

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.47

Правкин Сергей Алексеевич,

кандидат юридических наук, доцент,

Российский университет транспорта (МИИТ)

Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации

Аннотация. Механизм реализации инвестиций в Российской Федерации в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, основан на применении различных форм финансирования транспортной отрасли, на использовании моделей государственного, смешанного и частного инвестирования с помощью бюджетных инвестиций и гражданско-правовых договоров: лизинга, подряда, договора о создании инвестиционного товарищества и др. Большое значение имеет для транспортной отрасли создание особых экономических зон и финансирование их развития, создание механизмов привлечения частных инвестиций, определение правовых режимов финансирования целевых государственных программ и проектов, государственно-частного партнерства и концессий. Транспортная отрасль требует постоянного совершенствования: законодательного, технического, информационного. Транспортная программа развития, заложенная в Транспортной стратегии, продолжает постоянно дополняться и расширяться. Актуальность исследования состоит в том, что в 2024 г. заканчивается первый этап реализации Транспортной стратегии и предусмотрено некоторое снижение объема финансирования мероприятий комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры по сравнению с плановым уровнем расходов, соответственно, возрастает вероятность неполной реализации части запланированных к 2030 г. инфраструктурных проектов. Проблема исследования состоит в поиске моделей и источников финансирования в транспортную инфраструктуру для полной реализации целей и задач Транспортной стратегии, в определении того, какие методы финансирования останутся, какие новые методы финансирования могут быть применены для достижения итоговых целей и инновационного варианта развития всей транспортной отрасли. Для решения проблем, связанных с поиском надлежащего механизма

финансирования в транспортной отрасли предлагается заключение соглашений о защите и поощрении капиталовложений в отношении организаций, реализующих приоритетные транспортные проекты. Применение налоговых льгот, специальных налоговых режимов, проектного финансирования государственно-частного партнерства и смешанных договоров с инвестиционными условиями, утилитарных цифровых прав, «зеленое» инвестирование значительно повышают нормативное регулирование при инвестировании в транспортную отрасль. Новым подходом в данной работе, предложенным для решения проблем, связанных с инвестированием в транспортную отрасль, является предложение по инвестированию в транспортный комплекс на основе специальных цифровых платформ, с применением цифровых финансовых активов и утилитарных цифровых прав наряду с традиционными финансовыми инструментами. Для реализации целей и задач Стратегии также проводится формально-юридический анализ изменений в нормативно-правовой базе транспортного комплекса в 2024 г., анализируется ход реализации транспортных проектов с позиций, какие проекты могут быть успешно реализованы, для каких еще необходимо создать дополнительные источники и модели финансирования и принять необходимые нормативные правовые акты на основе риск-ориентированного подхода, так как большим риском в транспортном комплексе является риск устаревания нормативно-правовой базы, обеспечивающей развитие транспортного комплекса и создающей основы для снижения рисков и травматизма.

Ключевые слова: Транспортная стратегия; государственно-частное партнерство; бюджетные инвестиции; частные инвестиции; концессия; инвестиционные проекты; капитальные вложения; инвестиционная платформа; специальный инвестиционный контракт; риск-ориентированный подход; федеральная адресная инвестиционная программа; цифровые финансовые активы; зеленое инвестирование

Sergey A.I. Pravkin,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

The mechanism for implementing investments in accordance with the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation

Abstract. The mechanism for implementing investments in the Russian Federation in accordance with the Transport Strategy of the Russian Federation

for the period until 2030 with a forecast for the period until 2035, approved by Decree of the Government of the Russian Federation of November 27, 2021 No. 3363-r, is based on the use of various forms of financing the transport industry, on the use of public, mixed and private investment models using budget investments and such civil contracts as leasing, contracting, agreement on the establishment of an investment partnership, etc. The establishment of special economic zones and financing their development, the development of mechanisms for attracting private investment, the determination of legal regimes for financing targeted government programs and projects, public-private partnerships and concessions are of great importance for the transport industry. The transport industry requires constant legislative, technical and information improvements. The transport development program laid down in the Transport Strategy keeps being constantly supplemented and expanded. The relevance of the current study is in the fact that in 2024 the first stage of the implementation of the Transport Strategy finishes and there is an expectation in a slight reduction in the amount of funding for the activities of the comprehensive plan for modernization and expansion of the main infrastructure compared to the planned level of expenditures. Accordingly, there is a probability of incomplete implementation of part of infrastructure projects planned by 2030. The problem of the study is to find models and sources of financing for the transport infrastructure to fully implement the goals and objectives of the Transport Strategy, to determine which methods of financing will remain, what new methods of financing can be applied to achieve the final goals and an innovative option for the development of the entire transport industry. To solve the problems associated with finding an appropriate financing mechanism in the transport industry, there has been proposed to enter into agreements on the protection and promotion of capital investments to the organizations implementing priority transport projects. The use of tax incentives, special tax regimes, project financing of public-private partnerships and mixed agreements with investment conditions, utilitarian digital rights, and "green" investing significantly increase regulatory regulation when investing in the transport industry. A new approach, proposed to solve problems associated with investing in the transport industry, is a proposal to invest the transport complex based on special digital platforms, using digital financial assets and utilitarian digital rights along with conventional financial instruments. To implement the goals and objectives of the Strategy, there has been conducted a formal legal analysis of changes in the regulatory framework of the transport complex in 2024. There has been studied the progress of the implementation of transport projects, the variety of projects which can be successfully implemented, for which of them it is still necessary to find additional sources and models of financing and adopt the necessary regulatory legal acts based on a risk-based approach, since a big risk in the transport

complex is the risk of obsolescence of the regulatory framework that ensures the development of the transport complex and makes the basis for reducing risks and injuries.

Keywords: the Transport Strategy; public private partnership; budget investments; private investment; concession; investment projects; capital investments; investment platform; special investment agreement; risk-based approach; federal targeted investment program; digital financial assets; green investing.

Инвестиционная деятельность в транспортной сфере осуществляется с установлением специальных правовых режимов, когда возникают новые права и обязанности в отношении имущества и доходов на основе инвестиционного договора. Системное определение инвестиций состоит в том, что «инвестиции представляют собой капитал, используемый с целью повышения уровня системности как инвестора, так и объекта инвестирования, что обеспечивает повышение эффективности достижением ими своих целей» [8].

Федеральный закон от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» сравнивает инвестиции с объектом гражданских прав, который принадлежит инвестору, но вкладывается в объект, принадлежащий заказчику. «Несмотря на то что процесс иностранного инвестирования связан с разными направлениями: экономическим, юридическим и финансовым — в науке не сложилось единого определения для рассматриваемого понятия. Существует множество разнящихся мнений авторитетных ученых, которые рассматривали данный вопрос. В самом общем представлении инвестиции являются долгосрочным вложением капитала в функционирующий экономический объект с целью извлечения прибыли. Другими словами, это имущественные и интеллектуальные ценности, которые вкладывают различные инвесторы в их деятельность для извлечения прибыли» [9, стр. 44].

Прирост инвестиций приводит в экономике к росту внутреннего валового продукта (ВВП), так как увеличивается спрос на инвестиционные товары, наблюдается мультипликативный эффект. Государством реализуется национальная инвестиционная политика, представляющая собой систему правил регулирования инвестиционной деятельности, которые направлены на достижение максимальной эффективности вложений. Вследствие проявления процессов, трансформирующих саму структуру финансового рынка, особенно при развитии цифровых финансовых активов и утилитарных цифровых прав, «стали изменяться традиционные финансовые инструменты, применяемые для финансирования новых видов инвестиций. Для обозначения последних появился термин “инвестиции влияния”, в то же время в зависимости от

специфики проекта стали выделяться этические, экологические, социальные, “зеленые” и прочие инвестиции» [5, стр. 98]. Для транспортной сферы большое значение соответственно имеют инфраструктурные инвестиции.

Дополнительное увеличение инвестиций в транспортный комплекс приводит в конечном итоге к росту доходов населения, усилению транспортной мобильности населения, что является важным фактором при реализации Транспортной стратегии. Большое значение для отечественной экономики имеет участие в глобальных инвестиционных транспортных проектах. Важным моментом для осуществления предпринимательской деятельности в транспортной сфере является инвестирование в собственный бизнес транспортных компаний. «Есть у инвестирования в собственный бизнес и недостатки, среди которых можно выделить следующие: высокий уровень риска, так как предсказать развитие событий при создании бизнеса бывает непросто; необходимость иметь определенные знания и умения; потребуются не только материальные вложения, но и значительные затраты времени и сил; большой первоначальный вклад» [13].

Бюджетное финансирование инвестиционных проектов в соответствии со ст. 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации (далее — БК РФ) осуществляется на основе государственных и муниципальных программ, ведомственных целевых программ, посредством инвестиций в уставные капиталы, путем предоставления гарантий и субсидий. Государственная поддержка инвестиционной деятельности с точки зрения БК РФ (ст. 115) основана на предоставлении гарантий для обеспечения исполнения обязательств российских юридических лиц по кредитам финансовых организаций. Гарантии предоставляются в соответствии с объемами, заложенными в бюджете. Субсидии также являются способом возмещения недополученных доходов (ст. 78 БК РФ) со стороны бюджета компаниям и индивидуальным предпринимателям при производстве и реализации определенных товаров, осуществлении определенных видов значимой деятельности. В целом важно, как государство создает соответствующий инвестиционный климат. «Соответственно, инвестиционный климат определяется в основном факторами и условиями, которые являются результатом проводимой государственной политики в сфере экономики, права, внешних отношений государства и т.д., т.е. непосредственно зависит от деятельности конкретных государственных структур» [2, стр. 1022].

Осуществление экономических реформ, в том числе в транспортной сфере, в России напрямую связано с созданием эффективного механизма инвестиционной деятельности; создание новых высокотехнологичных отраслей невозможно без масштабного инвестирования. Любой инвестиционный проект по определению ст. 1 Федерального закона от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» есть

обоснование экономической целесообразности, объема и сроков осуществления капитальных вложений. Основными методами финансирования инвестиционных проектов являются: бюджетное финансирование, проектное финансирование, лизинг, венчурное финансирование, долговое финансирование, акционерное и долевое финансирование, альтернативное финансирование (краудинвестинг). В России краудфандинговое финансирование осуществляется с 2020 г. на основе Федерального закона от 2 августа 2019 г. № 259-ФЗ «О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные нормативные акты Российской Федерации».

Большое значение в последнее время приобретают инвестиции в Арктику. Президент РФ 26 октября 2020 г. подписал Указ № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Данная Стратегия закладывает основы инвестиционной политики в Арктической зоне на период до 2035 г., определяя меры, этапы и механизмы инвестирования в арктические проекты: развитие портов, терминалов, сети железных дорог, создание систем навигации, например, здесь должны найти применение возобновляемые источники энергии для внедрения «зеленых» энергетических технологий. В Правительстве РФ уже обсуждались варианты развития инвестиционных проектов, в том числе связанных с обеспечением навигации по Северному морскому пути. Планируется создание арктической станции международного уровня. Многие предприниматели готовы уже инвестировать в эти проекты и получили статус резидента Арктической зоны. Предусмотрены значительные государственные и частные инвестиции в арктические проекты, например, в развитие Ковдорского месторождения, Национального парка «Русская Арктика». Кроме того, развитие Северного морского пути должно быть обеспечено новейшими средствами оперативного наблюдения типа «Кондор-ФКА», новейшими средствами обеспечения радиолокационной информацией, информационными сервисами по всему Северному морскому пути.

На станциях в районе Северного морского пути будут применяться технологии водородной энергетики. Техническая и технологическая модернизация, цифровизация в финансовом секторе, развитие новых производств и направлений в экономике, инвестиционных платформ в финансовом секторе должны быть взаимоувязаны с новыми финансовыми и правовыми механизмами, например, с технологиями на основе блокчейн в финансовом секторе, с совершенствованием правовой основы применения цифровых финансовых активов, с экологическими стандартами и регламентами, позволяющими в приоритетном порядке инвестировать в транспортные проекты, создающие экологическую устойчивость. «В долгосрочной перспективе инвестирование в основной

капитал предприятий, как основа для технологической модернизации, становится источником реализации «зеленой экономики» [16, стр. 32]. То есть в современных условиях необходимо развитие практики «зеленого инвестирования», что особенно важно для транспортной сферы. Это позволит развивать передовые технологии, например, применение транспортных средств на водородном топливе и возобновляемых источниках энергии. Навигация по Северному морскому пути может быть обеспечена передовыми средствами оперативного наблюдения. В корпорации «Роскосмос» создаются космические аппараты радиолокационного наблюдения типа «Кондор-ФКА» и «Обзор-Р», наземные средства приема, обработки и доведения целевой информации до потребителей. С 2022 г. уже была поставлена цель обеспечения «потребителей отечественной оперативной космической радиолокационной информацией, продуктами и сервисами на их основе по маршруту Северного морского пути вне зависимости от условий наблюдения» [4].

В связи с развитием инвестиционных проектов Арктической зоны и иных «водных» направлений инвестирования в транспортную инфраструктуру постановлением Правительства РФ от 28 декабря 2023 г. № 2358 были утверждены Правила мониторинга перевалки и технологического накопления грузов на морских терминалах, в том числе отдельно грузов северного завоза первой категории и второй категории, и информирования владельцами объектов инфраструктуры морских портов соответствующей администрации морских портов о перевалке и технологическом накоплении указанных грузов на морских терминалах. Утверждаются правила мониторинга перевалки и технологического накопления грузов на морских терминалах с 1 апреля 2024 г. С 1 апреля 2024 г. также действует Федеральный закон от 4 августа 2023 г. № 411-ФЗ «О северном завозе», данную деятельность будет осуществлять единый морской оператор, который на федеральном уровне отвечает за доставку грузов, также устанавливается очередность перевозки грузов в рамках северного завоза.

В соответствии с развитием инвестирования в передовые транспортные технологии и поощрения капиталовложений в транспортную сферу необходима соответствующая регуляторная основа для функционирования транспортного комплекса, чтобы и вложения были эффективными.

Итак, закреплены правовые основания эксплуатации автономных (безэкипажных) судов (Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступает в силу с 1 сентября 2024 г.). В нем устанавливается в частности порядок идентификации автономного судна, порядок формирования экипажа полуавтономного и автономного судов и его правовой статус, регулируется порядок управления судном,

устанавливаются обязанности владельца автономного судна в части обеспечения безопасности судовождения, уточняются нормы, касающиеся лоцманской проводки судов в части их применения для автономных судов, определяются правила захода автономных судов под флагами иностранных государств в морские порты и др. Начал действовать новый порядок государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов (приказ Минтранса России от 7 июня 2023 г. № 205 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов»). С 1 марта 2024 г. применяются обновленные правила государственной регистрации судов (приказ Минтранса России от 19 мая 2023 г. № 179 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов»). Обновлен порядок государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях (приказ МЧС России от 27 июля 2023 г. № 777 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, и формы судового билета»). С 1 марта 2024 г. уточнен порядок содержания судовых ходов и судоводных гидротехнических сооружений (приказ Минтранса России от 25 мая 2023 г. № 188 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2020 г. № 113 “Об утверждении Правил содержания судовых ходов и судоводных гидротехнических сооружений”»). Подготовлен проект приказа Минтранса России «Об установлении Порядка ведения в электронном виде судового журнала, машинного журнала, радиожурнала и санитарного журнала полностью автономного судна».

С 1 сентября 2024 г. вступают в силу сразу следующие акты в сфере морского и водного транспорта: постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил обмена электронными договорами морской перевозки груза и электронными коносаменами, сведениями, содержащимися в них, между перевозчиком и отправителем (фрахтователем) и направления таких документов и сведений, содержащихся в них, в государственную информационную систему электронных перевозочных документов»; приказы Минтранса России «Об утверждении Положения о выдаче капитаном морского порта свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна», «Об утверждении Правил управления автономными судами внутреннего водного транспорта»; устанавливаются и обязательные для выполнения требования к критически важным объектам, в отношении которых Минтранс России осуществляет координацию и регулирование деятельности в сфере морского и внутреннего водного транспорта (приказ Минтранса России от 29 сентября 2023 г. № 329 «Об утверждении обязательных для выполнения требований к критически важным объектам в области защиты населения и территорий от чрезвычайных

ситуаций природного и техногенного характера, правообладателями которых являются организации, эксплуатирующие критически важные объекты, в отношении которых Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и регулирование деятельности в сфере морского и внутреннего водного транспорта») и др.

Эти и иные акты в сфере регулирования морского и внутреннего водного транспорта, инвестиционное законодательство в целом создают надлежащую правовую основу для инвестирования в данную сферу и иные сферы, смежные с ней: строительство и реконструкция морских и речных портов, терминалов, сети подъездных путей, развитие Арктической зоны и др.

Для модернизации транспортной сферы требуется согласование традиционных и новых моделей инвестирования, создание экономико-правовых условий равноценного обмена традиционных финансовых инструментов на цифровые финансовые инструменты и наоборот; применения технологий блокчейн, смарт-контрактов в транспортном секторе на основе утвержденных стандартов. Следует в перспективе развивать, как и ранее, меры государственной инвестиционной поддержки в инфраструктурные проекты, являющиеся предпосылкой экономического роста в связи с обозначенными приоритетами в Транспортной стратегии, стимулировать «зеленое инвестирование».

Реальное инвестирование в транспортном секторе предполагает такие направления, как капитальные вложения, инвестирование в прирост материальных оборотных активов, инновационное инвестирование. Реальные инвестиции в отличие от финансовых не подвержены инфляционному риску, для их финансирования также применяется коммерческая ипотека как форма долгового финансирования. Каждый инвестиционный транспортный проект проходит оценку с точки зрения эффективности вложений. В целом инвестиционный климат страны зависит от состояния ее экономики. Инвестиционное планирование на транспорте строится на основе риск-ориентированного подхода, т.е. на системе управления рисками. «Пространственные институты мезоуровня на примере холдинга ОАО «РЖД» могут дать системный экономический рост за счет заложенных в них принципов развития: на основе моделей государственно-частного партнерства (публичный партнер может почти полностью исключить свои вложения в транспортные коммуникации и иные объекты транспортной отрасли), модернизации магистралей, портов-хабов по «роттердамскому варианту» в соответствии с Транспортной стратегией. Развитие региональных центров мезоэкономики, т.е. транспортно-логистических узлов, портов и управление ими на основе риск-ориентированного подхода создают пространственную среду для реализации задач транспортной стратегии... Это дает экономический эффект. Рискоориентированный подход обеспечивает инновационное развитие железнодорожной инфраструктуры в условиях межотраслевого взаимодействия, развитие

мультимодальных перевозок, которые опосредуют взаимодействие различных видов транспорта. Мультимодальные перевозки дают возможность интегрировать транспортную систему в целом со всеми средствами передвижения, создав в будущем и единую систему управления всеми видами транспорта и всеми перевозками» [18, стр. 129]. Особенно это важно при осуществлении инвестирования на основе трансграничного взаимодействия.

Существует множество классификаций инвестиционных рисков, а управление рисками стало самостоятельным видом деятельности в ОАО «РЖД». Например, важным способом уменьшения возможного риска является метод диверсификации инвестиций, т.е. распределение средств в нескольких проектах. Рискоориентированный подход повысит безопасность перевозки грузов, создаст оптимальную систему управления ресурсами и осуществления контроля (надзора) за перевозочной деятельностью. Статья 23 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» вводит градацию категорий риска причинения вреда (ущерба) и индикаторы риска нарушения обязательных требований.

Рискоориентированный подход является распределенным во времени и пространстве регулятором рынка железнодорожных перевозок. Важным моментом является открытость управления рисками. Методы оценки рисков на железнодорожном транспорте соответствуют международным стандартам по управлению системой показателей надежности, готовности, ремонтпригодности, безопасности, стоимости на всех этапах жизненного цикла механизмов и систем железнодорожного транспорта.

При создании рискоориентированной модели для технологии строительства, реконструкции, ремонта и эксплуатации железных дорог, машин и оборудования на железнодорожном транспорте предлагается представить ее в виде технологических процессов, для которых проводится классификация субъектов деятельности по видам риска, оценивается вероятность возникновения того или иного случая производственного травматизма. При этом предлагается использовать многомерную модель вероятности, аналитическое представление которой позволит выявить наиболее сложные этапы с точки зрения безопасности труда, а в качестве основных критериев риска используется тяжесть вероятных негативных последствий и вероятность несоблюдения обязательных требований.

Рискоориентированный подход определяет метод управляемости производственным объектом, выявляет необходимое количество ресурсов, затрачиваемых на реализацию контрольно-надзорной функции управления.

Класс опасности (риска) должен определять вид мероприятия по контролю. Управление рисками нацелено на «стимулирование

добросовестности», связанное с информированием субъектов предпринимательства, предостережениями, консультированием, профилактическим сопровождением, выдачей рекомендаций. Большим по объему является риск устаревания нормативно-правовой основы деятельности железнодорожного транспорта. Своевременное нормативное определение уровня допустимого риска дает возможность обеспечения мероприятий в сфере транспортной безопасности как составной части комплексной безопасности железнодорожного транспорта. Предлагается применение принципа полноты безопасности как способности системы железнодорожного транспорта к выполнению функций безопасности при заданных условиях при распределении ресурсов отрасли во времени и в пространстве. В условиях реализации инновационного варианта развития требуется унификация законодательства по всем видам перевозок с учетом рискориентированного подхода в управлении на транспорте.

Единая корпоративная платформа по управлению ресурсами, рисками и надежностью на стадии жизненного цикла объекта в ОАО «РЖД» обеспечивает безопасность движения и важна как для управления ресурсами отрасли, так и для осуществления контроля (надзора).

В современной экономике финансовые инвестиции занимают большее место в сравнении с реальными, составляя инвестиционный портфель как совокупность активов или финансовые потоки. «В трудах многих авторов финансовые инвестиции означают вложение капитала в ценные бумаги, связанные непосредственно с титулом собственника, дающие право на получение доходов от собственности. Другие авторы дополняют данную классификацию интеллектуальными инвестициями — вложениями в научные разработки, ноу-хау и т.п.» [7]. Это очень важно при переводе транспортной системы на инновационный вариант развития в соответствии с Транспортной стратегией.

Государство играет важную роль при защите капитальных вложений. Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации» устанавливает необходимость заключения соглашений о защите и поощрении капиталовложений с организациями, реализующими проект лишь в определенных сферах экономики. В соответствии с этим актом применяется стабилизационная оговорка, т.е. в отношении инвестора не применяются акты и решения, ухудшающие условия ведения предпринимательской деятельности. В соответствии со ст. 10 данного Закона публично-правовое образование обязуется обеспечить инвестору неприменение в отношении него актов, связанных, например, с увеличением размера платежей, взимаемых с организации, реализующей инвестиционный проект. Организация, реализующая инвестиционный проект, вправе требовать в этом случае возмещения реального ущерба от действий и решений публично-правового образования.

Налоговые льготы являются важным финансовым инструментом обеспечения стабильности режима инвестиционной деятельности. Применение налоговых льгот (преференций) в отношении инвесторов имеет неизменный и адресный характер, т.е. налоговые льготы предоставляются лишь определенным категориям инвесторов в соответствии с законом и на основании индивидуального договора. Применение налоговой льготы должно стимулировать инвестиционную деятельность. С правовой точки зрения и в целях реализации экономических, финансовых задач государство может как применить налоговую льготу на основе закона в определенный период, так и отменить или ограничить ее применение впоследствии. Но на период их применения инвестиционные льготы носят неизменный характер в целях обеспечения стабильности экономического оборота. Досрочное изменение правового режима инвестиционной деятельности в течение ранее определенного срока применения налоговой льготы, ее досрочная отмена нарушают права инвестора, например, в части обеспечения принципа равенства участников капитальных вложений. Но не является ухудшающим положение инвестора акт, отменяющий незаконно установленный льготный режим налогообложения. Например, в Налоговом кодексе Российской Федерации (гл. 3.3) определяется режим регионального инвестиционного проекта, когда в упрощенном порядке можно получить статус участника регионального инвестиционного проекта с особым режимом налогообложения. Важным инструментом финансирования является также инвестиционный налоговый кредит, когда у инвестора сокращаются текущие налоговые обязательства на определенный срок, эти средства становятся источником вложений.

Для защиты капитальных вложений используются нормативы налогового вычета, установления налоговых льгот, в том числе пониженной ставки налога на прибыль. Правовое регулирование инвестиционной деятельности связано не только с установлением режима защиты и поощрения капиталовложений, но и установлением специальных территориальных налоговых режимов, режима специального инвестиционного контракта (СПИК) и др.

В последнее время инвестиционные отношения развиваются с широким применением цифровых финансовых платформ и инструментов: создаются инвестиционные платформы для работы с цифровыми активами, например, цифровыми финансовыми инструментами, утилитарными цифровыми правами, инвестированием в криптовалюты и др. Требуется разработка новых правовых конструкций для дальнейшего совершенствования инвестирования с использованием цифровых финансовых инструментов в транспортной сфере. Соответственно, развивается новая сфера для осуществления вложений — виртуальная, например, технологии «дополненной реальности» в транспортной сфере.

Одним из распространенных способов инвестирования на инвестиционных платформах становится приобретение утилитарных цифровых прав (цифровые инвестиции). Цифровые инвестиционные активы (ЦИА) могут быть использованы как в сфере капитальных вложений, так и на фондовом рынке. Инвестиционные цифровые платформы создают возможности расширения среды финансового рынка, открывая широкие возможности для инвестирования не только юридических, но и физических лиц (краудфинансирование). Государство при этом осуществляет правовое регулирование инвестиционных инструментов в цифровой среде, вводя разрешения, запреты, ограничения на использование определенных цифровых финансовых инструментов. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в п. 5—7 ст. 14 содержит ограничения на оборот цифровой валюты. Например, резиденты не вправе принимать валюту в качестве встречного предоставления за передаваемые товары, выполняемые работы и пр. Более того, запрещается даже распространение информации о предложении (приеме) цифровой валюты в качестве встречного предоставления. При этом требования лиц, связанные с обладанием цифровой валютой, могут защищаться при условии надлежащего информирования ими о факте обладания валютой и совершении операций с цифровой валютой с учетом соблюдения налогового законодательства.

Большое значение для обеспечения механизма инвестиционной деятельности на транспорте имеют бюджетные инвестиции, например, в объекты концессии. В соответствии со ст. 79 БК РФ в бюджетах предусматриваются специальные ассигнования на осуществление бюджетных инвестиций в форме капитальных вложений. Объекты капитального строительства, приобретенные за счет инвестиций в государственную собственность, закрепляются за ГУП (МУП) или включаются в состав государственной (муниципальной) казны. Бюджетные инвестиции предусматривают прямое финансирование проекта, участие в капитале акционерного общества, систему государственных гарантий и др. Статья 179.2 БК РФ определяет, что инвестиционный фонд является частью бюджета, которая используется для реализации инвестиционных проектов. Инвестиционными фондами являются инвестиционные фонды субъектов РФ (региональные инвестиционные фонды). С 2006 по 2017 г. существовал также Инвестиционный фонд РФ, который был предназначен для финансирования инвестиционных проектов. В настоящее время большинство инвестиционных проектов финансируются за счет целевых бюджетных средств.

В соответствии с Федеральным законом от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации,

осуществляемой в форме капитальных вложений», расходы на финансирование капитальных вложений предусмотрены в федеральном бюджете с учетом того, что они являются частью расходов на реализацию федеральных целевых программ, т.е. на основе программно-целевого подхода. В соответствии со ст. 13 Закона существует определенный порядок осуществления государственных капитальных вложений. Федеральные инвестиционные программы включают в себя перечни инвестиционных проектов, включая транспортные, финансируемые за счет бюджета. Отдельные проекты Российская Федерация может финансировать на основе межгосударственных соглашений совместно с иностранными государствами. Финансировать инвестиционные проекты государство может и на основе других форм, например, на основе инфраструктурного бюджетного кредита или путем предоставления государственных гарантий инвестору, обеспечивая стабильность условий и режима в течение срока его окупаемости. Правительство РФ определяет порядок регистрации приоритетных инвестиционных проектов.

Федеральная адресная инвестиционная программа (ФАИП), направленная на поддержку реализации инвестиционных проектов, предусматривает субсидии в объекты капитального строительства, включая инфраструктуру, бюджетные инвестиции юридическим лицам, в том числе государственным корпорациям при осуществлении капитального строительства. Существуют сложности при этом с длительностью согласования проектной документации, неполным выполнением обязательств субъектами РФ, связанных с софинансированием проектов и др.

Для модернизации национальной экономики, требуются все новые модели инвестирования, например, на основе специального инвестиционного контракта, различных форм государственно-частного партнерства, генерального подряда и аренды с инвестиционными условиями, совершенствования механизма бюджетных инвестиций на основе программно-целевого метода, инфраструктурного бюджетного кредита, использования цифровых финансовых активов, инфраструктурных транспортных облигаций и др. Например, инфраструктурные транспортные облигации дают возможность финансировать инфраструктурные проекты не только определенного региона, но и страны в целом. Инфраструктурные облигации выступают как долгосрочные инвестиции, а инфраструктурные проекты развивают экономику и дают возможность реализовывать социально значимые проекты в условиях ограниченного бюджетного финансирования. Инфраструктурные проекты являются предпосылкой экономического роста. Большое значение имеет «зеленое инвестирование», содержащее в себе «преимущества зеленых облигаций для эмитентов и инвесторов: укрепление репутации компании ... укрепление репутации инвестора, равно как общественно серьезной компании, инвестирующей в планы

стабильного развития; возможность получения необлагаемого налогом дохода или налоговых льгот» [11].

Реализация мероприятий и проектов Транспортной стратегии требует значительных инвестиций в развитие и строительство объектов транспортной инфраструктуры, как за счет бюджетных средств, так и внебюджетных источников. В среднесрочном периоде до 2024 г. включительно наибольшая доля инвестиций среди всех видов транспорта приходилась на железнодорожную отрасль, запланировано, что в 2025 — 2030 гг. наибольшая доля инвестиций будет наблюдаться в автодорожной отрасли в результате реализации проектов развития опорной сети автомобильных дорог. Например, средства Федерального дорожного фонда с 2022 по 2024 г. уже были направлены в виде межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные качественные дороги» в субъектах РФ.

Основным инструментом соединения частных и государственных ресурсов при реализации инфраструктурных проектов на транспорте будет, как и раньше, являться институт государственно-частного партнерства. Например, План модернизации железнодорожной сферы основан на механизме государственно-частного партнерства. «В настоящее время довольно быстрыми темпами развиваются отношения, связанные с государственно-частным партнерством. Так как бюджетных средств не хватает на развитие многих секторов экономики, частное финансирование помогает реализовать сложные инфраструктурные проекты с высокой стоимостью. Государственно-частное партнерство является соглашением публичного партнера и частного по поводу инвестиций и прибыли. Публичный партнер в зависимости от модели передает объект соглашения частному партнеру на условиях окупаемости, создания или реконструкции объекта, его эксплуатации» [12, стр. 220].

Важнейшая составляющая в достижении целей модернизации и расширения магистралей — привлечение частных инвесторов и использование проектного финансирования. Именно государственно-частному партнерству уделяется особое внимание при реализации долгосрочных программ развития на транспорте, в том числе использование концессионных соглашений. «В пользу концессий приводятся разные доводы. Одним из главных из них является фактор привлечения новых инвестиций. В целом это так, однако концессионеры стремятся, как правило, достичь роста перевозок за счет минимальных инвестиций. Капитальные вложения направляются скорее на стабилизацию существующего положения и устранение узких мест, нежели на реконструкцию инфраструктуры и обновление парка подвижного состава» [1, стр. 109].

Например, государственно-частное партнерство предусматривается для финансирования строительства новых железных дорог с привлечением средств государственных источников и частного финансирования.

Проектное финансирование и механизмы государственно-частного партнерства обеспечивают надлежащее структурирование проектов. Государственные возможности и экономические решения частного бизнеса позволят повысить объемы финансирования инфраструктурных проектов. Модели государственно-частного партнерства стабильно дают положительные результаты и позволяют модернизировать транспортный комплекс. «Путем сочетания различных моделей происходит распределение рисков ответственности между частным и публичным партнером» [15, стр. 7]. При этом достигается экономия времени на реализацию проекта, применяются инновационные подходы, снижаются системные риски. Государственно-частное партнерство является одной из эффективных форм взаимодействия государства и частного бизнеса. Государство будет продолжать софинансирование реализации инвестиционных проектов за счет федерального бюджета и внебюджетных источников.

В Транспортной стратегии финансирование транспортного комплекса обозначено как повышение доступности кредитных ресурсов, стимулирования лизинговой деятельности, использование транспортных облигаций.

Для строительства крупных объектов в рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона к 2032 г. помимо концессионной модели рассматривается вариант применения *EPCF*-контракта, договора генерального подряда с обязательством подрядчика привлекать финансирование под контракт жизненного цикла с ОАО «РЖД». Варианты применения данных контрактов требуют меньших бюджетных средств (не требуется государственного финансирования на стадии проектирования и строительства). Модель обеспечивает защиту частных инвесторов на период действия соглашения. Задачи поиска финансирования лежат на подрядчике, который участвует в строительстве, но не участвует в эксплуатации в отличие от концессии.

Будет также применяться такой метод финансирования транспортных проектов, как инфраструктурные бюджетные кредиты.

Также следует обратить внимание на то, что, хотя в проекте федерального бюджета на 2023—2025 гг. было заложено некоторое снижение финансирования госпрограммы «Развитие транспортной системы», при этом в целом финансирование обновленной структуры Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период 2021—2030 годы составляет около 6,6 трлн руб., что позволяет утверждать о наличии необходимого финансирования для формирования полноценной, необходимой нашей стране транспортной инфраструктуры. Например, в соответствии с задачами Транспортной стратегии за счет применения стимулирующих и иных мер государственного регулирования планируется нарастить долю объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом в общем объеме

перевозок грузов всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) до 3% в 2035 г.

В соответствии с Транспортной стратегией развитие цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли и ускоренного внедрения новых технологий — проекты вполне осуществимые, а вот ускоренное развитие транспорта на водородном топливе и электротранспорта в настоящий момент, в частности, к 2030 г. трудноосуществимо в широких масштабах. Например, в Транспортной стратегии отмечается, что использование электрических аккумуляторов в авиационной и водной технике сдерживается текущей низкой энергетической емкостью систем хранения электроэнергии, их емкостью и отсутствием соответствующей аэропортовой и береговой инфраструктуры, хотя коммерческие разработки ведутся и в этом направлении.

Развитие необходимой инфраструктуры для электротранспорта во всей России, исключая крупные города, пока проблематично. Например, к 2025—2030 гг. выпуск такого вида автомобилей должен достичь 10% от общего объема производства транспортных средств в стране. Или, водородное топливо, в Транспортной стратегии отмечается, что с учетом текущего уровня зрелости технологий себестоимость производства и логистики водорода делает его использование экономически пока неэффективным в сравнении с топливом для двигателей внутреннего сгорания. Постепенно все это также будет развиваться, для чего приняты и готовятся к принятию соответствующие программы развития транспорта и технические стандарты, связанные с использованием водородного топлива.

Низкий уровень развития местных воздушных перевозок пока препятствует повышению связанности сети воздушного транспорта и увеличению транспортной подвижности жителей Арктической зоны и Дальнего Востока Российской Федерации. Проблема развития авиационного сообщения Арктической зоны и Дальнего Востока связана с низкой авиационной подвижностью населения, которую вряд ли в полном объеме возможно будет нарастить к 2030 г., что связано также с высокой стоимостью перевозок.

Но будет находить место применение автономных транспортных средств и ожидается повышение доли их использования с постепенным повсеместным применением технологий на легковом и грузовом транспорте, в автобусах, на рельсовом транспорте (железнодорожный транспорт, метро, трамваи), аграрном и горнодобывающем транспорте, а также на транспорте, используемом в системе городского хозяйства, на специализированном транспорте (например, на транспорте, работающем в условиях Крайнего Севера), в складском хозяйстве и других сферах. К 2035 г. внедрение беспилотников планируется на всех ключевых маршрутах. По прогнозам экспертов, к 2035 г. 25% автотрафика могут составить беспилотники. Но на плановые показатели выйти будет очень трудно, так

как применение автономных транспортных средств зависит от многих факторов, в том числе климатических, состояния путей, должной системы информационной защиты и безопасности, финансирования и пр. Кроме того, это потребует разработки новых требований к конструкциям транспортных средств и программному обеспечению. Так что проекты по внедрению беспилотного транспорта будут, безусловно, развиваться, но не так быстро. Все это требует больших затрат, инвестиций.

Все проекты, связанные с цифровизацией, безусловно, осуществимы, на это выделены существенные инвестиции. Это касается проектов по внедрению интегрированных транспортных сервисов, позволяющих цифровизовать процессы для участников перевозки и повысить эффективность взаимодействия участников, сервисной модели «мобильность как услуга», электронных площадок заказа грузовых, логистических услуг и услуг электронной коммерции (в формате «груз как услуга»), а также внедрения цифровых транспортных коридоров, создания защищенной цифровой сети транспортного комплекса.

Соответственно большое значение для транспортной сферы имеет развитие наукоемких инвестиций. «Исследователи инноваций уже давно обращают внимание на инвестиции компаний в исследования и разработки (НИОКР), как на один из ключевых факторов инновационного процесса, наряду с другими факторами. Понятие инвестиций в исследования и разработки связано с одной из наиболее важных характеристик НИОКР: инвестиции в исследования и разработки, проводимые сегодня, будут продолжать приносить выгоду их создателям и обществу в целом даже в неопределенном будущем» [6, стр. 196].

Исследуя Транспортную стратегию, можно смело отметить, что превзойдет наши ожидания поддержка и продвижение отечественных передовых технологических решений на основе ускоренного инвестирования. В настоящий момент в государстве приложено много усилий, в частности в транспортной сфере, чтобы добиться максимального эффекта от развития отечественной продукции, технологий и технологических решений. В соответствии с планами по инвестированию ускоренное развитие низкоуглеродной трансформации в транспортной сфере также вполне осуществимо.

В рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» до 2030 г. запланировано достижение нормативного состояния 85% дорожной сети, строительство обходов крупных городов, что вполне может превзойти ожидания. Кроме того, системное развитие получат перспективные порты Арктической зоны, включая строительство новых терминалов. Для обеспечения доступа к ним потребуются модернизация железнодорожной инфраструктуры, что успешно уже реализуется, включая направления Обская-Салехард-Надым-Новый Уренгой и др. Также будут успешно развиваться проекты по модернизации инфраструктуры в целях осуществления экспортных перевозок в КНР, Индию, страны Юго-

Восточной Азии, с учетом модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали и других путей. Будет активно развиваться вся инфраструктура, связанная с проектом Восточного полигона, в том числе на основе *EPCF*-контракта. К 2024 г. завершается второй этап расширения Восточного полигона. На третьем этапе на основе концессий как механизма инвестирования в транспортную отрасль должны быть построены вторые Северомуйский, Кузнецовский и Кодарский тоннели и мост через Амур, это позволит увеличить провозные мощности на Восточном полигоне.

К 2026 г. вполне осуществимо нарастить выпуск российских самолетов: МС-21, Т-214 и других, а также самолетов малой авиации. Главный акцент состоит здесь в импортозамещении.

В соответствии с приоритетными инвестиционными проектами, в которые заложена значительная доля инвестиционных ресурсов государства на основе программно-целевого метода, вполне осуществимо развитие мультимодальных транспортно-логистических центров в макрорегионах страны, постепенный рост доли альтернативных источников топлива в транспортном секторе.

В настоящее время ОАО «РЖД» успешно и поэтапно реализует переход на цифровую железную дорогу до 2025 г. Проект «Цифровая железная дорога» должен дать возможности расширения и улучшения качества транспортно-логистических услуг на основе применения цифровых технологий. ОАО «РЖД» создает единое информационное пространство на основе работы информационных систем для стимулирования применения сквозных технологий цифрового моделирования для организации и осуществления перевозки. Речь идет также о создании единой операционной системы управления транспортной перевозкой. «Инвестиции в проекты цифровизации должны обеспечить компаниям сокращение операционных затрат, повышение объемов продаж товаров и услуг, рост маржинализации, улучшение конкурентоспособности, создание новых ниш, возможность предоставления потребителю наиболее востребованного ценностного предложения» [3, стр. 44].

Развитие международных транспортных коридоров также осуществимо в связи с надлежащей инвестиционной политикой и связано с формированием бесшовного скоростного автомобильного сообщения, например, на направлениях Москва — Ростов-на-Дону — Краснодар; Москва — Санкт-Петербург. На направлении север-юг вполне могут быть реализованы инвестиционные проекты по развитию автомобильных и железнодорожных подходов к портам Каспийского моря, Азова-Черноморского бассейна.

Вполне по срокам осуществимо строительство высокоскоростной магистрали «Москва — Санкт-Петербург». По уже достигнутым результатам, и это отмечается в Транспортной стратегии, можно предположить, что будут успешно реализованы проекты, связанные с

ремонт, реконструкцией автомобильных дорог, строительством автомобильных дорог, обновлением железнодорожного подвижного состава, повышением экологичности железнодорожного транспорта, оптимизацией перевалки грузов в морских портах. «Традиционным методом оценки транспортных проектов является расчет чистой приведенной стоимости проекта (*Net Present Value, NPV*), который ориентирован на инвесторов. Задачей метода является сопоставление инвестиций в проект и расходов на его реализацию (в частности, на стадии эксплуатации объекта) с доходами, генерируемыми проектом» [17, стр. 139].

Также представляется перспективным развитие железнодорожных контейнерных сервисов между Российской Федерацией и Турецкой Республикой с использованием инфраструктуры международного транспортного коридора «Север—Юг».

К периоду 2030—2035 гг. ключевым фактором, влияющим на развитие Северного морского пути, будет вложение инвестиций в развитие навигационно-гидрографического обеспечения судоходства и инфраструктуры портов и терминалов, расположенных в акватории Северного морского пути, что вполне осуществимо при надлежащем финансировании.

В определенной мере при должном финансировании и росте доходов населения будут реализованы цели, поставленные в Транспортной стратегии: повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий; повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма; увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий; цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

При запланированном проектном финансировании в транспортную отрасль и надлежащей реализации проектов будет полностью сформирована Единая опорная сеть, объединяющая в себе важнейшие объекты транспортной инфраструктуры, и будут обеспечены транспортные связи с субъектами РФ, входящими в приоритетные геостратегические территории. До 2035 г. Единая опорная сеть ожидаемо должна получить развитие, как в части создания новой инфраструктуры, так и в части модернизации существующей. Трассу М-12, которая соединяет Казань — Екатеринбург — Тюмень с Москвой скоростным маршрутом, в полном объеме планируют сдать до конца 2024 г.

В Арктической зоне Российской Федерации в соответствии с проектным финансированием вполне осуществима в период до 2030 г. реконструкция аэродромов, в том числе аэродромов Архангельск, Мурманск, Нарьян-Мар, Певек, реконструкция и строительство аэродромов и аэропортов местного значения на малонаселенных геостратегических территориях России, в том числе аэродромов Депутатский, Кепервеем, Оленек, Бухта

Провидения. Перспективными инвестиционными проектами развития автодорожной инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации, безусловно, являются межрегиональная автомобильная дорога Колыма — Омсучкан — Омолон — Анадырь, которая должна быть построена в 2024 г. Многие другие запланированные транспортные проекты вполне осуществимы.

Важнейшим транспортным проектом Арктической зоны Российской Федерации, который должен успешно быть реализован, является северный широтный ход, в рамках которого должна быть обеспечена прямая железнодорожная связь Ямала и Восточной Сибири с портами северо-запада. «Мировой опыт инвестирования в железнодорожный транспорт показывает, что этот процесс жестко контролируется государством при разработке государственных программ развития железнодорожного транспорта» [10, стр. 110].

Естественно, это потребует длительных сроков строительства объектов инфраструктуры, которые в полном объеме должны быть завершены к 2027 г. Например, в соответствии с Транспортной стратегией развитие получит современная портовая инфраструктура на Северном морском пути, обеспечивающая увеличение периода навигации в акватории Северного морского пути до восьми месяцев к 2024 г. и круглогодично — до 2030 г. Сроки реализации данного проекта зависят от многих факторов, прежде всего от наличия должного ресурсного и финансового потенциала с учетом сложной климатической зоны. «Для эффективной реализации моделей экономического роста предлагается использовать меры оптимального правового регулирования, бюджетного контроля и стимулирования» [14, стр. 112].

Можно предположить с учетом уже реализованных проектов по инвестированию в транспортную сферу, что будет далее успешно и поэтапно происходить внедрение новых технологий, направленных на снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду, а также на развитие технологий для транспортных средств с нулевыми выбросами и необходимой инфраструктуры.

Итак, мы доказали эффективность применения адресных инвестиционных программ, проектного финансирования на основе концессии и государственно-частного партнерства; определили, что существует необходимость совершенствования инвестиционной деятельности в транспортном секторе на основе современных цифровых платформ, а также применения цифровых финансовых активов в транспортной отрасли при реализации целей и задач Транспортной стратегии, что порождает новые инвестиционные возможности.

Литература

1. Андреева, А. В. Определение целесообразности привлечения инвестиций с концессионной основой на железнодорожном транспорте в России / А. В.

- Андреева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. — 2022. — Том 12. — № 2-1. — С. 105—111.
2. Бурлакова, А. П. Проблемы привлечения инвестиций в реальный сектор экономики России / А. П. Бурлакова, Г. Г. Скворцова // Экономика, предпринимательство и право. — 2020. — Том 10. — № 4. — С. 1019—1034.
 3. Гулый, И. М. Методические особенности оценки инвестиций в цифровые технологии на железнодорожном транспорте / И. М. Гулый // Экономика железных дорог. — 2021. — № 11. — С. 44—52.
 4. Инвестиции в Арктику — инвестиции в будущее // Арктические ведомости. — 2020. — № 2 (30). — С. 4—7.
 5. Кабир, Л. С. Государственная поддержка «зеленых» инвестиций и рыночное «зеленое» финансирование: зарубежный опыт / Л. С. Кабир // Инноватика и экспертиза: научные труды. — 2019. — № 1 (26). — С. 97—108.
 6. Кожухова, Н. В. Детерминанты наукоемких инвестиций: региональный аспект / Н. В. Кожухова, А. В. Васильчиков, Д. А. Акопян // Журнал монетарной экономики и менеджмента. — 2023. — № 3. — С. 195—203.
 7. Куницкая, О. М. Реальные инвестиции и способы осуществления инвестиций: проблема соотношения в инвестиционном законодательстве / О. М. Куницкая // в сборнике: Проблемы систематизации комплексных отраслей законодательства. Сборник статей по материалам круглого стола, посвященного 30-летию принятия закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды». — Минск, 2023.
 8. Луценко, Е. В. От управления инвестициями к управлению с помощью инвестиций / Е. В. Луценко, В. И. Лойко, Т. П. Барановская // Новые технологии. — 2017. — № 4. — С. 184—192.
 9. Лытнева, Н. А. Ретроспективный анализ нормативного регулирования иностранных инвестиций в управлении инвестиционной политикой государства / Н. А. Лытнева, Е. А. Кыштымова, Е. С. Кыштымова // Форпост науки. — 2023. — № 2 (64). — С. 40—46.
 10. Михальченко, А. А. Использование индексного метода при управлении инвестициями на железнодорожном транспорте / А. А. Михальченко // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: наука и транспорт. — 2022. — № 2 (45). — С. 109—113.
 11. Пак, М. В. Инвестиции в экологию — инвестиции в будущее Сибири / М. В. Пак, Г. Д. Николаева // В сборнике: Инвестиционная политика, инвестиции и предпринимательство в контексте современных вызовов и ограничений (памяти В. И. Огородникова). Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием / ответственный редактор Т. Е. Фасенко, под научной редакцией Т. В. Гурунян. — Новосибирск, 2022.
 12. Правкин, С. А. Государственно-частное партнерство как инвестиционный механизм / С. А. Правкин // в сборнике: Актуальные вопросы публичного управления, экономики, права в условиях цифровизации. сборник научных статей Международной научно-практической конференции. Курская академия государственной и муниципальной службы. — Курск, 2023.
 13. Путин, Д. М. Инвестиции в современные информационные технологии на примере инвестиций в стартапы / Д. М. Путин // Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер». — 2021. — № 3. — С. 45—49.
 14. Правкин, С. А. Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного

- партнерства / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 2 (30). — С. 112—124.
15. Правкин, С. А. Проблемы реализации инвестиционных проектов в соглашениях, основанных на государственно-частном партнерстве / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Российская юстиция. — 2019. — № 4. — С. 6—8.
16. Сивкова, А. И. Анализ инвестиционной деятельности промышленных предприятий РФ в контексте «зеленой экономики» / А. И. Сивкова // Управление в современных системах. — 2022. — № 3 (35). — С. 29—42.
17. Смирнов, С. А. Социально-экономический подход к оценке инвестиций на транспорте / С. А. Смирнов, О. Ю. Смирнова // Инновационные транспортные системы и технологии. — 2023. — Том 9. — № 1. — С. 135—145.
18. Смирнова, В. В. Совершенствование модели управления рисками в сфере железнодорожной перевозки грузов / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Право и государство: теория и практика. — 2023. — № 11 (227). — С. 128—130.

References

1. Andreyeva, A. V. Opredeleniye tselesoobraznosti privlecheniya investitsiy s kontsessionnoy osnovoy na zheleznodorozhnom transporte v Rossii [Determining the feasibility of attracting investments with a concession basis in railway transport in Russia] / A. V. Andreyeva // *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*. — 2022. — Том 12. — № 2-1. — S. 105—111.
2. Burlakova, A. P. Problemy privlecheniya investitsiy v real'nyy sektor ekonomiki Rossii [Problems of attracting investments in the real sector of the Russian economy] / A. P. Burlakova, G. G. Skvortsova // *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo*. — 2020. — Том 10. — № 4. — S. 1019—1034.
3. Gulyy, I. M. Metodicheskiye osobennosti otsenki investitsiy v tsifrovyye tekhnologii na zheleznodorozhnom transporte [Methodological features of assessing investments in digital technologies in railway transport] / I. M. Gulyy // *Ekonomika zheleznnykh dorog*. — 2021. — № 11. — S. 44—52.
4. Investitsii v Arktiku — investitsii v budushcheye [Investments in the Arctic - investments in the future] // *Arkticheskiye vedomosti*. — 2020. — № 2 (30). — S. 4—7.
5. Kabir, L. S. Gosudarstvennaya podderzhka «zelenykh» investitsiy i rynochnoye «zelenoye» finansirovaniye: zarubezhnyy opyt [State support for “green” investments and market “green” financing: foreign experience] / L. S. Kabir // *Innovatika i ekspertiza: nauchnyye trudy*. — 2019. — № 1 (26). — S. 97—108
6. Kozhukhova, N. V. Determinanty naukoemkikh investitsiy: regional'nyy aspekt [Determinants of knowledge-intensive investments: regional aspect] / N. V. Kozhukhova, A. V. Vasil'chikov, D. A. Akopyan // *Zhurnal monetarnoy ekonomiki i menedzhmenta*. — 2023. — № 3. — S. 195—203.
7. Kunitskaya, O. M. Real'nyye investitsii i sposoby osushchestvleniya investitsiy: problema sootnosheniya v investitsionnom zakonodatel'stve [Real investments and methods of making investments: the problem of correlation in investment legislation] / O. M. Kunitskaya // *v sbornike: Problemy sistematizatsii kompleksnykh otrasley zakonodatel'stva. Sbornik statey po materialam kruglogo stola, posvyashchennogo 30-letiyu prinyatiya zakona Respubliki Belarus' «Ob okhrane okruzhayushchey sredy»*. — Minsk, 2023.
8. Lutsenko, Ye. V. Ot upravleniya investitsiyami k upravleniyu s pomoshch'yu investitsiy [From investment management to management with the help of investments] / Ye. V. Lutsenko, V. I. Loyko, T. P. Baranovskaya // *Novyye tekhnologii*. — 2017. — № 4. — S. 184—192.

9. Lytneva, N. A. Retrospektivnyy analiz normativnogo regulirovaniya inostrannykh investitsiy v upravlenii investitsionnoy politikoy gosudarstva [Retrospective analysis of the normative regulation of foreign investments in the management of state investment policy] / N. A. Lytneva, Ye. A. Kyshtymova, Ye. S. Kyshtymova // Forpost nauki. — 2023. — № 2 (64). — S. 40–46.
10. Mikhal'chenko, A. A. Ispol'zovaniye indeksnogo metoda pri upravlenii investitsiyami na zheleznodorozhnom transporte [Using the index method in managing investments in railway transport] / A. A. Mikhal'chenko // Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta transporta: nauka i transport. — 2022. — № 2 (45). — S. 109–113
11. Pak, M. V. Investitsii v ekologiyu — investitsii v budushcheye Sibiri [Investments in the environment - investments in the future of Siberia] / M. V. Pak, G. D. Nikolayeva // V sbornike: Investitsionnaya politika, investitsii i predprinimatel'stvo v kontekste sovremennykh vyzovov i ogranicheniy (pamyati V. I. Ogorodnikova). Materialy II Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem / otvetstvennyy redaktor T. Ye. Fasenka, pod nauchnoy redaktsiyey T. V. Gurunyan. — Novosibirsk, 2022.
12. Pravkin, S. A. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo kak investitsionnyy mekhanizm [Public-private partnership as an investment mechanism] / S. A. Pravkin // v sbornike: Aktual'nyye voprosy publichnogo upravleniya, ekonomiki, prava v usloviyakh tsifrovizatsii. sbornik nauchnykh statey Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Kurskaya akademiya gosudarstvennoy i munitsipal'noy sluzhby. — Kursk, 2023.
13. Putin, D. M. Investitsii v sovremennyye informatsionnyye tekhnologii na primere investitsiy v startapy [Investments in modern information technologies using the example of investments in startups] / D. M. Putin // Elektronnoye setevoye izdaniye «Mezhdunarodnyy pravovoy kur'yer». — 2021. — № 3. — S. 45–49.
14. Pravkin, S. A. Mekhanizm pravovogo upravleniya investitsiyami v transportnoy sfere s uchetom primeneniya otchel'nykh modeley gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Mechanism of legal management of investments in the transport sector, taking into account the use of certain models of public-private partnership] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 2 (30). — S. 112–124
15. Pravkin, S. A. Problemy realizatsii investitsionnykh proyektov v soglasheniyakh, osnovannykh na gosudarstvenno-chastnom partnerstve [Problems of implementing investment projects in agreements based on public-private partnerships] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 4. — S. 6–8.
16. Sivkova, A. I. Analiz investitsionnoy deyatel'nosti promyshlennykh predpriyatiy RF v kontekste «zelenoy ekonomiki» [Analysis of investment activity of industrial enterprises of the Russian Federation in the context of the “green economy”] / A. I. Sivkova // Upravleniye v sovremennykh sistemakh. — 2022. — № 3 (35). — S. 29–42.
17. Smirnov, S. A. Sotsial'no-ekonomicheskyy podkhod k otsenke investitsiy na transporte [Socio-economic approach to assessing investments in transport] / S. A. Smirnov, O. YU. Smirnova // Innovatsionnyye transportnyye sistemy i tekhnologii. — 2023. — Tom 9. — № 1. — S. 135–145.
18. Smirnova, V. V. Sovershenstvovaniye modeli upravleniya riskami v sfere zheleznodorozhnoy perevozki грузов [Improving the risk management model in the field of railway transportation of goods] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2023. — № 11 (227). — S. 128–130.