

ФГБОУ ВО «РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (МИИТ)»
Юридический институт

МАМОНОВА
Марина Васильевна

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЦЕЛЯХ РЕАЛИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА (НА ПРИМЕРЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)**

Специальность 12.00.03 – Гражданское право;
предпринимательское право; семейное право;
международное частное право

Научный доклад
об основных результатах подготовленной
научно-квалификационной работы (диссертации)

Москва – 2018

Научно-квалификационная работа подготовлена на кафедре «Гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ).

Научный руководитель –

Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор

Рецензенты:

Потапов Николай Александрович,
кандидат юридических наук
Выскубин Андрей Алексеевич,
кандидат юридических наук

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Актуальность темы исследования. В условиях внедрения в российскую экономическую практику рыночной идеологии инвестиционная сфера становится все более заметным полем деятельности не только для многочисленных субъектов хозяйствования, но и для государства, призванного регулировать и фиксировать в правовой форме все изменения, происходящие в рассматриваемой сфере.

Эффективность инвестиционной деятельности напрямую связана с необходимостью совершенствования законодательной базы, которая регулирует инвестиционные отношения. При этом принятие и совершенствование экономических и инвестиционных законов должно быть свободным от политических и идеологических соображений, так как в зависимости от того, на каких идеях будет основываться правовой режим инвестиционной деятельности, а также защиту чьих интересов законодатель определит в качестве приоритетного направления правового регулирования, и будет зависеть решение основной задачи, которая стоит перед государством в области инвестиционной деятельности – реализация стратегии социально-экономического развития.

В то же время активно развивающаяся экономика России диктует новые условия и для всех отраслей промышленности страны. Железнодорожный транспорт, являясь главным связующим звеном между процессом производства и сбыта, должен обеспечивать объемные и качественные показатели перевозок, тем самым оптимизируя издержки в конечной стоимости продукции.

Развитие технологических структур, введение новых методов производства на железнодорожном транспорте немислимо без осуществления расходов в виде капиталовложений и предопределяет эффективное управление инвестиционной деятельностью, как на отдельном предприятии, так и в отраслевом и национальном масштабах в целом.

Особенности российского рынка железнодорожного транспорта определяют необходимость крупных и долгосрочных инвестиционных вложений в развитие железных дорог, наличие стимулов для участия в инвестиционном процессе железнодорожных компаний, государства, потребителей услуг железнодорожных перевозок. Однако без общей концепции развития инвестиционного законодательства на железнодорожном транспорте, которое в настоящее время носит бессистемный и фрагментарный характер, существующие задачи останутся нерешенными.

Ввиду изложенного становится весьма актуальным процесс формирования долгосрочной стратегии развития транспортной системы. Основу для выработки данной стратегии составляют положения Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Развитие как ОАО «РЖД», так и на его основе всего железнодорожного транспорта в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года позволит за счет роста и качества инфраструктуры и услуг перевозок повысить инвестиционную привлекательность экономики и обеспечить развитие регионов нашей страны.

Таким образом, актуальность темы исследования обусловлена необходимостью правового анализа современного инвестиционного регулирования, потребностью в освещении и разъяснении действующих в стране инвестиционных норм в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Степень научной разработанности темы исследования. Общие вопросы теории и практики правового регулирования экономического оборота вложений в сфере предпринимательства освещены в работах таких ученых, как Е.В. Бехтерева, В.В. Бочаров, П.Л. Виленский, Н.Г. Волков, В.В. Гаврилов, В.В. Гуцин, Н.Г. Доронина, Д.Н. Егорычев, В.Г. Золотоголов, Л.А. Зубченко, В.В. Иванов, Г.И. Иванов, А.Б. Идрисов, С.В. Картышев, В.В. Ковалев, Н.П. Кондраков, Д.К. Лабин, Л.А. Латышева, В.Н. Лившиц, Л.И. Лукичева, В.А. Лялин, М.В. Макарова, О.М. Ожерельев,

В.М. Павлюченко, Г.П. Подшиваленко, А.В. Постников, Н.Г. Семилютина, И.Ю. Скляр, Ю.М. Склярова, И.З. Фархутдинов, И.Ю. Целовальникова, В.А. Чернов, И.Г. Шаблинский, В.Д. Шапиро, В.В. Шеремет, Я.С. Ядгаров и др.

Основой для правового регулирования оборота инвестиций в современной науке признаются гражданское право и его подотрасль – предпринимательское право.

Если многие работы посвящены иностранным инвестициям, то правовому режиму внутренних инвестиций, а также российским инвестициям в иные экономики посвящены единичные труды.

Правовое регулирование инвестиционной деятельности в области железнодорожного транспорта затрагивалось в работах И.М. Борискиной, Н.А. Духно, В.М. Корякина, Л.Ю. Никандровой, Е.Ю. Ушаковой и др.

Вклад всех вышеприведенных авторов в общее дело изучения гражданско-правовых отношений в сфере инвестирования достаточно весом. Однако в необходимом объеме и контексте по поднятой автором теме исследований проведено не было. Ввиду изложенного, именно актуальность и недостаточная разработанность данной темы обусловили ее выбор.

Цель диссертационного исследования состоит в решении имеющей значение для развития российского гражданского права научной задачи – разработке теории гражданско-правового регулирования инвестиционной деятельности и оборота инвестиций на железнодорожном транспорте в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Указанная цель предопределила постановку и решение следующих **задач** исследования:

- проанализировать категории «инвестиции» и «инвестиционная деятельность»;
- установить роль и место гражданского законодательства в регламентации инвестиционной деятельности;

- определить гражданско-правовые формы государственного участия в инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года;
- раскрыть особенности правового регулирования концессионных механизмов при строительстве объектов транспортной инфраструктуры;
- сформировать систему правовых предпосылок для развития транзитного потенциала Российской Федерации;
- провести оценку режима существующих государственных гарантий защиты инвестиций, предоставляемых инвесторам при осуществлении предпринимательской деятельности;
- разработать положения по дальнейшему совершенствованию законодательства, регулирующего вопросы, связанные с осуществлением инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте.

Объектом диссертационного исследования являются регулируемые гражданским законодательством общественные отношения, складывающиеся при осуществлении инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Предметом диссертационного исследования выступают все уровни гражданского законодательства, регулирующие инвестиционную деятельность на железнодорожном транспорте в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года; правоприменительная и судебная практика, теоретические изыскания в указанной области.

Методологическую основу исследования составляет система философских знаний, определяющая основные требования к научным теориям, к сущности, структуре и сфере применения различных методов познания социально-правовых явлений в диалектическом единстве социального содержания и юридической формы.

В основе диссертационного исследования лежит комплекс общенаучных, частных и специальных методологических принципов познания социально-правовых явлений, которые конкретизируются в виде таких методов, как историко-правовой, сравнительно-правовой, системный, логический, структурно-правовой, прогностический, индуктивный и др.

Исходным методологическим способом диссертационного исследования выступал диалектический метод, обосновывающий взаимосвязь и взаимообусловленность всех социально-экономических процессов, в том числе, протекающих при осуществлении инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте.

Нормативную основу исследования составили Конституция Российской Федерации, международные правовые акты, Гражданский кодекс Российской Федерации, частично действующий Закон РСФСР от 26.06.1991 г. № 1488-1 «Об инвестиционной деятельности в РСФСР», федеральные законы, прежде всего, Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральный закон от 09.07.1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации», Федеральный закон от 30.12.1995 г. № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции», Федеральный закон от 02.12.1990 г. № 395-1 «О банках и банковской деятельности», Федеральный закон от 05.03.1999 г. № 46-ФЗ «О защите прав и законных интересов инвесторов на рынке ценных бумаг», Федеральный закон от 29.11.2001 г. № 156-ФЗ «Об инвестиционных фондах», Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Федеральный закон от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», указы президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, законы субъектов Российской Федерации.

Эмпирической основой исследования послужили материалы правоприменительной практики в сфере оборота инвестиций органов государственной власти Российской Федерации; судебная практика по спорам, связанным с осуществлением инвестиционной деятельности, опубликованная в электронных справочных системах и материалы законотворческой работы; статистические данные об инвестиционной политике ОАО «РЖД».

Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что оно является одной из первых работ, посвященных комплексному исследованию инвестиционных правоотношений и анализу законодательства, регулирующего инвестиционную деятельность на железнодорожном транспорте в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Научная новизна диссертационного исследования конкретизирована в следующих положениях, выносимых на защиту:

1. Сформулировано авторское определение понятия «инвестиции»: это— имеющие денежную оценку объекты гражданских прав, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности, которая не носит противоправный характер, в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного социального эффекта.

2. В связи с тем, что в соответствии со статьей 5 Федерального закона от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» концедентом могут являться только публично-правовые образования, предлагается внести изменения в текст указанного закона с целью приравнивания имущества ОАО «РЖД», полностью ограниченного в обороте, к имуществу, находящемуся в федеральной собственности, и разрешения заключения концессионных соглашений в отношении такого имущества. Концедентом в данном соглашении будет выступать Российская Федерация либо ОАО «РЖД».

3. Для полноценной работы механизма заключения и исполнения концессионных соглашений предлагается внести изменения в Федеральный закон от 27.02.2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», касающиеся передачи отдельных объектов ОАО «РЖД» в федеральную собственность в целях заключения концессионных соглашений с возможностью последующего возврата объектов в собственность ОАО «РЖД».

4. В работе обосновывается необходимость продления международных транспортных коридоров (МТК) Панъевропейского транспортного коридора, проходящих через нашу страну: МТК № 1, который связывает важные города Прибалтики – Ригу, Калининград и Гданьск, МТК № 2 – связывает такие города, как Минск, Москва и Нижний Новгород, МТК № 9 – соединяет между собой Хельсинки, Санкт-Петербург, Москву и Киев, в Восточную Азию (Япония, Китай, Южная Корея), страны Ближнего Востока (Иран и другие государства Персидского залива) и Индию, что будет в полной мере способствовать повышению транзитного потенциала нашей страны, росту внешнеторговых перевозок.

5. В связи с тем, что единая система государственного регулирования транзитных перевозок грузов, необходимая для полноценного использования транзитного потенциала Российской Федерации, в настоящее время отсутствует, рекомендуется ускорить доработку и принятие закона Российской Федерации о транзите через территорию Российской Федерации. Одновременно при его разработке требуется провести анализ действующего законодательства Российской Федерации в части выявления и устранения положений, затрудняющих развитие транзитного потенциала Российской Федерации, а также анализ международного законодательства в сфере транзитных перевозок на предмет разработки и принятия необходимого пакета внутрироссийских нормативно-правовых актов.

6. Предложено обеспечить внедрение механизма координации деятельности государственных органов, причастных к регулированию

транзитных перевозок, путем формирования Комиссии при Правительстве Российской Федерации по развитию транзита, с участием всех причастных государственных органов, которой поручить: урегулировать в федеральном законодательстве понятие «транзитный коридор», как основного направления осуществления транзитных перевозок грузов, для создания правовых и технологических режимов осуществления перевозок по таким коридорам.

7. В связи с существованием в России и других странах постсоветского пространства двух регулирующих систем, предусматривающих различия в порядке оформления грузов на железнодорожном транспорте: Соглашения о международных перевозках по железной дороге (КОТИФ) и Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС), для повышения уровня привлекательности использования маршрутов транзитных перевозок, проходящих по территории нашей страны, предлагается гармонизировать положения законодательства Российской Федерации в области транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации с международно-правовой базой в целях создания условий для интеграции национальной транспортной системы в международную транспортно-логистическую систему.

Теоретическая значимость исследования. Впервые в отечественной юридической науке разработана теоретическая модель гражданско-правового оборота инвестиций на железнодорожном транспорте; обоснованы правовые условия и пределы применения классических институтов гражданского права к инвестиционным отношениям, возникающим на железнодорожном транспорте в рамках реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы для разработки учебно-методических комплексов для преподавания таких юридических дисциплин как «Гражданское право», «Инвестиционное право», «Коммерческое право», «Предпринимательское право», «Транспортное право», «Финансовое право», «Хозяйственное право» и ряда других.

Практическая значимость исследования проявляется в прикладном характере предложенных рекомендаций, внедрение которых позволит уточнить гражданскую правосубъектность субъектов инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте, обеспечить их надежность как участников инвестиционных обязательств и конкурентоспособность на инвестиционном рынке. Предложенные рекомендации могут быть использованы в нормотворческой деятельности при совершенствовании действующих и разработке новых нормативно-правовых и распорядительных актов об инвестиционной деятельности в социально значимых сферах экономики.

Достоверность и научная обоснованность результатов исследования обеспечивается их комплексным характером, большим объемом научных источников по российскому гражданскому праву и предпринимательскому праву, в том числе, научной периодики и правоприменительной практики, а также в создавшейся кризисной экономической ситуации, осложненной негативным влиянием экономических санкций в отношении Российской Федерации со стороны ряда европейских стран и США.

Апробация результатов исследования. Диссертация подготовлена на кафедре «Гражданское право и гражданский процесс» Российского университета транспорта (МИИТ), где она прошла рецензирование и обсуждение. Результаты диссертационного исследования докладывались на Международной научно-практической конференции «Транспортная безопасность в системе национальной безопасности России: организационные и правовые проблемы обеспечения» (4 апреля 2018 г., Российский университет транспорта (МИИТ)), научно-практических конференциях: «Актуальные проблемы современного транспортного права» (апрель 2016 г., Московский государственный университет путей сообщения имени Николая II (МИИТ)), «Актуальные проблемы современной юридической науки» (апрель 2016 г., Московский государственный университет путей сообщения имени Николая II (МИИТ)), «Правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта» (17 ноября 2016 г., Московский государственный университет путей сообщения имени Николая II (МИИТ)), «Актуальные проблемы современной правовой науки» (29 марта 2017 г., Московский государственный университет путей сообщения имени Николая II (МИИТ)), «Безопасность движения поездов» (17 ноября 2017 г., Российский университет транспорта (МИИТ)).

Основные идеи и выводы диссертационного исследования нашли свое отражение в пятнадцати опубликованных научных статьях автора, три из которых опубликованы в изданиях, рекомендованных перечнем ВАК при Министерстве образования и науки Российской Федерации, общим объемом более четырех печатных листов.

Структура диссертации. Цель и задачи диссертационного исследования обусловили структуру работы, которая состоит из введения, трех глав, семи параграфов, заключения и списка литературы.

II. СОДЕРЖАНИЕ НАУЧНОЙ РАБОТЫ

Во *введении* обосновывается выбор темы, ее актуальность, указаны объект и предмет исследования, его цели и задачи, оценивается степень разработанности проблематики, отражена научная новизна исследования, сформулированы положения, выносимые на защиту, перечислены методы исследования, отмечены теоретическая и практическая значимость исследования, отражена апробация его результатов.

В первой главе «**Основные положения инвестиционной деятельности**» осуществлен комплексный анализ теоретико-правовых проблем, связанных с теоретическим познанием сущности инвестиционной деятельности.

В первом параграфе данной главы «*Сущность и классификация инвестиций. Правовое положение субъектов инвестиционной деятельности*»

раскрывается правовое содержание понятия инвестиций и их виды, приводится перечень субъектов инвестиционной деятельности.

Инвестиции рассматриваются автором как имеющие денежную оценку объекты гражданских прав, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности, которая не носит противоправный характер, в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного социального эффекта. При этом данная формулировка предлагается в качестве законодательного определения понятия категории «инвестиции», так как, на взгляд диссертанта, более четко отражает понятие данной категории, подчеркивает основные черты, присущие понятию.

При рассмотрении вопроса о видах инвестиций, необходимо отметить, что в экономической и юридической литературе классификация инвестиций проводится по различным признакам.

Наиболее верной, с точки зрения существующей законодательной базы правового регулирования инвестиционной деятельности, представляется классификация инвестиций исходя из форм собственности инвесторов и характера участия субъектов в инвестировании.

Субъекты инвестиционного права, основными из которых являются инвесторы, заказчики, подрядчики и пользователи объектов капитальных вложений, определяются диссертантом как лица, осуществляющие инвестиционную деятельность и являющиеся носителями определенного объема прав и обязанностей, правоспособность и дееспособность которых определяется на основе норм инвестиционного законодательства, которые обладают юридической способностью осуществлять права и исполнять юридические обязанности в определенных сферах инвестирования в объекты, разрешенные действующим законодательством.

Во втором параграфе первой главы *«Источники правового регулирования инвестиционной деятельности»* рассматриваются все правовые акты, регулирующие отношения в области инвестиционной

деятельности; в целом их можно обозначить как правовое регулирование на международном уровне и правовое регулирование на территории России.

Инвестиционная деятельность на международном уровне регулируется многосторонними, двусторонними и региональными международными договорами.

К источникам правового регулирования инвестиционной деятельности на территории Российской Федерации относятся общие и специальные нормативные правовые акты, принимаемые как на федеральном уровне, так и уровне субъектов Федерации и муниципальных образований.

На федеральном уровне правовое регулирование инвестиционной деятельности в основном осуществляется в форме федеральных законов, основополагающим среди которых является Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений». Кроме того, к числу документов, регулирующих инвестиционный процесс на федеральном уровне, относятся Постановления Правительства Российской Федерации и Указы Президента Российской Федерации.

В субъектах Федерации по одним и тем же вопросам применяются различные формы нормативных правовых актов.

В тоже время важно отметить, что среди нормативных правовых актов по вопросам инвестиционной деятельности все же преобладает форма закона, что положительно отражается на инвестиционной привлекательности территорий.

Немаловажным является еще и тот факт, что за последние двадцать лет с момента принятия первых законов, регулирующих инвестиционную деятельность, были внесены изменения и дополнения во многие законы и подзаконные акты, что усовершенствовало условия для инвестиционной деятельности иностранных и российских инвесторов. Особенность этих изменений и дополнений состоит в том, что они направлены

на формирование системы комплексного стимулирования процесса инвестирования.

Вторая глава исследования называется **«Правовое регулирование инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте»** и посвящена обоснованию некоторых вопросов правового регулирования инвестиционного процесса на железнодорожном транспорте.

В первом параграфе данной главы *«Обобщенная характеристика железнодорожного транспорта и его место в транспортной системе Российской Федерации»* обуславливается ведущая роль железнодорожного транспорта в транспортной системе Российской Федерации, что подтверждается приведенными данными:

- доля железных дорог в суммарном грузообороте всех видов транспорта общего пользования России (без учета трубопроводного транспорта) составляет более 80 %, а в пассажирообороте более 40 %;

- доля железнодорожного транспорта в ВВП составляет 4,7 % (удельный вес транспорта России в создаваемом годовом ВВП составляет около 10 %);

- доля железнодорожного транспорта в стоимости основных производственных фондов страны – 13 % (стоимость основных производственных фондов транспорта составляет около 20 % стоимости основных фондов страны);

- доля железнодорожного транспорта в среднегодовой численности работников – 2,7 %. Всего в отрасли работают 1,6 млн. человек, в том числе непосредственно занятых на перевозках – 1,2 млн. человек (на транспорте работают свыше 5 млн. человек, или примерно 7% общей численности работников производственной сферы)¹.

В настоящее время на железнодорожном транспорте проводится целенаправленная научно-техническая политика по поддержанию

¹ ОАО «Российские железные дороги»: [Электронный ресурс]. М.: Копирайт, 2003-2017. URL:<http://www.rzd.ru/> (дата обращения: 21.02.2018 г.).

и повышению технического уровня, по созданию и внедрению в производство высокопроизводительных технических средств, интенсивных технологий, автоматизированных систем управления, основной целью которой является удовлетворение возрастающих объемов перевозок. При проведении данной политики выделяются приоритетные общепромышленные стратегические задачи, решение которых базируется на важнейших инструментах управления железнодорожным транспортом как комплексом: тарифной политике, управлении текущими производственными издержками, инвестиционной и инновационной стратегии, структуре управления.

Второй параграф второй главы носит название *«Инвестиционная стратегия ОАО «РЖД»*. В нем проведен анализ инвестиционной стратегии ОАО «РЖД», которая основывается на положениях Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Роль инвестиционной деятельности для развития ОАО «РЖД» достаточно велика и заключается в результатах, которых она позволяет достичь, а именно: повышение производительности труда, модернизация процесса производства, снижение производственных затрат, повышение конкурентоспособности, создание новых рабочих мест, проведение текущего ремонта и т.д.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года предусматривает два различных сценария развития транспортного комплекса России на период до 2030 года: консервативный (энергосырьевой) и инновационный, при этом инновационный вариант должен выступать в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики, поскольку в полной мере позволит реализовать стратегические интересы Российской Федерации.

Транспортная отрасль в соответствии с целями реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, на взгляд автора, должна стать системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль должна выйти

на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг; должен быть достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения.

Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

Подробному рассмотрению некоторых целей реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года в сфере железнодорожного транспорта посвящена третья глава исследования **«Правовое регулирование инвестиционной деятельности как инструмент реализации Транспортной Стратегии Российской Федерации до 2030 года»**.

В первом параграфе данной главы *«Особенности правового регулирования концессионных механизмов при строительстве объектов транспортной инфраструктуры»* обосновывается авторская позиция о необходимости привлечения крупных частных инвестиций в ОАО «РЖД» благодаря использованию концессионных механизмов.

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 то же время российское законодательство в области осуществления концессионных механизмов на современном этапе все же далеко от совершенства.

Реализация концессионных соглашений в настоящее время осложнена неоднозначностью правового регулирования, обеспечения прозрачности процедур осуществления сделки и включения в нее всех осуществленных условий, удовлетворяющих обе стороны соглашения.

Таким образом, становится очевидной лоббистская задача ОАО «РЖД» по внесению ряда изменений в действующее законодательство. Для ее реализации необходимо проведение целого ряда организационных мероприятий.

Так, в связи с тем, что в соответствии со статьей 5 Федерального закона от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» концедентом могут являться только публично-правовые образования предлагается внести изменения в текст указанного закона с целью приравнивания имущества ОАО «РЖД», полностью ограниченного в обороте, к имуществу, находящемуся в федеральной собственности, и разрешения заключения концессионных соглашений в отношении такого имущества. Концедентом в данном соглашении будет выступать Российская Федерация либо ОАО «РЖД».

К тому же в данном параграфе обосновывается актуальность внесения в положения о федеральных органах исполнительной власти изменений, закрепляющих за ними функции в сфере создания, развития и реализации программ и проектов государственно-частного партнерства, включая концессии; необходимость разработки методических рекомендаций для органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по формированию портфелей региональных и муниципальных транспортных проектов, реализация которых возможна с применением концессионных механизмов; и необходимость проведения консультаций с ОАО «РЖД» и определения вариантов применения концессионных механизмов при создании железнодорожной инфраструктуры, с учетом законодательных ограничений применения концессий в отношении инфраструктуры собственности ОАО «РЖД».

Необходимость гармонизация положений законодательства Российской Федерации в области транзитных перевозок грузов с международно-правовой базой рассмотрена во втором параграфе третьей главы *«Устранение правовых коллизий и формирование правовых предпосылок для развития транзитного потенциала Российской Федерации»*.

Первоочередной задачей реализации транзитного потенциала страны является формирование единых требований к объектам транспортной инфраструктуры, позволяющих наметить единую стратегию модернизации этих объектов.

Следующим этапом является адекватная оценка спроса на транзитные услуги в конкретных МТК и оптимизация трансграничных процедур в соответствии с зарубежной практикой. Неосвоенный внешнеэкономический транзитный потенциал нашей страны составляет около 15 млн. TEU (англ. – twenty-foot equivalent unit, двадцатифутовый эквивалент) только по контейнерным перевозкам (это – до 20 млрд. долларов ежегодного дохода для российских операторов). Поэтому страна нуждается в комплексной концепции развития МТК в России (по примеру той, которая утверждена для дальневосточных МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»).

В связи с изложенным, автором обозначаются следующие возможные векторы работы:

1. Ускорить доработку и принятие закона Российской Федерации о транзите через территорию Российской Федерации.

2. Ввести в систему правового регулирования понятие «транзитный транспортный коридор» и определить правовой режим его функционирования, правовой статус организаций, работающих в рамках данного коридора.

3. Обеспечить внедрение механизма координации деятельности государственных органов, причастных к регулированию транзитных перевозок, путем формирования Комиссии при Правительстве Российской Федерации по развитию транзита, с участием всех причастных

государственных органов, которой поручить разработку и регламентацию нормативными актами документооборота в сфере транзитных перевозок, организацию научно-исследовательских работ по определению возможностей применения концессионных механизмов в отношении финансирования развития пограничной и таможенной инфраструктуры.

4. Обеспечить формирование конкурентоспособных тарифов на транзитные перевозки грузов, с учетом необходимости обеспечения интересов всех участников транзитных перевозок.

5. Рекомендовать проведение мер таможенной политики, направленной на повышение привлекательности транзитного потенциала Российской Федерации.

6. Ускорить, предусмотренное Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, научное обоснование нормативно-правовой базы, механизмов государственного регулирования, стимулирующего развитие транзитного потенциала России, в целях учета всех аспектов и соблюдения баланса экономических, политических и иных интересов заинтересованных сторон.

В третьем параграфе третьей главы *«Формирование механизмов гарантий для частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов»* рассматривается регулирование правовых механизмов защиты интересов частных инвесторов.

Юридические гарантии прав инвесторов применительно к железнодорожному транспорту классифицируются автором следующим образом:

- гарантии сохранения действия законодательства на железнодорожном транспорте;
- гарантии при прекращении инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте;
- гарантии, касающиеся разрешения споров, возникающих в связи с осуществлением инвестиций на железнодорожном транспорте;

- гарантии возмещения убытков, причиненных вооруженным конфликтом или гражданскими беспорядками на железной дороге;
- гарантии перевода компенсации при возмещении убытков;
- гарантии возможности реинвестирования дохода.

Одними из тех средств, которые могли бы обеспечить полную защищенность инвесторов в Российской Федерации в данной сфере в соответствии с целями реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, можно назвать:

– разработку нормативно-правового акта, регламентирующего деятельность по комплексному развитию крупных транспортных узлов (Москва, Санкт-Петербург, Новороссийск и т.д.);

– разработку и принятие нормативно-правовых актов, регулирующих привлечение и возврат частных инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры государственной собственности;

– проведение консультаций с представителями Министерства регионального развития Российской Федерации, уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в том числе с создаваемыми региональными центрами государственно-частного партнерства, представителями Центра государственно-частного партнерства Государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк) по вопросам нормативно-правовой и организационной поддержки выявления и продвижения проектов регионального значения, связанных с привлечением частных инвестиций в создание и (или) реконструкцию действующей транспортной инфраструктуры, а также по вопросам создания и функционирования региональных корпораций развития;

– повышение качества подготовки и проверки финансовой жизнеспособности инвестиционных проектов, связанных со строительством и (или) модернизацией транспортной, в частности, железнодорожной, инфраструктуры (в том числе путем привлечения специалистов

Внешэкономбанк);

– проведение научно-исследовательских работ по разработке возможных механизмов гарантий интересов частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов на основе анализа опыта осуществленных инвестиционных проектов.

В *заключении* подводятся итоги проведенного исследования, формулируются основные теоретические выводы и практические предложения по совершенствованию законодательства Российской Федерации, регулирующего вопросы, связанные с осуществлением инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

По теме исследования автором подготовлено 15 научных публикаций общим объемом более 4 п.л., в том числе:

I. Публикации в изданиях, включенных в Перечень ВАК Минобрнауки России:

1. Мамонова, М.В. Источники правового регулирования инвестиционной деятельности в Российской Федерации / М.В. Мамонова // Аграрное и земельное право. – 2017. – № 1 (145). (0,5 п.л.).

2. Мамонова, М.В. Инвестиционная стратегия ОАО «РЖД» / М.В. Мамонова // Аграрное и земельное право. – 2017. – № 3 (147). (0,5 п.л.).

3. Мамонова, М.В. Правовой механизм использования инвестиций при строительстве высокоскоростной магистрали «Москва-Казань» / М.В. Мамонова // Право и государство: теория и практика. – 2017. – № 6 (150). (0,5 п.л.).

II. Иные публикации:

4. Мамонова, М.В. Особенности проведения внутренней аудиторской проверки коммерческих организаций на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги» / М.В. Мамонова // Вестник Юридического института МИИТ. – 2015. – № 2 (10). (0,25 п.л.).

5. Мамонова, М.В. Влияние системы налогообложения на формирование благоприятного инвестиционного климата / М.В. Мамонова // Вестник Юридического института МИИТ. – 2015. – № 4 (12). (0,25 п.л.).

6. Мамонова, М.В. Особенности осуществления инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте / М.В. Мамонова // Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ). Труды конференций. – 2016. – № 1. (0,125 п.л.).

7. Мамонова, М.В. Правовое регулирование контроля соблюдения и обеспечения безопасности функционирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2016. – № 11 (11). (0,1875 п.л.).

8. Мамонова, М.В. Отражение вопросов безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 2 (14). (0,3125 п.л.).

9. Мамонова, М.В. Актуальность проблематики правового регулирования инвестиционной деятельности в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года (на примере железнодорожного транспорта) / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 3 (15). (0,25 п.л.).

10. Мамонова, М.В. Формирование механизмов гарантий для частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов в целях обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 11 (23). (0,3125 п.л.).

11. Мамонова, М.В. Особенности правового регулирования концессионных механизмов при строительстве объектов транспортной (железнодорожной) инфраструктуры / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 12 (24). (0,625 п.л.).

12. Мамонова, М.В. Стратегия инновационного развития железнодорожного транспорта / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2018. – № 1 (25). (0,4375 п.л.).

13. Мамонова, М.В. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства Российской Федерации / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2018. – № 1 (25). (0,375 п.л.).

14. Мамонова, М.В. Правовое обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте / М.В. Мамонова // Транспортное право и безопасность. – 2018. – № 1 (25). (0,3125 п.л.).

15. Мамонова, М.В. Правовое регулирование деятельности по обеспечению безопасности железных дорог: проблемы и противоречия / М.В. Мамонова // Материалы Международной научно-практической конференции «Транспортная безопасность в системе национальной безопасности России: организационные и правовые проблемы обеспечения». – 2018. – С. 68-69. (0,125 п.л.).