НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
УДК 34:629.4.083.004.67:656.2.022.846
DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-1-10

Мир транспорта. 2022. Т. 21. № 1 (104). С. 87–90

Правовые и технологические аспекты внедрения контракта жизненного цикла в пассажирском комплексе дальнего следования

Александр ЗЕМЛИН

Андрей ШИНКАРУК

Елена ВИШНЯКОВА

Александр Игоревич Землин [1], Андрей Сергеевич Шинкарук [2], Елена Петровна Вишнякова [3]

[1] Российский университет транспорта, Москва, Россия.
[2] Федеральная пассажирская компания (ФПК), Москва, Россия.
[3] Транспортная компания «Феско» (ТК «Феско»), Москва, Россия.
✉ *[1] zemlin.aldr@yandex.ru.*
[2] ORCID 0000-0001-8426-8625.

АННОТАЦИЯ

Целью настоящей публикации является рассмотрение и оценка внедрения обслуживания и ремонта пассажирского подвижного состава на основе заключения договорных отношений по контракту жизненного цикла (КЖЦ).

По результатам проведённого анализа и полученного опыта формирования договорных отношений в формате КЖЦ как со стороны зарубежных компаний, так и на отечественном рынке установлено, что заказчику выгодно их заключение. Расходы, в конечном итоге, снижаются примерно на 10–15 % в сравнении с традиционной формой заключения договорных отношений (отдельный договор на изготовление и сервисное обслуживание). Существенным преимуществом является также то, что использование такого рода соглашений исключают необходимость поиска и последующего заключения договоров с исполнителями на этапе эксплуатации.

При заключении контрактов КЖЦ закупка и заключение договора на последующее сервисное обслуживание подвижного состава могут быть осуществлены на основе концессионного соглашения в соответствии с требованиями законодательства о закупке. При закупке необходимо руководствоваться требованиями федерального закона в части обязательного проведения конкурсных процедур и отбора потенциальных поставщиков.

На основании анализа существующих моделей формирования договорных отношений по обслуживанию подвижного состава по контракту КЖЦ целесообразно рассматривать возможность его распространения на вновь изготавливаемый пассажирский подвижной состав, используемый в дальнем сообщении.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирское сообщение, пассажирский вагон, контракт, жизненный цикл, заказчик, эксплуатация и ремонт, контракт жизненного цикла.

Для цитирования: Землин А. И., Шинкарук А. С., Вишнякова Е. П. Правовые и технологические аспекты внедрения контракта жизненного цикла в пассажирском комплексе дальнего следования // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 1 (104). С. 87–90. DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-1-10.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

© Землин А. И., Шинкарук А. С., Вишнякова Е. П., 2023

ВВЕДЕНИЕ

Контракт жизненного цикла (КЖЦ) – это разработка нового подвижного состава, его сервисное обслуживание в течение всего жизненного цикла и утилизация выработавшего нормативный срок службы вагона. Данный принцип в мировой практике зарекомендовал себя с положительной стороны.

К началу формирования скоростного и высокоскоростного сообщения на территории Европейских стран, которое приходится на конец 70-х - 80-х годов прошлого века была разработана концепция разделения перевозочного процесса на следующие основные направления: порядок назначения поездов и их курсирование (формирование графика движения поездов), реализация проездных документов, осуществление сервисного обслуживания (экипировка питанием, сопровождение поезда проводниками), а также осуществление технического обслуживания и ремонта подвижного состава [1, с. 115].

Первые контракты жизненного цикла были заключены в Великобритании в 90-х годах при приобретении и последующем сервисном обслуживании локомотивов. Изначально контракт жизненного цикла получил название Private Finance Initiative – инициативы частного финансирования.

Так на основе формы государственно-частного партнёрства, к примеру, был построен тоннель под Ла-Маншем, осуществлены прокладки веток лондонского метро и линии скоростных поездов.

К основным преимуществам КЖЦ можно отнести следующее – исполнитель (подрядчик) напрямую заинтересован не только в максимально быстром изготовлении подвижного состава, но и в эффективном и долгосрочном его использовании, минимизируя попадание вагонов во внеплановый ремонт или простой. Ведь оплату он будет получать не за сам объект, а за его использование владельцем.

При такой схеме взаимодействия производитель берёт на себя ответственность за поддержание в работоспособном состоянии своего изделия. Следовательно, при изготовлении пассажирского вагона на стадии проектирования в конструкцию закладываются самые эффективные и передовые технические решения.

По результатам подписания контракта каждая сторона получает ряд преимуществ. Производитель повышает качество подвижного состава, приобретает новые компетенции и получает прибыль на протяжении всего срока службы объекта. У заказчика не возникает проблем по своевременности и полноте выполнения сервисных процедур, к тому же отсутствует необходимость в подборе подрядчика.

На основании опыта заключения КЖЦ в ряде европейских государств установлено, что заказчику выгодно их заключение, так как расходы снижаются примерно на 10–15 % в сравнении с традиционной формой заключения договорных отношений (отдельный договор на изготовление и отдельный договор на сервисное обслуживание). Также у заказчика отсутствует необходимость проведения процедур по поиску исполнителей для сервисного обслуживания подвижного состава.

Целью исследования является анализ правовых и технологических аспектов внедрения контракта жизненного цикла в пассажирском комплексе дальнего следования.

РЕЗУЛЬТАТЫ

В Российской Федерации нормативное регулирование по обслуживанию на основе КЖЦ регламентировано в 2014 году с принятием Федерального закона № 44-ФЗ[1], согласно которому под КЖЦ понимается следующий термин – это «контракт на приобретение товара или работы, их дальнейшее обслуживание, ремонт, эксплуатация и уничтожение товара (объекта)». Также в данном Федеральном законе предусмотрены оговорки, которые могут включаться на стадии создания и конструирования объекта при необходимости.

На основании комплексного толкования норм данного закона следует, что заключение договорных отношений по КЖЦ предполагает действие договора на весь период существования объекта. Если же заказчик захочет заключить дополнительное соглашение или контракт на один или несколько видов работ, из тех, что регламентированы или регулируются принципами КЖЦ, то это может повлечь ответственность за нарушение норм о защите конкуренции.

С технологической стороны выполнение всех стадий жизненного цикла подвижного состава, начиная с проектирования вагона до его утилизации, принципы которого регламен-

[1] Федеральный закон от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». [Электронный ресурс]: http://www.kremlin.ru/acts/bank/37056. Доступ 27.10.2022.

тированы требованиями ГОСТ 31539-2012 [3][2], а также безусловное выполнение норм и правил безопасной эксплуатации вагона в соответствии с требованиями технического регламента таможенного союза ТР ТС 001/2011[3] будут находиться в зоне ответственности исполнителя.

Правительство Российской Федерации Постановлением № 1087 «Об определении случаев заключения КЖЦ»[4] определило исчерпывающий перечень объектов инфраструктуры, которые создаются и обслуживаются по принципу КЖЦ. В данный перечень вошли такие объекты инфраструктуры как автодорожные объекты, метро, железнодорожный транспорт, внеуличный и электрический транспорт на земле, порты, водные и воздушные суда, аэродромы, а также уникальные объекты капитальной постройки и объекты коммунального хозяйства.

Таким образом, Правительство дало ясно понять, что в России КЖЦ будет сформирован не на способе совместного сотрудничества государства и исполнителя, а как одна из форм госзакупок.

Вместе с тем, договорные отношения на железнодорожном транспорте по принципу КЖЦ заключались и ранее. На таких принципах заключены договора ОАО «РЖД» и его дочерними компаниями с Siemens, Patentos Talgo, и структурами Трансмашхолдинг на обслуживание поездов «Сапсан», «Ласточка», «Стриж», а также ряда моделей локомотивов соответственно.

Кроме того, ГУП «Московский метрополитен» и ОАО «Метровагонмаш» в 2013 году заключил контракт по принципу КЖЦ, по условиям которого подрядчик в течении 30 лет обязан обслуживать, ремонтировать и поставлять на линию технически исправный подвижной состав.

На основании анализа принципов, заложенных в нормативно-правовых документах порядка заключения контрактов КЖЦ, целесообразно отметить, что юридическая основа для закупки и последующего сервисного обслуживания подвижного состава может осуществляться как заключением договора с применением концессионного соглашения, так и непосредственно посредством закупочной деятельности (в зависимости от субъектного состава государственной стороны, объекта и предмета соглашения). Таким образом, при осуществлении закупочной деятельности необходимо руководствоваться Федеральным законом № ФЗ-223 «Об особенностях закупки товаров (работ, услуг) отдельными видами юридических лиц»[5], которым регламентирован порядок проведения заказчиком конкурсного отбора потенциальных поставщиков.

В рамках конкурсных процедур и критериев конкурсного отбора закрепляются соответствующие параметры отбора, а также включаются все условия, планируемые к подписанию контракта. В соответствии с требованиями федерального законодательства также можно формировать сложный контракт, который может включать в себя не только обязательства непосредственно по осуществлению сервисного обслуживания подвижного состава, но и обязательства, связанные с привлечением дополнительного объёма финансирования.

При этом фактор правового регулирования отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, а также в области применения на добровольной основе требований к продукции, процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, выполнению работ или оказанию услуг и правовое регулирование отношений в области оценки соответствия остаётся весьма значимым [2, p. 237; 3].

Ключевым для любого контракта будет являться обязательство по оплате поставки и сервиса с рассрочкой платежей после начала экс-

---

[2] ГОСТ 31539-2012. Цикл жизненный железнодорожного подвижного состава. Термины и определения. – М.: Стандартинформ, 2014. – 14 с. [Электронный ресурс]: https://docs.cntd.ru/document/1200097621. Доступ 23.10.2022.

[3] Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава». – Минск: Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации, 2012. – 47 с. [Электронный ресурс]: https://e-catalog.nlb.by/Record/BY-NLB-br0000821772. Доступ 23.10.2022.

[4] Постановление Правительства Российской Федерации № 1087 от 28.11.2013 г. «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла (КЖЦ)» (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс]: https://base.garant.ru/70522166/#friends. Доступ 19.10.2022.

[5] Федеральный закон «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ. [Электронный ресурс]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_116964/. Доступ 19.10.2022.

плуатации подвижного состава. Обязательства заказчика по такому контракту будут заключаться в предоставлении объектов недвижимости для размещения персонала и производственных мощностей для организации и проведения исполнителем сервисных регламентных работ, так как технология обслуживания также будет напрямую зависеть и от поставщика подвижного состава.

Следовательно, для обеспечения содержания производственных помещений и выполнения технологических операций также потребуется вовлечение инвестиционных средств для приобретения оборудования, а также реконструкции ряда производственных участков.

При формировании КЖЦ также необходимо рассматривать безрисковость процедуры, так как инвестиции исполнителя в переоборудование производственных участков увеличит стоимость как самого сервисного обслуживания, так и привлечённого финансирования. При этом безрисковость не бывает абсолютной, как показала пандемия COVID-19, основной удар которой пришёлся как раз на транспортный сектор [4], что одновременно актуализирует значимость медицинского компонента транспортной безопасности как одного из факторов снижения рисков [5, с. 183], а также других составляющих, напрмимер, в сфере экологии [6].

На основании вышеизложенного целесообразно рассмотреть и другие альтернативные варианты, например, концессию – это структурированный вариант сделки по закупке подвижного состава, в рамках которого возможно совместить предоставление имущества для организации ремонтной базы с поставкой подвижного состава на структурное подразделение заказчика. При этом заказчик будет выполнять отдельные полномочия концедента.

ВЫВОДЫ

Таким образом, на основании результатов проведённого анализа существующих моделей формирования принципов обслуживания подвижного состава на основе КЖЦ целесообразно рассматривать возможность его распространения на вновь изготавливаемый пассажирский подвижной состав дальнего следования.

В целях систематизации и реализации подхода по обеспечению пассажирских перевозок на основе заключения договорных отношений по системе КЖЦ необходимо разработать нормативные акты технического регулирования конструкторских, технологических, логистических и производственных процессов с последующим внесением их в нормативно-законодательные акты и внедрением в образовательный процесс для повышения компетентности будущих транспортников [7].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Карасёва А. А., Васильева М. А. Анализ мирового опыта развития высокоскоростного железнодорожного транспорта // Молодой учёный. – 2016. – № 6 (110). – С. 114–117. [Электронный ресурс]: https://moluch.ru/archive/110/26636. Доступ 16.10.2022.

2. Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I. Current Issues of Metro Safety Technical Regulations. In: Proceedings of the XIII International Scientific Conference on Architecture and Construction 2020. Lecture Notes in Civil Engineering, 2021, Vol. 130. Springer, Singapore, pp. 236–247. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-33-6208-6_24.

3. Zemlin, A., Kholikov, I., Mamedova, I., Zemlina, O. Problems of Ensuring Security of Transport Infrastructure Facilities. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2021, Vol. 666, 042002. DOI: 10.1088/1755-1315/666/4/042002.

4. Chernogor, N. N., Zemlin, A. I., Kholikov, I. V., Mamedova, I. A. Impact of the Spread of Epidemics, Pandemics and Mass Diseases on Economic Security of Transport. E3S Web of Conferences, 2020, Vol. 203, 05019. DOI: https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020305019.

5. Клёнов М. В., Холиков И. В. Правовые и организационные вопросы контроля за состоянием здоровья работников и оказания медицинской помощи пассажирам на транспорте в России // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 3 (82). – С. 180–191. DOI: 10.30932/1992-3252-2019-17-3-180-191.

6. Bagreeva, E. G., Zemlin A. I., Shamsunov S. K., Blankov A. S. On the issue of classification of risks of environmental safety of the transport complex: legal and organizational aspects. Turismo-estudos e praticas, 2021, No. 1, pp. 1–8. [Электронный ресурс]: https://geplat.com/rtep/index.php/tourism/article/view/882. Доступ 22.10.2022.

7. Холиков И. В. Правовые знания для будущих транспортников // Мир транспорта. – 2020. – Т. 18. – № 1 (86). – С. 260–264. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-260-264.

Информация об авторах:

Землин Александр Игоревич *– доктор юридических наук, кандидат философских наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой транспортного права Юридического института Российского университета транспорта, научный руководитель направления транспортной безопасности Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, Москва, Россия, zemlin.aldr@yandex.ru.*

Шинкарук Андрей Сергеевич *– инженер путей сообщений, Главный ревизор по безопасности движения поездов Федеральной пассажирской компании (ФПК), Москва, Россия, Shinkarukas@mail.ru.*

Вишнякова Елена Петровна *– заместитель директора департамента ТГ «Феско», Москва, Россия, gegjr55@mail.ru.*

Статья поступила в редакцию 19.08.2022, одобрена после рецензирования 05.09.2022, принята к публикации 16.01.2023.