соглашения, акционерное общество обязано было внести залоговые обязательства в государственный банк, при этом обеспечительные меры могли быть потрачены в пользу погашения тех или иных обязательств непосредственно государством. Отдельно необходимо упомянуть тот факт, что залоговые обязательства фактически находились на балансе государственного банка, что повышало уровень доверия других банковских структур и являлось определяющим фактором при выдаче заемных средств. Банковские структуры, принимающие участие в тех или иных формах государственно-частного партнерства в Российской империи могли рассчитывать на возмещение собственных средств не только за счет заемщика, но также и за счет государства. Другими словами, здесь присутствует структура своеобразного института поручительства, что повышает уровень лояльности банковских структур. Коммерческие организации, оказывающие существенную поддержку при реализации проектов ГЧП могли рассчитывать на предоставление государствен-

ных займов и кредитов под сниженный процент [1]. Отдельным очень важным направлением, которое получило начало посредством реализации ГЧП в российской империи, стало зарождение страховых фондов и организаций, фактически занимающиеся гарантией возврата заемных средств. Например, в конце XIX века созданный при Управлении переданных имуществ Николаевского железнодорожного путепровода страховой фонд «Застава» оказал значительную финансовую поддержку для строительства железных и автомобильных мостов.

3. Внешний капитал и зарубежные инвестиции:

Российская империя активно привлекала иностранный капитал и инвестиции для реализации своих экономических проектов. Государство предоставляло различные привилегии и гарантии иностранным компаниям и инвесторам, чтобы привлечь их важные технологии и капитал для развития отраслей экономики. Выражалось такое взаимодействие также посредством реализации концессионных соглашений [10]. Здесь важно упомянуть тот факт, что при рассмотрении заявок на концессию, государство преимущественно рассматривало в качестве наиболее надежных акционерных обществ именно те компании, в состав капитала которых входили иностранные вложения. Здесь автор отмечает тот факт, что посредством реализации ГЧП в Российской империи фактически зародился институт рыночной экономики и конкуренции.

4. Содействие в освоении территории:

Российская империя осуществляла государственно-частное партнерство в рамках освоения новых территорий. Государство предоставляло земельные наделы, льготы и привилегии частным предпринимателям с целью привлечения

специалистов, инвестиций и технологий для развития сельского хозяйства, промышленности и торговли в этих регионах. Например, освоение Сибири и Дальнего Востока в Российской империи в XIX веке было невозможно без активного участия частных компаний, которые получали право распоряжаться землей и осуществлять экспортно-импортные операции [12].

5. Проекты общего пользования:

Государство и частные предприниматели в Российской империи сотрудничали также в реализации проектов общего пользования, которые способствовали развитию экономики и обеспечению общественных потребностей. Примером такого партнерства стало строительство каналов и систем водоснабжения, железных дорог, фабрик и заводов, а также инфраструктурных объектов, таких как мосты, порты и космодромы. Частным компаниям предоставлялись льготы, государственные заказы и финансирование для реализации этих проектов, взамен на что они обязывались предоставить обществу необходимые услуги или товары. Например, в XIX веке были созданы такие крупные компании, как Рязанско-Касимовский и Алексеевско-Московский пароходные флоты, содействующие развитию судоходства и обеспечению транспортных потребностей страны [15].

Негативный исторический опыт государственно-частного партнерства в сфере строительства железных дорог

Исходной основой государственно-частного партнерства послужили концессионные соглашения начала 60-х годов XIX столетия между Министерством финансов и Главным обществом российских железных дорог. Среди основных правил складывающихся партнерских отношений следует отметить, прежде

всего, те, которые определяли в дальнейшем их типовые условия: а) концессионеры мобилизуют частные капиталы и инвестируют их в строительство; б) государство гарантирует доходность акций и облигаций железнодорожных обществ на весь уставный срок их функционирования; в) концессионеры самостоятельно устанавливают провозные тарифы на уровне, обеспечивающем покрытие строительных затрат и доходность акций, согласно заявленной капитализации предприятия (железной дороги); г) государство получает в полномочное управление железную дорогу по истечении срока концессии, либо же – выкупает ее досрочно по рыночной стоимости акций; д) споры между партнерами разрешаются путем добровольных соглашений, либо в судебном порядке [16].

Указанная схема, сложившаяся на этапе строительства линий, связывающих два конечных пункта, не учитывала экономические условия функционирования железных дорог как разветвленной сети, превращавшейся в отрасль народного хозяйства. Кроме того, у сторон изначально складывались разные взгляды на взаимодействие в рамках концессионных соглашений. Предприниматели рассматривали железную дорогу как доходное предприятие уже на этапе ее строительства. В качестве источников дохода фигурировали: а) процент на весь заявленный капитал, а не на фактически и поэтапно расходуемые средства; б) сокращение сметных издержек на строительство относительно расчетов, согласованных с правительственными чиновниками (экономия на подрядно-строительных работах); в) ввозные премии и другие льготы от государства и, прежде всего, снижение таможенных и налоговых платежей; г) доходы от реализации части акций вследствие роста

капитализации предприятия (железной дороги), биржевого ажиотажа и игры на курсовой стоимости акций [17].

В целом у лиц, получивших в указанные годы концессию на железную дорогу, сложилось убеждение, что железнодорожное строительство представляет собой высокодоходное дело и всякий, занявшийся им, непременно должен разбогатеть за короткий срок. Представляется, что указанное мнение сформировалось не только из теоретической экономики того времени, но и из фактически сложившихся условий неравноправного партнерства. Как известно, по мере обогащения концессионеров государственная казна, напротив, имела большие и стабильные бюджетные расходы. Концессионеры выплачивали акционерам дивиденды из «прибыли» еще не построенной железной дороги. Однако средства, получаемые ими от эмиссии акций, не расходовались производительно, а, зачастую, рассматривались как «капитал» частного предприятия. Определенную долю ответственности в формировании указанного мнения несет Министерство финансов, возглавляемое в то время М.Х. Рейтерном. Он полагал, что акции следовало «попридержать» в Министерстве финансов, чтобы не переполнить рынок ценными бумагами. Поэтому дороги весьма часто строились лишь за счет облигационного капитала. Таким образом, государство, выступавшее по инициативе М.Х. Рейтерна гарантом «доходности» строящихся железных дорог, выплачивало, в конечном итоге, процент не только на облигационный, но и на акционерный капиталы. Все предпринимательские риски лежали на государственном казначействе.

На формирование теоретических воззрений относительно государственно-частного партнерства влияли многие факторы. В середине 60-х годов Никола-

евская железная дорога, соединяющая две столицы, была «уступлена» Главному обществу железных дорог. По другой терминологии она была «продана». Средства от ее продажи образовали особый железнодорожный фонд, предназначенный для финансирования дальнейшего железнодорожного строительства. Однако, вследствие запутанности финансовых отношений между Министерством финансов и Обществом, разных методических подходов к порядку партнерских взаиморасчетов, начислению процентов на капиталы, переходящие по бухгалтерской отчетности от одного партнера к другому, фонд вскоре обанкротился. В Министерстве путей сообщения считали, что иностранные банкиры – учредители общества, мощническим образом присвоили деньги. Официального разъяснения на этот счет ни от Государственного контролера, ни от Министерства финансов не последовало. Некоторые исследователи полагают, что указанная операция, как и продажа Аляски (средства от которой «растворились» таким же образом, как и железнодорожный фонд) были своеобразной платой России международным банкирам за помощь в развитии частной банковской системы. Якобы поэтому, на огласку указанных дел было наложено своего рода табу [18].

Тем не менее, сам факт продажи Николаевской железной дороги сыграл определенную теоретико-методологическую роль. Была сформирована точка зрения, что между такими партнерами как государство и бизнес могут существовать отношения купли-продажи на объекты, созданные за казенный счет, и при этом государство может оказаться не с прибылью, а должником по проведенной сделке.

Последовательная смена теоретических взглядов, господствующих в обще-

стве, и практических действий правительства и предпринимательского сообщества в отношении организационно-хозяйственных форм государственно-частного партнерства находила отражение в государственных юридических актах (публичное и гражданское право), уставах частных обществ (сепаратное право), концессиях (договорах обществ с министерствами финансов, государственных имуществ, путей сообщения). Определяющее влияние на смену взглядов правительства в отношении взаимодействия государства и частного бизнеса в сфере строительства и эксплуатации железных дорог оказывали модернизационные усилия правительства, сдерживаемые крайней нуждой в значительных по объему свободных капиталах и необходимостью заимствования средств и технологий на внешних рынках.

Государственно-частное партнерство явилось на ранней стадии необходимой ступенью для образования своего рода «складочного» капитала, поскольку ни государство, ни частное предпринимательство не могли в тех конкретно-исторических условиях в одиночку осилить крупномасштабные строительные затраты, отдачу от которых можно было ожидать лишь в отдаленном будущем. Однако даже когда железные дороги стали строиться за счет средств казны, государственно-частное партнерство не прекратило своего существования. Напротив, оно получило дальнейшее развитие вначале в арендной форме (государство сдавало в эксплуатацию частным обществам дороги, спроектированные и построенные силами министерства путей сообщения), а затем – в форме акционерных обществ, где государство и бизнес выступали в качестве единого совокупного предпринимателя.

По сути дела, государственно-монополистический капитализм, кото-

рый, по мнению отечественных ученых, оформился в масштабе страны в 90-е годы XIX столетия, уже существовал в железнодорожной отрасли.

Несмотря на то, что вплоть до Октябрьской 1917 года революции в обществе периодически вспыхивали ожесточенные дискуссии о том, кто лучше строит и эксплуатирует железные дороги: государство или частные общества, речь на самом деле не шла о разрыве партнерских отношений. Как Министерство путей сообщения, так и частные железнодорожные общества обладали комплексами многоотраслевых предприятий, связанных с железной дорогой, но выходящих за понятие «транспорт»: машиностроительные заводы, пристани, шоссе, дороги, угольные шахты, элеваторы, зернохранилища, гостиницы и многое другое. Товарный знак МПС или же частной железной дороги можно было встретить на продукции широкого потребительского спроса [19].

Но особенно тесно государство и железнодорожные общества были связаны облигационными займами и акциями обществ, котирующихся на Берлинской, Парижской и Лондонской биржах. Государственная гарантия на ценные бумаги указанных обществ вплоть до наших дней рассматривается иностранными их держателями в качестве госдолга, подлежащего погашению не только в номинальной величине, но и в процентах, накопившихся за полувековой срок. Указанная ситуация лишний раз свидетельствует о том, что многие аспекты партнерства государства и бизнеса, как на ранней их стадии, так и в своем высшем развитии, не были проработаны теоретически, и до сей поры являются дискуссионными. Наведение порядка в строительстве и эксплуатации железных дорог предполагалось достичь введением Общего устава российских железных

дорог, который был утвержден Александром III 12 июня 1885 г. Согласно уставу, Совет по железнодорожным делам с участием представителей правлений частных железных дорог и государственных чиновников имел право устанавливать железнодорожные тарифы прямого, транзитного и заграничного сообщения. Кроме того, уставом запрещалось принимать на казну «гарантию процентов и погашения, убытки частных железнодорожных обществ». Другими словами, правительство пыталось устранить навязанное ему Главным обществом железных дорог кабальное условие, при котором частные лица вели свой бизнес за государственный счет [20].

Арендные отношения были в этом плане более прозрачны: государство сдавало в аренду имущество и получало за его эксплуатацию фиксированные платежи. Арендатор мог увеличивать свою прибыль сокращением эксплуатационных расходов и увеличением пропускной способности железных дорог. Однако арендаторы и собственники железных дорог пошли другим путем. Они стали увеличивать тарифы на перевозку грузов. Таким образом, в 80-е–90-е годы дальнейшее развитие государственно-частного партнерства определялось двумя основными факторами.

В области строительства новых железнодорожных линий государство брало под свой контроль проведение всех изыскательских работ и инженерных расчетов, непременно связанных с калькуляцией расходов и нормативного составления смет на каждый этап строительства, монтажа оборудования и сооружения инфраструктурных объектов. Государство утверждало главного строителя, а затем – управляющего частной железной дорогой. Весь технический персонал на новую железную дорогу

приглашался с казенной дороги. Подготовка инженерного состава осуществлялась только в государственных учебных заведениях. В ведении правления частной железной дороги сосредотачивались лишь вопросы коммерческой эксплуатации, договорные отношения и другие хозяйственные проблемы.

В области эксплуатации дорог частными обществами было принято важное решение о контроле правительства за обоснованным установлением тарифов. В 1888 г. тарифное дело было передано из Министерства путей сообщения в Министерство финансов. Кроме того, все частные компании и два указанных министерства были обязаны предоставлять в Государственный контроль сведения о тарифах и перевозках по каждой отдельно взятой линии [21]. Назначенный новым министром финансов И.А. Вышнеградский – известный математик и удачливый бизнесмен, вошел в историю в том числе и как человек, впервые научно обосновавший тарифы на перевозку разных (местных и транзитных) грузов и формализовавший множество критериев и показателей в простые и удобные в использовании тарификационные таблицы. Как полагала верховная власть, тарифы из инструмента коммерческой выгоды частных компаний превратились в одно из орудий проведения государственной и социальной политики. Забегая вперед, следует отметить, что тарифы Вышнеградского просуществовали не столь долго, поскольку сам же их разработчик был ставленником «железнодорожных королей», тесно связанных с международными банковскими синдикатами. В 90-е годы XIX столетия под руководством С.Ю. Витте были приняты важные решения об унификации тарифного дела.

Тем не менее, непродолжительный период времени, занятый переходом от

концессионной системы государственно-частного партнерства к их арендной форме, был насыщен важнейшими решениями, которые определили не только вектор развития железнодорожного дела, но и саму конфигурацию национальной экономики вплоть до начала XX столетия.

Проведение в 1880–1890-е годы государством своеобразной «выкупной операции» по выкупу убыточных железных дорог, эксплуатируемых частными обществами, существенным образом изменило его положение в государственно-частном партнерстве. Если ранее государственная казна выступала лишь в роли кредитора и гаранта установленного дохода на привлеченный капитал, то, получив в управление часть железнодорожной сети, она стала полноправным партнером в сфере предпринимательства, получив тем самым право на предпринимательский доход, а не только на налоговые и рентные платежи. Вместе с тем, социальная ответственность государства в транспортной сфере всегда была неизмеримо выше, чем частного бизнеса, поскольку государство не могло «выйти» из этой области предпринимательства в случае ее убыточности. В то же время, взимаемого с населения транспортного налога никогда в России не хватало, чтобы обеспечить стабильное функционирование транспортной сети.

Причин объективного плана тому несколько. Основные из них общеизвестны: обширные пространства империи, низкая плотность населения на единицу площади, низкие температуры в зимний период, подвижность грунтов и т.д. Невысокие в денежной форме доходы основной массы населения России обусловили высокую долю косвенного налогообложения относительно прямых налогов. Данное обстоятельство вынуж-

дало государство искать средства на строительство железных дорог не только в мобилизации средств населения, но и в области ценообразования на перевозки (тарифной политики) [22].

Заключение

Государственно-частное партнёрство имело важное значение для развития экономики Российской империи. Разнообразные виды и методы партнёрства, такие как концессии, государственная поддержка финансовых институтов, привлечение иностранного капитала, колонизация и содействие в освоении территории, а также реализация проектов общего пользования, способствовали модернизации страны, созданию новых отраслей и улучшению жизни населения. Эти формы сотрудничества государства и частного сектора можно рассматривать как важные практики, которые и по сей день используются в различных странах для стимулирования экономического роста и развития.

Однако при всех положительных качествах организации государственно-частного партнёрства в Российской империи необходимо обратить внимание на ее существенный недостаток – нехватку, а в некоторых случаях и отсутствие правового регулирования понятия концессионных соглашений. На протяжении всего существования Российской империи правовой вопрос относительно взаимодействия государства и частных компаний не был надлежащим образом закрыт. Именно отсутствие правового регулирования вопросов взаимодействия повлекло за собой такие существенные проблемы осуществления ГЧП как: необходимость национализации реализованных проектов, банкротства отдельных частных компаний, которые занимались фактическим исполнением толь-

ко части работ, необходимости выделения дополнительных государственных средств при банкротстве частных участников, невозможность точно выделить зоны материально правовой и финансовой ответственности между всеми участниками, осуществляющими работу над проектом, развитие интеграционных процессов среди частных компаний, что влекло за собой затруднения в вопросах возвратов залогов, займов и исполнения прочих обязательств.

Недостаток правового регулирования среди таких важных вопросов как концессии, лизинг, аренды и прочие инструменты ГЧП повлекло за собой существенные последствия в виде возникновения существенного конфликта интересов среди всех участников ГЧП. Автор обращает особое внимание на тот факт, что по его мнению, любую форму государственно-частного партнёрства стоит понимать как сделку между двумя сторонами – государством и частной компанией, но фактически являющуюся трёхсторонней – поскольку конечным потребителем благ от реализации проекта ГЧП является общество. Возвращаясь к опыту строительства железных дорог в эпоху правления Александра II, можно утверждать, что экономические интересы общества при реализации этой концессии не учитывались, поскольку построенные железнодорожные полотна не отвечали множеству параметров, таких как средняя загруженность, провозная способность и пропускная способность. Внимание на этот существенный факт было обращено только в наши дни, в 2005 году посредством принятия федерального закона № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях в Российской Федерации», что послужило отправной точкой для нового расширения государственно-частного партнёрства.

Еще один важный недостаток, существовавший в системе ГЧП в Российской империи, можно выделить как частое лоббирование интересов определенных компаний при реализации того или иного проекта. Здесь, возвращаясь к теме недостаточности правового регулирования, стоит упомянуть такие важные факторы, как коррупция, преднамеренное банкротство и прочие факторы, которые не могут в полной мере обеспечить государство качественными услугами и товарами. Основу государственно-частного партнёрства составляет, на взгляд авторов, прозрачность и открытость инструментов и методов, посредством которых реализуется ГЧП, о чем фактически невозможно говорить в период становления этого института. Именно в этом и кроется причина недостаточности эффективности такого партнёрства в Российской империи. Таким образом, анализируя методы и формы государственно-частного партнёрства в период существования Российской империи, авторы могут говорить о том факте, что эффективность такого рода методик безусловно доказана, однако, в отсутствие материально правовой базы невозможна к применению.

В настоящее время, помимо Федерального закона о концессиях, суще-

ствуют также узаконенные системы ГЧП в формах осуществления государственных закупок, государственной аренды, формирование организаций со смешанной формой собственности, различные соглашения о разделе продукции и множество других направлений, конечной целью которых является удовлетворение потребностей общества, частных компаний и государства. Современный законодатель специально выделил несколько областей для правового регулирования деятельности ГПЧ, поскольку при разделении такой деятельности можно фактически отбросить коррупционную составляющую, обеспечив конкурентность рынка и качество предоставляемых услуг. Такой подход, на взгляд авторов работы, является наиболее рациональным.

Возвращаясь к вопросу функционирования ГПЧ в Российской империи, необходимо отметить тот момент, что несмотря на все существенные недостатки существовавшей системы, она все же принесла существенные плоды в виде развития внешнего и внутреннего рынков, обеспечения мобильности населения и, как следствие, планомерного и масштабного развития промышленности Российской империи.

Литература

1. Гладов А.В. Зарубежный опыт реализации государственно-частного партнерства: общая характеристика и организационно-институциональные основы / А.В. Гладов, А.М. Исупов, С.А. Мартышкин и др. // Вестник СамГУ. – 2008. – № 7 (66). – С. 36–55.
2. Государственно-частное партнерство: теория и практика: учеб. пособие. – М.: ИД ГУ «ВШЭ», 2010. – 287 с.
3. ГЧП-проекты: реалии и перспективы // Дороги. Инновации в строительстве. – 2016. – № 53. – С. 32–37.
4. Исследование «Развитие государственно-частного партнерства в России в 2015–2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП» / Ассоциация «Центр развития ГЧП», Министерство экономического развития Российской Федерации. –

М., – 2016. – 36 с.

5. Исследование «Государственно-частное партнерство в России 2016–2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов» / Ассоциация «Центр развития ГЧП». – М., 2016. – 32 с.

6. Матаев Т.М. Формы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов / Т.М. Матаев // Государственно-частное партнерство. – 2015. – Т. 1. – № 1. – С. 9–18.

7. Нюхаев Д.В. Государственно-частное партнерство в социальной сфере / Д.В. Нюхаев // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – № 1. – С. 116–119.

8. PPP – партнерство между государственным и частным секторами. Опыт Великобритании – для международных рынков. Лондон: Международные финансовые службы, 2007. – С. 3.

9. Факторы, ограничивающие деятельность организаций базовых отраслей экономики. М.: НИУ ВШЭ, 2017. – 15 с.

10. Финансирование создания и модернизации инфраструктурных объектов коммунального хозяйства. В помощь при организации государственно-частного партнерства. (Французский опыт) / под ред. Ж-И. Перро и Г. Шателю. Париж: Издательство Французского национального Института Мостов и Дорог, 2007. – С. 19.

11. Айрапетян М.С. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства / Аналитическая записка Правового управления Аппарата Государственной Думы РФ – URL: <http://wbase.duma.gov.ru:8080law?d&nd=981605628&mark=r981605004>.

12. Галиуллина Г.Ф. Законодательная база как основа внедрения ГЧП-проектов (опыт зарубежных стран) / Г.Ф. Галиуллина, С.Б. Кузнецова, Л.Б. Мингалеева // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). – 2014. – № 3 (35). DOI: 10.12731/2218-7405-2014-3-5.

13. Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению. – URL: http://www.pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/Zakon-Block_28-09-2015_v01.pdf (дата обращения 14.11.2023).

14. Единая информационная система государственно-частного партнерства в Российской Федерации. – URL: <http://www.pppi.ru/> (дата обращения 14.11.2023).

15. Основные положения Концепции (стратегии) развития государственно-частного партнерства в РФ до 2020 года. – URL: http://pppcenter.ru/assets/docs/conception_2020_16.10.2014.pdf (дата обращения 14.11.2023).

16. Рынок государственно-частного партнерства: проблемы и перспективы развития. Исследование IPT Group. URL: <http://iptg.ru/IPT.pdf>

17. The National Council for Public-Private Partnership – Arlington, VA 22201. URL: <http://www.neppp.org/> (дата обращения: 14.11.2023).

18. Блюх И.С. Русские железные дороги. СПб., 1875.

19. Благих И.А. Роль инфраструктуры в экономическом развитии (на примере строительства железных дорог в дореволюционной России) / И.А. Благих, И.И. Малушин // В сборнике: Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. XXII Национальная научная конференция с международным участием. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН 2023. – С. 591–596.

20. Высоцкий А.Е. Развитие государственно-частного партнерства в железнодоро-

рожном хозяйстве России (вторая половина XIX – начало XX вв.) / А.Е. Высоцкий // Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет. – 2010. – С.208–209.

21. Алиев Э.Г., Алиев Ш.И., Благих И.А. Развитие государственно-частного партнерства в железнодорожном деле: историко-экономический аспект. Монография. – СПб.: ArtXpress, 2011. – С.127.

22. Алиев Ш.И. Особенности государственно-частного партнерства в России (на примере строительства и эксплуатации железных дорог) / Ш.И. Алиев, И.А. Благих // Проблемы современной экономики. – 2012. – № 1 (41). – С. 388–392.