

РАЗВИТИЕ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ В АСПЕКТЕ ТРАНСПОРТА И НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

В настоящее время современный мир и его вызовы формируют всё большее количество угроз экономической и национальной безопасности России. Развитие цифровой экономики, с первого взгляда призванной улучшить производственные процессы в различных отраслях, без должной проработки данной задачи может сформировать новые угрозы [5].

Безусловно, стратегия государства по развитию данного направления необходима и своевременна, так как отсутствие внедрения цифровых технологий в необходимой и полезной мере может воспрепятствовать дальнейшему укреплению и развитию нашей страны. Президент Российской Федерации В. В. Путин на заседании Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам выделил значение задачи развития цифровой экономики для поддержания национальной безопасности России: «Цифровая экономика – это не отдельная отрасль, по сути, это уклад жизни, новая основа для развития системы государственного управления, экономики, бизнеса, социальной сферы, всего общества. Формирование цифровой экономики – это вопрос национальной безопасности и независимости России, конкуренции отечественных компаний» [6]. В. В. Путин провел аналогию между цифровизацией экономики и строительством железных дорог в конце XIX века, а также оценил задачу цифровизации экономики как беспрецедентный по своему масштабу и влиянию проект: «Его действительно сравнивают с теми прорывными преобразованиями, которые на разных исторических этапах позволяли России сделать серьезный шаг вперед, укрепить свою позицию в мире. В их ряду строительство железных дорог в конце XIX века или электрификация страны первой половины XX века» [6]. При этом первостепенную роль играет программа развития данного направления, законодательно утвержденная и принятая к реализации. Программа «Цифровая экономика Российской Федерации», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 г. № 1632-р, содержит множество положений, вызывающих вопросы, а также неопределенность и непроработанные до конца нормы, способные сформировать новые угрозы, которые в совокупности с имеющимися могут усугубить уже существующие проблемы в экономике и безопасности.

Первой целью Программы «Цифровая экономика Российской Федерации» (далее – Программа) является «создание экосистемы цифровой экономики Российской Федерации, в которой данные в цифровой форме являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности и в которой обеспечено эффективное взаимодействие, включая трансграничное, бизнеса, научно-образовательного сообщества, государства и граждан». Вызывает вопрос формулировка «Экосистемы цифровой экономики». Как компьютерные, технические средства и цифровые программные продукты могут приравниваться к экологии? Если внедрение цифровых технологий планируется во всех сферах социально-экономической деятельности, то время работы с компьютерами, автоматизированными системами и прочими техническими объектами будет увеличиваться, соответственно, время, связанное с природой и экологическими направлениями деятельности человека, – уменьшаться. Как известно, уже сейчас превышение норм времени работы с компьютером влечет за собой не только риски приобретения различных проблем со здоровьем, но и видимые негативные последствия такой тенденции, а это, в свою очередь, может повлиять на снижение продолжительности жизни и демографию. Кроме того, производство технических средств зачастую сопровождается нанесением вреда окружающей среде. И вопросы безопасной утилизации проработаны не в достаточной степени.

Согласно первой главе Программы цифровая экономика представлена «тремя уровнями, которые в своем тесном взаимодействии влияют на жизнь граждан и общества в целом: рынки и отрасли экономики (сферы деятельности); платформы и технологии, где формируются компетенции для развития рынков и отраслей экономики (сфер деятельности); среда, которая создает условия для развития платформ и технологий и эффективного взаимодействия субъектов рынков и отраслей экономики». При этом указано, что Программа сфокусирована на двух нижних уровнях цифровой экономики: основные вопросы связаны с созданием ключевых институтов, где будет формировать-

ся нормативная база, компетенции и технологии, обучаться кадры; вопросы, связанные с развитием информационной инфраструктуры и информационной безопасности. При этом не достаточно ясно проведена связь и регламентировано взаимодействие образования, исследований и бизнеса.

С экономической точки зрения не учтена тенденция расширения услуг у хозяйствующих субъектов и глобализации конкуренции, что влечет риск первоочередного приобретения выгод от внедрения цифровых технологий компаниями-лидерами и получение доминирующего положения в своих сегментах рынка. Другим аспектом этого является внедрение цифровых технологий на верхнем уровне.

Вопрос подготовки кадров также содержит некоторые противоречия, однако в рамках объема данной статьи рассматривать его не целесообразно, так как он требует подробного рассмотрения.

Нельзя обойти стороной вопрос цифровой трансформации транспорта и логистики [1]. «Цифровая логистика» обоснованно возникла как ответ на глобальные вызовы цифровой экономики для традиционного сектора транспорта и логистики. Проблемы логистики в электронной торговле связаны, прежде всего, с тем, что по сравнению с традиционной торговлей процесс формирования и реализации цепочек поставок товаров стремительно ускорился. Данная особенность электронной торговли определяет необходимость совершенствования механизмов прогнозирования спроса для планирования распределительной логистики.

В секторе взаимодействия между предпринимателями (B2B) в рамках электронной торговли актуальным направлением является применение технологий «блокчейн», которое позволяет отслеживать самому заказчику весь производственный цикл товара, а также период транспортировки, включая отгрузку, транзитное время, дату прибытия на склад и др. Такая возможность позволит оптимизировать планирование закупок, а также логистические решения по доставке, что повысит конкурентоспособность и экономическую безопасность как самих логистических компаний, так и заказчиков. Цифровая трансформация логистики в сфере транспортных услуг должна учитывать увеличение конкурентных предложений на рынке логистических услуг, значит, логистические компании должны формировать инициативные предложения своих услуг в формате аукционов логистических услуг для электронной торговли B2B. Перспективные направления развития цифровой логистики связаны также с применением беспилотных технологий в транспортных системах.

Транспорт – одна из наиболее значимых отраслей для обеспечения национальной и экономической безопасности, что также подтверждается в Программе развития цифровой экономики в Российской Федерации до 2035 года [2]. В указанной программе прогнозируется развитие трех транспортных рынков: AeroNet, MariNet, AutoNet, трансформация каждого из которых связана с сетевыми технологиями и цифровизацией. Железнодорожный транспорт отдельно не выделяется, при этом является одним из локомотивов развития экономики и поддержания стабильности в обществе. При развитии цифровизации необходимо совершенствовать инфраструктуру, построить новые требуемые пути, что позволит одновременно внедрять и современные технологические решения при оказании транспортных услуг.

Такая ситуация без должной проработки, определения конкретных ответственных лиц, а также установления ответственности и санкций за нарушение невыполненных задач формирует угрозы для экономики и национальной безопасности. Это находит подтверждение в словах Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина: «Считаю необходимым назначить ответственных за каждое из этих направлений [развития цифровой экономики], обозначить конкретные целевые показатели и сроки решения этих задач» [6].

Ответственные лица должны тщательно прорабатывать вопросы цифровизации экономики, поскольку, несмотря на имеющиеся технологические успехи и хорошую интеллектуальную базу, эффективность внедрения цифровой экономики зависит и от общего состояния экономики и ее отраслей, имеющихся рисков и угроз экономической безопасности [3].

Таким образом, чтобы не допустить отставания России в результате неэффективности внедрения цифровой экономики, данное направление необходимо разрабатывать и осуществлять в тесной связи с принципами национальной и экономической безопасности, учитывая экономические проблемы, риски и угрозы в различных отраслях.

Список литературы

1 Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.

2 **Кожевников, Р. А.** Роль железнодорожного транспорта в достижении экономической безопасности и устойчивом развитии экономики / Р. А. Кожевников, О. В. Коришева // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. трудов II Международной научно-практической конференции : под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова – 2017. – С. 74–81.

3 **Кожевникова, И. А.** Социальная ответственность государства в сфере организации и финансирования общественных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. трудов II Международной научно-практической конференции : под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова – 2017. – С. 167–168.

4 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 г. № 1632-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://consultant.ru/>. – Дата доступа : 06.06.2018.

5 **Соколов, Ю. И.** Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность / Ю. И. Соколов, Р. А. Кожевников, О. В. Коришева // Экономика железных дорог. – 2016. – № 9. – С. 49–53.

6 ТАСС. Экономика и бизнес Ново-Огарево, 5 июля. Формирование цифровой экономики – это вопрос национальной безопасности РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://tass.ru/ekonomika/4389411>. – Дата доступа : 05.07.2018.

УДК 656.2:336.6

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО КАК МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

О. А. КРАВЧЕНКО

Государственный университет инфраструктуры и технологий, г. Киев, Украина

Современная инфраструктура представляет собой комплекс взаимосвязанных подсистем и является необходимым элементом не только хорошо функционирующей сферы материального производства, но и повседневной жизни общества. Значение качества инфраструктуры, её разветвлённости и инновационности усиливается в процессе развития интеграционных процессов на евразийском континенте. Кроме этого, уровень развития производственной инфраструктуры имеет непосредственное влияние на национальную экономику, её производительность, уровень занятости, а также на степень включенности отдельных регионов в процесс производства. Это определяет конкурентоспособность страны в целом.

Большое значение инфраструктуры для национальных и мировой экономики в целом обуславливает значимость и объёмы инвестирования в её развитие. Так, по оценкам экспертов Всемирного банка, инвестиции в инфраструктуру развивающихся рынков ежегодно составляют около 2 триллионов долларов. При этом капитальные расходы в инфраструктурные объекты будут только возрастать, поскольку потребности в них в течение следующего десятилетия будут увеличиваться. Эксперты The McKinsey Global Institute отмечают, что для обеспечения необходимого роста национальных экономик инвестиции в инфраструктуру должны составлять до 4,1 % ВВП. Однако следствием дефицита свободных финансовых ресурсов стало недофинансирование необходимых капитальных вложений в развитие инфраструктуры. Так, в странах ЕС потребности в развитие инфраструктуры финансируются на 83,9 %, в других развитых странах – на 91,2 %, развивающихся странах – на 98,2 %, в мире в целом – на 92,7 %. Такое отставание в финансировании инфраструктуры может привести к замедлению развития национальных экономик, снижению их конкурентоспособности. Поэтому проблема финансирования развития инфраструктуры, в том числе и железнодорожного транспорта, в условиях дефицита ресурсов является очень актуальной в современных реалиях.

Финансирование капитальных вложений в развитие инфраструктуры, прежде всего транспортной, до недавнего времени традиционно считалось прерогативой государства. Государство играло и играет значительную роль в создании, поддержании функционирования и развития инфраструктурных объектов и комплексов. Эта практика применялась в развитых и развивающихся странах на всех континентах и была обоснованной. Это можно объяснить такими причинами. Инфраструктура может быть разделена на две части: производственную и социальную. Если развитие производственной инфраструктуры оказывает прямое влияние на рост национальной экономики (согласно исследованиям экспертов Всемирного банка, увеличение инвестиций в инфраструктуру на 10 % приводит в долгосрочной перспективе к увеличению темпов экономического роста на 1 процентный пункт), то целью совершенствования социальной инфраструктуры является, прежде всего, обеспечение населения удобствами, повышение качества их жизни. Такие инвестиционные проекты зачастую предполагают значительные начальные капитальные вложения при том, что их рента-