

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.47:656.2

© Правкин Сергей Алексеевич

— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Pravkin@bk.ru

© Смирнова Вера Владимировна — кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта
veryvera@list.ru

Организационно-правовая среда управления недвижимым имуществом и совершенствование инвестиционной деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Аннотация. В статье анализируются организационно-правовые основы управления имуществом и совершения сделок с недвижимостью холдинга. В ОАО «РЖД» завершился переход на вертикально-ориентированную модель управления в соответствии с видами деятельности и переход от горизонтального управления по территориальному принципу на управление бизнес-блоками: логистика, инфраструктура, пассажирские перевозки, грузовые перевозки и пр. Для этого были созданы дирекции в соответствии с видами деятельности. В эти виды деятельности (отрасли управления) вошли определенные направления бизнеса, чему способствовали мероприятия по осуществлению корпоративного построения и организационного развития. Управление недвижимостью также осуществляется в соответствующих подразделениях по вертикали с распределением компетенции. На всех уровнях применяются единые принципы учета имущества и контроля головной компании за дочерними обществами. Направления в сфере использования недвижимого имущества ОАО «РЖД» обозначены в Функциональной стратегии управления недвижимым имуществом холдинга «Российские железные дороги» от 29 июня 2012 г. № 1357Р, в соответствии с которой должна быть создана эффективная модель

управления недвижимостью. Многие уже реализовано. Однако остаются нерешенными проблемы в сфере управления недвижимостью в ОАО «РЖД». Прежде всего, они связаны с текущим износом отдельных объектов инфраструктуры, это касается и недвижимого имущества, находящегося на балансе холдинга. Для обеспечения баланса интересов государства, частных акционеров не нашел должного применения в сравнении с зарубежными странами механизм государственно-частного партнерства, как и иные модели зарубежного инвестирования в недвижимость. В исследовании проанализированы программные документы, деятельность холдинга, корпоративные правовые основы в принятии решений, сделаны отдельные предложения по совершенствованию организационно-правовой среды по управлению имуществом компании, в том числе связанные с развитием государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: организационно-правовая среда; управление недвижимостью; государственно-частное партнерство; инфраструктурные проекты.

© **Sergey A. Pravkin**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department 'Administrative Law, Ecological Law, Information Law', Law Institute, Russian University of Transport

© **Vera V. Smirnova**

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department 'Administrative Law, Ecological Law, Information Law', Law Institute, Russian University of Transport

Organizational and legal environment for real estate management and improvement of investment activities of the open joint stock company “Russian Railways”

Abstract. The current paper has analyzed the organizational and legal foundations of property management and transactions with the holding's real estate. The open joint stock company (JSC) “Russian Railways” completed the transition to a vertically-oriented management in accordance with the types of activities and the transition from horizontal management based on the territorial principle to the management of such business units as logistics, infrastructure, passenger traffic, freight traffic, etc. For this purpose, there were created directorates in accordance with the types of activities. These types of activities (management branches) included certain areas of business,

which were facilitated by measures for the implementation of corporate building and organizational development. Real estate management is also carried out in the respective divisions vertically with the distribution of competence. There are applied uniform principles of property accounting and control of the parent company over subsidiaries at all levels. Directions in the use of real estate of the JSC "Russian Railways" have been outlined in the Functional Real Estate Management Strategy of the Russian Railways Holding No. 1357R issued on June 29, 2012, in accordance with which an effective real estate management model should be created. Much has already been done. However, there are still unresolved problems in the field of real estate management in the JSC "Russian Railways". First of all, they are associated with the current deterioration of individual infrastructure facilities, including real estate being on the balance of the holding. In order to ensure a balance of interests of the state, private shareholders, the mechanism of public-private partnership, as well as other models of foreign investment in real estate, did not find proper application in comparison with foreign countries. The current study has analyzed the policy documents, the activities of the holding, corporate legal framework in decision-making. There have been made individual proposals to improve the organizational and legal environment for managing the company's property, including those related to the development of public-private partnerships.

Keywords: organizational and legal environment; property management; public-private partnership; infrastructure projects.

В соответствии с моделями проведенных ранее преобразований в системе холдинга ОАО «РЖД» была создана новая организационно-правовая среда. Правовую среду управления недвижимостью в ОАО «РЖД» изначально составляют такие базовые акты, как: Федеральные законы от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах», от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», постановления Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества "Российские железные дороги"», от 6 февраля 2004 г. № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества "Российские железные дороги"», от 3 декабря 2004 г. № 738 «Об управлении находящимися в федеральной собственности акциями акционерных обществ и использовании специального права на участие Российской Федерации в управлении акционерными обществами ("Золотой акции")» и др. Важное значение

имеют и корпоративные локальные акты компании, такие как Положение о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД» (утверждено приказом ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150) и др.

ОАО «РЖД» выступает инициатором модернизации законодательства, внесения изменений в различные акты, например, в ст. 8 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», для вовлечения в коммерческий оборот большего количества имущества и снятия некоторых ограничений на распоряжение имуществом. Прежде всего, речь идет о снятии ограничения в инвестиционные проекты концессионного типа или государственно-частного партнерства, поскольку, чтобы выступать в роли концедента или публичного партнера, необходимо иметь имущество в частной собственности, в противном случае приходится прибегать к различным механизмам «квазиконцессии» или контрактной системы и пр. Необходимо в ряде случаев упростить законодательство, чтобы снять ограничения по вовлечению в оборот недвижимого имущества. Одним из вариантов решения проблемы является продажа ряда объектов с сохранением контроля в акционерном пакете, продажа без сохранения влияния объекта стороннему приобретателю, различные виды аренды и субаренды на инвестиционных условиях. Это значительный объем имущества, принадлежащего ОАО «РЖД»: в сфере торговли, снабжения, коммунального хозяйства, в сфере строительства, ремонта подвижного состава; огромное количество, помимо магистралей, дорог необщего пользования, различных депо, земельных участков полос отвода для железных дорог, охранных зон. Большая часть земельных участков компании находится в федеральной собственности, их использование осуществляется на условиях аренды, посредством заключения договоров с территориальными подразделениями Росимущества. В свою очередь, важной составляющей дохода от использования земельных участков холдингом по рыночной стоимости является их сдача в субаренду. Речь при этом может идти обо всех арендопригодных объектах, непрофильных активах и др.

Большое методологическое и программное значение в сфере использования недвижимого имущества ОАО «РЖД» имеет Функциональная стратегия управления недвижимым имуществом холдинга «Российские железные дороги», определяющая основные направления деятельности компании в этой сфере до 2030 г. В соответствии с ней должна быть создана эффективная модель управления недвижимостью: система учета объектов недвижимости, совершения сделок с ним, корпоративная система торгов, совершенствование нормативно-правовой основы распоряжения недвижимым имуществом.

В целевом состоянии управления недвижимостью Стратегией обозначается создание на всех уровнях компании вертикальной системы управления недвижимостью с четким распределением компетенции по

управлению между Корпоративным центром, региональными центрами и филиалами компании. На всех уровнях уже применяются единые принципы учета имущества и контроля головной компании за дочерними обществами. Достижение данных и иных целей связано с постоянными организационными мероприятиями холдинга. Поощряются различные механизмы инвестиционного развития в отношении недвижимости, основанные на системе внутреннего контроля и снятии ограничений по вовлечению в гражданский оборот объектов недвижимости железнодорожного транспорта.

В Стратегии обозначены основные критерии по оптимизации структуры недвижимости, включая при необходимости оплату уставного капитала дочерних обществ холдинга недвижимым имуществом. С организационно-правовой стороны необходимо сокращать время для подготовки и вовлечения в гражданский оборот недвижимого имущества. При этом управление недвижимостью осуществляется в соответствующих подразделениях по вертикали: департамент корпоративного имущества, региональные центры и службы корпоративного управления, службы дирекций и территориальных подразделений.

Акционерное законодательство предполагает принятие решений в сфере управления недвижимостью холдинга в соответствии с корпоративными процедурами. Проводится экономическая экспертиза эффективности управления недвижимым имуществом, непрерывно осуществляется оформление прав на него. В ОАО «РЖД» работает механизм единого учета имущества, включая дочерние общества. Создана модель выявления непрофильных активов, исключается потребность согласования однородных сделок.

Вертикально-ориентированный холдинг создавался поэтапно. Ключевым моментом было открытие дирекций как функциональных филиалов. Непосредственно железные дороги стали осуществлять деятельность как региональные центры корпоративного управления. Соответственно, была создана единая модель железной дороги; на данном этапе реализуется также и проект «Цифровая железная дорога». «Главное достижение цифровой модели заключается в том, что она способна принимать быстрые решения в области управления инфраструктурой» [4, стр. 41].

Процесс организационного перестроения модели управления в холдинге потребовал изменения правовых основ, особенно новое нормативное регулирование между дирекциями и иными органами на основе регламентов взаимодействия. Значительно изменились полномочия начальников железных дорог, осуществляющих взаимодействие подразделений, распределенных между различными дирекциями. Для оптимизации процесса их взаимодействия были созданы координационные советы и иные органы. Соответственно железные дороги как региональные центры корпоративного управления должны

обеспечивать на горизонтальном уровне взаимодействие и координацию всех направлений деятельности. Важное нормативно-правовое значение имеет приказ ОАО «РЖД» от 1 августа 2011 г. № 104 «О совершении на торгах сделок с объектами недвижимого имущества», в котором определены организационно-правовые основы проведения торгов.

Холдинг ОАО «РЖД» реализует как инфраструктурные проекты, так и технологические, а также при необходимости сочетает и те, и другие. Но их реализация требует соответствующего согласования на местах, установление различных обременений, сервитутов и пр. При этом необходимо разрешить вопросы, связанные с резервированием, изъятием земельных участков под реализацию проекта. Холдинг принимает программы по использованию недвижимого имущества с учетом наличия или отсутствия ограничений по распоряжению имуществом. Например, при реализации программ, связанных с земельными отношениями, требуется надлежащее оформление прав на земельные участки, зонирование, проведение кадастровых работ и пр. Необходимо участвовать и в совместном инвестировании транспортно-логистических комплексов с другими компаниями, а не только реализовывать совместные проекты. Например, возможно создание совместных предприятий.

В связи с планируемыми программами развития высокоскоростных магистралей (ВСМ) требуется решение вопросов о закрытии малоинтенсивных железных дорог. Развитие ВСМ способствует капитализации компании. При этом необходимо совершенствование взаимодействия дорог на региональном уровне, в том числе департаментом по взаимодействию с органами власти. «Развитие скоростных железнодорожных сообщений, безусловно, требует затрат не только на инфраструктуру и поиск нужных технологий. Корпорация ОАО «РЖД», формируя высокоскоростные проекты, развивает высокие технологии» [2]. С 2013 г. в холдинге был создан Центр организации скоростного и высокоскоростного движения.

Для осуществления сделок с имуществом необходимо учитывать пообъектный учет и регистрацию объектов недвижимого имущества. В холдинге распоряжение имуществом происходит на торгах, для чего существует собственная система организации закупок. При реализации системы закупок взаимодействуют такие подразделения холдинга, как Департамент корпоративного имущества, иные подразделения управления, филиалы; организатор (Центр организации закупочной деятельности), включающий региональные центры; конкурсная комиссия холдинга или конкурсные комиссии филиалов.

Большинство организаций при создании холдинга вошли в него в качестве филиалов, передав акции под управление холдинга. Знаковыми этапами создания вертикально-ориентированной компании стало

создание Дирекции тяги (2011), Центральной дирекции инфраструктуры (2012).

На современном этапе целевой моделью холдинга является реализация совокупности взаимозависимых бизнес-направлений, включая реализацию взаимодействия с дочерними и зависимыми обществами. Задача холдинга состоит в создании конкурентоспособных моделей транспортного бизнеса как владельца железнодорожной инфраструктуры пользования. При этом необходимо учитывать, что единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, полномочия которой в указанной сфере осуществляет Правительство РФ. Именно Правительство оформляет численный и персональный состав совета директоров, текущую деятельность осуществляет правление, председателем которого является генеральный директор. В организационной структуре созданы департаменты (казначейство, автоматизации и телемеханики, безопасности, безопасности движения), управления (объектами технологического и коммунального назначения, по вопросам интеллектуальной собственности, координации международных проектов). В вертикально интегрированном холдинге созданы структурные подразделения, в том числе для управления имуществом (Центр организации конкурсных закупок, центр по развитию терминалов, Желдоррасчет) и функциональные филиалы (как правило — различные дирекции — железнодорожных вокзалов, по ремонту путей, тяги, фирменного транспортного обслуживания).

При управлении имуществом в ОАО «РЖД» необходимо учитывать, что в уставный капитал холдинга не вносится имущество, непосредственно не связанное с организацией перевозочного процесса. При этом уставный капитал не должен быть выше балансовой стоимости активов. Весь пакет акций холдинга как единого хозяйствующего субъекта находится в собственности Российской Федерации. Соответственно, необходимо соблюдать ограничения на совершение сделок с имуществом, исключенным из оборота или ограниченным в обороте (ст. 8 Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте»). Тем более что отчуждение акций единого хозяйствующего субъекта или иное распоряжение ими осуществляется с согласия Правительства РФ. Без его согласия холдинг не вправе распоряжаться акциями своих дочерних обществ, комплексами малоинтенсивных железнодорожных линий, земельными участками, на которых они расположены, объектами недвижимости, задействованной в создании инфраструктуры транспорта общего пользования.

Росжелдор в свою очередь осуществляет государственное управление имуществом в сфере железнодорожного транспорта, принимает решения для подготовки документации, связанной с планированием зон для размещения путей общего пользования, иных объектов инфраструктуры, осуществляет закупки, занимается государственной регистрацией права

собственности на земельные участки, приобретаемые под строительство инфраструктуры, осуществляет полномочия собственника федерального имущества, используемого в деятельности ОАО «РЖД», включая вопросы установления публичных сервитутов в отношении земельных участков, задействованных для обустройства переездов, путепроводов, в местах пересечения различных видов транспорта. На Агентство также возложены функции, связанные с резервированием земельных участков для нужд развития инфраструктуры и установлением границ охранных зон железных дорог.

В результате создания вертикально-ориентированного холдинга операторы организационно и с точки зрения наделения имуществом отделены от перевозчика, взаимодействуя на основе договоров. Таким образом, структурная реформа внутри холдинга позволила создать изнутри конкурентный рынок услуг по перевозке и совершению сделок с имуществом, прежде всего в результате создания дочерних компаний (общесетевых и специализированных), операторских компаний и вывода из состава головной компании грузовых перевозок путем передачи имущества в капиталы дочерних операторов или продажи другим компаниям-перевозчикам. Но при этом должно сохраняться единство управления инфраструктурой и собственностью ОАО «РЖД».

Задачи и функции по управлению и содержанию инфраструктуры возложены на Центральную дирекцию инфраструктуры, которая является функциональным филиалом компании. При этом сама Дирекция обладает лишь оперативной самостоятельностью в отношении объектов ОАО «РЖД». Необходимо подчеркнуть, что именно ОАО «РЖД» осуществляет владение всеми железнодорожными магистралями, включая иные объекты. Основную доходную часть бюджета компании за счет перевозочной деятельности и использования услуг железнодорожного транспорта формирует Центр фирменного обслуживания как функциональный филиал компании.

Правом распоряжения имуществом компании кроме генерального директора наделена Центральная комиссия в сфере совершения сделок с недвижимым имуществом, руководители филиалов и иные уполномоченные лица. Необходимо учитывать, что руководители частных учреждений ОАО «РЖД» также обладают правом на совершение сделок. Кроме того, руководители филиалов холдинга за исключением Центральной дирекции инфраструктуры могут совершать сделки с недвижимым имуществом, которое использует холдинг, по договорам аренды. Начальники железных дорог наделены правом совершать сделки с недвижимостью по договорам аренды в границах полосы отвода железных дорог, если этим имуществом наделена Центральная дирекция инфраструктуры. С точки зрения применимого права в отношении порядка совершения сделок с недвижимым имуществом — специальная норма исключает действие общей, т.е. несмотря на рассмотренный

механизм совершения сделок, действует правило, согласно которому порядок распоряжения недвижимым имуществом может быть установлен и решениями генерального директора, и иными нормативными документами.

Одним из важных принципов совершения сделок с недвижимым имуществом является основополагающий принцип, означающий сохранение недвижимого имущества на балансе компании в случае его временной невостребованности. Необходимо также ориентироваться на достижение наилучшего использования объекта. При этом все имущество, задействованное в процессе коммерческой деятельности, должно быть поставлено на учет в Едином государственном реестре недвижимости. Для определения цены совершаемой сделки приглашается независимый оценщик. Конкурентное распоряжение недвижимым имуществом означает совершение сделок с ним на торгах.

«Задача государства состоит в гармонизации законодательства, создании условий и гарантий для инвестирования в железнодорожную инфраструктуру, которая может стать в силу своей протяженности и значимости основой развития экономики всей страны» [5, стр. 134]. Для привлечения внешних источников финансирования в проектирование, строительство, реконструкцию и введение в эксплуатацию объекта недвижимости требуется реализация инвестиционных проектов. «Инвестиционные отношения в транспортной сфере представляют собой с юридической точки зрения сделки, направленные на вложения в капитал транспортной организации, транспортную инфраструктуру и иные объекты соглашения, результатом которого являются вновь возникшие права и обязанности в отношении имущества, доходов от него, прав на него и пр.» [3, стр. 41]. При инвестировании могут использоваться многочисленные виды договоров: простого товарищества, концессии, соглашения о государственно-частном партнерстве, лизинга, аренды на инвестиционных условиях и др. «Выбор вида договора является правом субъектов инвестиционных отношений. Однако необходимо отметить, что есть договоры, которые являются инвестиционными по определению (финансовая аренда, концессия)» [6, стр. 8]. Большинство подобных договоров можно именовать договорами о совместной деятельности. Поиск новых моделей привлечения инвестиций заложен в содержание функциональных стратегий ОАО «РЖД», которые в свою очередь ориентированы на учет главных положений Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, которая утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

Как правило, инвестор наделяется дополнительными правами в транспортных проектах, связанных с моделями владения, пользования и распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД». С учетом правил и порядка совершения сделок с недвижимым имуществом, инвесторы

выступают как покупатели имущества, как арендодатели, лизингодатели, концессионеры, частные партнеры и др. Процесс передачи или вложения гражданских прав становится видом предпринимательской деятельности. Несмотря на участие публичного образования в софинансировании инвестиционного проекта, инвестиционные отношения не перестают носить частноправовой характер.

Главная цель названной Стратегии — достижение эффективной модели управления недвижимым имуществом холдинга. Положения Стратегии должны применяться при принятии конкретных управленческих решений, нацеленных на вовлечение в коммерческий оборот объектов недвижимости ОАО «РЖД».

В холдинге применяются единые принципы учета недвижимого имущества и его дочерних обществ. Корпоративные процедуры позволяют осуществлять учет и контроль имущества. Должна быть обеспечена связь реестра имущества ОАО «РЖД» с иными базами данных компании. Этим задачам соответствует пообъектная государственная регистрация прав ОАО «РЖД», его дочерних обществ на недвижимость. При этом из собственности холдинга должны быть исключены непрофильные активы, т.е. недвижимое имущество, не задействованное в обеспечении основной деятельности. Особенности деятельности компании отражаются на структуре объектов ее недвижимого имущества и распределения по хозяйствам. Самый большой объем объектов недвижимого имущества связан с путевым хозяйством.

С недвижимым имуществом ОАО «РЖД» могут совершаться такие сделки, как: купля-продажа, аренда, аренда на инвестиционных условиях, финансовая аренды (лизинг). При этом инвестиционный договор является собирательным понятием и может включать в себя широко практикующиеся в транспортной сфере концессионные соглашения и соглашения о государственно-частном партнерстве, аренду на инвестиционных условиях и др. Обычно участие в концессиях связано с инвестиционными проектами, когда управляющая компания решает организационные вопросы.

В сфере государственно-частного партнерства, как правило, реализуется модель «Приобретение—строительство—эксплуатация», которая направлена на модернизацию и эксплуатацию недвижимого имущества под контролем публичного партнера и на конкретный срок; либо модель «Строительство—владение—эксплуатация», связанная, прежде всего, с участием частного партнера в арендных отношениях. Но преобладающей формой инвестирования на железнодорожном транспорте являются не соглашения о государственно-частном партнерстве, а концессионные соглашения или аренда на инвестиционных условиях.

В 2019 г. была создана специализированная компания «РЖД-недвижимость» с целью управления проектами, связанными с вовлечением в оборот объектов недвижимости, привокзальных

территорий в бизнес-проекты. При этом компания является дочерней, сфера деятельности — девелопмент. Само ОАО «РЖД» остается транспортно-логистической компанией. Заключены соглашения и с другими компаниями по использованию объектов недвижимого имущества, вокзалов, модернизации привокзальных территорий и пр. Генеральный договор с «РЖД-недвижимостью» заключил Департамент корпоративного имущества.

Прямых форм участия государства в деятельности компании в сложившихся условиях требуется значительно больше, включая и формы прямого участия государства в инвестиционной деятельности холдинга или внесение отдельных высоколиквидных объектов недвижимости в качестве вклада в уставный капитал дочерних компаний. Необходимо учитывать, что железнодорожный рынок имущества и осуществления перевозок является особой «экономической системой», мезоуровнем. Государство здесь выступает и заказчиком, и потребителем. Поэтому требуется «централизация источников инвестиционных ресурсов и их дальнейшее распределение по филиалам и структурным подразделениям; необходимость постоянного направления больших объемов инвестиций в объекты инфраструктуры на всем протяжении железнодорожных линий; большой срок окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [1, стр. 32]. Можно сказать, что структурная реформа ОАО «РЖД», включая созданный механизм управления недвижимостью компании, и ставила своей целью более эффективное распределение инвестиций.

Важным направлением развития холдинга ОАО «РЖД» в соответствии с Стратегией развития железнодорожного транспорта является развитие эффективной транспортной инфраструктуры и формирование единого транспортного пространства России, что невозможно без совершенствования системы управления недвижимым имуществом холдинга. В качестве приоритета для реализации данного направления Стратегия называет широкое использование механизма и принципов государственно-частного партнерства, что позволит создать не только эффективную модель распределения рисков и ответственности, но и эффективный финансово-правовой инвестиционный механизм. В настоящее время публично-частное партнерство за рубежом является востребованным и эффективным механизмом привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты с большой стоимостью. Приоритетное развитие моделей государственно-частного партнерства поможет реализовать отдельные цели холдинга ОАО «РЖД» в соответствии с мировой практикой и более эффективно управлять собственным недвижимым комплексом.

Литература

1. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : дис. ... канд. эконом. наук. — Москва, 2016.
2. Воронин, А. Н. Высокоскоростной наземный транспорт как ресурсный мультипликатор роста акционерной стоимости ОАО «Российские железные дороги» / А. Н. Воронин, М. С. Тимофеева // Terra Economicus. — 2014. — Том 12. — № 2. — Часть 3. — С. 52—58.
3. Комплексное исследование правового регулирования финансовой деятельности транспортных организаций : монография / под редакцией А. А. Чеботаревой, С. А. Правкина. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2020.
4. Машинова, А. С. Правовые аспекты внедрения цифровой железной дороги в экономическую систему Российской Федерации // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. Сборник научных трудов XIV Международной конференции и XII Международного конкурса научных и научно-методических работ. — Москва : Экон-Информ, 2019.
5. Правкин, С. А. Правовые основы реализации проектов по инвестированию в железнодорожную инфраструктуру / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 134—139.
6. Правкин, С. А. Проблемы реализации инвестиционных проектов в соглашениях, основанных на государственно-частном партнерстве / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Российская юстиция. — 2019. — № 4.

References

1. Beryakov, S. N. Povysheniye effektivnosti raboty zheleznodorozhnogo transporta na osnove sovershenstvovaniya sistemy upravleniya investitsionnoy deyatel'nost'yu [Improving the efficiency of railway transport on the basis of improving the investment management system]: dis. ... kand. ekonom. nauk. — Moskva, 2016.
2. Voronin, A. N. Vysokoskorostnoy nazemnyy transport kak resursnyy mul'tiplikator rosta aktsionernoy stoimosti OAO «Rossiyskiye zheleznyye dorogi» [High-speed land transport as a resource multiplier of the shareholder value growth of JSC Russian Railways] / A. N. Voronin, M. S. Timofeyeva // Terra Economicus. — 2014. — Tom 12. — № 2. — Chast' 3. — S. 52—58.
3. Kompleksnoye issledovaniye pravovogo regulirovaniya finansovoy deyatel'nosti transportnykh organizatsiy [Comprehensive study of the legal regulation of the financial activity of transport organizations]: monografiya / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, S. A. Pravkina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2020.
4. Mashinova, A. S. Pravovyye aspekty vnedreniya tsifrovoy zheleznoy dorogi v ekonomicheskuyu sistemu Rossiyskoy Federatsii [Legal aspects of the implementation of the digital railway in the economic system of the Russian Federation]// Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v obrazovanii, nauke i promyshlennosti. Sbornik nauchnykh trudov XIV Mezhdunarodnoy konferentsii i XII Mezhdunarodnogo konkursa nauchnykh i nauchno-metodicheskikh работ. — Moskva : Ekon-Inform, 2019.
5. Pravkin, S. A. Pravovyye osnovy realizatsii proyektov po investirovaniyu v zheleznodorozhnyuyu infrastrukturu [Legal framework for the implementation of projects for investment in railway infrastructure]/ S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 4(32). — S. 134—139.
6. Pravkin, S. A. Problemy realizatsii investitsionnykh proyektov v soglasheniyakh, osnovannykh na gosudarstvenno-chastnom partnerstve [Problems of

implementation of investment projects in agreements based on public-private partnership] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 4.