

ОБЗОРЫ

УДК 332.025

**К ВОПРОСУ ОБ УПРАВЛЕНИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТЬЮ
(НА ПРИМЕРЕ АВТОПАРКА ГОРОДА ПЕРМИ)****Рожков Е.В.***АО АКИБ «Почтобанк», Пермь, e-mail: rozhckow.ewgen@mail.ru*

В статье анализируется экономический процесс приватизации муниципальной собственности. Целью исследования является определение промежуточного эффекта от приватизации недвижимого имущества транспортной инфраструктуры муниципального образования город Пермь. Вопрос по приватизации автопарка рассмотрен с исторической точки зрения. Соответственно, одна из многочисленных задач приватизации сводилась к реорганизации государственного предприятия, которое осталось от советского прошлого. В исследовании автором использован общенаучный метод познания проблемы и выявлена необходимость учитывать не только системный, но и индивидуальный подход к предстоящей сделке по приватизации последнего городского автобусного парка. Рассмотрена институциональная теория, теория общественного блага и системный подход научного познания проблемы. Изучена возможность применения механизма общественного выбора к частной собственности индивидуальных предпринимателей и бизнеса г. Перми, после приватизации автопарка. Для примера приведён критерий благосостояния В. Парето, в соответствии с которым когда некоторые люди выигрывают, то обязательно некоторые люди проигрывают. Данные имущественного комплекса г. Перми приведены в табличном виде. Рассмотрена история автобусного городского пассажирского предприятия, его развитие и ликвидация. Автором приведены данные по приватизации и сдаче в аренду объектов недвижимого имущества транспортной инфраструктуры муниципального образования город Пермь за последние несколько лет. Полученные результаты демонстрируют в необходимости пересмотра утверждённого действующего Плана приватизации муниципального имущества г. Перми и исключения из него приватизации автопарка и необходимости оптимизировать состав муниципального имущества для исполнения полномочий муниципальных органов власти с учётом их социальной ответственности.

Ключевые слова: муниципальное образование, недвижимое имущество, база, приватизация, план приватизации

**THE ISSUE OF THE MUNICIPAL PROPERTY MANAGEMENT
(BASED ON THE EXAMPLE OF THE VEHICLE FLEET OF THE CITY OF PERM)****Rozhkov E.V.***Postobank, Perm, e-mail: rozhckov.ewgen@mail.ru*

Within the article the economic process of privatization of municipal property analysis is provided. The aim of the survey is to determine the intermediate effect of the privatization of real estate transport infrastructure within the municipality of Perm. The author considers the issue of privatization from the historical point of view. Accordingly, one of the many tasks of privatization was to reorganize the state enterprise, which remained from the Soviet past. In the survey, the author used a general scientific method of cognition of the problem and identified the need to take into account not only the system, but also an individual approach to the upcoming deal regarding the privatization of the last city bus fleet. The institutional theory, the theory of the public good and the systematic approach of scientific knowledge of the problem are considered. The possibility of applying the mechanism of public choice to the private property of individual entrepreneurs and businesses of the city of Perm, past the privatization of the vehicle fleet. For example, the criterion of welfare by V. Pareto is provided, according to which, when some people win, then some people lose necessarily. The data regarding the property complex of the city of Perm are provided in tabular form. The history of the city bus passenger enterprise, its development and liquidation is considered. The author represents the data regarding privatization and leasing of real estate facilities of transport infrastructure of the municipality of Perm for the last few years. The results obtained demonstrate the need to revise the approved current plan of privatization of municipal property of the city of Perm and exclude from it the privatization of the vehicle fleet and the need to optimize the composition of municipal property concerning the execution of the powers of municipal authorities, taking into account their social responsibility.

Keywords: municipal formation, real estate, base, privatization, privatization plan

Приватизация государственного имущества является эффективным способом улучшения экономического состояния, а также роста социального благополучия граждан (например, в зарубежных странах) [1]. Приватизация муниципальной собственности в нашей стране, например в муниципальном образовании город Пермь, не всегда может привести к положительному результату.

Муниципальная собственность — это огромный имущественный комплекс, в который входят различные виды имущества.

Как видно из представленного определения муниципального имущества, объектов собственности достаточно много и есть определённые требования по их управлению. В данной статье автор делает попытку разобраться с экономической эффективностью управления муниципальным

имуществом г. Перми на примере транспортной инфраструктуры.

В Прогнозном плане приватизации муниципального имущества города Перми на 2018 г. и плановый период 2019 и 2020 гг. [2] указана продажа на аукционе объекта недвижимости по адресу: г. Пермь, ул. Энергетиков, 50.

Целью исследования является определение промежуточного эффекта от приватизации недвижимого имущества транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Перми.

Объектом исследования является Прогнозный план приватизации муниципального имущества г. Перми на 2018 г. и плановый период 2019 и 2020 гг.

Предметом исследования является приватизация муниципального автопарка г. Перми.

Задачей исследования является изучение процессов приватизации недвижимого имущества г. Перми. В ходе работы над статьёй был применён метод научного исследования – теоретический анализ.

Материалы и методы исследования

Теоретико-методологическая актуальность данной работы заключается:

- в недостаточной привязке исторического процесса приватизации недвижимого муниципального имущества к проходящим сегодня сделкам;

- в выявлении экономической необходимости приватизации автобусной базы находящейся в собственности г. Перми;

- в необходимости возможной отмены части Прогнозного плана приватизации муниципального имущества города Перми на 2020 г.

Практическая значимость статьи заключается в выявлении аргументов и фактов в необходимости наличия на территории муниципального образования города Перми муниципальной автобусной базы.

Вопросы, связанные с приватизацией, нашли отражение в различных трудах как отечественных авторов: А.П. Кудрина [3], Р.М. Нуреева [4], В.М. Полтеровича [5], И.В. Разорвина [6], И. Синдеевой [7], И.Г. Шелудякова [8], так и зарубежных: X. Li [9], A. Musacchio [10], A. Wooldridge [11] и других авторов.

Рассматривая процесс приватизации имущества на муниципальном уровне, в качестве примера приведём мнение одного из зарубежных экономистов. Например, Абба Птаха Лернер (Abba Lerner), который изучал теорию благосостояния. Проведя соответствующую работу, он определил, что прагматический социализм предполагает коллективную форму организации всю-

ду, кроме тех случаев, когда конкурентная система лучше служит общественным интересам.

Из российских авторов отметим, что М.А. Сажина, описывает проблемы управления процессами приватизации на основе теоретико-методологических положений экономической теории Р. Коуза [12].

Или, например, А.П. Кудрин и Е.Т. Гурвич считают, что приватизация на всех уровнях и в разной форме в нашей стране продолжается – полностью игнорируя опыт постиндустриальной Европы и протекающие экономические реформы в нашей стране взяли в качестве модели опыт развития США [3].

Воздействие приватизации на общество и экономику многообразно, и к критериям эффективности приватизации относят: политический, идеологический, экономический, социальный, правовой, институциональный, психологический, экологический, криминальный и высокие транзакционные издержки. Соответственно, по данным критериям последствия приватизации могут быть выявлены лишь в длительной перспективе.

Результаты исследования и их обсуждение

Исследовательские подходы к теории собственности рассматривались в разные годы в нескольких экономических теориях. Одна из задач приватизации, с исторической точки зрения, сводилась к реорганизации государственных производственных объединений, из которых складывалась прежняя социалистическая экономика путём их дезинтеграции и которая минимизировала бы суммарные «транзакционные издержки» (Р. Коуз) и управленческие затраты [13].

Рассмотрим разные точки зрения зарубежных авторов по вопросу эффективности управления государственной собственностью.

Например, Aldo Musacchio and Sergio G. Lazzarini в своей книге «Reinventing State Capitalism: Leviathan in Business, Brazil and Beyond» сообщают о фондовому возврату публично торгуемых государственных предприятий из стран Европейского Союза и Ближнего Востока в период между 2001 и 2012 гг. «генерирующие высокую доходность» [10].

Adrian Wooldridge, в своей статье «Видимая рука» («The visible hand») объясняет, что государственный капитализм может претендовать на одну из самых мощных в мире компаний и государственные компании составляли одну треть прямых иностранных инвестиций в мире в период с 2003 по 2010 г. [11].

Кроме того, одним из мировых лидеров экономического роста сегодня считается Китай. Такие авторы, как Xi Li, Xuewen Liu и Yong Wang в работе «Модель Китая государственного капитализма» («A Model of China's State Capitalism»), описывают деятельность государственных предприятий и предприятий, находящихся под государственным контролем. И делают вывод, что их стабильность гораздо выше, чем у предприятий находящихся в частной собственности [12].

Постепенно переходя к цели исследования, автор статьи соглашается с мнением пермских учёных П.Н. Пустыльник и М.П. Смоквина, выразивших неоднозначное мнение для нашей страны в своём труде «Трансформация социально-производственной структуры: социальный аспект» [14], но, к сожалению характерного для города Перми, в котором говорится о трансформации социально-производственных структур предприятий Пермского края и о том, что данная трансформация далека от совершенства, так как социальные проблемы муниципалитетов считаются второстепенными [14].

Непосредственно в г. Перми, муниципальной программой «Управление муниципальным имуществом города Перми», утвержденной Постановлением Администрации г. Перми от 18.10.2018 № 763, определены и задача по оптимизации структуры и формированию оптимального состава муниципального имущества, и задача по обеспечению выполнения целевых показателей эффективности работы муниципального образования г. Пермь в сфере имущественных отношений [15].

В ходе работы над статьёй был применён общенаучный метод познания проблемы. Выявлена необходимость учитывать не только системный, но и индивидуальный подход к предстоящей сделке по приватизации последнего автобусного парка, находящегося в муниципальной собственности [13].

В данной работе делается акцент на изучении институциональной теории и теории общественного блага и применении их выводов на практике, а именно в необходимости наличия на муниципальном уровне организации по обслуживанию населения муниципальным автотранспортом. Доступность населению муниципального автотранспорта складывается из многих составляющих, одной из которых является наличие муниципального автопарка на территории г. Перми. Например, к данному процессу использования муниципального имущества может быть применён механизм общественного выбора [16].

Рассматривая институциональную теорию, в данном случае рассмотрим мнение таких учёных, как Е.В. Попов и О.С. Сухарев, предложенное ими в статье «Институциональные факторы экономических изменений теории Дугласа Норта», необходимости характеризовать эффективность работы муниципальной собственности (муниципального автопарка) [17].

Также автором рассматривается теория общественного блага, которая будет рассматриваться местными властями в качестве научного обоснования изъятия объектов недвижимости, находящихся в частной собственности, для общественного использования. При национализации в России, т.е. изъятии собственности для муниципальных нужд, учитывается изъятие земельных участков и недвижимого имущества, находящегося на изымаемом земельном участке. Некоторые учёные полагают, что изъятие для муниципальных нужд не всегда предполагает выкуп недвижимого имущества, т.е. изъятие может происходить и безвозмездно [18].

В данном случае обратимся к теории общественного блага В. Парето, и предложенному им критерию благосостояния, согласно которому увеличение благосостояния означает такую ситуацию, когда некоторые люди выигрывают (чиновники муниципальных учреждений), но некоторые при этом проигрывают (частные собственники) [19].

Также, для рассмотрения процесса национализации на муниципальном уровне применим системный подход. Системный подход – это направление методологии научного познания и практической деятельности, в основе которого лежит исследование любого объекта как сложной целостности социально-экономической системы [20], т.е. экономические процессы (на примере национализации) не являются экономическим процессом отделённым от социальных процессов проходящих в государстве, от её социальной системы и т.д. Следовательно, экономический процесс, такой как национализация, может последовать после сегодняшней приватизации объекта муниципальной собственности (автобусного парка).

Автор, рассматривая данные по собственности муниципального образования город Пермь, свёл их в виде табл. 1.

В табл. 1 показаны данные по недвижимому и движимому имуществу, муниципальным предприятиям и учреждениям находящихся в собственности города. Более подробно рассмотрим объекты недвижимого имущества, принадлежащие муниципальному предприятию общественного автомобильного транспорта.

Для того, чтобы разобраться в существующих проблемах с объектами муниципальной недвижимости (автотранспортных предприятий), необходимо изначально рассмотреть исторические данные и события, приведшие к такой ситуации, которая сложилась на сегодняшний день.

Например, одним из отрицательных примеров по управлению автотранспортным предприятием, находящимся в муниципальной собственности, можно назвать такое предприятие, как «Пассажиравтотранс» (основной вид деятельности – это организация и осуществление пассажир-

ских перевозок на территории г. Перми). В разные годы, его структура, юридическая принадлежность и название менялись (табл. 2).

Как видно из табл. 2, предприятие «Пассажиравтотранс» города Перми в разные годы своей деятельности называлось по-разному. Отсюда следует и разная структура и функции и, соответственно, используемые объекты недвижимости (ППОПАТ, ППАТП, ППМАТП, ПАТП и т.д.). Все эти предприятия в разные годы, за последние 30 лет были приватизированы, говоря по-другому, были проданы по заниженной цене.

Таблица 1

Имущественный комплекс муниципального образования город Пермь (на 01.07.2017 г.)*

№ п/п	Категории	Реестр имущества	Показатели	Балансовая стоимость	Примечание
1	Недвижимое Имущество	Жилой фонд	19 637 помещений	7 638 млн руб.	872,5 тыс. кв. м.
		Нежилой фонд	3 111 зданий и помещений	16 811 млн руб.	1 919 тыс. кв. м.
		Объекты инженерной инфраструктуры	18 996 сетей	17 241 млн руб.	5 439 км
		Сооружения	686 сооружений	17 675 млн руб.	817 км
		Земельные участки	1 686 участков		4 709,6 га
2	Движимое Имущество	Транспортные Средства	763 единицы	7 530 млн руб.	–
		Прочее движимое имущество	2 077 тыс. единиц		–
3	Муниципальные предприятия и учреждения	Муниципальные предприятия	7 шт.	–	–
		Муниципальные учреждения	423 шт.	–	–

Примечание. * – составлено автором.

Таблица 2

Автотранспортное предприятие города Перми*

№ п/п	Наименование предприятия	Годы работы	Примечание
1	Пермский автобусный парк	до 1967 г.	Преобразование в новое юридическое лицо
2	Пермское производственное объединение пассажирского автотранспорта	1967–1986 гг.	Преобразование в новое юридическое лицо
3	Пермское пассажирское автотранспортное предприятие	1986–1993 гг.	Преобразование в новое юридическое лицо
4	Пермское муниципальное предприятие «Пассажиравтотранс»	1993–2000 гг.	Преобразование в новое юридическое лицо
5	Муниципальное унитарное предприятие «Пассажиравтотранс»	2000–2003 гг.	Преобразование в новое юридическое лицо
6	Пермское муниципальное унитарное предприятие «Пассажиравтотранс»	2003–2005 гг.	Ликвидация

Примечание. * – составлено автором.

Таблица 3

Приватизированные (арендованные) объекты недвижимости транспортной инфраструктуры города Перми (2013–2020 гг.)*

№ п/п	Наименование	Адрес	Кол-во объектов, площадь (площадь земельного участка)	Год приватизации	Стоимость
1	Автобусный парк	Пермь, ул. Ижевская, 25	5 объектов, (17960 кв. м)	—	аренда за 1,7 млн руб/мес.
2	Автобусный парк	Пермь, ул. Менжинского, 54	6 объектов, (39654 кв. м)	2013 г.	83 млн руб.
3	Автомобильная база	Пермь, ул. Г. Хасана, 55	4 объекта	2013 г.	71 млн руб.
4	Автобусный парк	Пермь, ул. Автозаводская, 5	12 объектов, 47000 кв. м, (площадка с асфальтовым покрытием 18565 кв. м)	2013 г.	141 млн руб.
5	Автобусный парк	Пермь, ул. Энергетиков, 50	10 объектов, 22100 кв. м, (земля 58791 кв. м)	2020 г.	оценочная стоимость 133,6 млн руб.

Примечание. * – составлено автором.

В последние годы, при приватизации муниципальной собственности, большое количество объектов недвижимости транспортной инфраструктуры также было продано. И как показывает практика, стоимость приватизированных объектов намного занижена. Сводные данные по этим объектам автор статьи приводит в табл. 3.

В табл. 3 автором статьи представлены объекты недвижимости транспортной инфраструктуры приватизированные за последние годы в городе Перми, а также автобусный парк по адресу: ул. Энергетиков, 50, подлежащий приватизации в 2020 г. [2]. Например, только сдача в аренду автобусного парка по адресу: ул. Ижевская, 25, принесла МУП «Пермгорэлектротранс» ежегодный убыток в размере 23 млн руб. По приватизированным объектам (по адресам: ул. Менжинского, 54; ул. Г. Хасана, 55 и ул. Автозаводская, 5) идут судебные тяжбы между муниципалитетом и новыми собственниками, так как изначально их стоимость при приватизации была занижена. Также поднимается вопрос о возможности национализации данного имущества.

В соответствии с Положением о порядке передачи муниципального имущества г. Перми в безвозмездное пользование, утвержденным Решением Пермской городской Думы от 23.12.2008 № 425 [21], департамент имущественных отношений администрации г. Перми вправе передавать объект недвижимого имущества на безвозмездной основе юридическим лицам, коммерческим и некоммерческим организациям. Кроме того, данный департамент осуществляет организацию и проведение

торгов на право заключения договоров аренды, на право заключения концессионного соглашения в отношении недвижимого муниципального имущества.

Если учитывать, что отрицательный опыт приватизации объектов недвижимого имущества находящегося в муниципальной собственности г. Перми уже есть (приватизация автобусных баз на ул. Менжинского, 54 и ул. Автозаводская, 5), то, во-первых, необходимо оценить целесообразность получения денежных средств от предполагаемой приватизации ещё одной автобусной базы, а во-вторых, возможность осуществить проект государственно-частного партнёрства по использованию автобазы по адресу: г. Пермь, ул. Энергетиков, 50.

После продажи вышеуказанного объекта муниципального имущества (базы для автотранспорта) [2], перед структурами городской администрации, в том числе департаментом дорог и транспорта встанет вопрос о необходимости приобретения и (или) аренды базы для автобусов, находящихся в муниципальной собственности города Перми, которая будет соответствовать всем нормативным требованиям (муниципальный автобусный парк, находящийся на балансе МУП «Пермгорэлектротранс» – в 2019 г. – 90 автобусов, в 2020 г. – 177 автобусов, в плане развития муниципального автопарка на 2021 год до 260 автобусов).

В городе Перми всего 80 муниципальных маршрутов автобусных регулярных перевозок, и все они распределены как среди автобусов муниципального автопарка, так и среди частных автобусов принадлежащих ООО и ИП (всего около 40 перевозчиков).

Муниципальные автобусы расположены на площадке бывшего троллейбусного депо (ул. Куйбышева, 115), а автобусы принадлежащие частному бизнесу размещаются на разных площадках, более или менее подходящих для их стоянки (ул. Ижевская, 30, ул. Лодыгина, 55, ул. Хлебозаводская, 22, ул. В. Васильева, 3, ул. В. Васильева, 17, ул. Менжинского, 53, ул. Промышленная, 143-А, ул. Логовая, 1 и т.д.).

В итоге, может произойти так, что для муниципальных автобусов на территории города не будет подходящего объекта, находящегося в собственности муниципалитета, и власти поднимут вопрос о национализации объектов, находящихся на муниципальной земле по вышеуказанным адресам, где расположены объекты транспортной инфраструктуры, находящиеся в частной собственности.

Или, например, такие учёные, как Л.М. Григорьев и А.А. Курдин, в своём труде «Нерешённый вопрос легитимности частной собственности в России» приводят данные социального опроса населения России, в соответствии с которым, до 75 % населения страны не исключают возможность проведения национализации в нашей стране [22]. В соответствии с «законами» экономики сам процесс изъятия имущества для муниципальных нужд будет происходить не быстро, и только по решению суда. А как сложилась судебная практика в нашей стране, всем известно (муниципальные органы власти, в большинстве случаев, получают то недвижимое имущество, которое изымают у частного бизнеса) [23].

Заключение

Одной из целей повышения эффективности управления муниципальным имуществом г. Перми является увеличения объёма неналоговых доходов бюджета города Перми (в 2021 г. – 168979,3 тыс. руб., а в 2023 г. – 170408,5 тыс. руб.). Это правильно, бюджет муниципального образования должен увеличиваться, в том числе и за счёт неналоговых доходов, но эффективность расходов бюджета должна контролироваться представительными органами, эффективность управления муниципальным имуществом тоже должна контролироваться представительными органами, в том числе исполнения Плана приватизации муниципального имущества [2] и по необходимости вносить такие изменения, как включение объектов, так и исключение объектов недвижимого имущества (если их продажа будет экономически неэффективна и(или) нанесёт в дальнейшем городскому бюджету расходы более значительные, чем

полученный доход от сделки по продаже данного объекта).

Кроме того, необходимо учитывать, что муниципальные автобусы, находятся на балансе МУП «Пермгорэлектротранс», который в свою очередь является убыточным муниципальным учреждением.

Также в ближайшие годы необходимо будет учитывать ежегодные расходы на содержание муниципального автопарка и расходы на его обновление в течение 5–7 лет. В дальнейшем, все эти дополнительные расходы приведут к тому, что перед депутатами Пермской городской Думы встанет вопрос или об очередном повышении цены за проезд в общественном транспорте и отмене льгот для льготной категории населения или отказаться от наличия муниципальных автобусов (как это было ранее в г. Перми и других городах нашей страны).

Если руководство и депутаты муниципального образования город Пермь считают необходимым развивать город в рамках социально-ориентированной экономики и обеспечивать социальную справедливость, защищённость жителей, повышать высокий уровень качества жизни населения [24], соответственно необходимо увеличивать расходную часть бюджета на социальные расходы, в том числе содержание не только муниципального автопарка, но и зданий, строений и сооружений муниципального автопарка.

Кроме того, «средний бизнес» в нашей стране нуждается в помощи административного ресурса со стороны власти [25], по этому считаем необходимым применение законодательства о муниципальном-частном партнёрстве в отношении имеющегося объекта автобусного парка (ул. Энергетиков, 50).

Таким образом, несмотря на то, что руководством Пермской городской Думы и города Перми было подписано Решение об утверждении Прогнозного Плана приватизации муниципального имущества города Перми, в который включён объект муниципальной собственности – приватизация имущественного комплекса (ул. Энергетиков, 50) автобусного парка, находящегося в составе имущества муниципальной казны, считаем в необходимости пересмотра данного Плана приватизации [2] и исключить данную позицию из приватизации. Необходимо, кроме решения власти, прислушаться к мнению общественности, и в дальнейшем для избегания социально-экономических проблем в муниципальном образовании, для повышения статуса муниципального предприятия автомобильного транспорта, необходимо:

– при формировании доходной части бюджета от приватизации муниципальной собственности проводить согласование с депутатами Пермской городской Думы;

– департаменту имущественного отношения и Муниципальному казённому учреждению «Содержание муниципального имущества» контролировать исполнение имеющихся программ по запрету репродуцированию социальных объектов (в том числе транспортной инфраструктуры);

– на уровне департамента имущественных отношений, при разработке концепций, стратегий и программ развития транспортной инфраструктуры города, предусмотреть наличие стратегии оптимизации экономических отношений между муниципальной властью, обществом и частным бизнесом в городе [1];

– департаменту имущественных отношений необходимо оптимизировать состав муниципального имущества г. Перми, для исполнения полномочий муниципальных органов власти с учётом их социальной ответственности.

Список литературы

1. Рожков Е.В. Социально-экономические последствия приватизации (на примере предприятий машиностроительного комплекса Пермского края) // Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. 2019. № 3. С. 20–30.
2. Прогнозный план приватизации муниципального имущества города Перми на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов, утверждённый Решением Пермской городской Думы от 19.12.2017 № 249 (с изм. в редакции решения Пермской городской Думы от 24.04.2018 № 62). [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/446598165> (дата обращения: 10.10.2019).
3. Кудрин А.П., Гурвич Е.Т. Государственное стимулирование или экономические стимулы? // Журнал «Новой экономической ассоциации». 2015. № 2. С. 179–185.
4. Нуреев Р.М. Россия: особенности институционального развития. М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. 448 с.
5. Полтерович В.М. Приватизация и рациональная структура собственности. Изд.: Институт экономики РАН, 2013. 220 с.
6. Разорвин И.В., Рожков Е.В. Институциональные проблемы государственного управления экономикой // Вопросы управления. 2015. № 4 (16). С. 138–144.
7. Синдеева И. Особенности отечественного законодательства о приватизации // Научно-политический журнал «Государственная служба». 2015. № 6 (98). С. 94–97.
8. Шелудякова И.Г., Дукарт С.А. Цикл национализация – приватизация: сравнительный анализ работ по проблеме преобразования режимов собственности // Фундаментальные исследования. 2015. № 2–21. С. 4737–4741.
9. Li X., Wang X. L. A Model of China's State Capitalism / The Hong Kong University of Science and Technology: March 15, 2012. P. 1–15.
10. Musacchio A., Lazzarini S.G. Reinventing State Capitalism: Leviathan in Business, Brazil and Beyond. Harvard University Press: Cambridge, MA, 2014. P. 1–5.
11. Wooldridge A. The visible hand. The Economist special reports: State capitalism. The Economist, 2012, January 21. P. 1–10.
12. Сажина М.А. Научные основы экономической политики государства: учебное пособие. М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2011. С. 169.
13. Рожков Е.В. Эффективность приватизации государственных предприятий в Пермском крае // Ars administrandi (Искусство управления). 2015. № 2. С. 139–150.
14. Пустыльник П.Н., Смоквина М.П. Трансформация социально-производственной структуры: социальный аспект // Теория и практика корпоративного менеджмента: сб. научн. ст. / Перм. гос. нац. исслед. ун-т. Пермь, 2015. Вып. 12. 194 с.
15. Об утверждении муниципальной программы «Управление муниципальным имуществом города Перми»: Постановление Администрации города Перми от 16 октября 2017 года N 834 (утратил силу с 1 января 2019 года на основании Постановления Администрации г. Перми от 18.10.2018 N 763). [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/450361302> (дата обращения: 10.10.2019).
16. Корнейчук Б.В. Институциональная экономика: учебное пособие для вузов. М.: Гардарики, 2007. 255 с.
17. Попов Е.В., Сухарев О.С. Институциональные факторы экономических изменений теории Дугласа Норта // Журнал экономической теории. 2016. № 3. С. 117–133.
18. Бултакова Н.А. Возмещение вреда, вызванного изъятием собственности граждан и юридических лиц для государственных и общественных надобностей // Гражданское право. 2015. № 3. С. 22–27.
19. Автономов В.С. История экономических учений: учеб. пособие / Под ред. В. Автономова, О. Ананьина, Н. Макашевой. М.: ИНФРА-М, 2008. 784 с.
20. Оспанова Г.А., Талапбаева Г.Е., Култанова Н.Б., Ернязова Ж.Н. Системный подход в изучении экономического явления – кластера // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 5–2. С. 308–310.
21. Положение о порядке передачи муниципальному имуществу города Перми в безвозмездное пользование, утверждённым Решением Пермской городской Думы от 23.12.2008 № 425.
22. Григорьев Л.М., Курдин А.А. Нерешённый вопрос легитимности частной собственности в России // Вопросы экономики. 2016. № 1. С. 36–62.
23. Самохина А.Н. Возможность прекращения права собственности в принудительном порядке // Таврический научный обозреватель. 2017. № 3 (20). С. 188–192.
24. Никифорова Е.С., Семёнова Г.Н. Применение элементов государственного регулирования экономического роста в современных условиях и возможности социально-ориентированной экономики // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2019. № 2. С. 8–27. DOI: 10.18384/2310-6646-2019-2-8-27.
25. Мальцев А.А., Мальцева В.А. Средние промышленные предприятия регионов Урала: специфика развития и проблемы роста // Journal of New Economy. 2019. Т. 20. № 3. С. 65–82. DOI: 10.29141/2658-5081-2019-20-3-5.