

ЛЕГКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ (ЛРТ): НОВАЯ СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ ГЧП

WWW.VEGASLEX.RU

МАРТ 2012



Легкорельсовый транспорт (скоростной трамвай) стал неотъемлемым атрибутом городской среды во многих странах мира. В России в последние несколько лет интерес к этому виду транспорта также возрос. В ряде регионов органы власти видят именно в легкорельсовом транспорте ключ к совершенствованию системы городского пассажирского транспорта (борьба с пробками, усиление связей между муниципалитетами, скорость перемещения пассажиров на загруженных маршрутах и т. п.) и улучшению экологии городской среды.

Скоростные трамваи

- Дружелюбны к экологии городской среды
- Эффективно решают транспортные проблемы региона
- Легко интегрируются в пешеходную зону
- Развивают мультимодальность городской системы пассажирского транспорта
- Способствуют росту числа рабочих мест
- Стимулируют развитие прилегающих территорий
- Стимулируют рост цен на недвижимость вблизи станций и остановок
- Не требуют больших затрат на обустройство маршрутов сигнальным оборудованием: могут обслуживаться сигнальным оборудованием, предназначенным для автобусов, традиционных трамваев или троллейбусов

ПЕРВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО СОЗДАНИЮ ЛРТ В РЕГИОНАХ РОССИИ



За рубежом первые проекты в сфере ЛРТ были реализованы государством по принципу госзаказа. Однако текущие зарубежные проекты в этой сфере реализуются в формате ГЧП.



- **Nottingham Express Transit (NET)**, Великобритания
Стоимость проекта составляет более £ 250 млн
Строительство ведется с 1 января 2012 г.
Схема ГЧП: Design-Build-Finance-Operate
- **GoldLinQ**, Австралия
Стоимость проекта составляет \$ 500 млн
Строительство планируется завершить в 2014 г.
Схема ГЧП: Design-Build-Finance-Operate
- **Ottawa Light Rail**, Канада
Стоимость проекта составляет € 1,5 млрд, из них порядка 30% – частное финансирование
Завершение строительства – 2018 г.
Схема ГЧП: Design-Build-Finance-Maintain

В России первые проекты в сфере ЛРТ (Сочи, Казань) также были «бюджетной стройкой» в рамках государственного заказа. Вместе с тем тенденция реализации проектов в сфере ЛРТ в формате ГЧП актуальна и для отечественного рынка ЛРТ-проектов. Однако в России ГЧП по созданию инфраструктуры ЛРТ обусловлено рядом особенностей.

К одной из таких особенностей относится неопределенность правового статуса ЛРТ (скоростного трамвая). Законодательством правовой статус скоростных трамваев исчерпывающе не урегулирован.

Во-первых, федеральное законодательство, в том числе Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (УАТ)¹, не содержит определения скоростного трамвая. Законодательство некоторых субъектов РФ (Татарстан) рассматривает ЛРТ как наземный электрический общественный транспорт с повышенными скоростными характеристиками. В других – определяет как новый вид общественного скоростного транспорта, отличный от привычных трамваев (Санкт-Петербург), легкорельсовый внеуличный транспорт (Москва).

Статус объектов инфраструктуры ЛРТ не определен ни в федеральном законодательстве, включая УАТ, ни в законодательстве субъектов РФ.

Федеральное законодательство не регулирует перевозку ЛРТ по межсубъектным маршрутам.

Отсутствие или недостаточное правовое регулирование ЛРТ является фактором, оцениваемым инвесторами как риск при участии в ГЧП. Поэтому одной из предпосылок для реализации проектов в сфере ЛРТ на основе ГЧП является комплексная регламентация вопроса правового статуса ЛРТ (скоростных трамваев). Такая регламентация должна предусматривать:

- установление статуса инфраструктуры ЛРТ;

- распределение мандатов и регламентацию земельно-имущественных отношений в случае создания скоростных трамваев межсубъектового сообщения;
- регламентацию оснований и порядка осуществления пассажирских перевозок ЛРТ;
- закрепление вопросов создания инфраструктуры ЛРТ и ее эксплуатации на основе ГЧП;
- закрепление вопросов субсидирования транспортного обслуживания льготных категорий граждан;
- регламентацию вопросов гарантирования минимального трафика при перевозках ЛРТ;
- регламентацию вопросов тарифного регулирования;
- закрепление вопросов государственного финансирования (софинансирования) создания инфраструктуры ЛРТ.

На практике реализация проектов в сфере ЛРТ на основе ГЧП помимо поиска оптимальной экономической и правовой модели проекта, обеспечивающей его рентабельность и интересы участников проекта, в ряде случаев требует корректировки регионального законодательства о транспортном обслуживании населения и/или принятия региональных законов о статусе ЛРТ (транспортном обслуживании населения ЛРТ).

Учитывая незначительный опыт создания ЛРТ в России, унифицированные подходы к вопросам регламентации статуса ЛРТ и создания инфраструктуры ЛРТ пока не выработаны. Однако планы по развитию сетей ЛРТ в регионах свидетельствуют о том, что в ближайшее время государству и бизнесу предстоит выработать такие подходы.

Ниже представлена матрица, позволяющая протестировать проект на наличие **благоприятных параметров** и **«узких» мест** конкретного проекта. Прохождение теста по «зеленому коридору» сигнализирует о максимально комфортном правовом поле реализации проекта.

¹ Корпоративная модель ГЧП предполагает участие публично-правового образования в проекте в лице созданного им хозяйственного общества.

МАТРИЦА ПАРАМЕТРОВ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ ЛРТ

Параметры	Ограничения для реализации проекта	Пути снятия ограничений	
ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ	Городской транспорт	Мандат муниципалитета	-
	Межмуниципальный транспорт	Мандат администрации региона – дополнительные усилия по синхронизации действий участников	-
	Межсубъектовый транспорт	Мандат двух и более регионов; усложненные земельные отношения в связи с правом собственности двух и более субъектов РФ – дополнительные усилия по синхронизации действий участников	Заключение межрегиональных соглашений; корректировка регионального земельного законодательства ц
СТАТУС ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛРТ	Объекты в государственной собственности	Ограничение вариативности формирования модели проекта	ГЧП на основе концессионного соглашения или государственный контракт
	Часть объектов в частной собственности	Относительная свобода в формировании модели проекта	-
	Объекты в частной собственности	Свобода в формировании модели проекта	-
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ	Необходимость финансирования капитальных затрат	Ограничение вариативности формирования модели проекта	ГЧП на основе концессионного соглашения или корпоративной модели ²
	Субсидирование проезда льготников	Ограничение вариативности формирования модели проекта	ГЧП на основе концессионного соглашения

² Корпоративная модель ГЧП предполагает участие публично-правового образования в проекте в лице созданного им хозяйственного общества.

КОНТАКТЫ



КАРЕН АРАКЕЛЯН

Заместитель руководителя
Практики ГЧП и инфраструктуры

arakelyan@vegaslex.ru



ЕВГЕНИЯ ЗУСМАН

Старший юрист-аналитик
Практики ГЧП и инфраструктуры

zusman@vegaslex.ru



ИВАН ЛАВРЕНТЬЕВ

Младший юрист
Практики ГЧП и инфраструктуры

ilavrentiev@vegaslex.ru

Более подробную информацию о продуктах и услугах
практики ГЧП и инфраструктуры VEGAS LEX можете узнать на сайте www.vegaslex.ru.

VEGAS LEX – одна из ведущих российских юридических фирм, предоставляющая широкий спектр правовых услуг. Основанная в 1995 году, Фирма объединяет более 100 юристов, офисы в Москве, Волгограде, Краснодаре и ряд региональных партнеров.

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- Взаимоотношения с государственными органами. Нормотворчество
- Вопросы конкуренции. Антимонопольное регулирование
- Отраслевое право. Топливо-энергетический комплекс
- Техническое регулирование
- Разрешение споров и досудебное урегулирование конфликтов. Медиация
- Проекты с иностранным элементом. Международный арбитраж. Международные сделки. Локализация
- ГЧП и инфраструктурные проекты
- Недвижимость. Земля. Строительство
- Корпоративные вопросы и M&A. Юридическая экспертиза
- Инвестиции. Проектное финансирование
- Инновационные проекты
- Комплаенс. Антикоррупционный комплаенс и противодействие корпоративному мошенничеству
- Международное налогообложение
- Налоговый консалтинг
- Ценные бумаги, листинг, секьюритизация
- Интеллектуальная собственность
- Отраслевое право. Экологическое право

ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ:

- Авиация
- ЖКХ
- Информационные технологии
- Инфраструктура и ГЧП
- Машиностроение
- Metallургия
- Нанотехнологии
- Недвижимость
- Недропользование
- Пищевая промышленность
- Страхование
- Строительство
- Телекоммуникации
- Транспорт
- ТЭК
- Тяжелая и легкая промышленность
- Фармацевтика
- Финансы
- Химия и нефтехимия

ПРИЗНАНИЯ И НАГРАДЫ:

- European Legal Experts 2011
- Best Lawyers 2012
- International Financial Law Review 2011
 - ▷ Реструктуризация и банкротство
- Chambers Europe 2011
 - ▷ Государственно-частное партнерство
 - ▷ Антимонопольные вопросы
 - ▷ Разрешение споров
 - ▷ Налоги
- The Legal 500 Europe, Middle East&Africa 2012
 - ▷ Государственно-частное партнерство
 - ▷ Разрешение споров
 - ▷ Недвижимость
 - ▷ Корпоративная практика, M&A
- ▷ Налоги
- ▷ Проекты в энергетике
- Право.Ru-300, 2011
 - ▷ Антимонопольное право
 - ▷ Корпоративное право/слияния и поглощения
 - ▷ Коммерческая недвижимость/строительство
 - ▷ Природные ресурсы/энергетика
 - ▷ Налоговое право
 - ▷ Арбитраж
 - ▷ Трудовое право

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, НОСНТИЕФ, MAN, British Airways, Rockwool, MTD Products

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 РСРП, Комиссия по защите прав инвесторов при НФА, Агентство Стратегических инициатив, и т.д.