

Научная статья
УДК 334.025; 338.242.4
doi: 10.17223/15617793/476/31

Публично-частное партнерство в сфере транспорта: основные механизмы и перспективы совершенствования правового регулирования

Константин Валерьевич Черкасов^{1, 2, 3, 4}, Анна Викторовна Пиптюк⁴

¹Сыктывкарский государственный университет им. Питирима Сорокина, Сыктывкар, Россия

²Вятский государственный университет, Киров, Россия

³Всероссийский государственный университет юстиции, Москва, Россия

⁴Российский государственный гуманитарный университет, Домодедово, Россия

^{1, 2, 3, 4}CherkasovKV1978@yandex.ru

⁴rggu2020@mail.ru

Аннотация. Предпринята попытка определить наиболее оптимальный механизм публично-частного партнерства. В качестве гипотез выдвигаются тезисы о недостаточной прозрачности конкурсных процедур и о целесообразности осуществления конкурсных процедур исключительно в электронной форме. По результатам исследования вносятся ряд предложений, в числе которых – переход в бездокументарную форму, а также использование технологий, позволяющих исключить любые манипуляции при проведении конкурсных процедур (блокчейн).

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, публично-частное партнерство, государственные закупки, цифровизация, блокчейн

Для цитирования: Черкасов К.В., Пиптюк А.В. Публично-частное партнерство в сфере транспорта: основные механизмы и перспективы совершенствования правового регулирования // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 476. С. 290–297. doi: 10.17223/15617793/476/31

Original article
doi: 10.17223/15617793/476/31

Public-private partnership in the field of transport: Main mechanisms and prospects for improving legal regulation

Konstantin V. Cherkasov^{1, 2, 3, 4}, Anna V. Pipyuk⁴

¹Pitirim Sorokin Syktyvkar State University, Syktyvkar, Russian Federation

²Vyatka State University, Kirov, Russian Federation

³All-Russian State University of Justice, Moscow, Russian Federation

⁴Russian State University for the Humanities, Domodedovo Branch, Domodedovo, Russian Federation

^{1, 2, 3, 4}CherkasovKV1978@yandex.ru

⁴rggu2020@mail.ru

Abstract. Transport infrastructure is one of the most important elements of human livelihood throughout the lifetime of humankind. The level of the State's economic, social and defence security, which determines its further development and status in the international community, is directly related to the quality of the sector in question. At the same time, the establishment and maintenance of transport facilities go beyond the competence of public authorities. Moreover, in times of economic crisis, the state budget does not always have the amount of money needed to maintain existing and build new transport links. This determines the need to involve private partners in the tasks of the public sector. In the context of the present study, the authors attempt to identify the best public-private partnership arrangement. In preparing the presented work, the provisions of normative legal acts and the practice of their application, scientific sources of both monographic and periodic nature by Russian and foreign authors, and statistical data were used. The basis of information processing was general (analysis, synthesis, historical) and specific (statistical and dogmatic) scientific methods. Their application made it possible to formulate the main conclusions and proposals for improving the current legislation in the area under analysis. As hypotheses, the authors put forward theses (1) on the lack of transparency of competitive procedures provided by law to select the party to the public-private (municipal-private) partnership agreement and concession agreement, which results in the low efficiency of contractual structures; (2) on the appropriateness of competitive procedures preceding the conclusion of any public-private agreement (contract) exclusively in electronic form. According to the results of the study, the authors conclude that the key criterion for determining the effectiveness of a public-private agreement is the transparency of the procedures preceding its conclusion. Among the conceptual proposals for improving the current

legislation are the transition to a document-free form, as well as the use of technologies that allow excluding any manipulation in competitive procedures (blockchain).

Keywords: public-private partnership, government procurement, digitalization, blockchain

For citation: Cherkasov, K.V. & Pipyuk, A.V. (2022) Public-private partnership in the field of transport: main mechanisms and prospects for improving legal regulation. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 476. pp. 290–297. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/476/31

Сфера транспорта является одной из ключевых в экономике любого государства. Исторический опыт показывает, что хорошая транспортная доступность всегда была и остается основой развития человеческих поселений. Данное обстоятельство обусловлено рядом причин не только социально-экономического характера, но и военно-оборонительного содержания. К примеру, строительство Крымского моста в России можно рассматривать, с одной стороны, как стимул экономических преобразований в данном регионе. С другой, – как возведение стратегического объекта, объединяющего материковую часть страны с полуостровом, имеющим важные морские коммуникации и являющимся в силу этого одним из ключевых элементов системы обороны¹.

Развитая транспортная инфраструктура создает предпосылки для финансовой безопасности и стабильности территориальных образований, что обусловлено формированием и укреплением торговых связей, усилением миграционных процессов, созданием дополнительных рабочих мест. В качестве примера приведем Транссибирскую железную дорогу, которая обеспечивает более 60% общего объема грузовых перевозок из Китая в Европу. Общий грузооборот между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы составляет 13 млн TEU² [2. С. 110]. Экономическое значение магистрали определяется спецификой ее расположения. По пути ее пролегания сосредоточены регионы, в которых сконцентрировано свыше 80% промышленно-производственного потенциала современной России. Транссибирская железнодорожная магистраль в лице филиала ОАО «РЖД» – Забайкальской железной дороги является крупнейшим работодателем Забайкальского края и Амурской области: по данным на 2019 г., там трудятся свыше 45 тыс. человек [3. С. 144, 146].

По данным Росстата на конец 2019 г., протяженность автомобильных дорог общего пользования в России составляет 1,5 млн километров, что на 749,5 тыс. (почти вдвое) больше по сравнению с концом 2009 г. [4]. Строительство новых транспортных путей, как и их дальнейшее содержание, требует серьезных финансовых затрат. Так, по данным Министерства транспорта Российской Федерации за 2018 г., средняя стоимость строительства 1 км одной полосы движения составляет 18 403,921 тыс. руб., реконструкции – 27 423,369 тыс. руб. [5. С. 2–3] Вместе с тем осуществление деятельности непосредственно по созданию и обслуживанию объектов транспортной инфраструктуры выходит за рамки полномочий государственных и муниципальных органов, наделенных административными функциями. Кроме того, в России, как и в большинстве стран, механизмы публично-частного партнерства (ПЧП) направлены на преодо-

ление общих ограничений государственного сектора: (1) отсутствие государственного капитала³; и (2) отсутствие потенциала государственного сектора – ресурсов и специальных знаний для разработки, управления и эксплуатации инфраструктурных активов [7]. В силу указанных причин государством на разных условиях к реализации проектов в сфере транспорта привлекаются хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность на основе частной собственности, – частные партнеры.

В исследовании мы исходим из того, что основными формами публично-частного партнерства в сфере транспорта являются государственные и муниципальные контракты, контракты жизненного цикла (КЖЦ), бюджетные закупки, соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП), концессионные соглашения. О единстве их правовой природы свидетельствуют присущие им характеристики: одной из сторон возникающих правоотношений всегда выступает публичный партнер; распределение рисков между сторонами [8. Р. 308]; заключению контракта (соглашения) всегда предшествует проведение конкурсных процедур. Общим является также использование в качестве источника финансирования проектов (закупок) денежных средств из бюджетов разных уровней. При этом какие-либо фискальные критерии, по которым механизмы ПЧП могут быть отграничены друг от друга, в правоприменительной практике не прослеживаются. Так, сумма государственного контракта на выполнение работ по проектированию и строительству транспортного перехода через Керченский пролив (Крымского моста), заключенного в соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» [9] составила 212 529 726 тыс. руб. в ценах 2015 г. [10]. С приведенным примером по объему работ сопоставим общий размер финансирования строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области, которое производилось в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [11] (далее – ФЗ № 115-ФЗ). Он составил 313 270,6 млн рублей государственных средств [12] и инвестиций в размере 88 млрд руб. (строительно-пусковой комплекс № 4), 81 млрд руб. (строительно-пусковой комплекс № 3) [6. С. 12].

В научной литературе отсутствует единство мнений относительно соотношения различных механизмов ПЧП. К примеру, В.А. Вайпан рассматривает ГЧП как альтернативу другим, традиционным способам реализации органами власти их функций и полномочий [13]. Позиция, близкая нашей, нашла отра-

жение в работах Я.В. Коженко, которая приходит к выводу, что институт государственных закупок – это отдельная форма ГЧП [14. С. 227]. Заслуживает внимания подход И.С. Ракитиной, Н.Н. Березиной, А.А. Гуськова, которые характеризуют рассматриваемые правовые категории как механизм реализации совместных проектов [15]. Также, на наш взгляд, резонно мнение О.С. Троценко о том, что одна из возможностей развития ГЧП связана с системой государственных закупок, они должны дополнять друг друга, а не конкурировать. Кроме того, автором отмечается наличие коллизии правовых норм, в силу которой не представляется возможным отграничение КЖЦ в государственных закупках и КЖЦ в ГЧП [16. С. 156].

В рамках настоящего исследования будет предпринята попытка определить наиболее оптимальный механизм ПЧП. В качестве гипотез авторами выдвигаются тезисы: о недостаточной прозрачности конкурсных процедур, предусмотренных законодательством для выбора стороны соглашения о государственно-частном (муниципально-частном) партнерстве и концессионного соглашения, как следствие – низкой эффективности самих договорных конструкций; о целесообразности осуществления конкурсных процедур, предшествующих заключению любого публично-частного соглашения (контракта), исключительно в электронной форме.

Становление института государственно-частного партнерства на законодательном уровне применительно к сфере транспорта имело поступательный характер, во многом определяясь социально-экономической ситуацией в стране. В течение 15 лет с момента перехода на рыночные принципы хозяйствования, Россия фактически прошла два этапа своего развития. В это время формировался институт публично-частного партнерства.

Первый этап охватывал 1990-е гг. и был направлен на преодоление масштабного макроэкономического кризиса, создание базовых экономических и политических институтов [17. С. 17]. В этот период создание нормативной основы ПЧП происходило импульсивно, что проявлялось в принятии новых нормативных источников каждые 2–5 лет (в 1992 [18], 1994 [19] и 1999 гг. [20]).

В действующем на тот момент законодательстве был представлен исключительно механизм закупок для государственных нужд (в редакции ФЗ от 13 декабря 1994 г. № 60-ФЗ – федеральных государственных нужд). Форма проведения закупок была «бумажной», заявки представлялись участниками в запечатанных конвертах. Такой подход, безусловно, не был рациональным, поскольку не позволял в полной мере избежать манипуляций в процессе выбора поставщика, полностью исключить коррупционные факторы при заключении и исполнении контрактов. Согласимся также с К.В. Кичик в том, что законы о государственных закупках 1992 и 1994 гг., ввиду их небольшого содержания, не устанавливали четкой процедуры размещения заказов, что приводило к невозможности реализации на практике заложенных в них идей [21].

Второй этап пришелся на 2000–2003 гг. и был ознаменован формированием базовых институтов, включая трансформацию естественных монополий, снижение административных барьеров, препятствующих развитию бизнеса [17. С. 17]. Именно на этот период пришлись коренные преобразования в бюджетной сфере, послужившие предпосылками для пересмотра принципов финансирования транспортного сектора. На примере автодорожной отрасли процессы преобразования выглядели следующим образом. До 2001 г. содержание и развитие дорог общего пользования осуществлялись за счет разветвленной системы действовавших на тот момент налогов. Получаемые средства аккумулировались в дорожных фондах, созданных в 1992 г. после принятия в октябре 1991 г. Закона «О дорожных фондах в РСФСР» [22; 23. С. 81–82].

В 2001 г. был упразднен Федеральный дорожный фонд [24. С. 3386], а с 1 января 2005 г. утратил юридическую силу и сам Закон «О дорожных фондах» [25]. При этом введенный гл. 28 Налогового кодекса РФ транспортный налог вошел в число источников формирования доходной части региональных бюджетов [24. С. 3386]. Расходы на содержание дорожного хозяйства стали покрываться аналогично другим отраслям, то есть без поступлений из обособленных источников дохода [23. С. 81–82]. Итогом нововведений стало недофинансирование транспортной отрасли в начале 2000-х гг. [26]. Кроме того, в целом по стране с начала нового российского периода до 2005 г. наблюдался хронический отток капитала из частного сектора экономики [27], что затрагивало все сферы жизнедеятельности общества.

Одним из вариантов решения сложившейся ситуации могло послужить привлечение в данную отрасль инвесторов. Законодательной основой для частных инвестиций стал принятый 21 июля 2005 г. Федеральный закон № 115-ФЗ. Благодаря введению в правовое поле концессий в качестве инструмента финансирования, были созданы предпосылки для дополнительных вложений в сферу транспорта. Однако исключение законодателем возможности возникновения права собственности на создаваемые объекты в целом снижало их инвестиционную привлекательность. Кроме того, в числе иных недостатков данного закона отмечались установление закрытого перечня объектов, в отношении которых могут быть заключены концессионные соглашения, наличие обязательных типовых форм концессионных соглашений [28. С. 55], исключения в некоторых случаях гибкость в регламентации взаимоотношений сторон.

В 2011 г., после внесения поправок в Бюджетный кодекс РФ, вновь был создан Федеральный дорожный фонд, в 2012-м – региональные фонды, а с 2014 г. – местные. Возрождаемые фонды, однако, не имели собственных бюджетов. Источниками финансирования дорожного хозяйства являлись региональный и местный бюджеты с установлением для регионов и муниципалитетов минимального объема обязательных расходов на дороги [23. С. 81–82]. Однако данная мера не позволяла в должной степени обеспечить достаточный уровень финансирования автодорожной отрасли.

Результатом поиска наиболее удачного соотношения частно-публичных интересов стало принятие 13 июля 2015 г. Федерального закона № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [29] (далее Закон № 224-ФЗ). Следует отметить, что к ожидаемому эффекту введение в действие указанного законодательного акта не привело. Как отмечается в информационно-аналитическом обзоре Министерства экономического развития Российской Федерации, по состоянию на февраль 2020 г. наибольший объем инвестиций (42%) предусмотрен в рамках концессионных соглашений, заключенных на федеральном уровне, из которых 96% приходится на транспортную инфраструктуру. Соглашения о ГЧП, муниципально-частном партнерстве в российской практике не получили широкого распространения. На всех административных уровнях заключено всего 25 таких соглашений с общим объемом инвестиционных обязательств порядка 60 млрд руб. [6. С. 3].

Давая оценку целесообразности принятия Закона № 224-ФЗ, согласимся с позицией, согласно которой концессионное соглашение является формой государственно-частного партнерства, как это изначально предлагалось в проекте Закона о государственно-частном (муниципально-частном) партнерстве [30]. В продолжение тезиса отметим об импонировании точке зрения о текстуальном сходстве Закона № 224-ФЗ и № 115-ФЗ, ввиду чего в российских условиях вполне можно было объединить оба закона в один, обозначив его как Федеральный закон «О публично-частных партнерствах в Российской Федерации» [31].

ПЧП является одной из самых распространенных схем реализации государством возложенных на него распорядительных функций. Относясь к единой группе, каждый из актов публично-частного партнерства обладает специфическими чертами. На наш взгляд, ключевым критерием, позволяющим определить эффективность публично-частного соглашения, является прозрачность процедур, предшествующих его заключению. Данный подход обосновывается тем, что аффилированность заказчика и исполнителя либо исполнителей между собой [32] при выборе частной стороны партнерства влечет за собой негативные последствия для всех стадий существования соглашения (контракта). В их числе – завышение стоимости контракта; нарушение технологии при проведении работ, влекущей их фактическое удешевление за счет ухудшения качества; невыполнение исполнителем существенных условий соглашений, оформленное, однако, подписанными обеими сторонами актами выполненной работы и иное.

Относительно прозрачны процедуры, предшествующие заключению контрактов в сфере государственных и муниципальных закупок товаров (работ, услуг), в силу того, что они проводятся в электронной форме. Однако и это не является панацеей от манипуляций при выборе «желательного» поставщика, «удобного» на стадии освоения бюджетных средств.

В качестве примера можно привести многоуровневый механизм коррупционного преступления при формировании и расходовании денежных средств дорожного фонда, который был выявлен на основании ряда уголовных дел, возбужденных в отношении курирующего дорожно-строительную сферу заместителя губернатора Новгородской области и иных участников. Рассматриваемое преступление характеризуется большим субъектным составом, участием лица, занимающего федеральную государственную должность (члена Совета Федерации Федерального Собрания России). Суть реализованного преступного замысла сводилась к тому, что взяточник (далее – организатор преступления) при содействии члена Совета Федерации Федерального Собрания России («покровителя») был назначен на должность первого заместителя органа исполнительной власти региона по вопросам дорожного хозяйства. На последующих этапах организатор определял дорожно-строительные работы и проекты для последующего финансирования, формы их реализации в рамках контрактной системы. Ключевым моментом было совершение незаконных действий в сфере государственных закупок, направленных на ограничение конкуренции и беспрепятственный выигрыш аукционов аффилированными компаниями. За ним следовали подписание контракта, проведение дорожно-строительных мероприятий с нарушением установленных технических требований и объемов, составление фиктивных отчетов, перечисление денег на счета аффилированных исполнителей для последующего обналичивания с целью распределения между участниками группы, включая «покровителя» [33].

В наименьшей степени прозрачны и в наибольшей степени коррупциогенны процедуры, предусмотренные законами № 115-ФЗ и № 224-ФЗ. В первую очередь, в силу того, что они проводятся в бумажной форме. В связи с этим считаем целесообразным расставить следующие акценты. Части 8, 9 ст. 10 ФЗ № 224-ФЗ предполагают прием публичным партнером заявлений в письменной форме от лиц, намеренных участвовать в конкурсе на право заключения соглашения. Это означает, что потенциальные частные партнеры становятся известны еще до проведения конкурсных процедур, в силу чего возникают предпосылки для реализации различных антиконкурентных схем. К примеру, убеждение предпринимателя отказаться от участия в конкурсе [34]; удержание всеми участниками предлагаемой цены на одном уровне; предложение различных субподрядных схем с целью установления максимальной цены соглашения для наиболее выгодного раздела рынка.

Сама конкурсная документация, как было отмечено выше, согласно требованиям анализируемых Законом № 115-ФЗ (ст. 27), Законом № 224-ФЗ (ст. 19) представляется на бумажном носителе. В условиях цифровизации экономики мы убеждены в недопустимости подобного подхода, нисходящего к законодательству о государственных закупках редакции 1990-х гг. Бумажные документы не позволяют в полной мере исключить их замену, фальсификацию, внесение изменений

в части цены в конкурсное предложение аффилированного участника с учетом других заявок. Бумажные конверты не имеют защиты от просвечивания, распечатывания и применения иных незаконных способов получения информации о конкурсном предложении до момента официального рассмотрения заявок.

Безусловно, такой подход нуждается в пересмотре путем создания законодательных предпосылок для перевода конкурсных процедур, направленных на выбор стороны соглашения о ГЧП, МЧП, а также концессионных соглашений, в электронный формат. Вероятность манипуляций при выборе частного партнера ПЧП в целом снижает эффективность его механизмов. В наибольшей степени их проявление может быть опасным, когда речь идет о реализации положений Закона № 224-ФЗ, что объясняется возможностью передачи создаваемого объекта в частную собственность.

Изложенное позволяет резюмировать, что публично-частное партнерство является одним из перспективных вариантов финансирования транспортной сферы. Так сложилось исторически, в условиях длительного недофинансирования анализируемой отрасли, усиливающегося в разные периоды в большей или меньшей степени с учетом состояния российской экономики. Кризисные явления традиционно создают предпосылки для поиска наиболее оптимальных вариантов решения стоящих перед обществом юридически значимых задач. ПЧП может выступать в качестве оптимальной конструкции, позволяющей привлекать дополнительные денежные средства в экономику государства. Однако адекватных вложениям результатов можно добиться только при условии оптимизации действующей в настоящее время системы ПЧП, исходя из специфики транспортной сферы, а также опыта применения законодательства.

Реализация ПЧП осуществляется при помощи набора механизмов, результативность которых имеет особенное значение ввиду значимости транспортной отрасли для экономики страны. Нами определено, что эффективность механизмов ПЧП находится в прямой зависимости от уровня прозрачности процедур, предшествующих заключению публично-частного соглашения (контракта). Указанное свидетельствует об обоснованности тезиса о более низкой результативности соглашений о ГЧП и МЧП, концессионных соглашений, по сравнению с другими механизмами.

Гипотеза о целесообразности перевода всех конкурсных процедур, осуществляемых в рамках ПЧП, в электронный формат находит подтверждение лишь частично. На наш взгляд, отказ от бумажной формы предполагает увеличение уровня прозрачности процедур, однако абсолютно не дает гарантий в том, что это поможет избежать нарушений при их проведении. В этой связи отношения по государственно-частному партнерству необходимо не просто переводить в цифровое пространство, а использовать технологии, позволяющие исключить любые манипуляции. Вариантом такой технологии может послужить блокчейн. Ее введение необходимо осуществлять постепенно, начиная именно со сферы транспорта, как одной из наиболее коррупциогенных, но вместе с тем – стратегически и экономически значимых.

Предлагаемые преобразования потребуют серьезных изменений на законодательном уровне. Вместе с тем они могут создать основу для унификации всего законодательство о ПЧП с целью обеспечения его системности и более качественного регулирования схожих по своей природе отношений.

Примечания

¹ Так, в годы Великой Отечественной войны Гитлер рассматривал полуостров Крым в качестве одного из главных участков Восточного фронта, по этой причине считал оборону полуострова важнейшей задачей [1. С. 5].

² TEU – 20-футовый эквивалент, единица грузоподъемности [2. Р. 110].

³ По данным Министерства экономического развития РФ, страна испытывает нехватку инвестиций в инфраструктурные объекты; в период с 2020 по 2040 г. эта нехватка будет ежегодно составлять 1,9% от ВВП, по оценке Global Infrastructure Hub [6. С. 2].

Список источников

1. Крым в истории России: к 70-летию освобождения. 1944–2014. Материалы военно-исторической конференции / под общ. ред. С.А. Макарова. 112 с. URL: http://encyclopedia.mil.ru/files/morf/Krime_konferencia_2014.pdf (дата обращения: 11.10.2021).
2. Zaitseva L., Racheva S. The Silk Road of Social Partnership // Russian Law Journal. 2020. Vol. 8 (4). P. 109–139. DOI: 10.17589/2309-8678-2020-8-4-109-139
3. Колесников А.Е. Роль и значение Транссибирской железнодорожной магистрали в построении диалога и коммуникации в направлении «Восток-Запад»: международный и национальный аспекты // Сибирь в изменяющемся мире. История и современность. Иркутск, 2020. С. 142–148.
4. Протяженность автомобильных дорог общего пользования // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/search?q=протяженность+дорог> (дата обращения: 11.10.2021).
5. Доклад о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации (2018 год) // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/10433?type=11> (дата обращения: 11.10.2021).
6. Информационно-аналитический обзор «О развитии государственно-частного партнерства в Российской Федерации», подготовлен Министерством экономического развития РФ. Февраль 2020 г. 14 с. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf> (дата обращения: 11.10.2021).
7. Jooste S., Scott W. Organizations enabling public-private partnerships: An organization field approach // W. Scott, R. Levitt, R. Orr (Eds.) GLOBAL Projects: Institutional and Political Challenges. Cambridge : Cambridge University Press, 2011. P. 377–402. doi: 10.1017/CBO9780511792533.013.
8. Halit Shabani, Vlora Berisha, Vjosa Hajdari Impact of the ownership form on cost management: A public-private partnership perspective // Problems and Perspectives in Management. 2021. Vol. 19, Is. 1. P. 305–316.
9. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ (с послед. изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 14. Ст. 1652.

10. Об определении ООО «Стройгазмонтаж» единственным исполнителем работ по проектированию и строительству транспортного перехода через Керченский пролив, закупку которых осуществляет ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» Федерального дорожного агентства»: распоряжение Правительства РФ от 30 января 2015 г. №118-р (с послед. изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 6. Ст. 990.
11. О концессионных соглашениях: федеральный закон от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ (с послед. изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. № 30 (часть II). Ст. 3126.
12. О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2010–2021 годы)»: постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 (с послед. изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 51. Ст. 4895.
13. Вайпан В.А. Реализация принципа социальной справедливости в правовом регулировании предпринимательской деятельности. М. : Юстицинформ, 2020. 696 с.
14. Коженко Я.В. Теоретико-концептуальный анализ дефиниций и соотношений государственно-частного партнерства и государственных закупок // Вестник Таганрогского института имени А.П. Чехова. 2017. № 2. С. 225–228.
15. Ракитина И.С., Березина Н.Н., Гуськов А.А. Финансовые аспекты государственно-частного партнерства в социальной сфере // Экономика. Налоги. Право. 2017. № 4 (том 10). URL: <https://internet.garant.ru/#/document/77500583/paragraph/1/doclist/693> (дата обращения: 11.10.2021).
16. Троценко О.С. Правовые проблемы соотношения механизма государственно-частного партнерства системы государственных закупок Российской Федерации // Менеджмент и предпринимательство в парадигме устойчивого развития. Материалы I Международной научно-практической конференции : в 2 т. Уральский государственный экономический университет, 2018. С. 153–159.
17. Российская экономика в 2005 году. Тенденции и перспективы. Вып. 27 / под ред. Е. Гайдара, С. Синельникова-Мурылева, Н. Главацкой. М. : ИЭПП, 2006. 646 с.
18. О поставках продукции и товаров для государственных нужд: закон РФ от 28 мая 1992 г. № 2859-1 // Ведомости Съезда народных депутатов и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 27. Ст. 1558.
19. О поставках продукции для федеральных государственных нужд: федеральный закон от 13 декабря 1994 г. № 60-ФЗ (с послед. изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 34. Ст. 3540.
20. О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд: федеральный закон от 6 мая 1999 г. № 97-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 19. Ст. 2302.
21. Кичик К.В. Государственный (муниципальный) заказ России: правовые проблемы формирования, размещения и исполнения. Юстицинформ, 2012. URL: <https://internet.garant.ru/#/document/58096563/paragraph/1746/doclist/840> (дата обращения: 11.10.2021).
22. О дорожных фондах в Российской Федерации: закон РФ от 18 октября 1991 г. № 1759-1 // Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1991. № 44. Ст. 1426.
23. Голованова Н.В. Региональные дорожные фонды: нужно ли закреплять доходы на федеральном уровне // Финансовый журнал / Financial journal. 2016. № 6. С. 81–89.
24. Воропаева О.А., Лариончикова В.Н., Петровская М.В. Реформация транспортного налога в России // Российское предпринимательство / Russian Journal of Entrepreneurship. 2016. Т. 17. № 23. С. 3383–3392. doi: 10.18334/rp.17.23.37172
25. О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»: федеральный закон от 22 августа 2004 г. № 122-ФЗ (с послед. изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 35. Ст. 3607.
26. Волобуев А. Дороги обходятся России дорожее, чем освоение космоса. URL: <https://www.rbc.ru/economics/27/02/2013/570404279a7947fcbcd446276> (дата обращения: 11.10.2021).
27. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России) // СПС КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144190/ (дата обращения: 11.10.2021).
28. Андерсен А.П. Обзор основных положений Федерального Закона о государственно-частном партнерстве // Пробелы в российском законодательстве. 2016. № 1. С. 55–59.
29. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 13 июля 2015 г. №224-ФЗ (с послед. изм. и доп.) // Российская газета. 2015. № 156.
30. Леонтьев С.Е. Комментарий к Федеральному закону от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (3-е изд., перераб. и доп.). М. : Деловой двор, 2021. 255 с.
31. Гриценко Е.В., Дмитрикова Е.А., Долгов А.К., Дружинин Е.И., Жмулина Д.А., Килинкар В.В., Килинкар Е.В., Макаревич К.А., Попондопуло В.Ф., Шевелева Н.А. Комментарий к Федеральному закону «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / под ред. В.Ф. Попондопуло и В.В. Килинкарова. М. : Инфотропик Медиа, 2016. 352 с.
32. Беляева О.А. Картельный сговор в электронной закупке: доказательства, предположения, фикции // Белова С.Н., Белых В.С., Беляева О.А., Булгакова М.А., Волкова Т.В., Гагарина И.В., Городов О.А., Егорова М.А., Кванина В.В., Максимов С.В., Маслов А.О., Молчанов А.В., Пращук С.А., Петров Д.А., Писенко К.А., Радченко Т.А., Самолысов П.В., Серёгин Д.И., Шаститко А.Е. Актуальные вопросы конкурентного права современные тенденции и перспективы развития / отв. ред. д.ю.н., проф. М.А. Егорова. М. : Юстицинформ, 2020. 208 с.
33. Габоев Н.В. Механизмы совершения коррупционных преступлений при формировании и расходовании средств дорожных фондов // Научный портал МВД России. 2020. № 1. URL: <https://internet.garant.ru/#/document/77300279/paragraph/1:0> (дата обращения: 11.10.2021).
34. Белоусова Н., Кцоева Р. Как участники торгов доказывают их невиновность/непричастность к картельному сговору // Адвокатская газета. 2021. № 4. URL: <https://internet.garant.ru/#/document/77253670/paragraph/1/doclist/1301> (дата обращения: 11.10.2021).

References

1. Makarov, S.A. (ed.) (2014) *Krym v istorii Rossii: k 70-letiyu osvobodzheniya. 1944–2014* [Crimea in the History of Russia: to the 70th Anniversary of Liberation. 1944–2014]. Proceedings of the Conference. Sevastopol. 28 May 2014. Moscow: Nauchno-issledovatel'skiy institut voennoy istorii Voennoy akademii General'nogo shtaba VS RF. [Online] Available from: http://encyclopedia.mil.ru/files/morf/Krime_konferencia_2014.pdf (Accessed: 11.10.2021).
2. Zaitseva, L. & Racheva, S. (2020) The Silk Road of Social Partnership. *Russian Law Journal*. 4 (8). pp. 109–139. DOI: 10.17589/2309-8678-2020-8-4-109-139
3. Kolesnikov, A.E. (2020) [Role and significance of Trans-Siberian railway in the forward of the “East-West” dialogue and communication: international and national aspects]. *Sibir' v izmenyayushchemsya mire. Istoriya i sovremennost'* [Siberia in a Changing World. History and Modernity]. Proceedings of the All-Russian Conference. Irkutsk. 28 April 2020. Irkutsk: Ottisk. pp. 142–148. (In Russian).

4. Federal State Statistics Service. (2016) *Protyazhennost' avtomobil'nykh dorog obshchego pol'zovaniya* [The length of public roads]. [Online] Available from: <https://rosstat.gov.ru/search?q=protyazhennost'+dorog> (Accessed: 11.10.2021).
5. Ministry of Transport of the Russian Federation. (2018) *Doklad o stoimosti stroitel'stva, rekonstruktsii, kapital'nogo remonta, remonta i soderzhaniya 1 km avtomobil'nykh dorog obshchego pol'zovaniya Rossiyskoy Federatsii (2018 god)* [Report on the cost of construction, reconstruction, overhaul, repair and maintenance of 1 km of public roads of the Russian Federation (2018)]. [Online] Available from: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/10433?type=11> (Accessed: 11.10.2021).
6. Ministry of Economic Development of the Russian Federation. (2020) *Informatsionno-analiticheskiy obzor "O razvitiy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossiyskoy Federatsii"* [Information and analytical review "On the development of public and private partnership in the Russian Federation"]. [Online] Available from: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf> (Accessed: 11.10.2021).
7. Jooste, S. & Scott, W. (2011) Organizations enabling public-private partnerships: An organization field approach. In: Scott, W., Levitt, R. & Orr, R. (eds.) *Global Projects: Institutional and Political Challenges*. Cambridge: Cambridge University Press. pp. 377–402. DOI: 10.1017/CBO9780511792533.013
8. Shabani, H., Berisha, V. & Hajdari, V. (2021) Impact of the ownership form on cost management: A public-private partnership perspective. *Problems and Perspectives in Management*. 1 (19). pp. 305–316. DOI: 10.21511/ppm.19(1).2021.26
9. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (2013) O kontraktnoy sisteme v sfere zakupok tovarov, rabot, uslug dlya obespecheniya gosudarstvennykh i munitsipal'nykh nuzhd: federal'nyy zakon ot 5 aprelya 2013 g. № 44-FZ (s posled. izm. i dop.) [On the contract system in the field of procurement of goods, works, services for state and municipal needs: Federal Law No. 44-FZ of April 5, 2013 (with the latest amendments and additions)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 14. Art. 1652.
10. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (2015) Ob opredelenii OOO "Stroygazmontazh" edinstvennym ispolnitelem rabot po proektirovaniyu i stroitel'stvu transportnogo perekhoda cherez Kerchenskiy proliv, zakupku kotorykh osushchestvlyayet FKU "Upravlenie federal'nykh avtomobil'nykh dorog "Taman" Federal'nogo dorozhnogo agentstva": rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 30 yanvarya 2015 g. № 118-r (s posled. izm. i dop.) [On the determination of Stroygazmontazh LLC as the sole contractor for the design and construction of a transport crossing through the Kerch Strait, the purchase of which is carried out by the Federal State Institution "Management of Federal Highways 'Taman' of the Federal Highway Agency": Decree of the Government of the Russian Federation of January 30, 2015 No. 118-r (with the latest amendments and additions)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 6. Art. 990.
11. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (2005) O kontsessionnykh soglasheniyakh: federal'nyy zakon ot 21 iyulya 2005 g. № 115-FZ (s posled. izm. i dop.) [On concession agreements: Federal Law No. 115-FZ of July 21, 2005 (with the latest amendments and additions)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 30. Part 2. Art. 3126.
12. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (2001) O federal'noy tselevoy programme "Modernizatsiya transportnoy sistemy Rossii (2010–2021 gody)": postanovlenie Pravitel'stva RF ot 5 dekabrya 2001 g. № 848 (s posled. izm. i dop.) [On the federal target program "Modernization of the transport system of Russia (2010–2021)": Decree of the Government of the Russian Federation No. 848 of December 5, 2001 (with the latest amendments and additions)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 51. Art. 4895.
13. Vaypan, V.A. (2020) *Realizatsiya printsipa sotsial'noy spravedlivosti v pravovom regulirovanii predprinimatel'skoy deyatel'nosti* [Implementation of the Principle of Social Justice in the Legal Regulation of Entrepreneurial Activity]. Moscow: Yustitsinform.
14. Kozhenko, Ya.V. (2017) Theoretical-conceptual analysis definitions and relationships of public-private partnerships and public procurement. *Vestnik Taganrogskogo instituta imeni A.P. Chekhova – Journal of the A.P. Chekhov Taganrog Institute*. 2. pp. 225–228. (In Russian).
15. Rakitina, I.S., Berezina, N.N. & Gus'kov, A.A. (2017) Financial aspects of public-private partnership in the social sphere. *Ekonomika. Nalogi. Pravo*. 4 (10). pp. 56–61. [Online] Available from: <https://internet.garant.ru/#/document/77500583/paragraph/1/doclist/693> (Accessed: 11.10.2021). (In Russian).
16. Trotsenko, O.S. (2018) [Legal problems of the correlation between the mechanism of public-private partnership and the system of public procurement in Russian federation]. *Menedzhment i predprinimatel'stvo v paradigme ustoychivogo razvitiya* [Management and Entrepreneurship in the Sustainable Development Paradigm]. Proceedings of the 1st International Conference. Yekaterinburg. 24 May 2018. Yekaterinburg: Ural State University of Economics. pp. 153–159. (In Russian).
17. Gaydar, E., Sinel'nikov-Murylev, S. & Glavatskaya, N. (eds) (2006) *Rossiyskaya ekonomika v 2005 godu. Tendentsii i perspektivy* [The Russian Economy in 2005. Trends and prospects]. Vol. 27. Moscow: IEPP.
18. Vedomosti S"ezda narodnykh deputatov i Verkhovnogo Soveta Rossiyskoy Federatsii. (1992) O postavkakh produktsii i tovarov dlya gosudarstvennykh nuzhd: zakon RF ot 28 maya 1992 g. № 2859-I [On the supply of products and goods for state needs: RF Law No. 2859-I of May 28, 1992]. *Vedomosti S"ezda narodnykh deputatov i Verkhovnogo Soveta Rossiyskoy Federatsii*. 27. Art. 1558.
19. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (1994) O postavkakh produktsii dlya federal'nykh gosudarstvennykh nuzhd: federal'nyy zakon ot 13 dekabrya 1994 g. № 60-FZ (s posled. izm. i dop.) [On the supply of products for federal state needs: Federal Law No. 60-FZ of December 13, 1994 (with the latest amendments and additions)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 34. Art. 3540.
20. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (1999) O konkurakh na razmeshchenie zakazov na postavki tovarov, vypolnenie rabot, okazanie uslug dlya gosudarstvennykh nuzhd: federal'nyy zakon ot 6 maya 1999 g. № 97-FZ [On tenders for placing orders for the supply of goods, performance of works, provision of services for state needs: Federal Law No. 97-FZ of May 6, 1999]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 19. Art. 2302.
21. Kichik, K.V. (2012) *Gosudarstvennyy (munitsipal'nyy) zakaz Rossii: pravovye problemy formirovaniya, razmeshcheniya i ispolneniya* [State (Municipal) Order of Russia: Legal problems of formation, placement and execution]. Moscow: Yustitsinform. [Online] Available from: <https://internet.garant.ru/#/document/58096563/paragraph/1746/doclist/840> (Accessed: 11.10.2021).
22. Vedomosti S"ezda narodnykh deputatov RF i Verkhovnogo Soveta RF. (1991) O dorozhnykh fondakh v Rossiyskoy Federatsii: zakon RF ot 18 oktyabrya 1991 g. № 1759-I [On Road Funds in the Russian Federation: Law of the Russian Federation No. 1759-I of October 18, 1991]. *Vedomosti S"ezda narodnykh deputatov RF i Verkhovnogo Soveta RF*. 44. Art. 1426.
23. Golovanova, N.V. (2016) Regional road funds: should their revenue sources be determined at the federal level? *Finansovyy zhurnal – Financial journal*. 6. pp. 81–89. (In Russian).
24. Voropaeva, O.A., Larionchikova, V.N. & Petrovskaya, M.V. (2016) Reforms of the transport tax in Russia. *Rossiyskoe predprinimatel'stvo – Russian Journal of Entrepreneurship*. 23 (17). pp. 3383–3392. (In Russian). DOI: 10.18334/rp.17.23.37172
25. Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii. (2004) O vnesenii izmeneniy v zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii i priznanii utrativshimi silu nekotorykh zakonodatel'nykh aktov Rossiyskoy Federatsii v svyazi s prinyatiem federal'nykh zakonov "O vnesenii izmeneniy i dopolneniy v Federal'nyy zakon "Ob obshchikh printsipakh organizatsii zakonodatel'nykh (predstavitel'nykh) i ispolnitel'nykh organov gosudarstvennoy vlasti sub"ektov Rossiyskoy Federatsii" i "Ob obshchikh printsipakh organizatsii mestnogo samoupravleniya v Rossiyskoy Federatsii": federal'nyy zakon ot 22 avgusta 2004 g. № 122-FZ (s posled. izm. i dop.) [On Amendments to Legislative Acts of the Russian Federation and Invalidation of Certain Legislative Acts of the Russian Federation in Connection with the Adoption of Federal Laws "On Amendments and Additions to the Federal Law 'On General Principles of Organization of Legislative (Representative) and Executive Bodies of State Power of the Subjects of the Russian Federation' and 'On General Principles of Organization of Local Self-Government in the Russian Federation Federation'": Federal Law No. 122-FZ of August 22, 2004 (with the latest amendments and additions)]. *Sobranie zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii*. 35. Art. 3607.

26. Volobuev, A. (2013) *Dorogi obkhodyatsya Rossii dorozhe, chem osvoenie kosmosa* [Roads cost Russia more than space exploration]. *RBC*. [Online] Available from: <https://www.rbc.ru/economics/27/02/2013/570404279a7947fcbdd446276> (Accessed: 11.10.2021).
27. Consultant Plus. (2021) *Forecast of long-term socio-economic development of the Russian Federation for the period up to 2030 (developed by the Ministry of Economic Development of Russia)*. [Online] Available from: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144190/ (Accessed: 11.10.2021). (In Russian).
28. Andersen, A.P. (2016) Review of key aspects of Russian federal law on public-private partnership. *Probely v rossiyskom zakonodatel'stve – Gaps in Russian Legislation*. 1. pp. 55–59. (In Russian).
29. Rossiyskaya gazeta. (2015) O gosudarstvenno-chastnom partnerstve, munitsipal'no-chastnom partnerstve v Rossiyskoy Federatsii i vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii: federal'nyy zakon ot 13 iyulya 2015 g. №224-FZ (s posled. izm. i dop.) [On Public-Private Partnership, Municipal-Private Partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation: Federal Law No. 224-FZ of July 13, 2015 (with the latest amendments and additions)]. *Rossiyskaya gazeta*. 156.
30. Leont'ev, S.E. (2021) Kommentariy k Federal'nomu zakonu ot 21 iyulya 2005 g. N 115-FZ "O kontsessionnykh soglasheniyakh" [Commentary to Federal Law No. 115-FZ of July 21, 2005 "On Concession Agreements"]. 3rd ed. Moscow: Delovoy dvor.
31. Popondopulo, V.F. & Kilinkarov, V.V. (eds) (2016) *Kommentariy k Federal'nomu zakonu "O gosudarstvenno-chastnom partnerstve, munitsipal'no-chastnom partnerstve v Rossiyskoy Federatsii i vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii"* [Commentary on the Federal Law "On Public-Private Partnership, Municipal-Private Partnership in the Russian Federation and amendments to certain legislative acts of the Russian Federation"]. Moscow: Infotropik Media.
32. Belyaeva, O.A. (2020) Kartel'nyy sgovor v elektronnoy zakupke: dokazatel'stva, predpolozheniya, fiktsii [Cartel collusion in electronic procurement: proofs, assumptions, fictions]. In: Egorova, M.A. (ed.) *Aktual'nye voprosy konkurentnogo prava sovremennye tendentsii i perspektivy razvitiya* [Topical Issues of Competition Law. Modern Trends and Prospects of Development]. Moscow: Yustitsinform.
33. Gaboev, N.V. (2020) Mekhanizmy soversheniya korruptsionnykh prestupleniy pri formirovani i raskhodovanii sredstv dorozhnykh fondov [Mechanisms of committing corruption crimes in the formation and expenditure of road funds]. *Nauchnyy portal MVD Rossii*. 1. [Online] Available from: <https://internet.garant.ru/#/document/77300279/paragraph/1:0> (Accessed: 11.10.2021).
34. Belousova, N. & Ktsioeva, R. (2021) Kak uchastniki trgov dokazyvayut ikh nevinovnost' / neprichastnost' k kartel'nomu sgovoru [How bidders prove their innocence/non-involvement in a cartel]. *Advokatskaya gazeta*. 4. [Online] Available from: <https://internet.garant.ru/#/document/77253670/paragraph/1/doclist/1301> (Accessed: 11.10.2021).

Информация об авторах:

Черкасов К.В. – д-р юрид. наук, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Сыктывкарского государственного университета имени Питирима Сорокина (г. Сыктывкар, Россия); профессор кафедры конституционного, административного права и правового обеспечения государственной службы Вятского государственного университета (г. Киров, Россия); профессор кафедры административного и финансового права Всероссийского государственного университета юстиции (г. Москва, Россия); зав. кафедрой юридических дисциплин филиала Российского государственного гуманитарного университета в г. Домодедово (г. Домодедово, Россия). E-mail: CherkasovKV1978@yandex.ru

Пиптюк А.В. – канд. юрид. наук, доцент кафедры юридических дисциплин филиала Российского государственного гуманитарного университета в г. Домодедово (г. Домодедово, Россия). E-mail: rggu2020@mail.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

K.V. Cherkasov, Dr. Sci. (Law), professor, Pitirim Sorokin Syktyvkar State University (Syktyvkar, Russian Federation); professor, Vyatka State University (Kirov, Russian Federation); professor, All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of the Russian Federation) (Moscow, Russian Federation); head of the Department of Legal Disciplines, Russian State University for the Humanities, Domodedovo Branch (Domodedovo, Russian Federation). E-mail: CherkasovKV1978@yandex.ru

A.V. Pipyuk, Cand. Sci. (Law), associate professor, Russian State University for the Humanities, Domodedovo Branch (Domodedovo, Russian Federation). E-mail: rggu2020@mail.ru

The authors declare no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 15.11.2021;
одобрена после рецензирования 22.12.2021; принята к публикации 28.03.2022.*

*The article was submitted 15.11.2021;
approved after reviewing 22.12.2021; accepted for publication 28.03.2022.*