

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-

бельность может быть невысокой или практически равняться нулю при больших сроках окупаемости. Это делает такие инвестиции неинтересными частному бизнесу. Необходимые объёмы финансовых ресурсов могли быть профинансированы только из государственного бюджета. Кроме этого, инфраструктура, в частности железнодорожная, была монополией, встроенной в социально-экономическую систему городов, регионов, государств. Сейчас частный бизнес всё больше вовлекается в процесс развития инфраструктуры, в частности посредством государственно-частного партнёрства (ГЧП). По данным Всемирного банка, ГЧП применяется более чем в 134 странах; за их счёт осуществляется финансирование 15–20 % всех инвестиций в инфраструктуру.

В современном понимании ГЧП рассматривается как институционный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности. Сейчас ГЧП признаётся наиболее прогрессивной формой партнёрства государства и частного бизнеса. Это связано с тем, что такое партнёрство даёт значительные преимущества перед бюджетным за счёт: 1) снижения финансовой нагрузки на государственный бюджет, повышения эффективности использования объектов, находящихся в государственной собственности, повышения качества обслуживания; 2) долгосрочного характера с чётко определёнными временными рамками, что позволяет осуществлять не только краткосрочное и среднесрочное планирование, но и стратегическое. Кроме этого, широкое внедрение концессий позволяет расширять возможности привлечения частных инвестиций в отрасли, где невозможна приватизация, осуществлять их модернизацию без потери контроля над объектами, имеющими стратегическое значение для государства. Следствием этого является увеличение частоты использования механизмов ГЧП в развивающихся странах.

В развитых странах имеется значительный положительный опыт создания таких временных альянсов для реализации конкретных проектов. В научной литературе рассматривают 5 основных видов концессионных контрактов.

ВОТ «build – operate – transfer» (DBOT «design – buildoperate – transfer») является классической концессионной моделью, которая лежит в основе законодательства о ГЧП многих европейских стран. Заключение такого контракта предполагает, что концессионер осуществляет весь комплекс работ по строительству (реконструкции) объекта, эксплуатирует его и получает от этого доход в течение определённого (установленного) срока, по окончании которого объект передаётся публичному партнёру (государству, уполномоченным государственным органам и т. д.);

ВТО «build – transfer – operate» предполагает финансирование всего комплекса работ по строительству (реконструкции) объекта частными инвесторами и передачу его в собственность публичному партнёру сразу же после окончания строительства; концессионеры получают данный объект для дальнейшей эксплуатации и получения дохода.

ВОО «built – own – operate» (или DBOO «design – built – own – operate»). Частные инвесторы осуществляют строительство (реконструкцию) объекта, а затем приобретают право собственности на него, на основе чего осуществляется его эксплуатация в течение периода, согласованного с публичным партнёром.

ВООТ «built – own – operate – transfer» (DBOOT «design – built – own – operate – transfer»). Частные инвесторы осуществляют строительство (реконструкцию) объекта, приобретают право собственности на него и осуществляют эксплуатацию в течение определённого времени, по истечении которого объект передаётся в собственность публичного партнёра.

ВВО «Buy – Build – Operate» (LDO «Lease – Develop – Operate», WAA «Wrap – Around – Addition»). Особенностью данных концессионных моделей является то, что они являются своеобразной формой передачи уже существующих активов в собственность частных партнёров, которые должны модернизировать эти объекты, не принимая никаких обязательств по срокам его передачи публичному партнёру.

Высокая социально-экономическая значимость железнодорожного транспорта, его определяющая роль в обеспечении национальной безопасности делают невозможной передачу в собственность отдельных участков, поскольку это может привести к нарушению целостности сети, а также возникновению социальной напряжённости в отдельных регионах. Поэтому наиболее эффективными представляются концессионные модели ВОТ и ВООТ, внедрение которых может обеспечить значительные преимущества и для государства как собственника железнодорожной сети, и для частных инвесторов, а именно: 1) железнодорожная сеть, а также подвижной состав останутся в государственной собственности, что позволит сохранить её целостность, а также осуществлять

жесткий контроль за эксплуатацией объектов, переданных в концессию; 2) снижение финансовой нагрузки на государство, поскольку частные инвесторы принимают обязательства по финансированию развития объектов; 3) создание условий для эффективной эксплуатации объектов, находящихся в государственной собственности, за счёт использования концессионерами оптимальной (с их точки зрения) политики хозяйствования и управления финансами в рамках концессионного соглашения. Кроме этого, концессии позволят привлекать отечественный и иностранный частный капитал для развития железнодорожного транспорта без потери государственного контроля над объектами, имеющими стратегическое значение как для национальной экономики, так и для государственной безопасности.

УДК 339:656.2

## **О ПРИМЕНЕНИИ БИТКОЙНОВ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

*П. В. КУРЕНКОВ, В. Н. ЕМЕЦ*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

*А. А. ТЮГАШЕВ*

*Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС), Российская Федерация*

Общеизвестно, что койн – это единица измерения валюты, универсальный платёжный инструмент. Но насколько он универсальный? Из всех койнов на слуху Биткойн, но мы не обращаем внимания на существование ещё десятков койнов, которые также входят в оборот и являются валютой. Например, в христианском мире появился Иезускойн. Есть койны со звонкими названиями типа Мегакойн, Инфинитикойн, Мастеркойн, Кварккойн и другие. Что такое Биткойн на транспорте и что мы можем купить на него?

Например, несколько лет назад в метрополитене Москвы (а в некоторых городах и сейчас) для проезда был нужен жетон, который покупается в самом метрополитене, и этот жетон является валютой для оплаты проезда. Но такие жетоны сейчас принято считать Токенами, т. е. имеем два термина: Токены и койны. А может быть, всё же этот жетон можно назвать Метрополитенкойн?

Близкое к нам – транспорт. Разберём два варианта: Компанию ОАО «РЖД» и Авиакомпанию S7 (это не реклама данных компаний). Обе компании за любую общепринятую валюту (рубли, доллары, евро) предлагают нам услугу перевозки людей и багажа, грузобагажа и почты. Для того чтобы привлечь пассажиров, компании придумали баллы и систему накопления баллов. В итоге эти баллы можно использовать для оплаты (полностью или частично) за проезд или перелёт. В чём отличие между майнингом и количеством поездок в поездах или полётов на самолетах? В обоих случаях вырабатывается какое-то количество единиц, Биткойнов, баллов РЖД-Бонус или баллов для полётов. Только на ОАО «РЖД» и в S7 эти баллы подкреплены бизнесом компаний, которые осуществляют услуги, а на Биткойн мы не можем купить даже хлеба.

Следующее – сравнение бонусов с Биткойнами. Бонусы S7 мы можем использовать на транспорте. Например, покупая билет на самолёт, за бонусы мы можем приобрести билет на электропоезд «Аэроэкспресс», который уже обслуживает ОАО «РЖД», или на эти же бонусы мы можем заказать проживание в Москве, выбрав себе место в достаточно большой сети отелей различной категории цен. Получается, что бонусы ОАО «РЖД», S7 и многих других не только транспортных компаний, подкрепленные конкретными услугами, позволяют не только произвести оплату конечному пользователю в компании держателя бонусов, но и оплатить этими бонусами дополнительные, другие услуги [1–3]. Получается, бонусы транспортных компаний конвертируемы. А Биткойн? При оплате бонусами итоговый расчёт производится в общепринятой валюте – рублях, но конечный пользователь использует заработанные баллы. Огромное количество людей вырабатывают Биткойны, а где они их тратят? В настоящее время Биткойны не интересны даже людям, которые воруют, чего не скажешь о крышках люков канализационных колодцев с большой буквой «В» в центре (не то Водоканал, не то Bitcoin), стоимость которых, составляет 10 рублей за 1 кг в пунктах приёма металлолома. Например, только в одном Санкт-Петербурге в 2017 году было украдено с целью сдачи то ли на металлолом, то ли в пункты обмена валюты около 700 крышек от канализаци-