



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 12 (24) - 2017



РОСТРАНСНАДЗОР



ФСБ РОССИИ



МВД РОССИИ



МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал

«Транспортное право и безопасность»

2017. № 12 (24)

Журнал издаётся с января 2016 г.

Научное направление периодического издания: 12.00.03 Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право; 12.00.07 Административное право, финансовое право, информационное право; 12.00.15 Гражданский процесс; арбитражный процесс; 12.00.10 Международное право; Европейское право; 12.00.06 Природоресурсное право; аграрное право; экологическое право; 05.22.00 Транспорт; 05.23.11 Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей; 05.26.02 Безопасность в чрезвычайных ситуациях (по отраслям); 13.00.08 Теория и методика профессионального образования.

Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: **ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г.**

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: URL: <http://trans-safety.ru/>

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования **«Российский университет транспорта»**

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2500-1868**.

Периодичность: 12 раз в год.

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МГУПС (МИИТ)), член Российской академии юридических наук (РАЮН)

Житников Борис Юрьевич — доктор технических наук, профессор, начальник кафедры специальной техники и информационных технологий Владимирского юридического института ФСИН России (г. Владимир)

Кайнов Владимир Иванович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин, Северо-Западный филиал Российской академии правосудия (г. Санкт Петербург)

Кудрявцев Алексей Вадимович — доктор юридических наук, доцент, декан факультета права Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Владимир)

Лупарев Евгений Борисович — доктор юридических наук, профессор, академик Евразийской академии административных наук, заведующий административного и финансового права Кубанского государственного университета

Липатов Эдуард Георгиевич — доктор юридический наук, заведующий кафедрой административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина, филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Миронов Анатолий Николаевич — доктор юридических наук, начальник кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России

Миронов Ринат Гаянович — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России (г. Уфа)

Полянсков Юрий Вячеславович — доктор технических наук, профессор, президент Ульяновского государственного университета

Сердюк Наталья Владимировна — доктор педагогических наук, заместитель начальника кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России

Чаннов Сергей Евгеньевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой служебного и трудового права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина

Агеев Александр Александрович — кандидат политических наук, депутат

Государственной Думы IV и VI созывов (2003—2007, 2011—2016), член фракции Политической партии «Справедливая Россия», Председатель счетной комиссии Государственной Думы, Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству

Анохина Светлана Юрьевна — кандидат юридических наук, доцент Барнаульского юридического института МВД России

Добробаба Марина Борисовна — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного права Кубанского государственного университета (г. Краснодар)

Фролов Андрей Степанович — кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного права и криминалистики Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского

Редакционная коллегия

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Содержание

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Духно Н. А., Ивакин В. И.

Правовая охрана атмосферного воздуха
на железнодорожном транспорте..... 7

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Суденко В. Е.

Специфические особенности транспортных преступлений,
влияющие на их квалификацию23

Суденко В. Е.

Пиратство (морской разбой)30

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ СУБЪЕКТОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Попов К. И.

Правомерное причинение вреда при противодействии терроризму
на авиационном и морском транспорте.....40

Кобзева Е. И.

Ответственность за нарушение правил перевозки детей46

Эфендиев Т. С.

Актуальные вопросы привлечения к административной
ответственности в сфере железнодорожного транспорта.....51

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Землин А. И., Землина О. М., Денисова Ю. В.

Актуальные организационно-правовые вопросы применения
программно-целевого метода финансового обеспечения развития
железнодорожного транспорта в России57

Мамонова М. В.

Особенности правового регулирования концессионных механизмов
при строительстве объектов транспортной (железнодорожной)
инфраструктуры.....72

ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Дмитриева М. С., Дмитриев А. И.

Порядок полета дронов в воздушном пространстве
Российской Федерации82

Землин А. И.

К вопросу о правовых и организационных проблемах кодификации
транспортного законодательства Российской Федерации86

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ирошников Д. В.

Соотношение понятий «опасность», «угроза», «вызов» и «риск»
в правовой доктрине, действующем законодательстве
и документах стратегического планирования96

ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Казинский Н. Е.

Особенности проведения специальной операции по задержанию
преступников с использованием транспортных средств
в различных условиях..... 104

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА РОССИИ

Петров Ю. И.

Правительственные меры по наведению порядка в тарифном деле
на железных дорогах России в конце XIX столетия 122

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 130

УДК 347.4:656.2

© Мамонова М. В.

— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

**ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
КОНЦЕССИОННЫХ МЕХАНИЗМОВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ)
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Аннотация. Данная статья посвящена анализу правового регулирования отношений, возникающих в связи с подготовкой, заключением, исполнением и прекращением концессионных соглашений в Российской Федерации, а также исследованию правового механизма использования инвестиций при строительстве объектов транспортной (железнодорожной) инфраструктуры на примере строительства участка «Москва—Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Казань—Екатеринбург».

Ключевые слова: инвестиции; концедент; концессионер; концессионные механизмы; концессионные соглашения; корпоративно-концессионная модель.

© Mamonova M.

— graduate of the of the Law Institute
Russian University of transport

**FEATURES OF LEGAL REGULATION
OF CONCESSION ARRANGEMENTS IN THE CONSTRUCTION
OF OBJECTS OF TRANSPORT (RAIL) INFRASTRUCTURE**

Abstract. This article is devoted to analysis of legal regulation of relations arising in connection with the preparation, conclusion, execution and termination of concession agreements in the Russian Federation, as well as, research of the legal mechanism for investment in construction of objects of transport (rail) infrastructure on the example of the construction of the «Moscow—Kazan» high-speed railway «Moscow—Kazan—Ekaterinburg».

Keywords: investment; concessor; the concessionaire; concession mechanisms; concession agreements; corporate-concession model.

Вопрос привлечения инвестиционных ресурсов с целью обновления основных производственных фондов ОАО «РЖД» на современном этапе

экономического развития является весьма актуальным ввиду высокого износа фондов и снижения объемов капитальных вложений.

В связи с тем, что объем собственных источников финансирования ОАО «РЖД» не соответствует потребностям в инвестиционных ресурсах, для обновления производственных фондов железнодорожной отрасли необходимо определить наиболее эффективные дополнительные способы финансирования инвестиционной деятельности.

На железнодорожном транспорте наибольший удельный вес занимают сооружения (земляное полотно, верхнее строение пути, искусственные сооружения) и транспортные средства (локомотивы, вагоны, электровозы и моторные вагоны). На их долю по стоимости приходится почти 80% основных производственных фондов¹.

Кроме того, основные средства железнодорожной отрасли имеют свои характерные особенности. Во-первых, это значительные сроки полезного использования основных средств. Во-вторых, высокую долю основных средств железнодорожного транспорта составляет имущество, которое ограничено в обороте. В-третьих, основные средства железнодорожного транспорта являются уникальными в применении и не могут использоваться по назначению в других отраслях народного хозяйства.

Следовательно, имущество ОАО «РЖД» можно разделить на три группы.

1. Имущество, полностью ограниченное в обороте в силу закона. В соответствии с п. 1 ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» ОАО «РЖД» не вправе передавать такое имущество, внесенное в его уставный капитал, в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог. То есть имущество, полностью ограниченное в обороте, не может быть использовано для привлечения инвестиций никаким образом, так как не может выступать в качестве обеспечения возврата инвестированных средств. Причем эффективность управления таким имуществом даже ниже, чем эффективность управления имуществом, находящимся в государственной собственности.

2. Имущество, оборот которого осуществляется с разрешения Правительства РФ (п. 2 ст. 8 Закона).

3. Остальное имущество, оборот которого ОАО «РЖД» осуществляет самостоятельно.

Более того, управление инвестициями на железнодорожном транспорте имеет свои отраслевые особенности. Инвестиционные проекты, связанные с железнодорожным транспортом, отличаются более низкими значениями практически по всем основным показателям, которые характеризуют инвестиционную привлекательность: срок окупаемости, объем капитальных вложений, государственные риски и воздействие на окружающую

¹ URL: <http://www.rzd.ru/> (дата обращения: 25 октября 2017 г.).

среду.

Таким образом, разработку предложений по повышению эффективности использования инвестиционных ресурсов для обновления основных производственных фондов железнодорожного транспорта следует проводить с учетом инвестиционной привлекательности и инвестиционных возможностей железнодорожной отрасли.

Одним из возможных способов привлечения крупных частных инвестиций в ОАО «РЖД» является использование концессионных механизмов.

Концессии представляют собой передачу концессионеру объекта государственной или общественной собственности для строительства, модернизации, эксплуатации, управления, обслуживания на закрепленных в договоре условиях¹.

Основным преимуществом концессий в транспортной инфраструктуре считают то, что она является результативным механизмом управления государственными активами. Используя механизм концессии, государство может привлекать не только средства частных инвесторов, но и передовые управленческие технологии, кадровые и организационные ресурсы бизнеса, обеспечивающие качественную работу всех составляющих.

В зарубежной и отечественной литературе имеются различные определения концессии. Даже в странах Европейского союза, где модели управления государственным имуществом схожи и концессионное законодательство насчитывает многолетнюю историю, имеются существенные различия в трактовке понятия «концессия». Европейская комиссия, например, определяет концессию как «передачу общественной властью находящихся в ее собственности объектов инфраструктуры или других общественных служб третьей стороне для осуществления управления ими при условии принятия последней на себя предпринимательского риска и обязанностей по эксплуатации оборудования»².

С юридической точки зрения концессия в сфере общественных работ представляет собой контракт, имеющий те же характеристики, что и договор об общественных работах, за исключением того, что в качестве компенсации за работу концессионеру предоставлено право эксплуатации переданного имущества и право сбора платы³. Плата вносится пользователями объекта инфраструктуры или общественной властью. Объектом деятельности концессионера являются государственная и муниципальная собственность, а также связанные с ней виды деятельности, составляющие государственную монополию, публичные службы. Предоставленное по договору концессии имущество находится в собственности государства.

¹ Цит. по: Ефимова Е. Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: зарубежный опыт и российская практика // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2007. № 5. С. 116.

² Там же. С. 116.

³ Draft Commission interpretative communication on concessions under Community law on public contracts // Brussels: European Commission. 1999. P. 5.

Концессионер выступает в роли нанимателя; и как только приобретенное концессионером имущество устанавливается на концессионном предприятии, оно безвозмездно переходит в государственную собственность.

Российские специалисты дают несколько иное определение концессии. Так, в отечественной научной литературе в соответствии с определением, данным В. Г. Варнавским, под концессией понимается «система отношений, при которой государство или муниципальное образование для достижения общественно значимых целей передают концессионеру право осуществлять на договорной основе некоторые из своих функций по владению, пользованию, а при определенных условиях и распоряжению государственной собственностью и собственностью муниципальных образований на основе договора»¹. Юридически в рамках концессионного соглашения концессионер за свой счет создает и (или) реконструирует определенное соглашением имущество, осуществляет деятельность с использованием или эксплуатацией объекта концессионного соглашения. Концедент предоставляет концессионеру права владения и пользования объектом на установленный соглашением срок. Отсюда следует, что российское законодательство выводит бессрочные сделки из разряда концессионных.

Основополагающим документом, который регулирует отношения, возникающие в связи с подготовкой, заключением, исполнением и прекращением концессионных соглашений в Российской Федерации, является Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». В соответствии со ст. 5 Закона концедентом могут являться только публично-правовые образования. Заключение концессионных соглашений иными субъектами в качестве концедента не допускается. Это означает, что ОАО «РЖД» не может выступать в качестве концедента и привлекать частные инвестиции для модернизации, обновления и развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Учитывая, что это имущество ограничено в обороте, а иные формы привлечения инвестиций в этот комплекс в настоящее время затруднены, возникает задача создания условий для возможности использования имущества компании в качестве объекта концессионного соглашения и наделения ОАО «РЖД» правами концедента. Вследствие этого в целях совершенствования концессионного законодательства необходимо внести дополнения в уже действующие нормативные акты.

В качестве возможных вариантов решения сложившейся проблемы можно выделить:

— приравнивание имущества ОАО «РЖД», полностью ограниченного в обороте, к имуществу, находящемуся в федеральной собственности, и разрешение заключения концессионных соглашений в отношении такого имущества. Концедентом в данном соглашении будет выступать Россий-

¹ Варнавский В. Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. М. : ИМЭМО РАН, 2002. С. 7.

ская Федерация либо ОАО «РЖД». Для реализации этого предложения необходимо внести изменения в текст Федерального закона «О концессионных соглашениях»;

— передачу отдельных объектов в федеральную собственность для заключения концессионных соглашений с возможностью последующего возврата объектов в собственность ОАО «РЖД». Реализация этого варианта будет способствовать внесению изменений в Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Кроме того, для полноценной работы механизма заключения и исполнения концессионных соглашений требуется принятие подзаконных актов, регламентирующих порядок передачи объекта концессионного соглашения концедентом концессионеру и наоборот. Отрицательным моментом представленного варианта является создание условий нестабильности, связанной с переходом права собственности, однако мировая практика показывает, что при понятных законодательных и договорных процедурах переход права собственности в таком случае не будет являться существенным препятствием для инвесторов.

Интересы инвесторов в реализации концессионных проектов обусловлены получением концессионером в долговременное управление государственных активов на льготных условиях оплаты, наличием достаточных гарантий возврата вложенных средств и возможностью получения из федерального бюджета дотационных денежных средств в целях повышения качества обслуживания. Помимо прочего, концессионер за счет повышения производительности труда, внедрения инноваций способен увеличивать прибыль в течение всего срока действия режима концессии.

Итак, рассмотрим подробнее особенности правового регулирования концессионных механизмов на примере строительства участка «Москва—Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Казань—Екатеринбург».

В соответствии с Инвестиционным меморандумом о формах сотрудничества, модели финансирования (инвестирования) высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Казань», который был подготовлен ОАО «Скоростные магистрали» (заказчик) совместно с Минтрансом России, Минэкономразвития России и Минфином России, проект строительства участка «Москва—Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Казань—Екатеринбург» рекомендуется реализовывать в рамках корпоративно-концессионной организационно-правовой схемы.

В рамках предлагаемой модели предусматривается вертикальное (географическое) деление проекта на четыре участка:

- 1) «Москва—Владимир» (участок 1);
- 2) «Владимир — Нижний Новгород» (участок 2);
- 3) «Нижний Новгород — Чебоксары» (участок 3);

4) «Чебоксары—Казань» (участок 4).

Строительство и ввод в эксплуатацию участка 1 предполагается реализовывать силами ОАО «РЖД», а также за счет средств Фонда национального благосостояния и Пенсионного фонда РФ, в том числе в рамках облигаций для привлечения финансирования в соответствующую часть проекта, а участков 2—4 — по концессионной схеме согласно Федеральному закону «О концессионных соглашениях».

Реализация строительства участка 1 («Москва—Владимир») силами ОАО «РЖД» позволит повысить эффективность реализации проекта ввиду следующего:

— наделение ОАО «РЖД» полномочиями по реализации строительства и эксплуатации данного участка позволят в кратчайший период приступить к строительству, что снизит общий срок строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали;

— строительство и ввод в эксплуатацию участка «Москва—Владимир» существенно повысят интерес частных инвесторов к данному проекту, снизят оценку технологических и иных рисков и, как следствие, позволят привлечь инвестиции в рамках концессий на других участках на более выгодных условиях.

Ключевыми предпосылками выбора корпоративно-концессионной организационно-правовой модели создания высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Казань» являются:

1) необходимость привлечения в проект частного финансирования. В условиях того, что проект планируется к реализации на основе принципов государственно-частного партнерства, при структурировании организационно-правовой и финансовой моделей проекта принимались во внимание мнения как потенциальных частных инвесторов и партнеров, так и потенциальных финансирующих организаций;

2) необходимость участия в проекте ОАО «РЖД». Без этого успешная реализация проекта практически невозможна, что подтверждает и зарубежный опыт реализации аналогичных проектов, например, проект создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Тур-Бордо во Франции. Пределы и условия участия ОАО «РЖД» в проекте определяются финансовым состоянием и финансовой политикой ОАО «РЖД», при этом должен быть исключен риск как прямой, так и косвенной консолидации всех долгов по проекту на балансовом учете компании. Основной ролью ОАО «РЖД» будет являться осуществление управления движения поездов на всех участках высокоскоростной железнодорожной магистрали и осуществление диспетчеризации. Также одной из функций ОАО «РЖД» может стать осуществление перевозок пассажиров с использованием всех преимуществ инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта;

3) необходимость отбора частных партнеров по проекту на открытых конкурентных началах. Ввиду того что в рамках реализации проекта

предусматривается участие зарубежных компаний и международных финансирующих организаций, необходимо, чтобы предлагаемая организационно-правовая модель предполагала отбор частного партнера на основе открытых конкурентных процедур, предусмотренных российским законодательством;

4) вариативность способов передачи проектной документации по проекту. Как правило, проектная документация передается на бумажных носителях, что снижает риск несанкционированного доступа и копирования. Однако возможны и альтернативные варианты передачи документации в проект, которые включают порядок представления и способ возмещения затрат заказчика проектной документации;

5) сохранение единства технологического комплекса железнодорожной инфраструктуры. Модель реализации проекта должна предусматривать механизмы, позволяющие осуществлять комплексное управление проекта одним из участников — единым центром управления;

6) приоритет в применении долгосрочных механизмов бюджетного финансирования. С учетом сроков реализации проекта приоритетными в рамках разработки Инвестиционного меморандума являются механизмы финансирования, соответствующие параметрам сроков реализации проекта. Механизмы финансирования, ограниченные трехлетним бюджетным циклом, являются наименее приоритетными.

Центральным элементом корпоративно-концессионной модели является концессионное соглашение, порядок заключения и исполнения которого регулируется нормами Федерального закона «О концессионных соглашениях».

По концессионному соглашению Российская Федерация в лице концедента (Росжелдора) объявляет конкурсы на заключение нескольких концессионных соглашений в отношении участков 2—4 высокоскоростной железнодорожной магистрали. На каждый участок магистрали по отдельному конкурсу выбирается концессионер. Концессионные конкурсы проводятся с небольшими временными интервалами между началом идентичных этапов, которые необходимы для организационной подготовки к конкурсу. Концедент закладывает в конкурсной документации условия синхронизации деятельности всех концессионеров. В соответствии с условиями концессионного соглашения победитель конкурса (концессионер) обязуется за счет собственных и (или) привлеченных с рынка средств построить и эксплуатировать соответствующий участок высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва—Казань». Концедент (государство) предоставляет концессионеру земельные участки на праве аренды или субаренды для целей создания объекта концессионного соглашения, а также может предоставить средства на инвестиционной стадии реализации проекта в виде субсидий и бюджетных инвестиций, гарантировать минимальный доход в виде субсидии на этапе эксплуатации, предоставлять субсидии перевозчикам на перевозку социальных категорий насе-

ния, обеспечивать государственные гарантии¹.

Подготовка земельных участков для их передачи концессионеру (изъятие у собственников, формирование земельных участков, проведение подготовительных работ) может осуществляться параллельно с конкурсными процедурами. В концессионном соглашении должен определяться срок предоставления земельных участков концессионеру, в силу чего сроки предоставления земельных участков могут быть определены, исходя из прогресса их формирования и подготовки, что будет способствовать абсолютной минимизации риска нарушения обязательства по предоставлению земельных участков со стороны концедента².

Корпоративно-концессионная модель предусматривает участие ОАО «РЖД» или ОАО «Скоростные магистрали» в качестве агента концедента. Агент принимает на себя отдельные права и обязанности концедента и играет ведущую роль в процессе подготовки концессионного конкурса и реализации контрольных полномочий концедента в отношении концессионного соглашения. К тому же агент является не только центром экспертизы и компетенций при подготовке концессионных конкурсов, но и контролером в части выполнения концессионером своих прямых обязательств и синхронизации деятельности всех концессионеров.

В целях устранения законодательных пробелов в ходе реализации концессионного соглашения для закрепления роли ОАО «Скоростные магистрали» или ОАО «РЖД» в проекте как агента Российской Федерации, а также для обеспечения финансирования расходов необходимым является принятие специального нормативного правового акта (постановления Правительства РФ), закрепляющего агентские полномочия ОАО «Скоростные магистрали» или ОАО «РЖД». Очевидно, что в отсутствие такого постановления могут возникнуть большие проблемы, связанные с применением Федерального закона «О концессионных соглашениях».

Вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что реализация концессионных соглашений в настоящее время осложнена неоднозначностью правового регулирования, обеспечения прозрачности процедур осуществления сделки и включения в нее всех условий, удовлетворяющих обе стороны соглашения. Однако стоит отметить и небезуспешные нормотворческие попытки уполномоченных органов государственной власти, ориентированные на систематизацию нормативных актов и более четкую регламентацию процесса заключения и исполнения концессионных соглашений, которые были рассмотрены ранее.

В целом же российское законодательство в области осуществления концессионных механизмов на современном этапе далеко от совершенства. Становится очевидной лоббистская задача ОАО «РЖД» по внесению

¹ Духно Н. А., Корякин В. М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография. — М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2016. С. 131.

² Там же. С. 131—132.

ряда изменений в действующее законодательство. Для ее реализации необходимо проведение целого ряда организационных мероприятий:

1) необходимо уточнить основные потребности и интересы ОАО «РЖД» в этой сфере и четко сформулировать управленческие задачи;

2) требуется организация совместной консультационной группы, включающей сотрудников ОАО «РЖД» и уполномоченных государственных органов, для выработки конкретной стратегии, тактики реализации проекта и для подготовки проектов нормативных актов;

3) реализация лоббистского проекта объединенными усилиями компании.

В целом оптимальным соотношением между собственным и заемным капиталом в ОАО «РЖД» будет считаться 30% к 70% или 20% к 80%. Однако доля собственного капитала может снижаться даже до 10—15%. В таком случае дополнительный капитал может повысить устойчивость проекта строительства железнодорожной инфраструктуры, а целевой размер собственного капитала компании составит 15—20%¹.

Более того, следует иметь в виду, что параллельно должна быть организована работа по созданию наиболее приемлемых договорных форм привлечения инвестиций в ОАО «РЖД», не основанных на концессионных соглашениях. Это позволит создать максимально адаптированный к потребностям компании правовой инструментарий, позволяющий решать сложнейшие управленческие задачи. При выборе не концессионных форм привлечения инвестиций в ОАО «РЖД» особое внимание нужно уделить направлению использования инвестиций, так как разные способы привлечения могут обладать различной эффективностью в зависимости от целей использования заемных средств.

В заключение хочется отметить, что в условиях дефицита средств на развитие железнодорожного транспорта именно механизм концессии способен обеспечить наиболее эффективное использование транзитного потенциала Российской Федерации. Без привлечения частных источников финансирования невозможно обеспечить осуществление общественно значимых проектов, концентрацию государственных органов на административных функциях, повышение эффективности проектов, сокращение технических, экономических и политических рисков, привлечение лучших управленческих кадров с высоким уровнем профессиональной и квалификационной подготовки и эффективную эксплуатацию объектов государственной и муниципальной собственности.

Литература

1. Варнавский, В. Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. — М.: ИМЭМО РАН, 2002.
2. Духно, Н. А. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации: монография / Н. А. Духно, В. М.

¹ URL: <http://www.rzd.ru/> (дата обращения: 25 октября 2017 г.).

Корякин. — М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2016.

3. Ефимова, Е. Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: зарубежный опыт и российская практика // Вестник Санкт-Петербургского университета. — 2007. — № 5. — С. 115—124.

4. Draft Commission interpretative communication on concessions under Community law on public contracts // Brussels: European Commission. — 1999.