

Привлечение частных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры



А. А. Зябкина,
президент Некоммерческого партнерства защиты интересов грузовладельцев в сфере железнодорожного транспорта

Важнейшим вопросом в транспортной отрасли является привлечение частных капиталов в строительство и реконструкцию инфраструктурных объектов. Особенно остро эта проблема стоит в сфере железнодорожного транспорта.

Одна из целей реформы на железнодорожном транспорте состоит в привлечении частных инвестиций для развития отрасли. В вагонном сегменте эта задача уже решена, в сфере локомотивной тяги, по крайней мере, идут дискуссии, а вот инвестиционная привлекательность инфраструктуры общего пользования находится по-прежнему на нулевом уровне [1]. Более того, вопрос о привлечении частных капиталов в инфраструктуру никогда серьезно даже не поднимался. Между тем вследствие недостаточной провозной мощности ОАО «РЖД» сокращаются доходы и перевозчика, и грузовладельцев, и государства.

Некоммерческое партнерство защиты интересов грузовладельцев в сфере железнодорожного транспорта (НП ГЖТ) совместно с рядом заинтересованных организаций провело анализ ситуации и выявило ряд инструментов и механизмов, с помощью которых можно привлекать капиталы в развитие инфраструктуры на регулярной основе. Кроме того, мы разработали рекоменда-

ции для регуляторов и бизнес-структур по дальнейшему развитию указанных инструментов. Все это позволило сформировать концепцию системного развития инфраструктуры железнодорожного транспорта с привлечением частных инвестиций.

Сначала хотелось бы сформулировать основные выводы по анализу текущей ситуации. В настоящее время частные инвестиции, направляемые в развитие инфраструктуры, делает государство, в отдельных случаях — некоторые крупные промышленные холдинги — грузовладельцы. Системного финансирования инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта частными инвесторами нет.

Основной механизм инвестирования промышленными предприятиями-грузовладельцами — это развитие прилегающих к ним станций общего пользования при наращивании производства.

В существующей нормативной правовой базе и предусмотренных механизмах государственно-частного партнерства (ГЧП) не учтена в полном объеме специфика железнодорожного транспорта, а именно:

- широкий спектр имущества, входящий в понятие железнодорожной инфраструктуры общего пользования;
- ограничение оборота имущества;
- обеспечение недискриминационного доступа к инфраструктуре и услугам железнодорожного транспорта;
- публичность договора перевозки.

Не разработаны достаточные правовые основы и реальные механизмы по возврату вложенных частных инвестиций на основе возвратности, платности и возмездности.

Безвозвратность вложенных грузовладельцами инвестиций в объекты инфраструктуры в условиях снижения

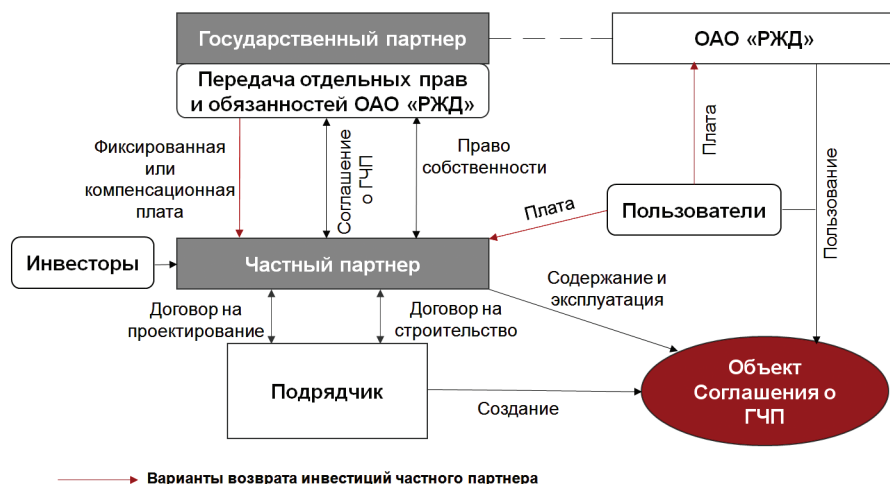


Рис. 1. Схема работы соглашения о ГЧП на железнодорожном транспорте

доступности и роста стоимости финансовых средств служит плохим сигналом для бизнеса при решении вопроса о дальнейших инвестициях в железнодорожную отрасль.

В сложившихся условиях развитие инфраструктуры интересует главным образом промышленные предприятия-грузовладельцев, иногда предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), для которых главная цель состоит не в получении прибыли от участия в инфраструктурных проектах, а в возможности обеспечить перевозку имеющегося или дополнительного объема груза. Указанные инвесторы, как правило, не заинтересованы в оперировании инфраструктурой самостоятельно.

Основная задача разработки Концепции заключалась в том, чтобы на основе анализа действующих механизмов структурировать их через объекты инвестирования, выявить потенциальных инвесторов, определить преимущества, недостатки, предложения по совершенствованию.

Действующая нормативно-правовая база предлагает два основных механизма привлечения частных инвестиций: договор ГЧП и договор концессии.

Договор концессии

Механизм концессии нередко используется при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог. Однако на железнодорожном транспорте он содержит много рисков для инвестора, поэтому его применение в развитии инфраструктуры ОАО «РЖД» проблематично, так как предполагается передача объекта инвестиций в пользование на длительный срок.

Основная нормативная база для реализации концессии — Федеральный закон от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Среди немногочисленных концессионных проектов можно назвать соглашение между Росжелдором и ЗАО «Таманьнефтегаз» (входит в ГК «ОТЭКО») о строительстве железнодорожной инфраструктуры на Таманском полуострове. Финансирование будет осуществляться за счет собственных средств ОТЭКО, его ориентировочный объем 360 млн руб. Протяженность путей составит 3,5 км, они будут находиться в общем пользовании [2]. На концессионной основе планируется усиление железнодорожных подходов к портам в Усть-Луге и Новороссийске. Планирует-

ся строительство Северного широтного хода на принципах концессии [3].

Сторонами договора здесь являются Росжелдор или ОАО «РЖД» в качестве концедента, а в качестве концессионера могут быть грузовладельцы, операторы или ППЖТ. Частными инвесторами могут выступать грузовладелец, оператор железнодорожного подвижного состава, ППЖТ.

Источниками частных инвестиций для инфраструктурных проектов служат собственные и заемные средства.

Преимущества такого вида инвестиций в инфраструктуру общего пользования заключаются в том, что указанный механизм может быть привлекателен на определенных участках инфраструктуры (на тупиковых и малодетальных участках), а также при строительстве независимыми перевозчиками замкнутых маршрутов (полигонов) курсирования для частных поездных формирований.

Однако у данного инструмента гораздо больше недостатков:

- в законе о концессионных соглашениях и других нормативно-правовых актах функции ОАО «РЖД» не закреплены;
- реализация механизма концессий возможна только применительно к строительству новых объектов транспортной инфраструктуры, а не к их реконструкции;
- право собственности на объект инфраструктуры всегда принадлежит публичному партнеру;
- концессия предназначена для проектов, в которых за услуги платит пользователь; при концессии риски оказания коммерческих услуг попадут к частному партнеру, так как государство не сможет гарантировать частному сектору доходность с принятием на себя твердых платежных обязательств по контракту ГЧП, а потребители железнодорожных услуг несут риск непредсказуемости цен на услуги по перевозкам на данном участке;
- использование указанного механизма привлечения инвестиций на железнодорожном транспорте возможно только в определенных рамках вследствие ограничения оборота его имущества, публичности договора перевозки и соблюдения принципа равного доступа к инфраструктуре.

Для совершенствования рассматриваемого инструмента мы предлагаем прежде всего прописать права, обязанности и ответственность ОАО «РЖД». Существенным вопросом становится закрепление

за Росжелдором полномочий концедента с возможностью передачи части прав и обязанностей концедента ОАО «РЖД». Соответствующие поправки могут быть внесены в Положение о Росжелдоре.

Соглашение о государственно-частном партнерстве

Договор ГЧП рамочный и позволяет использовать разные механизмы (рис. 1). По сути, все механизмы, позволяющие привлечь частные инвестиции в государственную собственность, относятся к договорам ГЧП. Основная нормативная база для реализации соглашений о ГЧП — Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Объектами инвестирования могут быть существующие или строящиеся объекты инфраструктуры. Сторонами договора выступают государство/ОАО «РЖД» (публичный партнер) и грузовладелец, оператор железнодорожного подвижного состава, ППЖТ (частный партнер). Источники частных инвестиций для инфраструктурных проектов — это собственные и заемные средства.

Преимущества такого вида инвестиций в инфраструктуру общего пользования следующие:

- возможность заключения соглашения по инициативе как публичного партнера, так и частного;
- возникновение частной собственности на объект инфраструктуры без применения законодательства о приватизации (однако это недостаток его применения на железнодорожном транспорте, потому что здесь речь идет не о передаче модернизированного или построенного объекта в руки инвестора);
- улучшенный (по сравнению с концессией) банковский обеспечительный пакет — возможен залог объекта, залог и обеспечительная уступка прав по соглашению без ограничений (на железнодорожном транспорте это неприменимо);
- согласно части 4 статьи 5 ФЗ № 224 от 13.07.2015 г., ОАО «РЖД» может быть публичной стороной соглашения (здесь, в отличие от концессии, нет никаких противоречий и препятствий).

Однако весьма существенны и недостатки рассматриваемого инвестиционного инструмента. Прежде всего, учитываемая законодательные ограничения в обо-

роте железнодорожного имущества, договоры ГЧП, предусматривающие переход права собственности на объекты инфраструктуры общего пользования, априори не могут быть реализованы. Кроме того, неизбежны длительные сроки и весьма зарегулированные процедуры оценки эффективности проекта, конкурса и реализации частной инициативы, что несомненно будет тормозить привлечение инвестиций. Нужно отметить, что частным партнером не могут выступать международные компании, а значит, не удастся привлечь иностранного инвестора.

В качестве рекомендаций по совершенствованию указанного механизма развития инфраструктуры можно предложить прописать права, обязанности и ответственность ОАО «РЖД», т. е. подумать, в каких приемлемых вариантах может быть реализован проект на железнодорожном транспорте.

Как пример предстоящего использования договора о ГЧП можно привести проект строительства железнодорожной линии необщего пользования Бованенково — Сабетта. По условиям соглашения ООО «ВИС ТрансСтрой» обязуется за счет собственных и заемных средств выполнить проектирование, создать рабочую проектную документацию и построить железнодорожную линию. Объем инвестиций превышает 113 млрд рублей. Управлять дорогой будет эта же компания. В конце 2036 г. железнодорожная линия будет безвозмездно передана в собственность Ямала. Власти берут на себя риски доходности проекта, и если партнер не будет получать прибыли, готовы выделять средства из бюджета [4].

Договор на примыкание

Сегодня основные частные инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования вкладываются в рамках договора на примыкание согласно выданным владельцем инфраструктуры (ОАО «РЖД») техническим условиям.

Правовой базой служат Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (ст. 16), постановление правительства РФ от 18.04.2005 г. № 233 «О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования» и ряд ведомственных приказов.

Посредством договора на примыкание могут строиться и реконструироваться станции общего пользования, станционные пути, другие здания, строения, сооружения, связанные с перевозкой грузов, и т. д. Возможно, ими будут пользоваться и другие грузовладельцы, но ничего не будут за это платить.

Стороны договора — владелец инфраструктуры общего пользования и владелец путей необщего пользования. Частными инвесторами могут быть владельцы путей необщего пользования (грузовладельцы, предприятия промышленного железнодорожного транспорта, грузовладельцы-контрагенты), транспортно-логистические центры/компании (в перспективе). Источники частных инвестиций для инфраструктурных проектов — собственные и заемные средства.

Преимущества данного вида инвестиций в инфраструктуру общего пользования следующие:

- увеличение объема погрузки-выгрузки собственных грузов;
- прозрачность и понятность вложения инвестиций;
- возможность использования результатов инвестиций, как правило, ограниченным кругом: грузовладелец-инвестор и примыкающие к данной станции грузовладельцы.

Недостаток правового регулирования такого механизма состоит в том, что в действующем законодательстве не рассмотрены вопросы, связанные с порядком выдачи технических условий, взаимодействия сторон, объемом работ в рамках технических условий, а также с финансированием примыкания к инфраструктуре общего пользования. Пробелы в законодательстве приводят к широкому трактованию владельцем инфраструктуры обязанностей владельца путей необщего пользования (грузовладельцев) по развитию инфраструктуры общего пользования, что может входить в технические условия, а в некоторых случаях — и к навязыванию невыгодных технических условий примыкания. Кроме того, не разработаны правовые механизмы по возврату вложенных инвестиций в развитие инфраструктуры ОАО «РЖД». Нет правового регулирования возможностей и порядка развития инфраструктуры общего пользования и путей необщего пользования в случае наращивания объемов перевозок (когда примыкание есть).

Приведем предложения НП ГЖТ по совершенствованию механизма развития инфраструктуры.

1. Совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на определение правовой природы договора, понятийного аппарата «технологического присоединения» путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования (договор примыкания — это наиболее правильный и понятный термин для железнодорожного транспорта, технические условия на примыкание), и формирование исчерпывающего перечня существенных (технических) условий, на которых такое примыкание возможно (включая порядок его заключения):

- права, обязанности и ответственность владельца инфраструктуры общего пользования (ОАО «РЖД»);
- права, обязанности и ответственность владельца путей необщего пользования;
- права, обязанности и ответственность контрагента (если примыкание или наращивание объемов требует дополнительного развития, строительства путей необщего пользования и примыкающей станции общего пользования);
- список технических и технологических требований должен быть исчерпывающим, минимально достаточным для обеспечения функционирования и эксплуатации объектов инфраструктуры (без модернизации, без изменения технологии);
- операционные расходы владельца инфраструктуры не должны ложиться на владельцев путей необщего пользования (в частности, на грузовладельцев);
- разделение объектов инфраструктуры общего/необщего пользования по праву собственности, условиям финансирования на стадии выдачи технических условий (формирования проектной документации);
- гарантия вывоза грузов;
- возможность индивидуальных условий примыкания;
- возможность самостоятельного выбора сторонами проектных и строительных организаций;
- исчерпывающий перечень запрашиваемых документов;
- возврат вложенных средств через скидку с тарифа на перевозку грузов, включая начально-конечные операции;
- создание необходимых процедур

и условий передачи объектов инфраструктуры общего пользования, в том числе ранее построенных, на баланс ОАО «РЖД».

2. Модернизация и изменение технологии работы инфраструктуры общего пользования могут быть реализованы только по согласию/инициативе владельцев путей необщего пользования (грузовладельцев) в качестве индивидуальных проектов с соответствующими условиями и преимуществами (например, гарантированного вывоза грузов) грузовладельцев при инвестировании.

3. Расширение действия договора на примыкание и урегулирование особенностей развития примыкающих путей необщего пользования и примыкающей инфраструктуры общего пользования с целью наращивания объемов перевозок владельцем путей необщего пользования или одним из контрагентов.

4. Включение в железнодорожное законодательство возможности досудебного порядка оспаривания технических условий (условий договора на примыкание) с участием экспертной организации или органа власти (например, Росжелдора).

В целом же стоит подчеркнуть: неизвестно, сколько мы потеряли потенциальных инвесторов и грузов вследствие несовершенства нормативной базы договора на примыкание. Причем ОАО «РЖД», которое должно быть заинтересовано в развитии этого инструмента, на практике нередко выстраивало барьеры на пути инвестора.

Договор «бери или плати» (take-or-pay)

Нормативную базу нового инструмента [5] составляют Гражданский кодекс РФ, проект Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Объектом инвестирования может быть железнодорожная инфраструктура общего пользования (строительство, развитие, модернизация). Сторонами договора выступают ОАО «РЖД» и грузовладелец. Частные инвесторы — грузоотправители (экспортеры). Источниками инвестиций для инфраструктурных проектов могут быть собственные и заемные средства.

Преимущества такого вида инвестиций в инфраструктуру общего пользования следующие:

- средства вкладывают только грузовладельцы, заинтересованные в перевозках в конкретных направлениях;
- инвестиции заключаются в досрочной оплате тарифа;
- приоритет в перевозках грузов отдается перегруженным направлениям.

Как недостаток данного вида инвестиций следует отметить, что механизмы, предусмотренные законопроектом, смогут работать только в условиях ограниченного количества грузовладельцев, заключивших такие соглашения в одном направлении. Интерес к заключению соглашений с условиями инвестирования на основе договора take-or-pay в первую очередь возникнет у отечественных экспортеров. Однако сегодня порты, представляющие собой инфраструктурные проекты крупных грузовладельцев, нередко злоупотребляют своим правом при согласовании заявок ГУ-12. В таких случаях объемы перевозок сокращаются не по вине ОАО «РЖД», которое не может гарантировать грузоотправителям перевозку согласованного в договоре объема грузов и не несет за это ответственности. Возникают благоприятные условия для дискриминации грузоотправителей-инвесторов, снижается привлекательность заключения соглашения. При этом может возникнуть перепродажа пропускной способности ОАО «РЖД».

Особо следует отметить правовые недостатки регулирования механизма инвестирования:

- в законопроекте не рассмотрен вопрос об ответственности перевозчика за обеспечение перевозок в согласованном объеме и в определенных направлениях;
- не установлена ответственность владельца инфраструктуры за развитие инфраструктуры в целом или ее отдельных объектов;
- отмечается двойная ответственность грузоотправителя в соответствии с абзацем 2 статьи 2 законопроекта и со статьей 94 «Устава железнодорожного транспорта», что противоречит статьям 1 и 10 Гражданского кодекса РФ;
- не разработаны правовые механизмы обеспечения гарантий перевозчика по приоритету перевозки грузов в объеме, согласованном с грузоотправителями, согласно договору;
- нет гарантий по срокам доставки;

• законопроект содержит коррупционные риски продажи пропускной способности независимо от заключенных соглашений;

• законопроект содержит элементы правовых конструкций инвестиционного договора и договора take-or-pay, но в него не включены полностью существенные условия ни одного из них, в результате не будут получены реальные результаты по привлечению инвестиций.

По мнению НП ГЖТ, следует внести такие изменения в нормативное правовое регулирование рассматриваемого механизма, чтобы получить ответы на следующие вопросы:

- как будет строиться система инвестирования в инфраструктурные объекты;
- как предлагаемая система увязана с инвестпрограммой ОАО «РЖД»;
- как будут определяться приоритетность и очередность сооружения инфраструктурных объектов, которые будут строиться на деньги, полученные при реализации законопроекта;
- каковы механизмы контроля над целевым использованием денежных средств, полученных при реализации законопроекта;
- каким образом приоритетность коррелирует со статьей 11 Устава железнодорожного транспорта и с приказом Минтранса России от 06.09.2010 г. № 192 (ред. от 20.12.2013) «Об утверждении Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов»;
- как будет определяться приоритетность перевозки в одном и том же направлении грузовладельцев, заключивших договор организации перевозки на условиях договора take-or-pay;
- как законопроект повлияет на предъявляемые сейчас объемы грузов и на грузовладельцев?

Инвестиционный договор

Законодательно инвестиционный договор не проработан, и мы имеем лишь Федеральный закон от 25.02.1999 № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений». Он может в какой-то степени быть основой нормативной базы указанного инструмента с учетом Гра-

жданского кодекса. Такой механизм явно стоит попробовать и обкатать в работе.

Стороны договора — заказчик (ОАО «РЖД») и инвестор, в роли которого могут выступать грузовладельцы, частные перевозчики (в перспективе), транспортно-логистические центры/компании (в перспективе). Источниками инвестиций для инфраструктурных проектов могут служить собственные и заемные средства.

Преимущество такого вида инвестирования состоит в том, что данный механизм позволяет заинтересованным инвесторам, в частности грузовладельцам, принимать участие в расширке узких мест на пути следования их грузов.

Недостатки указанного инструмента:

- не определен детально проработанный правовой механизм, позволяющий широкомасштабно использовать инвестиционный договор на железной дороге;
- не разработан механизм возврата инвестиций;
- не создан доступный для потенциального инвестора перечень инвестпроектов с указанной стоимостью, в которых он мог бы участвовать на условиях инвестиционного договора.

Основное предложение НП ГЖТ сводится к тому, чтобы перейти к реализации подобных договоров на практике с целью их отработки и возможного внесения изменений в действующее законодательство. Иными словами, не следует торопиться с формированием новой нормативно-правовой базы: сначала нужно «обкатать» то, что есть, и сделать выводы на основании полученных результатов. При этом целесообразно сформировать прозрачную и доступную базу инвест-проектов с ук-

занием сметной стоимости, в которых может участвовать независимый инвестор. Участвующему в таких проектах инвестору должна быть предоставлена возможность оптимизировать инвестиции путем выбора проектной и строительной организации, поставщиков продукции, соответствующей ГОСТу, ТУ и другим требованиям. Необходимо обеспечить возврат вложенных инвестиций, что должно быть отражено в договоре через оговоренные суммы и срок возврата либо через скидку с тарифа в рамках тарифного коридора.

Контракт жизненного цикла

Сегодня все большее применение на железнодорожном транспорте находит контракт жизненного цикла (КЖЦ) [6]. Прежде всего это касается производства, содержания и эксплуатации транспортной техники. Производителю приходится за свой счет устранять недочеты собственной продукции, поэтому он заинтересован в повышении ее качества. При этом обеспечивается и возврат вложений инвестора (рис. 2).

По нашему мнению, задача ОАО «РЖД» сегодня заключается в том, чтобы позволить данному механизму существовать и на практике доказывать свои преимущества. Перспективные проекты для КЖЦ — строительство ВСМ «Москва — Казань» и развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (БАМа и Транссиба). Частными партнерами в КЖЦ могут быть такие крупные горнодобывающие компании и разработчики месторождений, как ОАО «Евраз», ПАО «ГМК „Норильский никель“», ПАО «Мечел» и др.

Правовая база КЖЦ — Федеральный закон от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспече-

ния государственных и муниципальных нужд» и постановление правительства РФ «Об определении случаев заключения контрактов жизненного цикла» от 28.11.2013 г. №1087.

Объектами инвестирования могут быть любые объекты железнодорожной инфраструктуры, внедрение различного рода оборудования и инновационной продукции железнодорожных производителей. Стороны договора — владелец инфраструктуры и любое заинтересованное лицо. При этом частными инвесторами могут выступать грузовладельцы, операторы, производители транспортного машиностроения и другой продукции, независимые инвесторы, транспортно-логистические центры/компании (в перспективе).

Источниками частных инвестиций для инфраструктурных проектов могут служить собственные или заемные средства частного партнера. Инвесторами могут стать как российские, так и иностранные организации.

Преимущества такого вида инвестиций в инфраструктуру общего пользования следующие:

- для российского железнодорожного транспорта инструмент может эффективно применяться без передачи в пользование или собственность построенных или модернизированных объектов;
- для грузовладельцев открывается возможность наращивать перерабатывающие способности и непосредственно влиять на выбор и определение очередности сооружения инфраструктурных объектов, подконтрольность инвестиций, вкладываемых в развитие инфраструктуры;
- для заинтересованных участников имеется возможность внедрения за свой счет инновационных продуктов, влияющих на снижение расходов при условии повышения (или не снижения) безопасности;
- для производителей железнодорожной продукции и техники имеется возможность расширения сбыта, открывается доступ малого и среднего бизнеса к инфраструктурным проектам;
- оплата государством/ОАО «РЖД» происходит только после введения в эксплуатацию построенных или реконструируемых объектов, инновационных продуктов и технологий;
- оплата проводится равномерными суммами в течение длительного периода (15–20 лет);

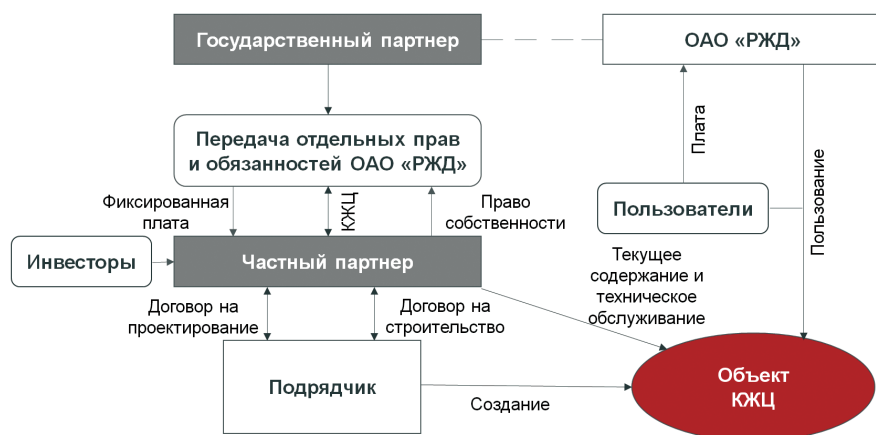


Рис. 2. Схема работы контракта жизненного цикла на железнодорожном транспорте

• сокращаются расходы на строительство объектов, процесс ускоряется (так как возврат частных инвестиций происходит после внедрения), а сервисный характер механизма гарантирует надежность/безопасность и высокое качество построенных объектов, затраты на сервисное обслуживание уменьшаются.

Недостатки такого вида инвестиций в инфраструктуру следующие: доступ к кредитным средствам среднего и малого бизнеса затруднен; привлечение заемных средств за границей и большого объема средств в короткий промежуток времени ограничено; наблюдается недоверие ОАО «РЖД» и государства к активному участию в проектах небольших отечественных организаций.

Предложения НП ГЖТ по совершенствованию данного механизма заключаются в реализации его без перехода в пользование или собственность построенных объектов и в снижении административных барьеров для доступа малого и среднего предпринимательства к участию в проектах, в усилении государственной поддержки и содействии при реализации подобных проектов.

Дорожная карта

Учитывая достоинства и недостатки имеющихся механизмов инвестирования частных средств в железнодорожную инфраструктуру общего пользования, НП ГЖТ предлагает принять подготовленные партнерством предложения в «Дорожную карту» по совершенствованию этих механизмов и их реализации.

В частности, представляется целесообразным, чтобы правительство РФ разработало и утвердило правила установления тарифов, применяемых в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг, для обеспечения механизмов финансирования инвестиций в развитие отдельных участков (объектов) инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Регуляторам совместно с потенциальными инвесторами следует разработать проект акта правительства для учета интересов и создания работающих механизмов возврата инвестиций, включая сроки и минимальную абсолютную величину возврата инвестиций при расчете скидки с тарифа. При этом необходимо обеспечить обратную силу действия данного проекта, распространив возможность возврата инвестиций за весь период с момента создания ОАО «РЖД».

Необходимо внести изменения в Федеральный закон от 21.07.2005 г. №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» в части прав, обязанностей и ответственности ОАО «РЖД».

Минтрансу России стоит провести совместное совещание грузовладельцев и ОАО «РЖД» для обсуждения законопроекта, предусматривающего использование механизма «бери или плати», с целью его совместной доработки.

Необходимо усовершенствовать нормативную правовую базу, направленную на определение правовой природы, понятийного аппарата «технологического присоединения» путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования и формирование исчерпывающего перечня существенных условий, на которых такое примыкание возможно. Следует зафиксировать, что модернизация и изменение технологии работы инфраструктуры общего пользования могут быть реализованы только по согласию или инициативе владельцев путей необщего пользования в качестве индивидуальных проектов с соответствующими условиями и преимуществами грузовладельцев при инвестировании.

При этом следует расширить действие договора на примыкание и урегулировать особенности развития примыкающих путей необщего пользования и развития примыкающей инфраструктуры общего пользования с целью наращивания объемов перевозок владельцем путей необщего пользования или одним из контрагентов. Нужно включить в железнодорожное законодательство возможность оспаривать в досудебном порядке технические условия с участием экспертной организации или органа власти.

Предлагаем сформировать прозрачную и доступную базу инвестиционных проектов ОАО «РЖД» с указанием сметной стоимости, в которых может участвовать независимый инвестор. Следует запустить пилотные проекты инвестиционных договоров, чтобы сформировать существенные условия и подготовить поправки в действующее законодательство. При этом нужно предоставить возможность частному инвестору в рамках инвестиционного договора, а также договора на примыкание и КЖЦ самостоятельно определять проектную организацию, подрядные организации и поставщиков продукции.

Необходимо включить условия сроков и объема возвратных средств непосредственно в заключаемые договоры, направленные на привлечение частных инвестиций: инвестиционный договор, договор на примыкание, договор take-or-pay, КЖЦ. По выбору частного инвестора возврат может предусматриваться через предоставление скидки с тарифа в рамках тарифного коридора.

Следует рассмотреть вариант реализации строительства, восстановления, модернизации инфраструктуры и внедрения инновационных продуктов через КЖЦ, но без перехода права собственности инфраструктурных объектов инвестору.

Необходимо обеспечить малому и среднему бизнесу фактический доступ к участию в сооружении и реконструкции инфраструктурных объектов в рамках КЖЦ.

Нет сомнения, что реализация предложенных мер станет мощным стимулом к существенному увеличению частных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру общего пользования, что вызовет ее интенсивное развитие и, как следствие, увеличение доходов всех участников перевозочного процесса. ■

Литература

1. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. М.: Наука, 2012. С. 109–117.
2. Правительство России согласовало первый ГЧП-проект на железнодорожном транспорте ценой в 360 млн рублей // Гудок. 29.07.2016. URL: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1345479> (дата обращения 12.12.2017).
3. Федоров Ю. Н., Фейло М. Б., Чурилин А. Ю., Поречина И. А. Создание железнодорожного Северного широтного хода // Транспорт РФ. 2017. № 4. С. 40–45.
4. Определен подрядчик строительства железной дороги до порта Сабетта за 113 млрд рублей. URL: <http://tass.ru/ural-news/2565714> (дата обращения 12.12.2017).
5. Бери или плати // Гудок. 27.08.2012. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=682533> (дата обращения 12.12.2017).
6. Контракт жизненного цикла (нормативно-правовые акты, формы, статьи, консультации экспертов). URL: http://www.consultant.ru/law/podborki/kontrakt_zhiznennogo_cikla (дата обращения 12.12.2017).