

DOI 10.35775/PSI.2025.126.9.009

УДК 32

М.В. ФАНДЮШИН

руководитель проектов, аспирант по направлению
«Государственное управление и отраслевые политики»
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации,

Россия, г. Москва

E-mail: fandyushinm@yandex.ru

ORCID: 0009-0007-6347-3226

ResearcherID: JAA-9104-2023

SPIN: 9236-6207

АНАЛИЗ ОПЫТА ПРИМЕНЕНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В данной статье рассматривается анализ использования одного из инструментов государственно-частного партнерства – концессионного соглашения – в сфере городского электрического транспорта на территории Российской Федерации. Опыт применения насчитывает 9 лет, с различными видами транспорта в самых различных субъектах России. Данный анализ необходим для определения того, насколько эффективными являются концессионные соглашения по строительству и реконструкции систем электрического транспорта и насколько целесообразен данный инструмент в перспективе. Изучена позиция научного сообщества относительно концессионных соглашений в транспорте, включая электрический. Определено, что далеко не все концессионные соглашения являются успешными, имеют ряд проблем, включая поиск кадровых и технических ресурсов, срывы сроков, что не только не приводит к качественной работе системы, но и приводит к ее ухудшению из-за потерь пассажиропотоков. В то же время, имеются и позитивные опыты реализации концессионных соглашений.

Ключевые слова: государственная отраслевая транспортная политика, городской электротранспорт, развитие транспорта, транспортное планирование, развитие городов, государственно-частное партнерство, концессионные соглашения.

Введение. Государственно-частное партнерство, согласно учебному пособию Борщевского Г.А. – формат юридически закрепленного сотрудничества между органами государственной власти и частными предпринимателями, целью которого является привлечение частных инвестиций в экономику государства с целью обеспечения доступности товаров, услуг или работ для населения [1. С. 13]. Одним из видов данного формата сотрудничества являются концессионные соглашения. Согласно пункту 1 статьи 3 Федерального закона № 115-ФЗ

«О концессионных соглашениях», под концессионным соглашением понимается подвид сотрудничества, в рамках которого частная сторона обязуется за свой счет провести реконструкцию и строительство инфраструктуры для публичной стороны (концедента), которая сохраняет право собственности над этой инфраструктурой, а также, при необходимости, осуществлять деятельность по ее эксплуатации по назначению со временной передачей прав владения и пользования концессионеру [17].

Данный формат в транспортной отрасли современной России стал применяться относительно недавно и имеет определенное распространение в сфере городского электрического транспорта. Первое масштабное применение инструмента осуществлено в 2016 году в Санкт-Петербурге. Основной «расцвет» пришелся на 2022-2023 года, когда шло активное подписание концессионных соглашений по всей стране. По прошествии нескольких лет, важно дать оценку деятельности вновь используемого инструмента, которая позволит в перспективе не только скорректировать текущую деятельность, но и избежать подобных ошибок в будущем.

Целью данной статьи является оценка концессионных соглашений в сфере городского электрического транспорта на территории Российской Федерации с точки зрения их функционирования, деятельности и проблематики. Данная цель является важной, в первую очередь, для органов исполнительной власти, в частности – Министерства транспорта Российской Федерации, как отраслевого ведомства, формирующего политику в данном направлении, а также для региональных и местных органов исполнительной власти.

В качестве задач поставлены следующие:

- оценить позицию научного сообщества в части отношения к реализации концессионных соглашений на территории Российской Федерации и зарубежом, включая в транспортной отрасли;
- определить перечень концессионных соглашений, возникших на рубеже второй половины 10-х – первой половины 20-х годов XXI века;
- сформировать целостную картину о видах соглашений, их условиях, проблематике, лучших практик.

В качестве методов исследований определены анализ нормативно-правовых актов, анализ открытых источников данных, глубинное интервьюирование, экспертная оценка.

В рамках первого раздела будет оценена позиция научного сообщества в части необходимости применения концессионных соглашений в государственной практике. В рамках второго раздела будет проведен анализ позитивных и негативных сторон концессионных соглашений для ключевых стейкхолдеров: государства и частного лица или организации. В рамках третьего раздела будет дана оценка существующим концессионным соглашениям, действующим на территории России. По результатам оценки будут даны выводы о потенциале применения концессионных соглашений федеральными и региональными

органами исполнительной власти в сфере транспорта при развитии городского электрического транспорта.

Важность применения концессионных соглашений в практике государственного отраслевого регулирования. Практика применения концессионных соглашений в рамках развития транспортной инфраструктуры не является новой и уходит корнями в конец XIX – начало XX века. В этот период активно развивались сети конно-железных городских дорог и электрических трамваев. Одним из таких концессионеров выступало «Бельгийское анонимное общество конно-железных дорог». Так, в Казани в рамках концессионного соглашения в 1894 году были запущены конные железные дороги, а позднее, в 1899 году – электрические трамваи [5]. Аналогично произошло и в Астрахани в 1900 году, в которой таким же способом была построена и введена в эксплуатацию трамвайная сеть [6]. Помимо вышеуказанного концессионера, существовали и иные. Например, в Санкт-Петербурге такую роль непродолжительное время (1895-1902 гг.) исполняло «Товарищество для эксплуатации электричества М.М. Подобедова и К°» [12], а в Москве – «Первое общество железно-конных дорог в Москве» [9]. Все эти концессии заключались на длительный срок, но часть из этих соглашений прекратили свое действие раньше из-за национализации трамвайных систем. Попытки использовать концессии для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры в раннесоветский период также были, но довольно быстро потерпели неудачу и все проекты были закрыты [4. С. 155]. После этого вопрос использования концессионных соглашений был приостановлен практически на 100 лет.

В то же время, исследователи отмечают особый вклад концессионных соглашений в становление транспортной инфраструктуры XIX-XX века. Так, исследователь Голубев А.А. в своей статье отметил особый вклад концессий в развитие железнодорожного транспорта, которые заложили базовые основы существующих сетей страны [2. С. 233-234]. При этом, с ростом прибыльности железных дорог управление ими постепенно переходило в руки Правительства.

В современной истории практика применения концессионных соглашений растет с каждым годом. Часть исследователей отмечают эффективность данного инструмента. Так, исследователь Пантелеева М.С. в своей статье отмечает, что имеется прямая зависимость от большого числа проектов государственно-частного партнерства и высокого уровня жизнедеятельности общества, что говорит о дальнейшей необходимости применения данного инструмента [10. С. 174]. Зарубежный опыт, согласно анализу кандидата экономических наук Поповой О.С. и кандидата политических наук Якимчук Н.Н., позволяет применить концессионные соглашения на различные социально-значимые сферы, включая коммунальную инфраструктуру и ЖКХ, куда частично можно отнести и транспортную инфраструктуру [11. С. 78]. В целом, транспортная отрасль одна из первых в числе востребованных с точки зрения заключения инвестиционных соглашений, что в своей работе подтверждает исследователь Сухорукова М.А. [14. С. 82], а также исследователь Симко Н.Н. [13. С. 48]. Исследователь Диканова Т.А.

в своей работе подчеркивает, что модернизация транспортной инфраструктуры зачастую невозможна без заключения концессионных и инвестиционных соглашений [3. С. 33]. При этом автор подчеркивает недостаточность нормативного регулирования вопроса концессионирования в транспортной отрасли. Кандидат экономических наук Харькова О.М. также подчеркивает в своей работе заинтересованность государства в применении концессий как инструмента развития государственной инфраструктуры, включая транспортную, что проявляется, в том числе. В совершенствовании законодательства в этой сфере [18. С. 328].

Анализ концессионных соглашений также провели исследователи Каратаева Г.Е. и Чернова С.В., рассмотрев особенности их заключения в различных сферах и также отметив необходимых подобных соглашений для государства ввиду отсутствия достаточного количества бюджетных средств, требуемых одновременно для развития социально-значимой инфраструктуры [7. С. 928]. Важность детализации проработки концессионных соглашений, а также совершенствование нормативно-правового регулирования подчеркивает группа исследователей Иванов О., Завьялова Е. и Рязанцев С. [20].

Таким образом, научное сообщество отмечает высокую важность применения концессионных соглашений в практике государственного отраслевого регулирования, в том числе с точки зрения текущих потребностей отрасли в решении ключевых инфраструктурных проблем.

Анализ позитивных и негативных сторон концессионных соглашений.

Перед оценкой концессионных соглашений в сфере транспорта, важно понять, какие позитивные и негативные стороны подобных соглашений могут возникнуть для различных стейкхолдеров. В качестве стейкхолдеров можно выделить три значимые группы: публичные органы (органы государственной власти), частные лица или организации (концессионеры) и население.

Для каждой из сторон дана оценка положительных и отрицательных аспектов концессионных соглашений, что отражено в таблице 1. За основу взяты научные работы отечественных исследователей Немчаниновой М.А. [8. С. 100], Шор И.М. [19. С. 156], Каратаевой Г.Е. и Чернова С.В. [7. С. 928], Тищенко Т.В. [15. С. 77], зарубежной группы исследователей Xiong W., Chen B., Wang H. и Zhu D. [21. С. 95-112], а также на основе общего анализа из открытых источников данных.

Таблица 1. Сравнение положительных и отрицательных сторон концессионных соглашений для различных стейкхолдеров

Стейкхолдер	Преимущества	Риски
Публичная сторона (Концедент)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Снижение одномоментных бюджетных затрат на создание или реконструкцию инфраструктуры за счет привлечения инвестиций. 2. Возможность в сжатые сроки ответить на возросшую потребность населения в развитии инфраструктуры. 3. Снижение рисковой нагрузки. 4. Уверенность в более качественном исполнении заказа за счет прямой зависимости качества работы инфраструктуры и чистой прибыли концессионера. 5. Повышение эффективности управления. 6. Эффективное внедрение новых технологий. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Риск срыва сроков и приостановке работ в связи с недобросовестностью концессионера, как следствие – потеря инфраструктуры, системы, что приведет к большим затратам. 2. Рост неучтенных расходов, покрытие которых возлагается на концедента, удорожание проекта. 3. Правовые риски.
Частная сторона (Концессионер)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Софинансирование проектов за счет бюджетных и привлеченных средств. 2. Получение прибыли по результатам завершения строительства или реконструкции инфраструктуры. 3. Наличие выгодных долгосрочных проектов. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Риск некупаемости проекта. 2. Отсутствие учета реальной инфляции, как следствие – риск потери средств в процессе реконструкции. 3. Увеличение рисковой нагрузки при реализации соглашения. 4. Некачественная оценка инфраструктуры и финансовых расходов. 5. Сильный кассовый разрыв. 6. Усиление контроля за деятельностью концессионера.
Население	<ol style="list-style-type: none"> 1. Удовлетворение потребностей в транспортном обеспечении удобным и комфортным транспортом. 2. Повышение качества услуг за счет оптимизации процессов. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отсутствие учета потребностей жителей в перемещении без возможности корректировки на протяжении 20 и более лет. 2. Риск долгосрочной потери удобных связей в связи с реализацией строительных рисков для концессионера. 3. Увеличение тарифов на проезд за счет одномоментного и комплексного обновления инфраструктуры.

Источник: составлено автором.

Следовательно, можно отметить, что каждый из стейкхолдеров имеет как возможности, так и риски. В целом, концедент в лице федеральных, региональных или местных органов власти от концессионных соглашений имеет преимущество за счет интенсивного скачка в развитии инфраструктуры с растягиванием во времени бюджетных ассигнований для концессионера, что позволяет в краткосрочной перспективе сократить разрыв в развитии транспортных систем. При этом, в долгосрочной перспективе это приводит к большему, чем при самостоятельном развитии, расходам. Для концессионера имеется преимущество за счет получения прибыли в долгосрочном периоде от эксплуатации данной инфраструктуры или же в результате ее строительства. В то же время, несвоевременная реализация, чрезмерная трата средств или недостаточно детализированное проектирование может привести к кассовым разрывам и последующему банкротству концедента.

Для населения же значительного различия между наличием или отсутствием концессионного соглашения нет. Важным маркером может являться оперативное решение вопросов с инфраструктурой в пользу удобства населения, что может повысить привлекательность транспорта и переход от индивидуального транспорта к общественному. При этом, значительное социальное напряжение может вызвать затягивание процесса реконструкции и строительства инфраструктуры.

Таким образом, концессионные соглашения могут быть выгодны для краткосрочного сокращения инфраструктурного отставания от нормативного состояния и потребностей населения, что может повлечь за собой рост эффективности в других отраслях государственной деятельности.

Оценка существующих концессионных соглашений в области городского электрического транспорта на территории Российской Федерации. В рамках данного раздела проведен сбор данных о концессионных соглашениях, целью которых является развитие инфраструктуры городского электрического транспорта. В целях данного анализа использована информация из открытых источников данных. Сводная информация представлена в таблице 2.

Таблица 2. Информация о концессионных соглашениях в сфере городского электротранспорта на территории России

Город	Транспорт	Оператор	Год начала	Год конца
Верхняя Пышма	Трамвай	ООО «Верхнепышминский трамвай» (Мовиста-Регионы)	2021	2031
Волгоград	Скоростной трамвай	АО «ЭлектроТранспортПлюс»	2022	2047
Курск	Трамвай	ООО «Мовиста Регионы Курск»	2022	2047

Город	Транспорт	Оператор	Год начала	Год конца
Краснодар	Трамвай	ООО «Синара – ГТР Краснодар»	2022	2047
Красноярск	Трамвай	ООО «Мовиста регионы Красноярск»	2023	2042
Липецк	Трамвай	ООО «Мовиста Регионы Липецк»	2022	2042
Нижний Новгород	Трамвай	ООО «Экологические проекты»	2022	2047
Пермь	Трамвай	ООО «Мовиста Регионы Пермь»	2022	2042
Ростов-на-Дону	Трамвай	ООО «Синара – ГТР Ростов-на-Дону»	2023	2048
Санкт-Петербург	Трамвай	ООО «Транспортная Концессионная Компания»	2016	2046
Санкт-Петербург	Трамвай	ООО «БалтНедвижСервис»	2019	2049
Саратов	Трамвай	ООО «СГЭТ»	2022	2047
Таганрог	Трамвай	ООО «Синара – ГТР Таганрог»	2021	2051
Челябинск	Троллейбус	ООО «Синара – ГТР Челябинск»	2021	2036
Южно-Сахалинск	Электробус	ООО «Мовиста Регионы Южно-Сахалинск»	2022	2030
Ярославль	Трамвай	ООО «Мовиста Регионы Ярославль»	2022	2042

Город	Статус	Мероприятия	Фактические условия
Верхняя Пышма	Эксплуатация	1. Строительство депо 2. Строительство 17,2 км о.п. линий и КС 3. Закупка 11 ед. ПС	Строительство и эксплуатация
Волгоград	Строительство/реконструкция	1. Реконструкция 34,2 км о.п. линий скоростного трамвая и КС 2. Реконструкция 2 подземных станций 3. Реконструкция 1 депо 4. Реконструкция 11 тяговых подстанций 5. Закупка 25 единиц ПС 6. Выполнить КВР для 60 единиц ПС 7. Построить 5 км о.п. новых линий	Строительство и эксплуатация
Курск	Строительство/реконструкция	1. Реконструкция 19,6 км о.п. линий и КС, 2. Монтаж павильонов 3. Реконструкция 46 км о.п. линий, 4. Реконструкция 8 тяговых подстанций 5. Реконструкция трамвайного депо 6. Закупка 22 вагонов	Строительство / реконструкция без эксплуатации
Краснодар	Строительство/реконструкция	1. Строительство 35,6 км о.п. линий 2. Закупка 100 вагонов	Строительство / реконструкция без эксплуатации
Красноярск	Отменен	1. Реконструкция 16,0 км о.п. линий и КС 2. Строительство 30 км о.п. линий и КС 3. Закупка 50 вагонов	Строительство / реконструкция без эксплуатации
Липецк	Строительство/реконструкция	1. Реконструкция 40,8 км о.п. линий и КС 2. Строительство 5,2 км о.п. линий и КС 3. Закупка 46 вагонов 4. Реконструкция трамвайного депо	Строительство / реконструкция без эксплуатации
Нижний Новгород	Строительство/реконструкция	1. Реконструкция 150 км о.п. линий и КС 2. Закупка 170 вагонов 3. Реконструкция 3 трамвайных депо 4. Обновление 15 тяговых подстанций	Строительство / реконструкция эксплуатация

Город	Статус	Мероприятия	Фактические условия
Пермь	Строительство/ реконструкция	1. Реконструкция 35 км о.п. линий и КС 2. Закупка 44 вагонов 3. Реконструкция трамвайного депо 4. Обновление 7 тяговых подстанций	Строительство / реконструкция без эксплуатации
Ростов-на-Дону	Модернизация вагонов, приостановка концессии (2025)	1. Строительство и реконструкция 119,02 км о.п. линий и КС 2. Строительство 2 трамвайных депо 3. Реконструкция и строительство 21 тяговой подстанции 4. Закупка 76 вагонов 5. Модернизация 30 вагонов	-
Санкт-Петербург	Эксплуатация	1. Строительство 38 км о.п. линий и КС 2. Строительство 1 трамвайного депо 3. Установка 40 остановочных пунктов 4. Закупка 23 вагонов	Строительство и эксплуатация
Санкт-Петербург	Строительство	1. Строительство 21 км о.п. линий и КС 2. Строительство 1 трамвайного депо 3. Строительство 2 путепроводов 4. Закупка 22 вагонов 5. Установка 24 остановочных пунктов	Строительство и эксплуатация
Саратов	Строительство/ реконструкция	1. Строительство и реконструкция 67 км о.п. линий и КС 2. Реконструкция трамвайного депо 3. Реконструкция 11 тяговых подстанций	Строительство и эксплуатация
Таганрог	Эксплуатация	1. Строительство и реконструкция 43 км о.п. линий и КС 2. Реконструкция 1 трамвайного депо 3. Замена 100 остановочных павильонов 4. Закупка 60 вагонов	Строительство и эксплуатация
Челябинск	Строительство/ реконструкция	1. Строительство и реконструкция 167,6 км о.п. КС 2. Реконструкция 2 троллейбусных парков 3. Полная замена энергохозяйства (24 тяговые подстанции) 4. Закупка 168 троллейбусов 5. Строительство 5,7 км о.п. КС	Строительство и эксплуатация

Город	Статус	Мероприятия	Фактические условия
Южно-Сахалинск	Отменен	1. Установка 20 электроразрядных станций 2. Закупка 125 единиц электробусов	-
Ярославль	Строительство/реконструкция	1. Реконструкция 45,3 км о.п. линий и КС 2. Строительство 2 путепроводов 3. Реконструкция и строительство 8 тяговых подстанций 4. Закупка 47 вагонов 5. Реконструкция 1 трамвайного депо	Строительство и эксплуатация

Общие тренды можно проследить на рисунках 1-4. Всего рассматривалось 16 концессионных соглашений, из которых 2 отменено, 1 находится в стадии заморозки (рисунок 1). Всего 4 концессии (30%) предполагают строительство и реконструкции части или всей инфраструктуры системы, а 9 концессий (70%) – еще и последующую эксплуатацию. При этом, из 13 действующих концессий, 10 (77%) находятся в стадии строительства или реконструкции, 3 (23%) – в стадии эксплуатации. Если проводить раздел между видами транспорта, то 12 концессий направлены на развитие трамвайной инфраструктуры, 1 – на троллейбусную инфраструктуру. При этом, один из нереализованных проектов рассматривал электробусный транспорт.

Если говорить о сроках действия концессионных соглашений, то среди трамвайных концессий, 5 из них заключены на 25 лет, по 3 на 20 и 25 лет (или по четверти от всех соглашений) и 1 на 10 лет (Рисунок 2). Также в нереализованных проектах рассматривался срок в 19 лет. Троллейбусная концессия заключена на 15 лет.

Распределение концессий в сфере ГЭТ по статусу действия

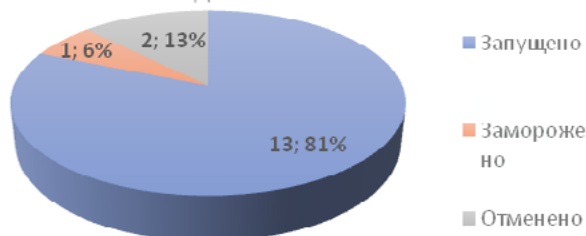


Рисунок 1. Распределение концессий в сфере ГЭТ по статусу действия (составлено автором)

Сроки трамвайных концессий

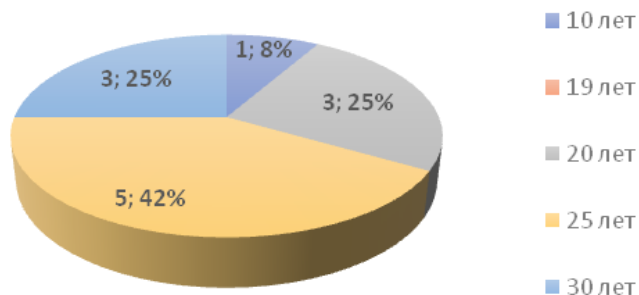


Рисунок 2. Сроки действия концессионных соглашений по развитию трамвайных систем (составлено автором)

Если рассматривать самих концессионеров, то можно выделить двух ключевых федеральных «игроков»: «Группа Мовиста» и «Группа Синара» (рисунок 3). На них приходится по 5 (38%) и 3 (23%) концессионных соглашений. Также есть 5 региональных участников.

Распределение концессий в сфере ГЭТ по компаниям-концессионерам

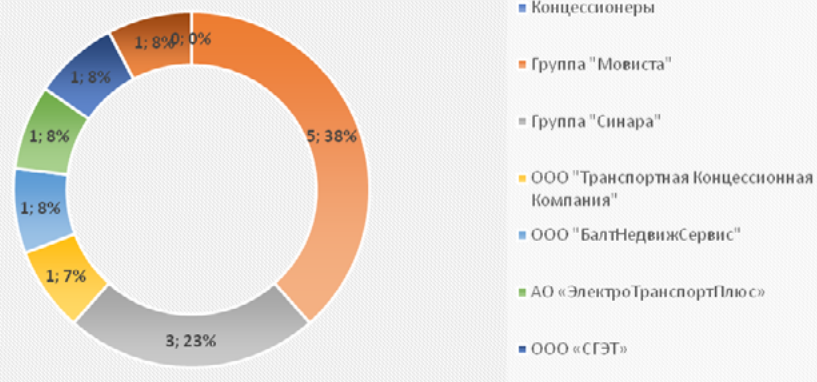


Рисунок 3. Распределение концессий в сфере ГЭТ по компаниям-концессионерам (составлено автором)

Если же говорить о проблемах, которые возникают у в процессе выполнения концессионного соглашения, то можно выявить следующие (рисунок 4). Наиболее частая проблема – это срыв сроков реализации мероприятий по строительству и реконструкции инфраструктуры. Сложности возникают

и в финансовом аспекте соглашений: часто происходит перерасход денежных средств либо имеются трудности с поиском и определением источников финансирования, на что приходится пятая часть всех проблем. Четверть проблем связана с недостаточно качественной проработкой проекта и, как следствие, проблемой с согласованием проектной документации. Также имеются и практические проблемы, в том числе с земельными участками под строительство.

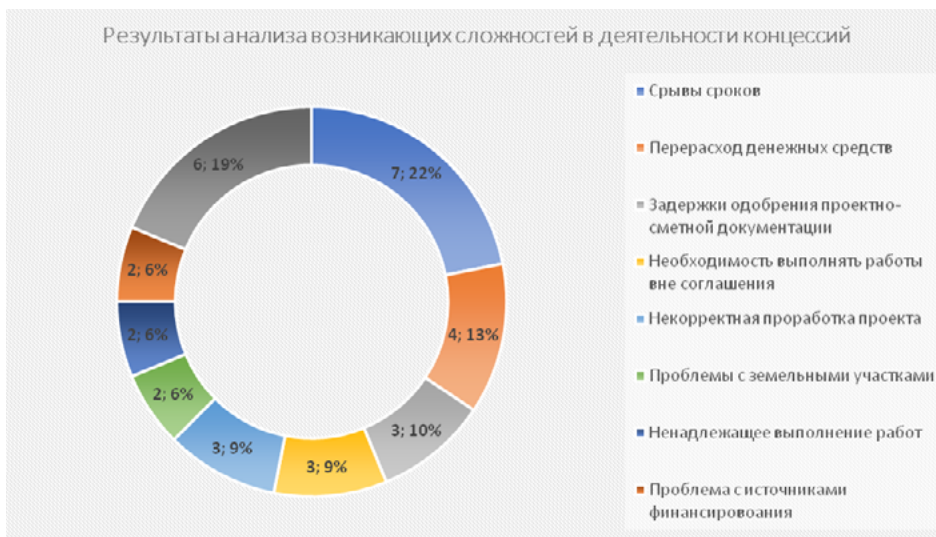


Рисунок 4. Результаты анализа возникающих сложностей в деятельности концессий (составлено автором)

Если изучать концессионные соглашения с точки зрения качества их реализации (в том числе на основе подсчета числа возникших проблем), то наиболее успешными практиками можно назвать трамвайную концессию в Таганроге, троллейбусную концессию в Челябинске. Также к числу более успешных можно отнести трамвайную концессию в Волгограде.

Выводы. В результате проведенного исследования удалось отметить, что государство, в сложившихся условиях недостаточной развитости инфраструктуры городского электротранспорта, имеет потребность в заключении концессионных соглашений по развитию инфраструктуры. Вместе с тем, сложившийся опыт показал, что проектирование и реализация программ развития недостаточно детально прорабатываются, что создает проблемы для всех стейкхолдеров. Обозначенные ранее риски возникают в полном объеме в большом количестве концессий, что является негативным и блокирующим фактором успешного развития подобного рода соглашений. Принимая во внимание разнообразие проблем, можно сделать следующий вывод о применении концессионных соглашений: их можно применять для развития инфраструктуры тогда и только тогда, когда будет оптимизирован процесс подготовки проектной

документации, включающий в себя детальную оценку технических возможностей строительства, земельный аспект, финансовый аспект с оценкой рисков, в том числе в денежном эквиваленте, а также будут учитываться внешнеэкономические факторы и гибкая оценка финансирования соглашений. Также, требуется совершенствование нормативного регулирования в области концессионных соглашений, которое будет подразумевать конкретизацию по отраслям с указанием мер по борьбе со срывом сроков, ненадлежащим уровнем качества работ, а также учитывать более гибкие финансовые процессы.

Только при соблюдении данных условий можно будет считать опыт действующих концессий учтенным, а сама концепция соглашений – пригодной для применения в масштабах страны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Борщевский Г.А.** Государственно-частное партнерство: учебник и практикум для вузов. 4-е изд., перераб. и доп. Москва: Издательство Юрайт, 2023. (Высшее образование).
2. **Голубев А.А.** Концессионирование в железнодорожном строительстве России (середина XIX – начало XX вв.) // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2011. № 4.
3. **Диканова Т.А.** К вопросу о некоторых новеллах законодательства в сфере транспорта и проблемах их реализации // Современная наука. 2022. № 1.
4. **Ерохина О.В., Токунова Г.Ф.** Концессионирование строительной сферы в первые десятилетия советской власти. Причины провала // Вестник гражданских инженеров. 2014. № 5.
5. **Ерунов Б.** «Наш старый друг – трамвай». 24.11.2012 // Электронный журнал «Казанские истории» // <https://history-kazan.ru/kazan-vchera-segodnya-zavtra/peshkom-v-istoriyu/zhite-byte/13529-1542>.
6. **Казакова Е.П.** «Иностранный капитал на Нижней Волге». 17.09.2014 // Официальный сайт Государственного бюджетного учреждения культуры Астраханской области «Астраханский государственный объединенный историко-архитектурный музей-заповедник» // <https://astmuseum.ru/ru/about/scientific-activity/publication/novosti/inostrannyy-kapital-na-nizhney-volgeL9TB/>.
7. **Каратаева Г.Е., Чернова С.В.** Муниципальные концессионные соглашения: коррекция на пандемию // Экономика, предпринимательство и право. 2022. Т. 12. № 2.
8. **Немчанинова М.А.** Анализ международного опыта преодоления проблем совершенствования региональной концессионной политики // Государственно-частное партнерство. 2015. Т. 2. № 2.
9. **Олтаржевский г.** ««Я не такая»: как Москва обзавелась своим трамваем. Почему чиновники не торопились разрешать новый транспорт». 06.04.2019. ООО «Мультимедийный информационный центр „Известия«» (МИЦ

- «Известия»). Свидетельство в реестре зарегистрированных средств массовой информации – ЭЛ № ФС 77-83450 от 30.06.2022 // <https://iz.ru/863799/georgii-oltarzhevskii/ia-ne-takaia-kak-moskva-obzavelas-svoim-tramvaem>.
10. **Пантелеева М.С.** Особенности применения концессионных соглашений для совершенствования различных сфер экономической деятельности граждан Российской Федерации // Экономика устойчивого развития. 2020. № 2.
 11. **Попова О.С., Якимчук Н.Н.** Концессионные соглашения как инструмент решения проблем развития ЖКХ // Управление социально-экономическим развитием: инновационный и стратегический подходы. 2022.
 12. Раздел «Начало трамвайного движения (1863-1917)». Электронная выставка архивных документов «Из истории городского трамвая». Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга // <https://spbarchives.ru/tram-1>.
 13. **Симко Н.Н.** Практика применения концессионных соглашений в России: нарушения в финансово-бюджетной сфере и методология финансового контроля // Кронос. 2022. Т. 7. № 2 (64).
 14. **Сухорукова М.А.** Инвестиционная деятельность в форме концессионных соглашений в России // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 5-3.
 15. **Тищенко Т.В.** Отраслевые особенности реализации концессионных соглашений: анализ преимуществ и рисков // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2020. № 3 (95).
 16. Управление государственно-частным партнерством: систематический обзор литературы по практическим примерам // <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1467-8500.12343>.
 17. Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (с изменениями и дополнениями).
 18. **Харькова О.М.** Концессионные соглашения как форма государственно-частного партнерства // Вестник академии знаний. Учредители: ООО «Академия знаний». 2023. № 4.
 19. **Шор И.М.** Государственно-частное партнерство в российской системе образования: преимущества, проблемы и направления развития // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2022. № 2 (24).
 20. **Ivanov O., Zavyalova E., Ryazantsev S.** Public-Private Partnership in the Countries of the Eurasian Economic Union // Central Asia & the Caucasus (14046091). 2019. Т. 20. № 2.
 21. **Xiong W. et al.** Governing public-private partnerships: A systematic review of case study literature // Australian journal of public administration. 2019. Т. 78. № 1.

M.V. FANDYUSHIN

Project manager, PhD student in the field of «Public administration and sectoral policies» of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation, Moscow, Russia

ORCID: 0009-0007-6347-3226

ResearcherID: JAA-9104-2023

SPIN: 9236-6207

ANALYSIS OF THE EXPERIENCE OF APPLICATION OF CONCESSION AGREEMENTS IN THE FIELD OF URBAN ELECTRIC TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

This article examines the analysis of the use of one of the instruments of public-private partnership – the concession agreement – in the field of urban electric transport in the Russian Federation. The application has 9 years of experience, with various modes of transport in various regions of Russia. This analysis is necessary to determine how effective concession agreements for the construction and reconstruction of electric transport systems are and how appropriate this tool is in the future. The position of the scientific community regarding concession agreements in transport, including electric transport, has been studied. It has been determined that far from all concession agreements are successful, they have a number of problems, including the search for human and technical resources, deadlines, which not only does not lead to high-quality operation of the system, but also leads to its deterioration due to loss of passenger traffic. At the same time, there are also positive experiences in the implementation of concession agreements. As a result of the analysis, the most successful and least successful concessions were identified.

Key words: state sectoral transport policy, urban electric transport, transport development, transport planning, urban development, public-private partnership, concession agreements.