



LEGAL ANALYTICS: PPP & INFRASTRUCTURE

КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА (КЖЦ)- НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ГЧП В РОССИИ

- государственно-частное партнерство
- контракт жизненного цикла
- эффективность бюджетных инвестиций
- устойчивое долгосрочное развитие инфраструктуры

НАСТОЯЩИЙ ОБЗОР СОДЕРЖИТ АНАЛИЗ ПРАВОВОЙ ПРИРОДЫ И ПЕРСПЕКТИВ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В РОССИИ НОВОГО МЕХАНИЗМА ГЧП – КОНТРАКТОВ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА (КЖЦ). В НАСТОЯЩЕМ ОБЗОРЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ ВОПРОС ОБ ОТЛИЧИИ КЖЦ ОТ ДРУГИХ МЕХАНИЗМОВ ГЧП, А ТАКЖЕ ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ДАННОГО МЕХАНИЗМА, ВОЗМОЖНЫЕ СФЕРЫ ПРИМЕНЕНИЯ КЖЦ В РОССИИ, ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО ПАРТНЕРОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ КЖЦ. КЛЮЧЕВОЙ РАЗДЕЛ ОБЗОРА – ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ В ЦЕЛЯХ РЕАЛИЗАЦИИ ДАННЫХ КОНТРАКТОВ В ФОРМАТЕ ГЧП.

ГОСУДАРСТВО И БИЗНЕС: В ПОИСКАХ НОВОГО ФОРМАТА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

ГЧП в России стало развиваться в середине 2000-х годов. Первый виток бурного развития ГЧП связан с проектами, финансируемыми за счет средств Инвестиционного фонда. Параллельно с проектами Инвестиционного фонда развивались концессионные проекты.

Мировой финансово-экономический кризис поставил под угрозу реализацию отдельных ГЧП-проектов в России потому, что как государство, так и частный бизнес стали еще более осторожно подходить к инвестированию средств. В то же время у государства и у частного бизнеса не исчезла потребность в развитии инфраструктурных проектов. Именно поэтому актуальным стал вопрос о поиске новых форм ГЧП. Новой формой ГЧП, уже доказавшей свою эффективность в зарубежных странах, для России стали КЖЦ. Данные контракты могут быть реализованы при сохранении бюджетного финансирования (что выгодно частному партнеру) и, с другой стороны, позволяют государству при вложении бюджетных средств быть уверенным в том, что они будут эффективно расходоваться, а создаваемый объект инфраструктуры будет соответствовать установленным функциональным параметрам.

Пристальное внимание органов государственной власти к КЖЦ было обращено после поручения Первого заместителя Председателя Правительства РФ И. Шувалова МЭР РФ, Минтрансу РФ, ФСТ и Минфину РФ от 24 октября 2009 г. о разработке предложений по реализации КЖЦ в России. Впоследствии тема КЖЦ обсуждалась на заседании президиума Государственного совета по вопросу инновационного развития транспортного комплекса, состоявшемся 24 ноября 2009 г. в Ульяновске¹. По итогам совещания Президентом РФ были даны поручения Правительству РФ о разработке нормативных правовых актов, направленных, в частности,

на обеспечение возможности реализации КЖЦ. Наконец, необходимость применения КЖЦ с целью привлечения частных инвестиций в рамках реализации инфраструктурных проектов была отмечена в Бюджетном послании Президента РФ Федеральному Собранию от 29 июня 2010 г. «О бюджетной политике в 2011–2013 годах».

ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ КЖЦ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Модель КЖЦ при реализации проектов на принципах ГЧП нашла широкое распространение в зарубежных странах.

Рассмотрим кратко опыт Великобритании, Нидерландов и Португалии в использовании модели КЖЦ (на примере строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей).

1. Великобритания



В Великобритании КЖЦ реализуются, как правило, на основе модели «Частная финансовая инициатива»², которая, по существу, представляет собой более распространенную в других странах схему «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация»³.

Самым значимым проектом в железнодорожной отрасли Великобритании является проект создания высокоскоростного соединения между Лондоном и туннелем под проливом Ла-Манш. Согласно условиям проектного соглашения частный партнер осуществлял проектирование, строительство, финанси-

¹ Стенограмма заседания на <http://www.kremlin.ru/transcripts/6094>

² PFI – Private Finance Initiative.

³ DBFO – Design, Build, Finance and Operate.

рование, эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание железнодорожной магистрали. Министерство транспорта Великобритании, в свою очередь, приняло на себя обязательство по финансированию проекта посредством предоставления денежных грантов, а также необходимых прав в отношении земельных участков. Помимо этого, после начала реализации проекта существенная часть финансирования была обеспечена гарантией Правительства.

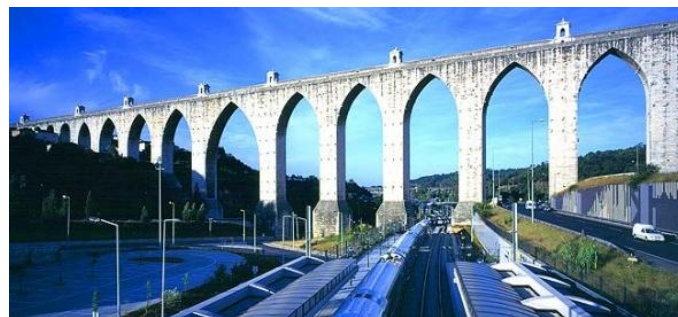
2. Нидерланды

Первым проектом в сфере высокоскоростных железнодорожных магистралей в Нидерландах является проект строительства железной дороги HSL-Zuid между городами Амстердам, Брюссель и Париж. Стоимость проекта составляет порядка 2,6 млрд долларов США. Для реализации проекта была создана специальная проектная компания HSL, которая осуществляет управление консорциумом компаний, представляющих частного партнера по КЖЦ. В их число входят организации, осуществляющие строительство (консорциум Infracore), выполняющие функции инфраструктурного провайдера (консорциум Infracore) и отвечающие за управление движением транспорта по магистрали (консорциум High Speed Alliance). Государственным партнером выступает Министерство транспорта, общественных работ и управления водными ресурсами Нидерландов.

Согласно КЖЦ Правительство Нидерландов перечисляет провайдеру ежегодный платеж за обеспечение доступности инфраструктуры железнодорожной магистрали HSL, что позволяет провайдеру инфраструктуры компенсировать свои расходы на содержание объекта и обеспечить возврат инвестиций.

Необходимо отметить, что размер предусмотренного платежа за доступность инфраструктуры находится в непосредственной зависимости от фактической доступности объекта.

3. Португалия



Португалия также активно участвует в создании общеевропейской сети высокоскоростных железнодорожных магистралей. На данный момент приоритетными проектами в этой сфере являются железнодорожные линии Лиссабон – Порто, Лиссабон – Мадрид, Порто – Виго, проектирование, строительство и эксплуатацию которых предполагается осуществить на основе КЖЦ сроком на 40 лет.

Со стороны государственного партнера выступает публичная компания «РАВЕ – Сеть высокоскоростных железных дорог» (RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE)), 60% доли в капитале которой принадлежит Правительству Португалии, 40% – организации «РЕФЕР – Национальная сеть железных дорог» (REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.), национальной организации, регулирующей государственную сеть железных дорог. Во всех вышеуказанных проектах стратегические функции управления вопросами распределения загрузки транспортом на стадии эксплуатации сохраняются у организации «РЕФЕР – Национальная сеть железных дорог».

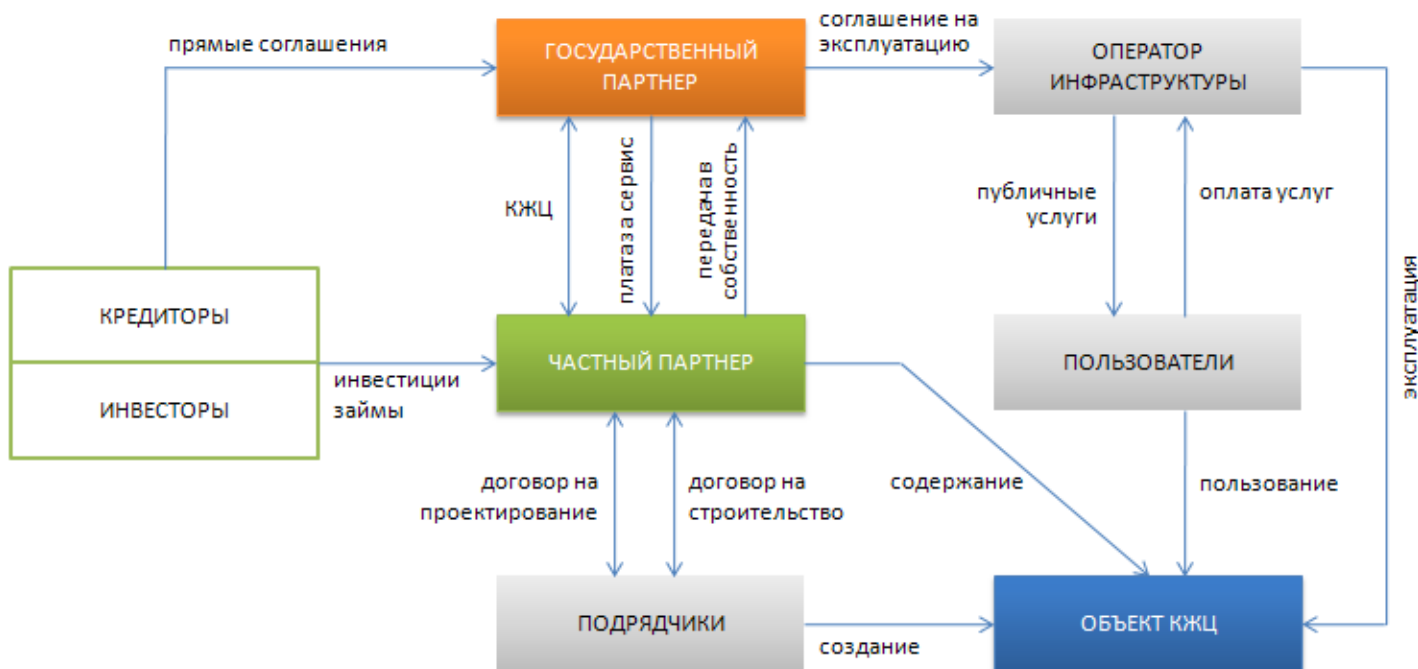
Известно, что инвестиции в создание железнодорожной магистрали Лиссабон – Мадрид составят порядка 2,4 млрд евро, железнодорожной магистрали Лиссабон – Порто – около 4,5 млрд евро, железнодорожной магистрали Порто – Виго – около 845 млн евро. Ввод в эксплуатацию первых участков высокоскоростных железнодорожных магистралей планируется не ранее 2013 г.

КЖЦ: ОПРЕДЕЛЕНИЕ, ПРИЗНАКИ

КЖЦ является одной из контрактных форм ГЧП, используемых в зарубежных странах. Термин «контракт жизненного цикла» является переводом термина «Life Cycle Contract», используемого в Скандинавии. В некоторых европейских странах данный контракт называется DBFM (Design–Build–Finance–Maintain) и является одной из разновиднос-



Схема 1. Организационно-правовая схема КЖЦ (общий вид)



тей концессий. Во Франции такие контракты называются «партнерскими контрактами».

В настоящем обзоре контракт жизненного цикла определяется как контрактная форма ГЧП, в соответствии с которой государственный партнер на конкурсной основе заключает с частным партнером соглашение на проектирование, строительство и эксплуатацию объекта на срок жизненного цикла объекта и осуществляет оплату по проекту равными долями после ввода объекта в эксплуатацию при условии поддержания частным партнером объекта в соответствии с заданными функциональными требованиями.

Из вышеприведенного определения вытекают следующие ключевые характеристики КЖЦ, отличающие данную разновидность контрактов от иных контрактных механизмов ГЧП, применимых в России:

- данный контракт охватывает все три этапа жизни объекта – проектирование, строительство, эксплуатацию;
- частный партнер по КЖЦ самостоятельно принимает все проектные и технические решения, необходимые для выполнения проекта, и несет все технические риски и риски проектных решений.

- изначально привлечение финансирования в проект осуществляется частным партнером в лице специальной проектной компании;
- государственный партнер осуществляет платежи по проекту только с момента начала эксплуатации объекта;
- оплата по проекту представляет собой ежегодную (или ежеквартальную) «плату за сервис» и зависит только от выполнения функциональных требований по контракту. В случае их невыполнения специальная проектная компания подвергается штрафным санкциям, оговоренным в контракте;
- КЖЦ не включает в себя вопросы оперирования, т. е. сбора платы за пользование инфраструктурным объектом. Платежи за сервис, которые осуществляет государство, привязаны только к качеству объекта;
- права собственности на объект инфраструктуры могут возникать как у публичной, так и у частной стороны – в зависимости от специфики конкретного проекта;
- платежи за сервис от государственного партнера должны быть гарантированы на весь период контракта.

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА КЖЦ



Вопрос о правовой природе КЖЦ является определяющим для разработки законодательства о КЖЦ. Прежде всего необходимо ответить на вопрос о том, возможно ли заключить КЖЦ по российскому законодательству и является ли КЖЦ отдельным видом договора.

О том, что заключение КЖЦ возможно, свидетельствует гражданско-правовой принцип свободы договора, согласно которому стороны свободны выбирать условия договора и заключать любые договоры, как предусмотренные Гражданским кодексом РФ, так и прямо не предусмотренные законодательством (но не противоречащие ему).

КЖЦ договор представляет собой смешанный договор ввиду его комплексности и регулирования предмета на стыке различных правовых сфер. Нормами ГК РФ (статья 421) предусмотрено, что стороны могут заключить договор, содержащий элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами (смешанный договор). При этом к отношениям сторон по смешанному договору применяются в соответствующих частях правила о договорах, элементы которых содержатся в смешанном договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа смешанного договора⁴.

КЖЦ договор содержит в себе элементы договора строительного подряда, подряда на выполнение проектных и изыскательских работ, договора возмездного оказания услуг, и т. п.

Соответственно, обоснованным является вывод о том, что КЖЦ возможно реализовывать на основе норм ГК РФ. Однако данное утверждение верно лишь для КЖЦ, реализуемых двумя частными партнерами. Такие контракты находятся вне сферы регулирования ГЧП, так как в них отсутствует публичный элемент.

При реализации КЖЦ с финансово-имущественным участием государства, предусматривающих предо-

ставление бюджетных средств в виде сервисных платежей, встает вопрос о необходимости наличия специальной процедуры для заключения подобных контрактов.

На данный момент процедура заключения контрактов с участием государства на федеральном уровне предусмотрена в рамках ФЗ «О концессионных соглашениях»⁵ или ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»⁶.

ОСНОВНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА ОТ ПРИМЕНЕНИЯ КЖЦ

Преимущества государственного партнера

1. *Общественная полезность*

В основу КЖЦ заложен принцип общественной полезности создаваемого или реконструируемого объекта КЖЦ. Отличительной чертой КЖЦ от иных механизмов ГЧП является то обстоятельство, что в КЖЦ государственная сторона нуждается в определенной общественно полезной услуге, которую предполагается оказывать с использованием объекта КЖЦ. С этим связано основное преимущество КЖЦ для государства, так как частный партнер, по сути, помогает государству в осуществлении государственных, социально значимых функций. В особенности данное преимущество проявляется на примере инфраструктурных объектов (дорог, мостов, портов, аэродромов): эксплуатация большого количества подобных объектов не является экономически оправданной и не позволяет в разумные сроки осуществить возврат вложенных в создание объекта инвестиций. В то же время создание таких



объектов может играть значимую социальную роль обеспечения транспортной доступности населенных пунктов, регионов с высоким пассажирским и грузовым потенциалом или слабо развитой инфраструктурой.

⁴ Часть 3 ст. 421 Гражданского кодекса РФ (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ.

⁵ ФЗ от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

⁶ ФЗ от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

2. Минимизация рисков некачественного проектирования

Другим преимуществом КЖЦ является то обстоятельство, что государственная сторона не осуществляет разработку проектно-сметной документации для реализации проекта – это относится к обязательствам частного партнера. По сути, государство перекладывает все проектные, строительные и эксплуатационные риски на частного партнера. Само государство лишь определяет основные технические и функциональные показатели объекта КЖЦ и контролирует их соблюдение на стадии эксплуатации. Такими функциональными показателями могут быть определенная пропускная способность аэропорта или железнодорожной магистрали, максимально допустимое число дорожно-транспортных происшествий на автомобильной трассе и т. д.

3. Отсутствие разрыва ответственности частного партнера за проектирование и строительство

В соответствии с традиционной схемой государственного контракта отдельно выбирается исполнитель на разработку проектно-сметной документации и на основании отдельного конкурса – исполнитель, осуществляющий строительство объекта. В отличие от государственного контракта при заключении КЖЦ проводится единый конкурс на проектирование, строительство и эксплуатацию объекта. Соответственно, частный партнер мотивирован на качественное выполнение проектирования, поскольку он несет ответственность за все три стадии (проектирование, строительство, эксплуатация). Таким образом, в рамках КЖЦ риск разрыва ответственности за проектирование и строительство практически исключен.

4. Оплата по контракту только в случае поддержания объекта в соответствии с функциональными параметрами

В связи с тем что предметом КЖЦ является не только проектирование, строительство или реконструкция объекта недвижимости, но и поддержание его функциональных характеристик, государственный партнер осуществляет выплаты по проекту только с момента начала эксплуатации объекта. При этом размер оплаты может уменьшаться, если частный партнер не обеспечивает соблюдение функциональных требований и параметров. Такая конструк-

ция является крайне выгодной для государственного партнера, так как он не несет финансовых рисков ненадлежащей эксплуатации объекта.

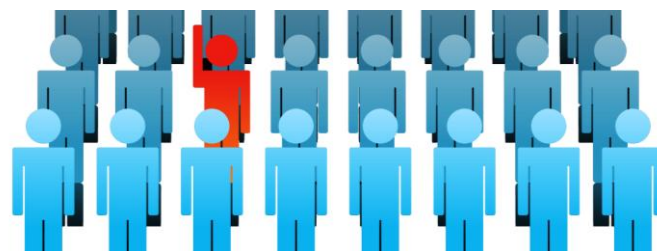
5. Оплата по контракту «в рассрочку»

Одним из значительных преимуществ государственного партнера при использовании КЖЦ-схемы в отличие, к примеру, от традиционных государственных закупок также является то, что у государства не возникает необходимости сразу резервировать в бюджете значительную сумму на строительство инфраструктурного объекта, поскольку оплата происходит с момента ввода объекта в эксплуатацию и разбита на более мелкие транши, выплачиваемые в установленные временные периоды.

6. Отсутствие непредсказуемых будущих затрат на поддержку инфраструктуры

Одним из ключевых преимуществ КЖЦ перед государственным контрактом является то, что после ввода инфраструктурного объекта, созданного по КЖЦ, в эксплуатацию бремя содержания объекта в полном объеме лежит на частном партнере. В отличие от КЖЦ объем расходов и затрат на ремонт и содержание объекта, созданного по государственному заказу, зависит от того, насколько качественно подрядчики – исполнители по государственным контрактам осуществили работы по проектированию и строительству объекта, а бремя содержания объекта несет государство.

Преимущества частного партнера



1. Возможность получения от государства крупного контракта на проектирование–строительство–эксплуатацию

КЖЦ является выгодным для частного партнера, поскольку позволяет ему по итогам единого конкурса выполнять проектирование, строительство и эксплуатацию объекта, получая после ввода его в эксплуатацию гарантированные платежи из бюджета (при выполнении условий контракта).

2. Свобода в выборе проектных и технических решений

Поскольку КЖЦ-схема предполагает, что частный партнер самостоятельно разрабатывает проектно-сметную документацию, он свободен в выборе своих проектных технических решений и самостоятельно разрабатывает методику достижения определенных в КЖЦ функциональных показателей.

3. Возможность привлечения финансирования на выгодных условиях

Наличие финансовых обязательств государства по КЖЦ позволяет частному партнеру привлекать заемные средства для финансирования проекта на более выгодных условиях.

4. Отсутствие риска спроса

Основным преимуществом КЖЦ для частного партнера является то, что он не несет риск спроса на предоставляемую услугу. Оператором объекта КЖЦ является государственный партнер или назначенная им компания-оператор. Все доходы от эксплуатации объекта получает государство. Частный партнер несет обязательство по обеспечению надлежащего качества объекта и соблюдению функциональных требований к объекту. В таком случае он получает предусмотренную КЖЦ плату за сервис в полном объеме, не осуществляя при этом сбор доходов с конечных потребителей предоставляемой услуги. Отсутствие необходимости и обязательства эксплуатации объекта КЖЦ ведет также к такому положительному эффекту для частного партнера, как упрощение его функциональной структуры.

5. Возможность снижения затрат на строительство и эксплуатацию за счет качественного проектирования и применения передовых технологий

Поскольку, как отмечалось, частный партнер выбирается на все три стадии реализации проекта по итогам единого конкурса, он вправе предложить свои качественные проектные решения, оптимизирующие процесс строительства и эксплуатации объекта.



КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НУЖНЫ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ КЖЦ С УЧАСТИЕМ ГОСУДАРСТВА?



В связи с тем что модель ГЧП на основе КЖЦ на данный момент не реализуема в рамках действующего российского законодательства, в законодательство Российской Федерации необходимо внести соответствующие поправки. Для заключения таких контрактов между двумя частными субъектами законодательных изменений не требуется. Соответственно, такие поправки должны затрагивать только ГЧП-проекты с участием публичного элемента.

Для заключения КЖЦ в рамках правоотношений ГЧП (где одной из сторон выступает государство и право собственности на объект возникает у публичной стороны) необходимо наличие установленной процедуры заключения контрактов.

Приведенные ниже направления изменений законодательства не являются исчерпывающими и содержат, с нашей точки зрения, перечень поправок в законодательство в минимально необходимом объеме. Предлагаемые поправки основываются на позиции профессионального юридического сообщества о возможности реализовывать КЖЦ в рамках ФЗ «О концессионных соглашениях»¹.

С учетом этого предлагается внести ряд поправок в ФЗ «О концессионных соглашениях», а также в смежное законодательство.

I. Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»

1. Запрет на применение норм Федерального закона № 94-ФЗ к контрактам жизненного цикла

В целях минимизации риска применения к правоотношениям по КЖЦ норм Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» реко-

мендуется включить в ФЗ «О концессионных соглашениях» положение о том, что нормы указанного Закона не применяются к правоотношениям по концессионному соглашению.

2. Допустимость заключения КЖЦ в отношении социально значимых объектов

В ФЗ «О концессионных соглашениях» необходимо предусмотреть возможность заключения концессионных соглашений в отношении объектов, за пользование которыми не взимается плата с конечного потребителя. Действующая редакция Закона предусматривает создание или реконструкцию исключительно объектов, за использование которых будет взиматься плата.

3. Фиксация возможности концедента принимать на себя полностью или частично расходы на создание и (или) реконструкцию объекта концессионного соглашения

В законе необходимо предусмотреть данную возможность, так как в настоящее время концедент может только частично принимать на себя расходы на создание и (или) реконструкцию объекта концессионного соглашения.

4. Введение положений о диспозитивности концессионной платы

Необходимо в Законе предусмотреть диспозитивный характер установления платы по концессионному соглашению, что позволит сделать механизм финансовых взаимоотношений между сторонами более гибким.

5. Отмена принципа обязательного использования типовых концессионных соглашений при заключении концессионных соглашений

Из-за использования типовых концессионных соглашений могут возникнуть сложности со структурированием КЖЦ в рамках ФЗ «О концессионных соглашениях».

II. Бюджетный кодекс РФ от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ

1. Возможность заключения концессионных соглашений сверх срока действия утвержденных лимитов бюджетных обязательств и ассигнований

В интересах реализации концессионных проектов необходимо предусмотреть возможность заключения концессионных соглашений сверх срока действия утвержденных лимитов бюджетных обязательств и ассигнований. Напомним, что главный распорядитель бюджетных средств исполняет расходные обязательства в пределах утвержденных ему лимитов бюджетных обязательств и бюджетных ассигнований.

2. Исключение возможности сокращения объемов бюджетных ассигнований по концессионным соглашениям в рамках долгосрочных целевых программ

Необходимо исключить возможность сокращения объемов бюджетных ассигнований по концессионным соглашениям в рамках долгосрочных целевых программ.

3. Дополнение перечня возможного обеспечения обязательств принципала при предоставлении государственной или муниципальной гарантии

Перечень возможного обеспечения обязательств принципала при предоставлении государственной или муниципальной гарантии целесообразно дополнить залогом прав концессионера по концессионному соглашению, если соглашением предусмотрено, что концедент принимает на себя полностью или частично расходы по концессии (КЖЦ-платеж).

ВЫВОДЫ

В текущей экономической ситуации КЖЦ рассматриваются как один из наиболее эффективных инструментов ГЧП.

Для государства КЖЦ имеет следующие преимущества:

- общественная полезность;
- минимизация рисков некачественного проектирования;
- отсутствие разрыва ответственности частного партнера за проектирование и строительство;
- оплата по контракту только в случае поддержания объекта в соответствии с функциональными параметрами;

- отсутствие разрыва ответственности частного партнера за проектирование и строительство;
- оплата по контракту только в случае поддержания объекта в соответствии с функциональными параметрами;
- оплата по контракту «в рассрочку»;
- отсутствие непредсказуемых будущих затрат на поддержку инфраструктуры.

Для частного партнера преимущества КЖЦ заключаются в следующем:

- возможность получения от государства крупного контракта на проектирование–строительство–эксплуатацию;
- свобода в выборе проектных и технических решений;
- возможность привлечения финансирования на выгодных условиях;
- отсутствие риска спроса;
- возможность снижения затрат на строительство и эксплуатацию за счет качественного проектирования и применения передовых технологий.

Принципиальных ограничений на реализацию КЖЦ в российском законодательстве нет. Более того, два и более частных субъекта могут реализовывать КЖЦ на основе норм гражданского законодательства. Для реализации КЖЦ с участием публичного элемента необходимо наличие соответствующей конкурсной процедуры.

По мнению профессионального экспертного сообщества, для реализации КЖЦ может быть использована концессионная схема.

Соответственно, необходимо вносить поправки в первую очередь в ФЗ «О концессионных соглашениях» и бюджетное законодательство РФ.

Как показывает международный опыт, модель КЖЦ эффективно применяется в сфере транспортной инфраструктуры. Такая практика связана с тем, что жизненный цикл объектов транспортной инфраструктуры гармоничным образом соответствует интересам сторон КЖЦ в части сроков финансирования, окупаемости, создания и эксплуатации объектов. Для России также характерно развитие ГЧП-проектов в сфере транспортной инфраструктуры, поэтому есть основания полагать, что механизм КЖЦ окажется наиболее востребованным именно в инфраструктурной сфере.

В настоящий момент на федеральном уровне ведется подготовка пилотного проекта по схеме КЖЦ – строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Санкт-Петербург». Необходимо отметить, что особый статус данного проекта обусловлен тем, что, с одной стороны, это первый проект по созданию подобных высокоскоростных магистралей в России, с другой стороны, это первый проект в России, реализацию которого предполагается осуществить в рамках КЖЦ. Высокая заинтересованность государства в успешной подготовке и реализации этого проекта связана, в частности, с его огромным инновационным и модернизационным потенциалом. Работы по проекту на всех его стадиях – проектирование, строительство, эксплуатация – невозможно осуществить без внедрения передовых стандартов и технологий, что, в свою очередь, создаст мощный импульс для их развития в России и спрос на высокотехнологичные продукты и системы для высокоскоростной магистрали.

КОНТАКТЫ



ЕВГЕНИЯ ЗУСМАН
старший юрист -аналитик
Практики ГЧП и инфраструктуры
zusman@vegaslex.ru



КАРЕН АРАКЕЛЯН
старший юрист
Практики ГЧП и инфраструктуры
arakelyan@vegaslex.ru

VEGAS LEX – одна из ведущих российских юридических фирм, предоставляющая широкий спектр правовых услуг.

Основанная в 1995 году, Фирма объединяет более 80 профессионалов, офисы в Москве, Волгограде, Краснодаре и ряд региональных партнеров.

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- ▶ Государственно-частное партнерство
- ▶ Антимонопольная практика
- ▶ Разрешение споров
- ▶ Корпоративная практика
- ▶ Коммерческая практика
- ▶ Инновационные проекты
- ▶ Налоговый арбитраж
- ▶ Недвижимость. Земля. Строительство
- ▶ Энергетическая практика
- ▶ Международные проекты
- ▶ Аналитика

ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ:

- ▶ Финансы
- ▶ Строительство
- ▶ Недвижимость
- ▶ ТЭК
- ▶ Недропользование
- ▶ Инфраструктура и ГЧП
- ▶ Транспорт
- ▶ Химия и нефтехимия
- ▶ Страхование
- ▶ Машиностроение
- ▶ Нанотехнологии
- ▶ Фармацевтика
- ▶ Телекоммуникации
- ▶ Авиация
- ▶ Пищевая промышленность
- ▶ Металлургия

ПРИЗНАНИЯ И НАГРАДЫ:

- ▶ European Legal Experts 2010
- ▶ Best Lawyers 2010
- ▶ International Financial Law Review 2011
 - ▷ Реструктуризация и банкротство
 - ▷ Слияния и поглощения
- ▶ Chambers Europe 2010
 - ▷ ГЧП – единственная российская юридическая фирма
 - ▷ Антимонопольные вопросы
 - ▷ Разрешение споров
 - ▷ Налоги
 - ▷ Корпоративная практика и сделки M&A
- ▶ The Legal 500 Europe, Middle East&Africa 2010
 - ▷ ГЧП - единственная российская юридическая фирма
 - ▷ Разрешение споров
 - ▷ Недвижимость
 - ▷ Транспорт
 - ▷ Налоги
 - ▷ Энергетика и природные ресурсы
- ▶ Активная законодательная деятельность Фирмы отмечена профессиональной премией журнала «Корпоративный Юрист»
- ▶ Номинант премии CBonds «Лучшая юридическая фирма на рынке облигаций»
- ▶ Входит в пятерку лучших российских юридических фирм согласно рейтингу журнала «Секрет Фирмы»

НАШИ КЛИЕНТЫ:

Внешэкономбанк, РусГидро, РОСНАНО, СИТРОНИКС, Газпром нефть, Газпром добыча Астрахань, Мосэнергосбыт, МРСК Центра, МРСК Волги, Белон, ФосАгро АГ, РОСНО, Ильюшин Финанс Ко, Русские фонды, РЕСО-Гарантия, Сан ИнБев, МТС, М.Видео, R-Quadrat, НОСНТIEF, MAN, British Airways, Rockwool, MTD Products Inc.

СОТРУДНИЧЕСТВО:

Министерство экономического развития РФ, Министерство транспорта РФ, Министерство регионального развития РФ, Федеральная антимонопольная служба РФ, Федеральная служба по финансовым рынкам РФ, Комитеты Государственной Думы и Совета Федерации, ГК Внешэкономбанк, Федеральные агентства (Росморречфлот, Росжелдор, Росавтодор), Комитеты по собственности и защите конкуренции, ГЧП и инвестициям РСПП, Комиссия по защите прав инвесторов при НФА.

МОСКВА

тел. +7 (495) 933 08 00
факс +7 (495) 933 08 02
vegaslex@vegaslex.ru

ВОЛГОГРАД

тел. +7 (8442) 26 63 12/13/14/15
факс +7 (8442) 26 63 16
volgograd@vegaslex.ru

КРАСНОДАР

тел. +7 (861) 274 74 08
факс +7 (861) 274 74 09
krasnodar@vegaslex.ru