

Научная статья

Original article

УДК 338

doi: 10.55186/2413046X\_2022\_7\_4\_208

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В  
СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СУБЪЕКТОВ  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА  
PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE MODERN CONDITIONS OF  
THE FUNCTIONING OF BUSINESS SUBJECTS**



**Смирнов Никита Александрович**, кандидат политических наук, Сибирский федеральный университет, старший научный сотрудник Научно-исследовательского центра пространственного развития Ангаро-Енисейского макрорегиона, [Smirnov-dubna@mail.ru](mailto:Smirnov-dubna@mail.ru)

**Smirnov Nikita Alexandrovich**, Ph.D., Associate Professor, Siberian Federal University

**Аннотация.** В данной статье авторами рассматриваются общие вопросы практики реализации государственно-частного партнерства как способа восстановления хозяйственных процессов в отечественной экономике в период кризиса. Отмечается общая перспективность ГЧП, формируются особенности, выделяются закрепленные условия, обязательства сторон, преимущества и риски каждой из них при реализации ГЧП-проектов. Подчеркивается направленность государственно-частного партнерства исключительно на ряд перспективных сфер, а также производится анализ некоторой современной практики ГЧП с ориентацией на ключевые показатели данного направления частной государственной деятельности.

**Abstract.** In this article, the authors consider general issues of the practice of implementing public-private partnerships as a way to restore economic processes in domestic enterprises during the crisis. The general prospects of PPP are noted, features are formed, fixed conditions, obligations of the parties, advantages and risks of each of them in the implementation of PPP projects are highlighted. The focus of public-private partnerships is emphasized exclusively on a number of promising areas, and an analysis is made of some modern PPP practices with a focus on key indicators of this area of public-private activity.

**Ключевые слова:** ГЧП, партнерство, развитие бизнеса, инфраструктура, развитие национальной экономики

**Keywords:** public-private partnership, partnership, business development, infrastructure, development of the national economy

**Введение.** В современных кризисных неопределенных условиях, связанных с пандемией COVID-19, деятельность многих хозяйствующих субъектов подвержена возросшему влиянию рисков факторов. Так, многие субъекты предпринимательства испытывают значительные трудности, связанные с нехваткой денежных средств, снижением ликвидности бизнеса, ростом расходов, а также параллельным снижением доходов. В таких условиях особую значимость приобретают процессы, направленные на ведение политики по восстановлению устойчивости и дальнейшему развитию бизнес-процессов в условиях функционирования хозяйствующего субъекта. Актуальным направлением, по мнению авторов, выступает также и установление различных форм сотрудничества; в частности, государственно-частное партнерство (далее ГСП) рассматривается в качестве способа структурного развития бизнеса и отрасли в целом. Оно позволяет привлекать частных лиц в определенное направление для заключения соглашений и развития партнерства по достижению ряда значимых целей. Причем данные цели в большей степени ориентируются на долгосрочную перспективу

развития хозяйствующего субъекта с воссозданием социально значимых объектов.

Таким образом, формулировка цели статьи - произвести комплексный теоретический анализ государственно-частного партнерства как перспективного способа развития бизнес-процессов в рамках субъекта предпринимательства, а также выявить характерные особенности данного процесса в современных условиях.

**Методология исследования.** В рамках статьи автором задействуются методы анализа и синтеза литературных источников информации. Кроме того, особое значение в системе методологии исследования отводится ряду эмпирических методов – наблюдения, сравнения, абстрагирования, обобщения и ряду других.

**Результаты и их обсуждение.** Как отмечалось ранее, в условиях финансовой нестабильности, ориентация на долгосрочные цели развития с одной стороны становится труднодостижимой задачей, поскольку требует от субъекта принятия ряда верных управленческих решений на протяжении долгого промежутка времени; однако с другой стороны, существуют некоторые механизмы, позволяющие в частичной форме нивелировать данные риски и произвести развитие деятельности субъекта в соответствии с приоритетными направлениями, используя при этом, например, помощь государства. Так, государственно-частное партнерство (далее ГЧП), представляется в форме специально воссозданного системного элемента, позволяющего аккумулировать средства различных частных инвесторов с целью достижения ряда значимых направлений деятельности. Например, средства в таком случае могут направляться в отношении общественно значимых действий, развития сервиса и инфраструктуры, а также внедрения полезного вклада в текущую практику хозяйствования. Степень полезности при этом определяется на основе направляемого на финансирование разработанного проекта, в который закладываются главные качественные и

количественные показатели (например, получение прибыли и реализация каких-либо социальных аспектов) [11].

Механизм ГЧП является довольно индивидуальным для конкретных субъектов (частых лиц или организаций) и напрямую зависит от характера формируемого инвестиционного проекта. По сути, ГЧП строится на основе реализации комплексно проработанной идеи и её развития за счет привлеченных средств финансирования. В таком случае, инвестиции частного партнера после успешной реализации проекта (например, завершение строительства дороги) возвращаются либо за счет бюджетного финансирования, либо же оплачиваются со стороны самих потребителей (вновь обращаясь к примеру строительства автомобильных дорог – их пользователи производят плату за проезд) [12].

Конкретизируя понятие государственно-частного партнерства, важно отметить, что практика его реализации не предполагает построение любых видов взаимодействия между государством и частным лицом. Управление и реализация проекта в таком случае строится на основании ряда направлений:

- работа с инфраструктурой;
- участие частного инвестора во всех аспектах реализации проекта;
- итоговые средства инвесторов подлежат возврату на основе установленных порядков;
- проект ориентируется, как минимум, на средний срок реализации (и выше);
- реализация проекта строится на основе специального соглашения (соглашение о ГЧП (далее СГЧП) или концессионное соглашение (объединяющее ГЧП, МПЧ, концессии) (см. рис. 1.)) [8].

## Основные различия Концессионного соглашения и СГЧП

КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ		СГЧП	
<b>Стороны соглашения</b> Публичная - концедент в лице государственной структуры Частная - концессионер	<b>Право на объект</b> Собственность становится публичной (с правом на выкуп)	<b>Стороны соглашения</b> Публичная - партнер в лице государственной структуры Частная - частный партнер.	<b>Право на объект</b> Собственность становится частной (возможны исключения)
<b>Частный партнер</b> ИП, Юридическое лицо на основании договора о простом товариществе/ С наличием ограничений в отношении к частным лицам	<b>Исключительные объекты строительства</b> Объекты теплоснабжения, водоснабжения, водоотведения, метрополитен	<b>Частный партнер</b> Российское юр. лицо за исключением государственных унитарных предприятий. Также имеются ограничения в отношении иностранных частных лиц.	<b>Исключительные объекты строительства</b> имущественные комплексы, производство, подземные технические сооружения, переходы, линии связи и коммуникации, объекты охотничьей инфраструктуры
<b>Финансовое участие государства</b> Бюджетные инвестиции в объекты гос. собственности; субсидии	<b>Необходимость оценки эффективности проекта</b> Публичная сторона самостоятельно оценивает эффективность; не регулируется со стороны ФЗ	<b>Необходимость оценки эффективности проекта</b> Требуется официальная процедура подтверждения эффективности ГЧП-проекта	<b>Финансовое участие государства</b> Субсидии

Рис. 1. Сравнение Концессионного соглашения и СГЧП по ряду отличительных признаков.

Отмечая представленные на рис. 1. данные, важно подчеркнуть, что главные особенности ГЧП напрямую диктуются установленным типом партнерства и подписанным соглашением. На рис. 1. представлены именно ключевые различия данных видов ГЧП, при этом, схожие аспекты заключаются в:

- необходимости наличия инвестиционного проекта, направленного на реализацию соответствующих (установленных в рамках законодательства) целей инвестирования средств;
- наличии ряда ограничений по основным параметрам, в частности накладываемым на зарубежных (иностраннх) инвесторов;
- единых обязанностях для частной стороны с позиции осуществления инвестирования в проект ГЧП;
- финансировании проекта только на основе средств частных инвесторов (государственные финансы направляются только лишь на части расходов, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием объекта, реализующегося в рамках инвестиционной деятельности) [14].

При этом, некоторые аспекты установления ГЧП имеют лишь несущественные отличия (например, порядок рассмотрения проектов на конкурсной основе, в отношении предъявляемых критериев и наличия их стандартизированного представления), которые оцениваются со стороны инвестора на основании текущих норм законодательного регулирования данных вопросов. Причем законодательство в области ГЧП устанавливает относительно разные условия по отдельным направлениям (зависящие от формы установления партнерства) [13].

Таким образом, по своей сущности ГЧП представляет собой возможность установления привлекательных условий для деятельности инвесторов с целью реализации какого-либо социально-значимого направления (объекта инфраструктуры) на основе ранее представленного инвестиционного проекта. При этом, обязательной стороной любого ГЧП является частный характер инвестирования денежных средств путем привлечения различных инструментов (кредитование, эмиссия облигаций, а также софинансирование на основе различных источников (рис. 2.)). Остальные же аспекты установления ГЧП напрямую зависят от принадлежности объекта к определенному типу инфраструктуры и соответствующих механизмов взаимодействия публичных и частных сторон отношений.

Вместе с тем, сегодня можно выделить ключевые точки снижения процессов развития сферы государственно-частного партнерства в Российской Федерации, выраженные в:

1. Стихийности реализации ГЧП-проектов, основанной на отсутствии четкого планирования проектной деятельности и наличия определенных целей первого и второго порядка.
2. Недостаточности нормативно-правового регулирования данных процессов; сложности разработки практически значимой методологии оценки.

3. Снижении качества реализации ГЧП-проектов за счет отсутствия специальных координирующих единых органов федерального уровня.

4. Низкой конкуренции среди частных лиц, основывающейся на наличии ряда правовых и финансовых ограничений [9].

## Инструменты финансирования в рамках ГЧП-проектов

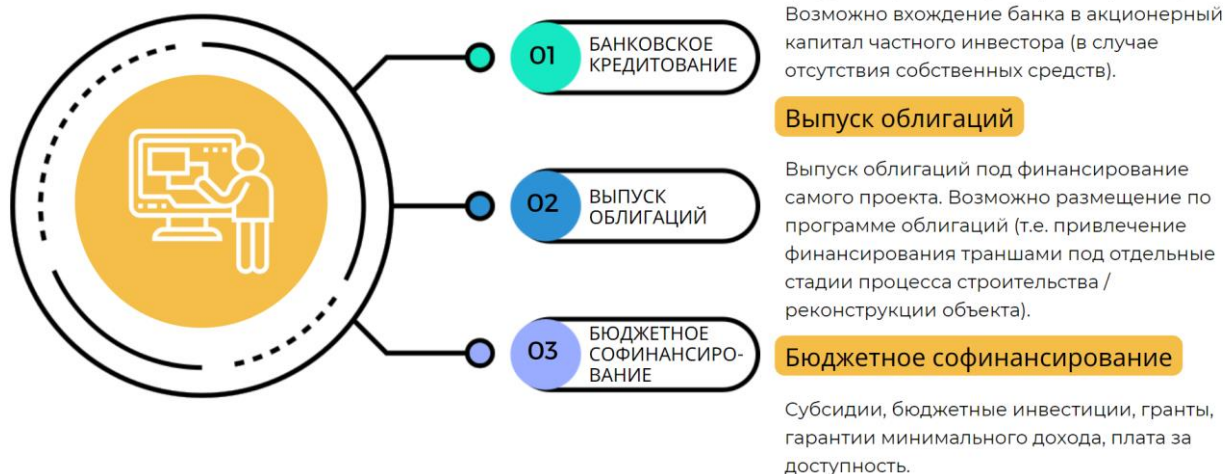


Рис. 2. Наиболее распространённые инструменты частного инвестирования при реализации ГЧП-проектов.

Подчеркивая преимущества государственно-частного партнерства, можно отметить, что они имеют двойственный характер, что определяется спецификой установленного ранее понятия. Так, для частного инвестора (ИП, юридического лица (или товарищества из нескольких организаций)) можно отметить высокую долгосрочную устойчивость, выраженную в установлении всех рамок деятельности и воссоздании наиболее привлекательных условий реализации проекта; возможность привлечения софинансирования и реализации каких-либо минимальных гарантий по сохранению средств и получению минимальной прибыли по результатам реализации инвестиционного проекта; возможность собственного развития (расширения бизнеса при государственном участии) с параллельным увеличением величины прибыли за счет снижения убытков по реализации

инвестиционного проекта, возможности предоставления перечня отдельных коммерческих услуг, а также снижения издержек по части технического и эксплуатационного расходования средств (поскольку их часть возлагается на публичную сторону) и другие [2]. При этом всем, главное преимущество установления ГЧП с позиции частного лица – это возможность уравнивания возлагаемых на себя рисков по реализации инвестиционного проекта.

Преимущества же публичной стороны (как государства в целом, так и в лице области, субъекта, муниципального образования (а в случае концессионного соглашения – государственной корпорации)) главным образом соотносятся с преимуществами частной; однако же, они имеют немного иную ориентацию, связанную с возможностью воссоздания объектов инфраструктуры (и реализации социально-значимых объектов) при невозможности их финансирования за счет бюджетирования [3]. При этом вопросы управления проектом, а именно реализации всех его этапов, разработки проекта и соответствующего сотрудничества возлагаются на обе стороны. Причем один проект может объединяться на основе нескольких этапов, что является довольно значимым для публичной стороны. Как и для частного инвестора, государству необходимо учитывать риски – в данном случае их равнозначное распределение также выступает в качестве одного из преимуществ. Так, по своей сущности, публичная сторона в лице государства (или его структуры) имеет возможность в развитии отдельных социально-значимых направлений с перспективой привлечения частных лиц для разрешения некоторых проблем (например, связанных с инфраструктурой) [4].

Так, характер взаимодействия между частным лицом и государством определяет ключевые точки соприкосновения с ориентацией на долгосрочное сотрудничество и соразвитие. Инициатива ГЧП позволяет аккумулировать потенциал инвестиционного проекта и реализовать его при должной организации всех процессов. В тоже время, стоит понимать, что ключевой особенностью ГЧП становится ориентация на ограниченный перечень сфер



(рис. 3), относимых к социально значимым, и, как следствие, являющихся действительно перспективными для установления подобной практики сотрудничества.

## Основные сферы и объекты применения ГЧП\*

Транспортная инфраструктура	Коммунальная инфраструктура	Социальная инфраструктура	IT-инфраструктура	Энергетическая инфраструктура	Прочие сферы
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Автомобильные дороги и объекты дорожной инфраструктуры</li> <li>• Аэропорты</li> <li>• Морские и речные порты</li> <li>• Инфраструктура ж/д транспорта</li> <li>• Транспорт общего пользования (за исключением метрополитена)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО)</li> <li>• Холодное и горячее водоснабжение и (или) водоотведение</li> <li>• Теплоснабжение</li> <li>• Объекты благоустройства территорий</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты здравоохранения</li> <li>• Объекты образования</li> <li>• Объекты культуры и спорта</li> <li>• Объекты социального и социально-бытового обслуживания населения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Технические средства обеспечения объектов информационных технологий</li> <li>• Центры обработки данных</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Объекты по производству, передаче и распределению электрической энергии</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Гидротехнические сооружения</li> <li>• Подводные/подземные технические сооружения связи</li> <li>• Мелиоративные системы</li> <li>• Сельскохозяйственные предприятия</li> <li>• Промышленные предприятия</li> <li>• Овощебазы и овощехранилища</li> </ul>

\*объекты, реализация которых в общем возможна в рамках закона о ГЧП или/и закона о концессионных соглашениях (перечни объектов по каждому закону различаются)

Рис. 3. Сферы установления государственно-частного партнерства.

Обращаясь к рис. 3. стоит отметить, что все сферы установления государственно-частного и концессионного партнерства имеют высокую социальную значимость – зачастую это объекты инфраструктуры, а также всевозможные специальные объекты и промышленные предприятия [5]. Говоря про практику ГЧП в целом по стране, важно отметить три ключевые отрасли, на долю которых приходится большая часть ГЧП-проектов:

1. Коммунально-энергетическая сфера, в рамках которой задействовано более 2,6 тыс. проектов на общую сумму более 750 млрд. руб.
2. Социальная сфера, в рамках которой задействовано более 500 проектов с инвестициями в 400 млрд. руб.
3. Транспортная сфера, являющаяся самой объемной в отношении финансовых ресурсов (2,8 млрд. руб.), приходящихся на 154 проекта.

4. Прочие сферы, затрагивающие более 80-ти проектов на сумму около 450 млрд. руб. (из которых на ИТ-сферу было направлено более 80% всех финансовых ресурсов) [7, 10].

Территориальное распределение проектов подчеркивает их широкую распространенность (как в области финансирования, так и по количеству проектов) в двух регионах – Центральный и Приволжский округ, на каждый из которых приходится 545 и 389 ГЧП-проектов соответственно. Самая же малая часть ГЧП-проектов (менее 0,5%) приходится на Северо-Кавказский округ. При этом, долевое распределение финансирования имеет следующую структуру по всем регионам (рис. 4).

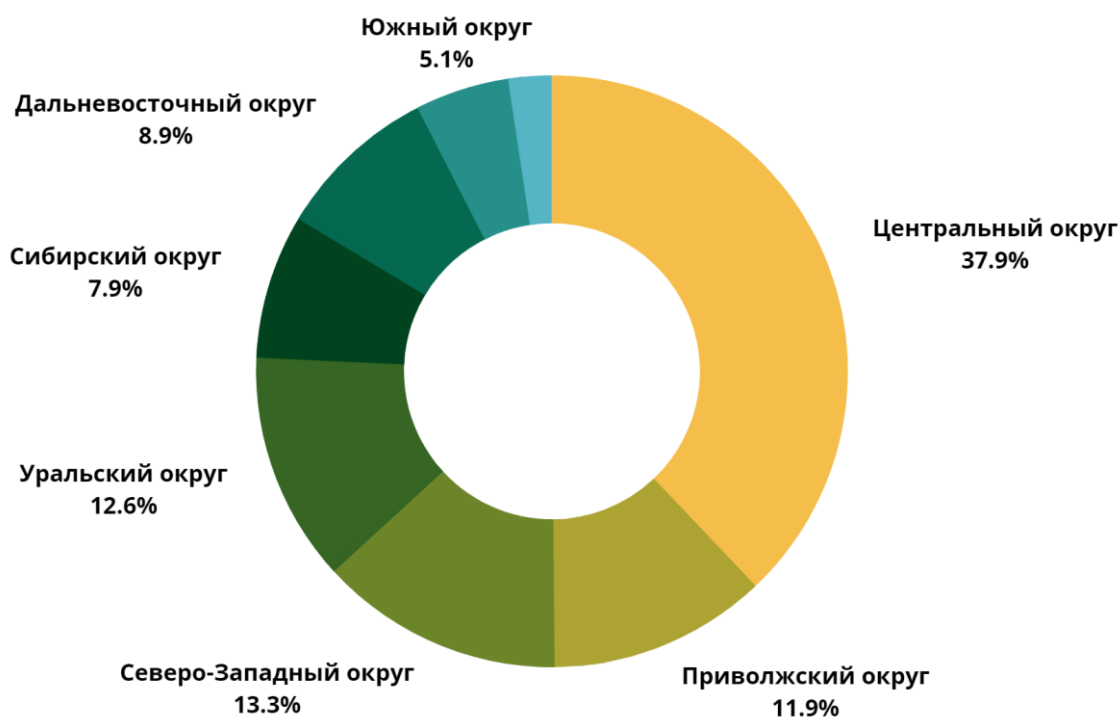


Рис. 4. Распределение ГЧП-проектов по территории Российской Федерации в 2020 году [7].

Подчеркивая возможности государственно-частного партнерства, стоит отметить особую перспективность данного направления с позиции сельскохозяйственной отрасли – она относится к категории «прочие сферы» и приветствует установление подобной практики. Вновь подчеркивая преимущества практики ГЧП, важно понимать, что сельскохозяйственная отрасль с позиции частного субъекта при реализации ГЧП ориентируется на

возможность формирования дополнительных земельных, лесных или водных ресурсов под реализацию инвестиционного проекта (а эффект сотрудничества усиливается за счет влияния общих преимуществ). Публичная же сторона (государство) получает возможность развития социально значимого направления и повышения качества производимой сельскохозяйственной продукции с общим снижением уровня участия государства в процессах хозяйствования (снижение влияния на рыночный механизм). Реализация ГЧП-проектов имеет перспективу как в рамках уже довольно развитых округах и регионах (для укрепления сельскохозяйственной отрасли с последующим формированием высокого конкурентного потенциала), так и в менее развитых для формирования основной инфраструктуры, которая в последующем будет способствовать установлению устойчивого развития региона и отрасли в целом [6].

Таким образом, общий потенциал государственно-частного партнерства, несмотря на наличие некоторых препятствий, имеет довольно высокие показатели. Как показывает практика, наиболее распространенным здесь становится воссоздание отдельных объектов инфраструктуры, имеющей высокую социальную значимость, с установлением совместных аспектов деятельности публичного и частного лица. При этом, реальные кейсы из данной области взаимоотношений подчеркиваются высокой степенью согласованности и эффективности; так, под руководством ГК ВЭБ.РФ, национальный центр ГЧП за последние 11 лет помог успешно запустить более 104 ГЧП-проектов, в число которых входит проведение инвестиций в Московскую область на сумму более 300 млрд. руб. (большая часть из которых приходится на частных лиц) по 42-ум проектам (на момент 2020-2021 годов) [1]. Из их числа уже 7 ГЧП-проектов были успешно закрыты и стали коммерчески прибыльными. Так, например, была создана региональная навигационно-информационная система РНИС, введенная в эксплуатацию. Сумма частных инвестиций по данному ГЧП-проекту

составила более 1/3 части от общего объема инвестиций, а возврат вложений частных лиц происходил в виде прямого сбора средств с потребителей [10].

**Заключение.** Таким образом, резюмируя вышеизложенное, важно отметить, что практика государственно-частного партнерства как во всем мире, так и в Российской Федерации набирает свою популярность. Актуальность данного направления диктуется высокими потенциальными возможностями и подчеркивается его активным развитием в современных реалиях национальной экономики. Так, за 2021 год функционировало более 3600 проектов только в отношении частных инвестиций. Большая часть из них пришлась на региональный и муниципальный уровни [7].

Распространение практики ГЧП-проектов диктуется возможностями совместного развития государства и бизнеса через общую деятельность. ГЧП позволяет разделять риски, повышать условия реализации проектов, а также формировать благоприятный инвестиционный климат. В тоже время, сегодня существуют и некоторые барьеры в развитии данного направления; как подчеркивают эксперты, практика ГЧП-проектов требует формирования единого стратегического плана по различным уровням (от федерального до муниципального) для комплексного развития инфраструктуры при взаимодействии публичной и частой сторон.

#### **Список источников**

1. Аналитика – национальный центр ГЧП // URL: <https://pprcenter.ru/analitika/> (Дата обращения: 01.03.2022).
2. Колосова Д.М., Кузьмин К.А. Государственно-частное партнерство: проблемы и пути их решения // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. №12-1. С. 189-193.
3. Кочетков В.В., Кочеткова С.А. Развитие государственно-частного партнерства в регионе // Контентус. 2021. №1. С. 34-43.
4. Крупнов Ю.А. Государственно - частное партнерство: мотивация сотрудничества // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2021. №7 (57). С. 50-56.

5. Мусин А.Д. Состояние частно-государственного партнерства в России // Вестник науки. 2021. №1 (34). С. 70-74.
6. Нефёдкин В.И., Фадеева О.П. Государственно-частное партнерство в реальном измерении // ЭКО. 2020. №1 (547). С. 8-28.
7. Основные тренды и статистика рынка гчп по итогам 2021 года // URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/5b4/5b4d97fb08864dd525b2923a2b14b415.pdf> (Дата обращения: 01.03.2022).
8. Плаксин В.К. Основные формы государственно-частного партнерства // Инновационная наука. 2020. №1. С. 51-52.
9. Семенова Н. Н. Риски государственно-частного партнерства // Россия: тенденции и перспективы развития. 2020. №15-1. С. 363-366.
10. Частные инвестиции в инфраструктуру Московской области – партнерство в действии // URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/387/387751af20ae0146fabede8cc74734a1.pdf> (Дата обращения: 01.03.2022).
11. Шаповалова Н.В. Государственно-частное партнерство: Российская практика // Векторы благополучия: экономика и социум. 2013. №2 (8). С. 104-109.
12. Шаш Н.Н., Алабед Алкадер Н.М. Роль государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах // Вестник Академии знаний. 2021. №2 (43). С. 280-284.
13. Шелкунова Т.Г., Двадненко А.В. Совершенствование государственно-частного партнерства в России // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. №11-3. С. 78-181.
14. Шиян А.А. Исторический аспект концепции государственно-частного партнерства // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2020. №1 (43). С. 14-17.

#### References

1. Analitika – nacional`ny`j centr GChP // URL: <https://pppcenter.ru/analitika/> (Data obrashheniya: 01.03.2022).

2. Kolosova D.M., Kuz`min K.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: problemy` i puti ix resheniya // E`konomika i biznes: teoriya i praktika. 2021. №12-1. S. 189-193.
3. Kochetkov V.V., Kochetkova S.A. Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v regione // Kontentus. 2021. №1. S. 34-43.
4. Krupnov Yu.A. Gosudarstvenno - chastnoe partnerstvo: motivaciya sotrudnichestva // Innovacionnaya e`konomika: perspektivy` razvitiya i sovershenstvovaniya. 2021. №7 (57). S. 50-56.
5. Musin A.D. Sostoyanie chastno-gosudarstvennogo partnerstva v Rossii // Vestnik nauki. 2021. №1 (34). S. 70-74.
6. Nefyodkin V.I., Fadeeva O.P. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v real`nom izmerenii // E`KO. 2020. №1 (547). S. 8-28.
7. Osnovny`e trendy` i statistika ry`nka gchp po itogam 2021 goda // URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/5b4/5b4d97fb08864dd525b2923a2b14b415.pdf> (Data obrashheniya: 01.03.2022).
8. Plaksin V.K. Osnovny`e formy` gosudarstvenno-chastnogo partnerstva // Innovacionnaya nauka. 2020. №1. S. 51-52.
9. Semenova N. N. Riski gosudarstvenno-chastnogo partnerstva // Rossiya: tendencii i perspektivy` razvitiya. 2020. №15-1. S. 363-366.
10. Chastny`e investicii v infrastrukturu Moskovskoj oblasti – partnerstvo v dejstvii // URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/387/387751af20ae0146fabede8cc74734a1.pdf> (Data obrashheniya: 01.03.2022).
11. Shapovalova N.V. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: Rossijskaya praktika // Vektory` blagopoluchiya: e`konomika i socium. 2013. №2 (8). S. 104-109.
12. Shash N.N., Alabed Alkader N.M. Rol` gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v infrastruktury`x proektax // Vestnik Akademii znaniy. 2021. №2 (43). S. 280-284.

13. Shelkunova T.G., Dvadenko A.V. Sovershenstvovanie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii // E`konomika i biznes: teoriya i praktika. 2021. №11-3. S. 78-181.

14. Shiyan A.A. Istoricheskij aspekt koncepcii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva // Teoriya i praktika servisa: e`konomika, social`naya sfera, tehnologii. 2020. №1 (43). S. 14-17.

**Для цитирования:** Смирнов Н.А. Государственное-частное партнерство в современных условиях функционирования субъектов предпринимательства // Московский экономический журнал. 2022. № 4. URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-4-2022-10/>

© Смирнов Н.А, 2022. Московский экономический журнал, 2022, № 4.