РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

DOI: 10.22394/2070-8378-2019-21-6-60-65

Контракт жизненного цикла как механизм для обновления инфраструктуры субъектов Российской Федерации

ИЛЬЯ АЛЕКСЕЕВИЧ КОВАЛЕВ, **исполнительный директор**
Автономная некоммерческая организация «Агентство инвестиций в социальную сферу» (Российская Федерация, 123317, Москва, Пресненская набережная, 12). E-mail: info@aiss.org.ru

Аннотация: Взаимодействие государственного и частного секторов приобретает все большее значение в условиях, которые характеризуют текущие экономические тенденции в Российской Федерации (международные санкции, задачи по приватизации привлекательных российских компаний, тренд на привлечение бизнеса вместо государственных унитарных предприятий, необходимость модернизации социальной инфраструктуры в регионах). Зависимость национальной экономической системы Российской Федерации от внешних факторов, а также подверженность системным экономическим кризисам повышают общую степень уязвимости национального бизнеса и предполагают активизацию действующих государственных институтов в целях прямой поддержки и стимулирования инвестиционных и предпринимательских инициатив. В данных обстоятельствах одной из наиболее успешных и соответствующих современным реалиям форм стимулирования инвестиционной и предпринимательской деятельности является модель привлечения частного бизнеса к обновлению государственной инфраструктуры, которая доказывает свою высокую результативность как в зарубежных странах, так и в России. В статье проведен анализ привлечения частных инвестиций в государственные и муниципальные объекты. Также была изучена практика по внедрению модели государственно-частного партнерства и возможности, которые помогут обеспечить частным инвесторам их интересы. Статья демонстрирует положительные результаты реализации с помощью данных проектов программ, направленных на стимулирование предпринимательской деятельности. В то же время подчеркивается, что в нашей стране развитие частных инвестиций и предпринимательского сектора испытывает множество проблем.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, частные инвестиции, социально-экономическое развитие, государственная инфраструктура, законодательная инициатива

Статья поступила в редакцию 13 декабря 2019 года.

Ковалев И.А. Контракт жизненного цикла как механизм для обновления инфраструктуры субъектов Российской Федерации. *Государственная служба.* 2019. № 6. С. 60–65.

LIFE CYCLE CONTRACT AS A MECHANISM FOR UPDATING THE INFRASTRUCTURE OF THE CONSTITUENT ENTITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION

ILYA A. KOVALEV, **Executive Director**
Autonomous Non-Profit Organization 'Social Investment Agency' (12, ul. Presnenskaya naberezhnaya, Moscow, Russian Federation, 123317). E-mail: info@aiss.org.ru

Abstract: The interaction between the public and private sectors is becoming increasingly important under the conditions that characterize the current economic trends in the Russian Federation (international sanctions, the tasks of privatizing attractive Russian companies, the trend to attract business instead of state unitary enterprises, the need to modernize social infrastructure in the regions). The dependence of the national economic system of the Russian Federation on external factors, as well as susceptibility to systemic economic crises increase the overall degree of vulnerability of national business and suggest the activation of existing state institutions in order to directly support and stimulate investment and entrepreneurial initiatives. In these circumstances, one of the most successful and relevant to modern realities forms of stimulating investment and entrepreneurial activity is the model of attracting private business to upgrade public infrastructure, which proves its high performance both in foreign countries and in Russia. The article analyzes the features of the organizational and managerial mechanism of interaction between business and the state in Russia, reveals its potential as an institution to stimulate the attraction of private investment in state and municipal facilities. The practice of implementing a public-private partnership model and the opportunities that will help to ensure the interests of private investors were also studied. The article demonstrates the positive results of the implementation of programs aimed at stimulating entrepreneurial activity with the help of these projects. At the same time, it is emphasized that the development of private investment and the business sector in our country is still experiencing many problems.

Keywords: public-private partnership, private investment, socio-economic development, public infrastructure, legislative initiative

The article was received on December 13, 2019.

Kovalev I.A. Life cycle contract as a mechanism for updating the infrastructure of the constituent entities of the Russian Federation. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2019. № 6. P. 60–65. In Russian

Введение

Можно выделить два основных законодательных акта, которые выступают как способ, помогающий привлечь частные инвестиции: Федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Закон о контрактной системе) и Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 224 ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (далее – Закон о ГЧП).

Закон о ГЧП был принят в начале 2006 года, его основной целью были реализация на субъектных уровнях инфраструктурных проектов, привлечение частных инвестиций, возможность поиска публичного партнера. Закон предусматривает, что публичный партнер, которым могут быть Российская Федерация, субъекты РФ, муниципальные образования, имеет право заключать соглашения с частными инвесторами. Таким инвестором может стать юридическое лицо, исключительно российское, в деятельности которого не участвуют Российская Федерация, ее субъекты или муниципальные образования (часть 2 статьи 5 Закона о ГЧП). Между участниками заключается соглашение, на основании которого частные инвесторы берут на себя обязанность по созданию инфраструктурного объекта. Взамен они становятся собственниками данного объекта, но с некими обременениями, которые в соглашении о ГЧП оговариваются заранее. Если хотя бы один из существующих критериев нарушен или не соблюден, в рамках данного закона проект реализован не будет [Андреева, 2013]. Это делается для того, чтобы частные инвесторы не реализовали такие объекты, где их задача ограничивается только следующими задачами (на выбор): постройка или реконструкция, введение в эксплуатацию, техническое обслуживание.

В свою очередь, Закон о контрактной системе регулирует заключение государственных контрактов, которые предусматривают поставку товара, оказание услуг, выполнение работ для обеспечения государственных нужд, прописанных в бюджете государства, субъекта, муниципальных образований, казенного или бюджетного фонда, внебюджетного фонда. Закон устанавливает правила приобретения любых товаров, работ, услуг любыми государственными учреждениями, получающими бюджетное финансирование в рамках бюджетного законодательства (пункты 5 и 6 части 1 статьи 3 Закона о контрактной системе). В отличие от Закона о ГЧП, предусматривающего достижение необходимых государству целей с передачей частному инвестору в собственность созданного им объекта, из которого тот извлекает прибыль (как пример, строительство и последующее содержание платных автомобильных дорог), государственные контракты заключаются исключительно на передачу в собственность государству тех или иных благ – передачу товаров, оказание услуг – на конкурентной основе, а государство их соответственно оплачивает.

В отличие от соглашений в рамках ГЧП, которые заключают на долгий срок, государственные контракты направлены на обеспечение текущих нужд, хотя Закон о контрактной системе предусматривает возможности заключения государственных контрактов на длительный период. Одной из таких возможностей является контракт жизненного цикла, который определен в качестве контракта, предусматривающего закупку работ или товаров; обслуживание в будущем; ремонтные работы; эксплуатацию и утилизацию.

В данной статье будет проведен анализ привлечения частных инвестиций в долгосрочные проекты и законодательные препятствия в отдельных сферах в рамках контрактов жизненного цикла. Более детальный разбор приведенной нормативной базы позволит вскрыть недостатки действующего законодательства. На примере указанных выше законов в данной статье будут обозначены необходимые законодательные изменения, которые будут способствовать притоку частных инвестиций в инфраструктуру регионов.

Особенности законодательной базы

Закон о контрактной системе не предусматривает возможность инвестиций в проекты государственно-частного партнерства в сфере государственных закупок, поскольку не содержит нормативов, регулирующих публичное и частное партнерство, в том числе при реализации комплексных инфраструктурных проектов [Белицкая, 2014. С. 33–37]. При этом различия применения институтов, регламентируемых Законом о ГЧП и Законом о контрактной системе, представляют собой узкую специализацию соглашений о ГЧП, возникновение права собственности на результат соглашения у частного инвестора, в то время как по государственному контракту право собственности переходит к государству, а сам государственный контракт является отдельным от ГЧП институтом, который регулируется Законом о контрактной системе и не может относиться к ГЧП [Трофимовская, Фатин, 2014. С. 12–17].

С другой стороны, контракты жизненного цикла являются инструментом государственно-частного партнерства, хотя и относятся к Закону о контрактной системе. В рамках государственно-частного партнерства наиболее эффективны именно контракты жизненного цикла. Однако споры до сих пор вызывает вопрос, необходимы ли они в государственных закупках или нет. Эта

позиция обусловлена тем, что современные законодательные нормы отличает пробельность и противоречивость [Трофимовская, Фатин, 2014. С. 12–17].

За рубежом понятия «традиционных государственных закупок» и контракта жизненного цикла как вида государственно-частного партнерства также разделены, при этом имеется положительный опыт государственно-частного партнерства в сфере контактов жизненного цикла. Вместе с тем отмечается, что когда речь идет о долгосрочных проектах, то на разных этапах государству приходится привлекать разные частные фирмы, при этом каждый этап может превращаться в отдельный проект. Подобный подход дает возможность государству сэкономить на издержках, так как оно само на каждом этапе выбирает наиболее выгодного поставщика, чем уменьшает долгосрочность проекта.

Однако есть и отрицательные стороны, а именно:

- транзакционные издержки конкурсного отбора возрастают (к примеру, приходится вместо одного тендера проводить несколько);
- возрастают также издержки оппортунистического поведения (дело в том, что зачастую, снижая качество блага, участники хотят повысить свой выигрыш).

В связи с этим можно сказать, что альтернатива классическому подходу это именно контракты жизненного цикла. Их главная отличительная черта заключается в том, что государство выбирает одного частного поставщика и заключает с ним договор. Согласно данному договору на поставщика по реализации всего комплекса услуг возлагается полная ответственность.

Как правило, указанный подход по отношению к последующему участнику проекта помогает в решении проблемы, касающейся оппортунистического поведения отдельного частного субъекта. Другими словами, благосостояние общества повышается, так как отрицательный внешний эффект интернализируется [Ракута, 2015. С. 53–78].

Некоторые ученые признают, что в отношении контрактов жизненного цикла возникла спорная ситуация. Законодатель рассматривает их двойственно как:

1) комплексные договоры, заключаемые на основании Федерального закона от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (далее – Закон о закупках отдельными видами юридических лиц);

2) инструменты государственно-частного партнерства.

В связи с этим конкретное правовое регулирование будет присуще каждому варианту, где применяются контракты жизненного цикла [Нуриев, 2014. С. 89–92].

Таким образом, единого мнения касательно того, какая правовая конструкция присуща контрактам жизненного цикла, среди исследователей нет. Однако всех объединяет единое мнение, что эффективная норма государственно-частного партнерства – это есть определение данных контрактов. Среди достоинств отнесения контракта жизненного цикла к государственно-частному партнерству отмечаются выбор выгодных и честных поставщиков; низкие издержки управления и транзакционные издержки; распределение во времени платежей за объект; облегчение бюджетного планирования; конечный спрос на объект больше не определяет доход поставщика. Однако есть и определенные недостатки: зависимость от надежности поставщика на долгосрочный период; принятие обязательств, которые выходят за рамки бюджетного планирования; возможное ограничение конкуренции [Белов, 2016]. Кроме того, отметим, что практика осуществления подобных контрактов не исследована, как и проблемы их применения в отношении отдельных видов деятельности.

Контракты жизненного цикла: успешная практика

Государственно-частное партнерство в Российской Федерации во многом помогает регионам достигнуть общих стратегических целей, одновременно создавая для экономического развития территории положительный тренд. Однако ГЧП в масштабах национальной экономики становится неравномерной пространственной структурой, так как в нашей стране регионы классифицируются по следующим критериям:

– отраслевая специфика;

– размещение ресурсов производства;

– качественные и количественные экономические показатели.

К сожалению, исследования, проведенные Центром развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации, продемонстрировали печальные результаты. Многие регионы России имеют низкие показатели внедрения этой формы сотрудничества, множество проектов ГЧП остаются нереализованными.

В то же время практика применения контрактов жизненного цикла нашла широкое применение в обновлении московского общественного транспорта города Москвы. Проект приобретения подвижного состава для метрополитена представлен на официальном портале города Москвы, он предусматривает обязательное техническое обслуживание вагонов. Такой подход снизит ежегодные затраты бюджета города, обеспечит поездами нового поколения повышенной комфортности и безопасности, даст дополнительную уверенность в непрерывности обслуживания поездов на срок их

эксплуатации. Важным моментом следует считать тот факт, что локализация производства вагонов должна быть обеспечена на территории нашей страны на уровне не менее 70%. Договор подразумевает и обязательное сервисное обслуживание вагонов в период жизненного цикла. Общий объем затрат по договору составил 11,5 млрд рублей. В течение нескольких лет планируется приобретение еще 1500 вагонов. Эту практику можно признать успешной.

Ограничения применения механизмов государственно-частного партнерства

Однако стоит отметить, что нормы федерального закона содержат ряд избыточных препятствий (ограничений) [Андреева, 2019] структурирования проектов ГЧП, что существенно ограничивает возможности применения механизмов ГЧП для создания публичной инфраструктуры, а также привлечения инвесторов, предоставляющих заемное финансирование проектов ГЧП. Более того, многим регионам необходимы такие проекты, которые помогут создать, модернизировать и ввести в техническую эксплуатацию движимое имущество, которое с недвижимостью не имеет технологической связи.

С 2013 года в ряде регионов реализуется проект по привлечению частных инвестиций в обновление автопарка скорой медицинской помощи для государственных учреждений здравоохранения с привлечением инвестиций от частных лиц, в рамках которого частный инвестор предоставляет автомобили скорой медицинской помощи с услугами по управлению ими и их эксплуатации. Проект заинтересовал инвесторов, так как государственные контракты заключались на трехлетний срок, который обеспечивал окупаемость частных инвестиций. Но он не позволял полностью удовлетворять потребности частного инвестора, поскольку полная амортизация автомобилей скорой медицинской помощи происходит за пятилетний срок эксплуатации, а специализация транспорта не позволяет эффективно находить иные рынки его применения в случае непродления контракта.

Существуют и другие потенциальные проекты, которые невозможно сделать привлекательными для частного инвестора в рамках действующего законодательства. К таким проектам относится привлечение частных операторов к эксплуатации школьных автобусов, срок эксплуатации которых, в соответствии с пунктом 3 Правил организованной перевозки детей автобусами, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 года № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами», с 30 июня 2020 года не может составлять более 10 лет. Вступление в силу данного пункта неоднократно откладывалось по причине отсутствия бюджетных средств для обновления всего автопарка школьных автобусов, подлежащих в таком случае замене.

Аутсорсинг услуг по предоставлению специализированного транспорта частному партнеру позволяет повысить качество обслуживания населения, а также снимает нагрузку по содержанию специализированного транспорта и помимо этого позволяет обновить парк транспортных средств, не выделяя единовременно существенное финансирование на его закупку, поскольку оплата будет происходить поэтапно за весь период действия контракта, а закупать транспорт будет частный инвестор. Подобные проекты являются умеренно капиталоемкими и могут быть реализованы в сжатые сроки, что дополнительно повышает их социально-экономическую эффективность и целесообразность реализации на принципах государственно-частного партнерства.

Однако действующее законодательство не позволяет успешно реализовать данный проект, так как не предусматривает возможность заключения договора с частным инвестором на предоставление специализированного транспорта на срок, обеспечивающий окупаемость финансовых вложений, затраченных на приобретение новых транспортных средств.

Заключение долгосрочных договоров в процессе реализации инвестиционных проектов посредством ГЧП предусмотрено Законом о ГЧП. Но в отношении объектов соглашения о государственном частном партнерстве указанный закон имеет множество важных ограничений. При этом пункт 2 статьи 2 Закона относит к группе объектов соглашения о ГЧП весь общий транспорт (кроме метрополитена), но часть 1 статьи 12 комментируемого Закона устанавливает, что частный партнер на основании соглашения создает за свой счет как движимое, так и недвижимое имущество, которое между собой имеет технологическую связь.

Таким образом, данное соглашение обязательно должно предусматривать факт создания объекта недвижимого имущества, что не позволяет в рамках Закона о ГЧП заключать соглашения исключительно на предоставление специализированного транспорта. А понятие транспорта общего пользования также не может относиться к специализированному транспорту, так как перевозки коммерческих организаций специализированным транспортом не рассматриваются в качестве перевозок, которые осуществляет транспорт общего пользования.

Другим законодательным инструментом привлечения частных инвестиций в государственные и муниципальные объекты является Закон о контрактной системе, который содержит ограничения по сроку действия контракта.

Далее рассмотрим Бюджетный кодекс Российской Федерации, который был принят в 1998 году. В нем сказано, что пределы бюджетных обязательств определяют оплату государственных (муниципальных) контрактов. А это обязательство, между тем, устанавливает двухлетний плановый период и бюджет на текущий финансовый год.

Однако исключение все-таки есть, оно прописано в части 3 статьи 72 Бюджетного кодекса. Здесь речь идет об иных государственных контрактах, которые могут быть заключены от имени Российской Федерации, субъекта РФ, муниципального контракта от имени муниципальных образований. Если сроки исполнения предмета таких контрактов, а также бюджетные средства, выходят за утвержденные лимиты, следует брать за основу Постановления Правительства и иные нормативные акты высших исполнительных органов.

Исходя из положений Бюджетного кодекса, непосредственные заказчики рассматриваемой услуги по предоставлению специализированного транспорта (автомобили скорой медицинской помощи, школьные автобусы), то есть государственные бюджетные учреждения, не имеют возможности заключать контракты на срок, превышающий утвержденные лимиты бюджетных средств на основании части 3 статьи 72 Бюджетного кодекса. Для заключения долгосрочных контрактов в рамках Закона о контрактной системе применяются контракты жизненного цикла, которые указываются в части 16 статьи 34 Закона о контрактной системе, а перечень работ, услуг, в отношении которых может быть заключен контракт жизненного цикла, раскрыт в Постановлении Правительства от 28 ноября 2013 года № 1087 «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла».

Предлагаемые меры по корректировке законодательства

Как правило, контракты жизненного цикла предусматривают следующие этапы: закупка работ и товаров, обслуживание, ремонтные работы, эксплуатация; утилизация. Последние два пункта реализуются лишь в случае необходимости. Но Перечень Постановления Правительства РФ № 1087 не включает в себя случай заключения контракта жизненного цикла в отношении школьных автобусов или иных специализированных транспортных средств (например, автомобилей скорой медицинской помощи). А самым ближайшим пунктом является пункт «з», который говорит о закупке железнодорожного подвижного состава, транспортных средств метрополитена, внеуличного транспорта, а также городского наземного электрического транспорта, что, как было показано ранее, не может рассматриваться в отношении школьных автобусов или, допустим, автомобилей скорой медицинской помощи.

Таким образом, законодательство не содержит возможностей обеспечения интересов частного инвестора по оказанию услуг по предоставлению, управлению и эксплуатации специализированного транспорта, поскольку максимальный срок такого контракта не может превышать три года, а срок амортизации для транспорта обычно составляет пять лет, для школьных автобусов – 10 лет.

Частный инвестор сталкивается с затратами на приобретение транспортных средств, наем персонала, подготовку материально-технической базы с риском непродления контракта после его трехлетнего исполнения или изменения технических условий в отношении транспортных средств, что делает экономически невыгодным участие в такой закупке.

И если в отношении парка автомобилей скорой медицинской помощи речь идет о необходимости его обновления, то к моменту вступления в силу 30 июня 2020 года пункта о сроке использования школьных автобусов государственные образовательные учреждения будут обязаны обновлять парк школьных автобусов за счет закупки на собственные средства, что приведет к большим финансовым единовременным затратам выделенных бюджетных средств. Во-первых, эти средства могут оказаться недостаточными, во-вторых, могут быть затрачены непосредственно на образовательные цели, в-третьих, на образовательные учреждения будут возложены непрофильные функции, что также приведет к перерасходу бюджетных средств.

Контракт жизненного цикла освободит государственную организацию от непрофильных функций по эксплуатации средства повышенной опасности, позволит эффективнее расходовать бюджетные средства.

В данной связи в целях привлечения частных инвестиций в проекты по обновлению специализированного транспорта предлагается внести изменения в Постановление Правительства Российской Федерации № 1087, изложив пункт «з» части 1 в следующей редакции: «з) закупка, а также последующие обслуживание, ремонт и эксплуатация железнодорожного подвижного состава, транспортных средств городского наземного, внеуличного транспорта, метрополитена, транспорта, который обеспечивает регулярные перевозки детей для государственных и муниципальных образовательных учреждений, специализированного транспорта экстренных служб». Помимо этого, следует также рассмотреть возможность включения в перечень иных специализированных транспортных средств, срок амортизации которых превышает три года, а их использование вне рамок государственных контрактов является затруднительным.

В отношении автомобилей скорой медицинской помощи существует и иной законодатель-

ный барьер в реализации возможности заключения контрактов жизненного цикла. Речь идет об особенностях оплаты услуг, финансируемых в рамках программы обязательного медицинского страхования. Совокупность норм, установленных Федеральным законом от 29 ноября 2010 года № 326-ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации», прямо говорит о невозможности выделения финансирования из средств территориальных фондов обязательного медицинского страхования на срок, превышающий текущий финансовый год и плановый период, кроме как в случае принятия Постановления Правительства, в котором будет предусмотрено выделение средств на такую закупку.

Исходя из этого, предлагается также рассмотреть возможность внесения дополнений в Постановление Правительства № 1087, которые прямо закрепят право заключать контракты жизненного цикла в отношении тех услуг, которые оплачиваются внебюджетным фондом обязательного медицинского страхования.

Заключение

Реализация данных законодательных инициатив позволит заключать контракты жизненного цикла, что обеспечит окупаемость финансовых вложений частного инвестора, снимет непрофильные функции с государственных учреждений, приведет к экономии бюджетных средств, уменьшит единовременную финансовую нагрузку на бюджеты государственных учреждений, увеличит привлечение частных инвестиций в рамках государственно-частного партнерства.

Эффективность контрактов жизненного цикла и необходимость расширения перечня случаев их заключения подтверждается текущими законодательными инициативами, в том числе проектом постановления Правительства Российской Федерации «О Правилах заключения контрактов жизненного цикла и о внесении изменений в постановления Правительства Российской Федерации в целях совершенствования механизма обеспечения государственных и муниципальных нужд путем заключения контрактов жизненного цикла», подготовленным Министерством транспорта Российской Федерации, в котором существенно расширяется перечень случаев заключения контрактов жизненного цикла в отношении автомобильной инфраструктуры[1].

1 https://regulation.gov.ru/projects#npa=90316

Литература

Андреева Л.В. Закупки товаров, работ, услуг для государственных нужд: правовое регулирование. М.: Волтерс Клувер, 2013.

Андреева Л.В. Государственные закупки в России: правовое регулирование и меры по его совершенствованию. М.: Проспект, 2019.

Белицкая А.В. Государственно-частное партнерство как альтернатива контрактной системе. *Юрист.* 2014. № 5. С. 33–37.

Белов В.Е. К вопросу о среднесрочных и долгосрочных договорах (контрактах) в сфере публичных закупок // Публичные закупки: проблемы правоприменения. Материалы IV Международной конференции (10 июня 2016 года, МГУ имени М.В. Ломоносова). М.: Юстицинформ, 2016.

Нуриев А.Х. Контракты жизненного цикла: проблемы и пути развития. *Законы: опыт, теория, практика*. 2014. № 8. С. 89–92.

Ракута Н.В. Использование контрактов жизненного цикла при госзакупках. Опыт развитых стран. *Вопросы государственного и муниципального управления.* 2015. № 2. С. 53–78.

Трофимовская А.В., Фатин М.В. Контракты жизненного цикла в государственных закупках. *Госзаказ в вопросах и ответах*. 2014. № 2. С. 12–17.

References

Andreeva L.V. Procurement of goods, works and services for state needs: legal regulation. M.: Volters Kluver, 2013. In Russian

Andreeva L.V. Public procurement in Russia: legal regulation and measures to improve it. M.: Prospekt, 2019. In Russian

Belitskaja A.V. Public-private partnership as an alternative to the contract system. *Jurist.* 2014. № 5. P. 33–37. In Russian

Belov V.E. On the issue of medium-term and long-term agreements (contracts) in the field of public procurement // Public procurement: problems of law enforcement. Proceedings of the IV International conference (June 10, 2016, Lomonosov Moscow State University). M.: Justicinform, 2016. In Russian

Nuriev A.H. Life cycle contracts: challenges and development paths. *Zakony: opyt, teorija, praktika.* 2014. № 8. P. 89–92. In Russian

Rakuta N.V. Using of life cycle contracts in public procurement. Experience of developed countries. *Voprosy gosudarstvennogo i municipalnogo upravlenija*. 2015. № 2. P. 53–78. In Russian

Trofimovskaja A.V., Fatin M.V. Life cycle contracts in public procurement. *Goszakaz v voprosah i otvetah*. 2014. № 2. P. 12–17. In Russian