

ПРАВО И ГОСУДАРСТВО:

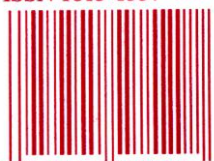
теория и практика

2017

№ 6(150)

- *Шайрян Г.П.* О порядке российского династического престолонаследия в начале XX века
- *Болдырев С.Н.* Технологии в праве и политике: проблема идентификации
- *Белясов С.Н.* Возмещение вреда государством и должностными лицами в решениях Конституционного Суда Российской Федерации
- *Крупейников К.В.* Исторические и современные аспекты правового регулирования местного самоуправления в России
- *Рыбаков В.А.* Правовой менталитет: к вопросу о понятии
- *Прошин В.М.* Противодействие расследованию налоговых преступлений
- *Шхагапсоев З.Л., Хамгоков М.М.* Заключение эксперта в системе доказательств в уголовном процессе Российской Федерации
- *Лю Хунянь* Российско-китайские антикоррупционные правовые методы и их практическое применение
- Другие материалы

ISSN 1815-1337



9 771815 133771

**ПРАВО И ГОСУДАРСТВО:
теория и практика. 2017. № 6(150)**
Федеральный научный юридический
ежемесячный журнал

**LAW AND STATE:
the theory and practice. 2017. № 6(150)**
Federal scientific juridical
monthly journal

Учредитель: А.И. Бобылев

Издатель: Издательство «Право и государство пресс»

Главный редактор: С.В. Алексеев –
доктор юридических наук, профессор

Ответственный редактор: С.В. Зубкова

Редакционный совет: С.А. Боголюбов – д.ю.н., профессор,
Е.Ю. Грачёва – д.ю.н., профессор, Н.А. Духно – д.ю.н.,
профессор, В.Н. Жуков – д.ю.н., д.ф.н., профессор,
С.Ю. Кашкин – д.ю.н., профессор, С.А. Комаров – д.ю.н.,
профессор, Корякин В.М. – д.ю.н., доцент,
П.В. Крашенинников – д.ю.н., профессор,
Н.В. Кроткова – к.ю.н., А.В. Малько – д.ю.н., профессор,
И.М. Мацкевич – д.ю.н., профессор, В.Д. Перевалов – д.ю.н.,
профессор, В.В. Чубаров – д.ю.н.

Редакционная коллегия: И.В. Еришова – д.ю.н., профессор,
Н.Г. Жаворонкова – д.ю.н., профессор, Н.М. Золотухина –
д.ю.н., профессор, П.А. Калинин – д.ю.н., профессор,
В.В. Комарова – д.ю.н., профессор, М.А. Лапина – д.ю.н.,
профессор, М.М. Милованова – к.ю.н., доцент,
В.М. Редкоус – д.ю.н., профессор, Н.А. Соколова – д.ю.н.,
профессор, Р.Ф. Степаненко – д.ю.н., доцент,
О.А. Шевченко – д.ю.н., доцент

Constitutor: A.I. Bobylev

Publisher: Publishing house «Law and state press»

Chief editor: S.V. Alekseev –
doctor of juridical sciences, professor

The editor-in-chief: S.V. Zubkova

Editorial council: prof., S.A. Bogolyubov - dr. of juridical
sciences, prof., E.Yu. Gracheva - dr. of juridical sciences,
prof., N.A. Dukhno - dr. of juridical sciences, prof., V.N. Zhukov
- dr. of juridical sciences, dr. of philosophical sciences, prof.,
S.Yu. Kashkin - dr. of juridical sciences, prof., S.A. Komarov -
dr. of juridical sciences, prof., Koryakin V.M. - dr. of
juridical sciences, docent., P.V. Krashennnikov - dr. of
juridical sciences, prof., N.V. Krotkova - cand. of juridical
sciences, A.V. Malko - dr. of juridical sciences, prof., I.M.
Matskevich - dr. of juridical sciences, prof., V.D. Perevalov - dr.
of juridical sciences, prof., V.V. Chubarov - dr. of juridical
sciences

Editorial board: prof., I.V. Ershova - dr. of juridical sciences,
prof., N.G. Zhavoronkova - dr. of juridical sciences, prof.,
N.M. Zolotuhina - dr. of juridical sciences, prof.,
P.A. Kalinichenko - dr. of juridical sciences, prof.,
V.V. Komarova - dr. of juridical sciences, prof.,
M.A. Lapina - dr. of juridical sciences, prof.,
M.M. Milovanova - cand. of juridical sciences, docent,
V.M. Redkous - dr. of juridical sciences, prof.,
N.A. Sokolova - dr. of juridical sciences, prof.,
R.F. Stepanenko - dr. of juridical sciences, docent
O.A. Shevchenko - dr. of juridical sciences, docent

Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств
массовых коммуникаций. Регистрационный номер ПИ № 77-17836.

Почтовый адрес редакции:

141079, Московская область, г. Королёв, ул. Гагарина, д. 11, а/я 1112.

E-mail: prigos@mail.ru;

www.prigospres.uzoz.ru.

Тел./факс: 8-498-602-92-34; 8-926-653-70-20

**Журнал включён Высшей аттестационной комиссией (ВАК) Минобразования и науки РФ
в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть
опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание
учёных степеней кандидата и доктора юридических наук.**

При подписке данные о журнале можно найти в Объединённом каталоге «Пресса России».

Том 1. Зелёный. Подписка 2017.

Первое полугодие. Наш индекс 11193.

За достоверность и точность данных, приведённых в статье,
ответственность несут авторы статей и других материалов.

Точка зрения редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей.

При перепечатке ссылка на журнал обязательна.

© Издательство «Право и государство пресс», 2017

СОДЕРЖАНИЕ 2017 № 6(150)

КОНСТИТУЦИОННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ ПРАВО

Иксанов Р.А., Вологина Ж.Ю.
Правовая защищенность
и правовая безопасность субъектов права.....6

Андрусенко О.В., Митцукова Г.А.
Законодательство субъектов Российской Федерации
в системе законодательства Российской Федерации...9

ИСТОРИЯ УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ

Шайрян Г.П.
О порядке российского династического
престолонаследия в начале XX века.....13

КОНСТИТУЦИОННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ ПРАВО

Панова Е.С., Пономарева Ю.Ю., Фомина М.Г.
Правозащитные акценты
в программных документах политических партий...17

Белясов С.Н.
Возмещение вреда государством
и должностными лицами в решениях
Конституционного Суда Российской Федерации...21

Саппаров Р.Х.
Типичные нарушения
в сфере жилищно-коммунального комплекса,
выявляемые органами прокуратуры.....25

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА

Аубакирова И.У.
К вопросу о либеральной и этатистской парадигмах
в теории государства и права.....28

Болдырев С.Н.
Технологии в праве и политике:
проблема идентификации.....32

Ваулин И.А.
Особенности реализации постановлений
высших судебных органов, их влияние
на развитие источников процессуального права.....35

Гизатуллина Э.Ф.
Особенности «косыгинских» реформ
в сельском хозяйстве: политико-правовой аспект.....39

Егоров А.А.
Понятие категории «состав правонарушения»
в современной юридической литературе:

теоретико-правовой аспект.....42

Конюшихина Н.И.
Организационно-правовое строительство
органов Пограничной стражи Кубанского края
в период Гражданской войны.....46

Кравец С.А.
Новороссийская милиция
в июне – августе 1918 года.....50

Крупейников К.В.
Исторические и современные аспекты
правового регулирования
местного самоуправления в России.....54

Кузьмина А.В.
Проблемы введения казенной винной монополии
на производство и продажу спиртных напитков
на Кубани в начале XX века.....57

Рыбаков В.А.
Правовой менталитет: к вопросу о понятии.....61

Серебрякова А.А.
Правовое регулирование отношений
алиментирования в исторической интерпретации...64

ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО

Азукаева Б.А., Аштаева С.С., Булуктаева К.Ю.
О сущности принципов гражданского права.....70

Коротких А.И.
Понятие сделок слияний и поглощений
в российском и зарубежном гражданском праве.....72

Арефкина М.Ю.
Практика свидетельствования обстоятельств
непреодолимой силы (форс-мажора)
Торгово-промышленной палатой
Российской Федерации.....76

Иванова С.В.
Право собственности на животный мир:
плюрализм мнений.....79

Морозова Е.В., Емтыль Ф.А.
Медиация в России и зарубежный опыт.....85

Филонов А.В.
Гражданско-правовые аспекты
коллекторской деятельности в России.....90

Хамидуллина Ф.И.
Категории гражданского права и нравственности:
проблема соотношения.....94

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ ПРАВО

Большакова В.Н.

Особенности осуществления закупки
в соответствии с пунктом 14 части 1 статьи 93
Федерального закона о контрактной системе.....97

ФИНАНСОВОЕ ПРАВО

Мамонова М.В.

Правовой механизм использования инвестиций
при строительстве высокоскоростной
железнодорожной магистрали «Москва-Казань»....100

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО

Костин С.Г.

Проблемы применения полицией МВД России
мер обеспечения производства по делам
об административных правонарушениях
в сфере потребления алкогольной продукции.....104

Лаврухина Е.А.

Актуальные вопросы совершенствования
законодательства, регулирующего
общественные отношения в сфере
обеспечения безопасности на транспорте.....108

КРИМИНАЛИСТИКА

Прошин В.М.

Противодействие расследованию
налоговых преступлений.....111

УГОЛОВНОЕ ПРАВО И КРИМИНОЛОГИЯ

Бунин О.Ю.

О несправедливом нераспространении
амнистии на лиц,
совершивших несколько преступлений.....118

Рахматулин З.Р.

Вопросы законодательной оптимизации
применения ограничений и обязанностей
к осужденным, отбывающим наказание
в виде ограничения свободы.....121

Шхагапсоев З.Л., Хамгоков М.М.

Заключение эксперта в системе доказательств
в уголовном процессе Российской Федерации.....125

Туманянц Е.С.

Принцип самостоятельности судебной власти:
понятия и содержание.....129

Лю Хунянь

Российско-китайские антикоррупционные правовые
методы и их практическое применение.....132

Мотин А.В.

Возраст потерпевших лиц
в составах преступлений главы 18 УК РФ.....139

Валентонис А.С.

Факторы, продуцирующие преступления, связанные
с созданием и распространением порнографических
материалов с участием несовершеннолетних.....142

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ:

конференции, рецензии, отзывы

Охотский Е.В.

О проблеме бедности в научно-теоретических
интерпретациях правоведа Евгения Аристова.
Рецензия на научную монографию «Бедность:
понятие и явление. Юридический аспект».....145

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПРАВО

Чеботарева А.А.

Теоретико-методологические подходы
к правовому обеспечению
информационной безопасности личности.....149

ПРАВОВОЙ МЕХАНИЗМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ «МОСКВА – КАЗАНЬ»

МАМОНОВА Марина Васильевна,

аспирант Юридического института

Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ).

E-mail: chipig1@yandex.ru

Краткая аннотация: В данной статье проанализирован правовой механизм использования инвестиций при строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань».

Abstract: This article analyzes the legal mechanism for investment in the construction of high-speed railway «Moscow – Kazan».

Ключевые слова: Высокоскоростное движение, высокоскоростная железнодорожная магистраль, концессионное соглашение, корпоративно-концессионная модель.

Keywords: High-speed motion, high-speed railway, concession agreement, corporate-concession model.

Создание высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации относится к числу немногих проектов национального масштаба, результаты которых предопределяют историческое развитие государства.

Мировой опыт строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей в странах Европы и Азии свидетельствует о том, что реализация таких проектов создает основу динамичного роста экономики страны и повышает ее устойчивость, наряду с собственной эффективностью, выступают катализатором развития смежных отраслей промышленности, малого и среднего бизнеса, экономического подъема городов и регионов[1]. Экономика и благосостояние общества в Российской Федерации тесно связаны с развитием сети железных дорог, где одним из ключевых направлений является расширение полигона скоростных и высокоскоростных перевозок между крупнейшими агломерациями страны.

Стратегическими документами, определяющими перспективы развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации, являются Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 г. № 877-р, и Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р.

Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 16.01.2012 г. № СА-2а-р образована Межведомственная рабочая группа по подготовке долгосрочной государственной целевой программы развития скоростного и организации высокоскоростного железнодорожного движения на территории Российской Федерации, в рамках которой предусмотрена реализация проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Ека-

теринбург».

Старт реализации данного проекта был дан в мае 2013 года, когда по итогам проведенного под председательством Президента Российской Федерации совещания получила одобрение реализация пилотного проекта – участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург», являющегося одним из приоритетных инфраструктурных проектов страны.

16 марта 2015 г. ОАО «РЖД» был объявлен открытый конкурс на право заключения договора на выполнение работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и проекта межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург». 18 июня 2015 г. в Санкт-Петербурге в рамках 2-го заседания Межправительственной российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству под председательством первого заместителя председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И. И. и заместителя председателя Государственного совета КНР Чжан Гаоли подписан Договор № 25/15 на выполнение работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и проекта межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург», сторонами которого являются[2]:

а) заказчик – ОАО «Скоростные магистрали», действующее в рамках Генерального соглашения по подготовке и управлению проектами высокоскоростной железнодорожной магистрали;

б) исполнитель – консорциум (простое товарищество) в составе ОАО «Нижегородметропроект», China Railway Eryuan Engineering Group Co.Ltd (ООО Китайская инже-

нерная железнодорожная корпорация «Эр Юань») и ОАО «Мосгипротранс».

Еще одним важным организационно-правовым документом является Сетевой план-график мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.01.2016 г. № 5-р. Данный документ является уточненной, доработанной и переработанной версией ранее принятого Сетевого плана-графика, утвержденного Председателем Правительства Российской Федерации от 30.09.2013 г. № 5858п–П9.

Согласно пункту 1.2 Сетевого плана-графика мероприятий реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань» от 30.09.2013 г. № 5858п–П9 ОАО «РЖД», ОАО «Скоростные магистрали» совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации был подготовлен Инвестиционный меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования (инвестирования) высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань»[3].

В соответствии с данным Инвестиционным меморандумом проект строительства участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург» (далее – Проект) 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 Российской Федерации, в том числе в рамках облигаций для привлечения финансирования в соответствующую часть Проекта, а участков 2-4 – по концессионной схеме в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – ФЗ № 115)[4].

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

– во-первых, наделение ОАО «РЖД» полномочиями по реализации строительства и эксплуатации данно-

го участка позволят в кратчайшие сроки приступить к строительству, что снизит общий срок строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали;

– во-вторых, строительство и ввод в эксплуатацию данного пилотного участка существенно повысят интерес частных инвесторов к данному Проекту, снижат 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[5]:

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 привлечения в Проект зарубежной экспертизы.

С учетом того, что для России создание высокоскоростной железнодорожной магистрали с такими уникальными техническими характеристиками – это первый опыт, а также с учетом того, что на мировой арене существует ограниченное количество компаний, которые обладают опытом экспертизы в сфере создания высокоскоростного железнодорожного сообщения, принято решение о необходимости привлечения в Проект зарубежной экспертизы.

3. Необходимость участия в Проекте ОАО «РЖД».

Ключевой ролью ОАО «РЖД» является осуществление управления движения поездов на всех участках высокоскоростной железнодорожной магистрали и осуществление диспетчеризации. Также одной из функций ОАО «РЖД» может являться осуществление перевозок пассажиров с использованием инфраструктуры высокоскоростной железнодорожной магистрали. Возможны и альтернативные варианты участия ОАО «РЖД» в Проекте, в том числе осуществление ОАО «РЖД» функций агента концедента. Пределы и условия участия ОАО «РЖД» в Проекте определяются финансовым состоянием и финансовой политикой ОАО «РЖД», при этом должен быть исключен риск прямой и косвенной консолидации всех долгов по Проекту на балансе ОАО «РЖД».

4. Необходимость отбора частных партнеров по Проекту на открытых конкурентных началах.

Ввиду того, что в рамках реализации Проекта пре-

дусматривается как участие зарубежных компаний, так и участие международных финансирующих организаций, необходимо, чтобы предлагаемая организационно-правовая модель предполагала отбор частного партнера на основе открытых конкурентных процедур. Конкурсная процедура, предусмотренная ФЗ № 115, соответствует таким требованиям.

5. 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, включая порядок представления, а также порядок и способ возмещения затрат заказчика проектной документации.

6. Сохранение единства технологического комплекса железнодорожной инфраструктуры.

Модель реализации Проекта должна предусматривать механизмы, позволяющие осуществлять комплексное управление Проектом одним из участников – единым центром управления.

7. 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 ФЗ № 115. 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 свой счет (собственные и/или привлеченные с рынка средства) 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 (минимальный гарантированный доход в виде субсидии) на этапе эксплуатации, предоставлять субсидии перевозчикам на перевозку социальных категорий населения, предоставлять государственные гарантии[6].

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 минимизации риска нарушения обязательства по предоставлению земельных участков со стороны концедента[7].

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 ключевую роль в процессе подготовки концессионного конкурса и реализации контрольных полномочий концедента в отношении концессионного соглашения, является не только центром экспертизы и компетенций при подготовке концессионных конкурсов, но и контролером в части выполнения концессионером своих обязательств, а также в части синхронизации деятельности всех концессионеров.

Оптимальным соотношением между собственным и заемным капиталом в ОАО «РЖД» посчитали 30% к 70% или 20% к 80%. В силу того, что значительную часть рисков берет на себя государство, доля собственного капитала может снижаться даже до 10-15%. Однако дополнительный капитал может повысить устойчивость Проекта. В таком случае целевой размер собственного капитала составит 15-20%[8].

По совместной оценке ОАО «РЖД» и Центра стратегических разработок, обнародованной 20 февраля 2014 года, высокоскоростная железнодорожная магистраль «Москва – Казань» должна быть построена к 2019 году, при этом за счет мультиплицирующего эффекта в экономике дополнительный прирост валового внутреннего продукта в 2019-2030 годах составит 7,2 триллионов рублей, а совокупные дополнительные бюджетные доходы – 2,3 триллиона рублей, то есть в 2-7 раз превысят государственные ин-

вестиции в Проект.

В целом реализация Проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань» позволит обеспечить улучшение транспортных связей, создание более привлекательных условий для пассажиров, повышение комфортности и безопасности пассажирских перевозок, сокращение времени в пути.

Создание привлекательных условий транспортно-го обеспечения позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с авиационного

и автомобильного транспорта, сократить убыточность пассажирских перевозок и негативное воздействие транспорта на экологию.

Организация скоростного и высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте также обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

Библиография:

1. Перспективы развития высокоскоростного движения в России: [Электронный ресурс] // Инновационный дайджест. Москва: Копирайт, 2016. URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/high_speed_traffic_and_infrastructure/ (Дата обращения: 26.03.2017).
2. Духно Н.А., Корякин В.М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации: монография / Н.А. Духно, В.М. Корякин. – М.: Издательство Юридического института МИИТ, 2016. – С. 125-126.
3. Проект строительства участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург»: инвестиционный меморандум. Москва: ОАО «РЖД», 2014. – С. 2.
4. О концессионных соглашениях: Федеральный закон от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ в редакции от 03.07.2016 г. / «Российская газета». – 2003. – № 161.
5. Проект строительства участка «Москва – Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург»: инвестиционный меморандум. Москва: ОАО «РЖД», 2014. – С. 38-39.
6. Духно Н.А., Корякин В.М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации: монография / Н.А. Духно, В.М. Корякин. – М.: Издательство Юридического института МИИТ, 2016. – С. 131.
7. Духно Н.А., Корякин В.М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации: монография / Н.А. Духно, В.М. Корякин. – М.: Издательство Юридического института МИИТ, 2016. С. 131-132.
8. ОАО «Российские железные дороги»: [Электронный ресурс]. Москва: Копирайт, 2003-2017. URL: <http://www.rzd.ru/>. (Дата обращения: 26.03.2017).