

Научная статья
УДК 347.763.3

**КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА КАК ИНСТРУМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА
В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

Айгозель Сейитгельдыевна Байлиева
Российский университет транспорта (МИИТ)
Москва, Россия, baylieva85@mail.ru

Аннотация. Автор рассматривает контракт жизненного цикла как один из инструментов перехода транспортной отрасли к устойчивому развитию в условиях замкнутой кризисной экономики России. Целью данной статьи является анализ правового обоснования применения контрактов жизненного цикла в сфере транспорта, а также определение направлений развития такого применения. В статье рассмотрена возможность и перспективы заключения контракта жизненного цикла в условиях государственно-частного партнерства. Данная форма взаимодействия характеризуется привлекательностью для всех стейкхолдеров при заключении долгосрочных контрактов жизненного цикла. Автором произведен анализ существующей нормативной правовой базы и сделан вывод о необходимости ее адаптации и совершенствования.

Ключевые слова: контракт жизненного цикла, государственно-частное партнерство, заказчик, поставщик, ценообразование.

Для цитирования: Байлиева А. С. Контракт жизненного цикла как инструмент государственно-частного партнерства в транспортной отрасли // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2023. № 2 (100). С. 54–59.

Original article

**LIFE CYCLE CONTRACT AS A TOOL FOR PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
IN THE TRANSPORT INDUSTRY**

Aygozel S. Bailieva
Russian University of Transport (MIIT)
Moscow, Russia, baylieva85@mail.ru

Abstract. The author considers the life cycle contract as one of the tools for the transition of the transport industry to sustainable development in the conditions of Russia's closed crisis economy. The purpose of this material is to assess the legal basis for the use of life cycle contracts in the field of transport, as well as to identify areas for the development of such an application. This article discusses the possibility and prospects for concluding a life cycle contract in a public-private partnership. This form of interaction will allow taking into account the interests of all stakeholders when concluding long-term life cycle contracts. The author analyzes the existing regulatory framework and concludes that it needs to be adapted and improved.

Keywords: life cycle contract, public-private partnership, customer, supplier, pricing.

For citation: Bailieva A. S. Life cycle contract as a tool for public-private partnership in the transport industry // Bulletin of Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023. № 2 (100). P. 54–59.

В современном мире, включая Россию, мы наблюдаем период социально-экономи-

ческих потрясений, который способствовал изменению восприятия экспертного

© Байлиева А. С., 2023

сообщества в отношении взаимодействия государственных структур и деловых сообществ. Основные изменения в эволюции сотрудничества государственных структур и бизнеса начались с введения Федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ¹. Государственно-частное партнерство представляет собой многогранный подход к сотрудничеству, предусматривающий разнообразные формы взаимодействия государственных структур и бизнеса. Одной из таких форм сотрудничества являются контракты, охватывающие всевозможные этапы жизненного цикла.

Перечень объектов, которые могут стать предметом таких соглашений между государственными органами и частными структурами, представлен в Федеральном законе от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ. Этот перечень включает различные виды транспортных объектов, такие как автомобильные дороги, мосты, тоннели, аэропорты, порты, железные дороги и другие элементы инфраструктуры, необходимые для обеспечения транспортной системы.

Необходимо отметить, что указанный выше перечень объектов является исчерпывающим, и, как следствие, объектом заключаемых соглашений, могут выступать только прямо указанные в данном нормативном правовом акте объекты.

Большинство исследователей относят контракт жизненного цикла к разряду соглашений о публично-частном партнерстве. Так, В. Р. Гарипов определяет контракт жизненного цикла «как контракт, предполагающий как приобретение готовой конечной продукции, так и при необходимости ее проектирование, конструирование, сервисное обслуживание, восстановление и переработку [1].

По мнению Е. А. Корнеевой, контракт жизненного цикла – одна из форм государственно частного партнерства, которая учитывает жизненный цикл объекта, чаще всего как средне или долгосрочная перспектива. По условиям контракта жизненного цикла частный партнер выполняет весь объем работ, начиная с создания проектно-сметной документации и заканчивая обслуживанием, эксплуатацией, ремонтом объекта в течение всего его жизненного цикла, а государство гарантирует оплату равными частями на все время действия государственного контракта после ввода объекта в эксплуатацию. При этом частный партнер выбирается на конкурсной основе» [2].

На сегодняшний день в рамках государственно-частного партнерства существуют многочисленные примеры крупных проектов, связанных с развитием транспортной инфраструктуры. Один из таких проектов – это закупка вагонов для АО «Российские железные дороги» на условиях контракта жизненного цикла.

Учитывая сфокусированность исследования на вопросах развития транспортной инфраструктуры, следует обратиться также и к проектам контрактов жизненного цикла в части наземного пассажирского транспорта. В их число, например, входят контракты на закупку новых автобусов и трамваев, соответствующих современным требованиям эффективности, экологичности и комфорта для пассажиров.

Кроме того, показательным примером использования контрактов жизненного цикла в сфере транспортной инфраструктуры является реализация проекта высокоскоростных железнодорожных магистралей. Для реализации данного проекта в России еще в 2006 году создано ОАО «Скоростные магистрали», первой задачей которого стала подготовка проекта создания высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, получившего лаконичное название ВСМ-1 [3].

¹ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ // Доступ из справ-правовой системы «Консультант-Плюс». (дата обращения: 01.03.2023).

В основу проекта ВСМ-1 заложен важный инновационный принцип: высокоскоростную магистраль Москва – Санкт-Петербург решено строить с использованием контракта жизненного цикла. Идея гениально проста. Государство не инвестирует в строительство железных дорог, ждет, пока подрядчики создадут объекты инфраструктуры за свой счет, а затем оплачивает услуги на протяжении всего жизненного цикла введенного в эксплуатацию объекта, что достигает иногда 30–40 летнего периода.

Мотивация подрядчика – исполнителя контракта жизненного цикла – основана на создании максимально качественного объекта за возможно кратчайший срок, что в целом укладывается в базу таких контрактов, поскольку подрядчик получает оплату только после ввода объекта в эксплуатацию. Это освобождает государство от необходимости содержать большой штат для контроля за каждым шагом строителей, инспектирования, приема и управления пер-

соналом. Это исключает коррупцию, так как некому давать взятки. Контракт жизненного цикла означает предоставление услуг (работ) по отношению к качественной инфраструктуре по доступным ценам на протяжении всего жизненного цикла объектов инфраструктуры, задействованных в проекте, а также заключение единого договора с исполнителем¹. Объединение всех этапов проекта (проектирование, строительство, эксплуатация) в единый контракт значительно снижает производственные и эксплуатационные риски и существенно снижает финансовые затраты. Ошибки, допущенные при проектировании, могут навредить только подрядчикам, но не госзаказчикам [4]. Самый главный плюс контракта жизненного цикла в сфере транспортной инфраструктуры заключается в том, что государство не вкладывает деньги в проектирование, строительство и эксплуатацию дороги, а покупает услуги уже работающей дороги (см. рисунок).



Рисунок – Модель контракта жизненного цикла. Схема создания инфраструктуры ВСМ²

¹ О текущей ситуации в Российской экономике в декабре 2021 – январе 2022 года: доклад Минэкономразвития Российской Федерации // Министерство экономического развития Российской Федерации: официальный сайт. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/makroec/ekonomicheskie_obzory/_o_tekushchey_situacii_v_rossiyskoy_ekonomike_dekabr_2021_yanvar_2022_goda.html (дата обращения: 01.03.2023).

² Разработано на основе данных Аналитического обзора VEGAS LEX.

Применение инновационного инструмента развития государственно-частного партнерства, основанного на контракте жизненного цикла (ВСМ-1), открыло новые перспективы для эффективной реализации крупных проектов в области транспортной инфраструктуры по всей стране. Этот прогрессивный подход создает возможности для оптимального взаимодействия между государственными и частными структурами, способствуя успешному развитию и модернизации транспортных систем.

Применение контрактов жизненного цикла в отношении как транспортной инфраструктуры, так и в отношении иных социально значимых объектов стало возможным в силу принятых в стране ряда нормативных правовых актов, в частности Федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ, Федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ и постановления Правительства Российской Федерации «Об определении случаев заключения контрактов жизненного цикла» от 28 ноября 2013 г. № 1087.

При этом из анализа действующего законодательства представляется, что контракт жизненного цикла в отличие от контракта жизненного цикла в форме государственно-частного партнерства следует рассматривать как отдельную правовую конструкцию, осуществляемую в рамках государственных закупок. Согласно Федеральному закону о контрактной системе под контрактом жизненного цикла понимается «контракт, предусматривающий поставку товара или выполнение работы (в том числе при необходимости проектирования объекта капитального стро-

ительства, создание товара в результате выполнения работы), последующие обслуживание, при необходимости эксплуатацию в течение срока службы, ремонт и (или) утилизацию поставленного товара или созданного в результате выполнения работы объекта капитального строительства или товара»¹.

Однако реализация контракта жизненного цикла в отношении объектов транспортной инфраструктуры сегодня фактически возможна также и в рамках Федеральных законов о концессионных соглашениях и о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации.

Как уже отмечалось выше, большинство исследователей относят контракт жизненного цикла к разряду соглашений о публично-частном партнерстве, отмечая, к примеру, общие для подобных форм черты, например, «определенный вклад сторон в реализацию общего проекта, распределение между ними обычных рисков и создание для частного субъекта гарантий того, что его участие в выполнении публичных задач будет обеспечено необходимой защитой, повышающей привлекательность таких инвестиций по сравнению с инвестициями в обычные коммерческие проекты», что несомненно не может не считаться спецификой контракта жизненного цикла [4].

Следует отметить, что отдельные элементы контракта жизненного цикла были опробованы в рамках иных форм государственно-частного партнерства. Так, например, частично контракт жизненного цикла представлен в рамках модели операторского контракта (Operation (O&M) contract), возлагающего на частного инвестора обязательства по аренде и эксплуатации автомобильной дороги.

Примером указанного взаимодействия на сегодняшний день может являться организованный процесс взимания платы на некоторых участках федеральных трасс М-3 «Украина», М-4 «Дон» и М-11 «Мо-

¹ О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ // Доступ из справ-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.03.2023).

сква – Санкт-Петербург» в соответствии с утвержденными тарифами. Также контракт в отношении данных участков предполагает размещение информационных систем и организацию службы аварийных комиссаров. Оператором по данным контрактам выступает ООО «Объединенные системы сбора платы». Такая форма публично-частного партнерства предусматривает несколько уровней взаимодействия. С одной стороны, отдельные участки вышеуказанных трасс переданы в доверительное управление государственной компании «Автодор», выполняющей общий технический надзор и установление тарифов и классификаций транспортных средств, осуществляющих движение по трассе, с другой стороны, текущую деятельность по их текущему ремонту и содержанию трассы, взиманию установленной платы, оказанию помощи водителям в дороге осуществляет частная компания.

Важность и эффективность применения контракта жизненного цикла для российской экономики подчеркнул Президент Российской Федерации Владимир Путин в ежегодном послании Федеральному Собранию Российской Федерации 2018 года. Он отметил, что контракт жизненного цикла пока недостаточно оценен, несмотря на то, что несет как для государства, так и для бизнеса больше плюсов, чем минусов.

Однако следует отметить ряд специфических проблем внедрения контракта жизненного цикла в нашей стране, которые так или иначе влияют на развитие транспортной инфраструктуры:

1. Имеющиеся пробелы в нормативном правовом регулировании вопроса реализации контрактов жизненного цикла. В частности, существующее толкование понятия контракта жизненного является своего рода препятствием для реализации всего спектра возможностей, которыми обладает исполнитель при исполнении заключенного договора.

2. Заключаемые контракты выходят за пределы возможности планирования бюджета на их выполнение. В периоды экономической нестабильности невозможно

учесть влияние всех внешних факторов в проекте бюджета.

3. Несоразмерная ответственность сторон договора. В соответствии с действующим законодательством все инфляционные риски возложены только на исполнителя. Такая ситуация отрицательно сказывается на подрядчике-исполнителе, поскольку он несет значительно большие риски. Кроме того, отсутствие государственных гарантий на долгосрочный период также увеличивает его риски. Несоразмерность в ответственности между сторонами может иметь негативные последствия для выполнения проекта.

4. Уменьшение инвестиционной привлекательности проектов транспортной инфраструктуры России ввиду длительной окупаемости контракта жизненного цикла не привлекает потенциальных подрядчиков, и, соответственно, их количество значительно сокращается. Для малого и среднего бизнеса такие проекты вообще не будут прибыльными.

5. Возникновение трудностей при расчете стоимости жизненного цикла объекта, поскольку при формировании бюджета невозможно учитывать затраты на содержание объекта с учетом его фактического износа.

6. Отсутствие опыта управления в процессе исполнения контракта жизненного цикла. В связи с тем, что в российской экономике применение контракта жизненного цикла началось относительно недавно, в этой области ощущается дефицит специалистов (профессионалов), а молодым специалистам в их эффективной реализации еще не хватает опыта управления такими проектами [4].

Таким образом, контракт жизненного цикла – это прежде всего возможность государства развивать и создавать общественно важные объекты транспортной инфраструктуры с ограниченным бюджетом. Вместе с тем существующие проблемы реализации контракта жизненного цикла в России тормозят развитие его системы и всего государственно-частного партнерства.

Несмотря на то, что контракт жизненного цикла является действенным способом

привлечения публичным субъектом дополнительных долгосрочных инвестиций в сферу транспортной инфраструктуры, на текущий момент данный вид договоров не получил должного распространения на практике вследствие того, что законодателем не был определен четкий подход к данному типу договоров как к форме публично-частного партнерства как особой формы взаимодействия власти и бизнеса.

Подводя итоги, необходимо сказать, что механизм государственно-частного партнерства на основе контракта жизненного цикла является интересным, но недооцененным способом взаимодействия государства и

бизнеса. Данное партнерство способствует оптимизации бюджета региона, улучшает качество объектов, находящихся в ведении государственных органов. Такое сотрудничество обеспечило бы реализацию Стратегии социально-экономического развития нашей страны, тем самым способствовало бы сохранению темпов развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации. Реализация контрактов жизненного цикла в форме государственно-частного партнерства позволит смягчить последствия нынешнего экономического кризиса и обеспечит динамический рост экономики и улучшения качества жизни после его преодоления.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Гарипов В. Р. Жизненный цикл изделия: особенности расчета стоимости по контракту жизненного цикла // Вестник Ярославского государственного университета имени Г. П. Демидова. Экономические, социальные и юридические науки. 2019. № 11/2. С. 231–240.
2. Корнеева Е. А. Контракт жизненного цикла как форма государственно-частного партнерства: проблемы и перспективы развития // Социальное партнерство как фактор развития инфраструктурных отраслей экономики России: материалы международной научно-практической конференции. Новосибирск, 2013.
3. Муратов Д. Г. Проект высокоскоростной магистрали Москва – Санкт Петербург // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2011. № 1 (32).
4. Морданова Е. С. Контракты жизненного цикла и внешнеторговая документация // Инфраструктурные отрасли экономики: тенденции развития. 2018. № 9. С. 27–34.

REFERENCES

1. Garipov V. R. Product life cycle: features of cost calculation under the life cycle contract // Bulletin of Yaroslavl State University named after G. P. Demidov. Economic, social and legal sciences. 2019. No. 11/2. P. 231–240. (In Russ.)
2. Korneeva E. A. Life cycle contract as a form of public-private partnership: problems and development prospects // Social partnership as a factor in the development of infrastructure sectors of the Russian economy: materials of the international scientific-practical conference. Novosibirsk, 2013. (In Russ.)
3. Muratov D. G. The project of Moscow - St. Petersburg high-speed highway // Transport of the Russian Federation. Journal of science, practice, economics. 2011. No. 1 (32). (In Russ.)
4. Mordanova E. S. Contracts of the life cycle and foreign trade documentation // Infrastructural branches of the economy: development trends. 2018. No. 9. P. 27–34. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 05.03.2023; одобрена после рецензирования 31.05.2023; принята к публикации 23.06.2023.

The article was submitted 05.03.2023; approved after reviewing 31.05.2023; accepted for publication 23.06.2023.