

Петров Александр Арсеньевич

*доктор экономических наук, профессор кафедры управления и экономики
ФГБОУ ВО «Московский государственный юридический университет
имени О.Е.Кутафина (МГЮА)»*

[DOI: 10.31618/ESU.2413-9335.2019.10.60.35-46](https://doi.org/10.31618/ESU.2413-9335.2019.10.60.35-46)

Развитие реального сектора экономики не мыслимо без создания мощной инфраструктуры. Майские федеральные проекты направлены на создание цифровой инфраструктуры до 2024 г. Их инвестирование порождает конфликт интересов государства и бизнеса. Их реализация – это шаг в будущее. Успешно перейти к этому недалекому будущему возможно на основе партнерства государства и бизнес-сообщества.

The development of the real sector of the economy is not conceivable without creating a powerful infrastructure. The May federal projects are aimed at creating a digital infrastructure until 2024. Their investment creates a conflict of interests between the state and business. Their implementation is a step into the future. Successfully move to this near future is possible on the basis of partnership between the state and the business community.

Ключевые слова: цифровая инфраструктура, цифровая платформа, мультимодальный транспортный комплекс, цифровизация, федеральные проекты.

Keywords: digital infrastructure, digital platform, multi-modal transport complex, digitalization, federal projects.

Восприятие ЦЭ как продукта ЧПР в той или иной стране определяется уровнем социально-экономического, научно-технического и технологического развития. В России ЦЭ нередко путают с германской программой Индустрия 4.0 или с японской программой Общество 5.0. В Германии с ведущей индустриальной экономикой мира ЦЭ означает переворот в промышленности, в Японии – преобразования качества жизни человека. ЦЭ – это организация материального производства на новой цифровой базе - инфраструктуре, создающей важную основу для последующих промышленных преобразующей. ЦЭ как продукт ЧПР трансформирует все общественное производство, включая материальное и нематериальное, и параллельно преобразует общественное сознание и жизнь человека.

Для перехода от аналогового производства к цифровому необходима цифровая инфраструктура, формирование которой стартовало в развитых странах в 1970-х годах с началом информационной революции. В России информационная революция началась с опозданием на два десятилетия – в 90-х годах XX века. Производства, функционирующие на базе цифровой инфраструктуры, созданы в Германии, Австралии, США и других развитых странах. Россия в 1990-е годы потеряла все, что было создано за годы советского периода.

Развитие цифровой промышленности порождает социальную проблему - проблему занятости и проблему развития самого человека, который сформировался и развивается в результате трудовой деятельности. ЦЭ, предполагающая безлюдное производство, вытесняет человека из процесса производства, лишая его трудовой основы развития.

В России на данном этапе содержание ЦЭ следует рассматривать как формирование цифровой системы управления, включая цифровое законодательство, подготовку кадров для ЦЭ, а также создание цифровой инфраструктуры, которая должна стать основой цифрового развития материального производства будущего - отечественной перерабатывающей промышленности по выпуску продукции для производственного и потребительского

рынков. Цифровое гос.управление при определенных условиях ведет к централизации гос.власти в руках небольшой группы людей, называющей себя ошибочно элитой – происходит монополизация гос.власти в формате закрытого акционерного общества.[1]

Во всех странах становление ЦЭ начинается с дигитализации/оцифровывание – перевода, хранения, обработки всех видов информации (текстовой, аудиовизуальной) в цифровой формат и затем в формирование цифровой инфраструктуры для материального и нематериального секторов экономики.

Инфраструктура - лат. infra - ниже, под и лат. structura — строение, расположение, основа, фундамент - комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур, составляющих и обеспечивающих основу функционирования всей системы в целом. Инфраструктура включает учреждения управления, связи, транспорта, энергетики, ..., обеспечивающие функционирование экономики, деятельность общества, его сфер.

Цифровая экономика представляет систему управления общественно-экономическими процессами, различными устройствами, оборудованием, машинами, станками, конвейером, заводом, территорией, ... на базе применения компьютерно-информационных технологий в формате электронных информационных импульсов (бит-информации), посылаемых с расположенных в разных геолокациях (геоместах) многочисленных умных датчиков напрямую и/или через базовый компьютерный центр на датчики-приемники (включая компьютеры), установленные на управляемых объектах. Эта система способна создавать, накапливать, хранить, обрабатывать, передавать, распространять и ограничивать передачу и получение информационных ресурсов, а также принимать решения в автоматическом или ручном режиме. Примером могут служить цифровые платформы, где компьютерно-информационные технологии, умные датчики и компьютерно-аппаратные устройства эффективно вписались в предпринимательскую деятельность.

безопасности государства. Правительственная программа ЦЭ № 1632-р от 28 июля 2017 г., а также Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года структурировали и объединили весь процесс дигитализации, придали конкретную продуманную целенаправленность стратегического цифрового развития и создания крупномасштабной национальной цифровой инфраструктуры, которая станет базой инновационного цифрового развития российской перерабатывающей промышленности и российского общества.

Утвержденной летом 2017 г. правительственной программой «Цифровая экономика РФ» в мае 2018 г. дан статус федеральной. Соответственно аналогичный статус получили её проекты: 1) нормативное регулирование, 2) кибербезопасность, 3) образование и кадры, 4) формирование исследовательских компетенций технологических заделов, 5) информационная инфраструктура.

Предполагается направить 409 млрд руб. бюджетных средств на национальную программу «Цифровая экономика» в 2019-2021 гг. Помимо бюджетных средств привлекаются внебюджетные ресурсы.[2]

Целями национальной программы ЦЭ и майских нацпроектов 2018 г. являются 1) обеспечение населения как в городах, так и в удаленных поселках широкополосным интернетом, 2) внедрение системы траектории развития, которая заменит трудовые книжки, 3) цифровизация документооборота, развитие сети умных городов как основы подъема социально-экономического развития страны, 4) создание к 2023 г. не менее 10 конкурентоспособных на мировом уровне предприятий в сфере высоких технологий, 5) решение кадровой проблемы по подготовке ИКТ-специалистов - система высшего образования ежегодно должна выпускать в течение 7 лет по 120 тыс. ИТ-специалистов, формируется новый информационный человек, 6) формирование нового уклада жизни, 7) создание новой основы для развития системы государственного управления, экономики, бизнеса, социальной сферы, всего общества, 8) формирование цифровой экономики первоначально как инфраструктуры и затем как материального и нематериального производства - это вопрос национальной безопасности и независимости России, это вопрос будущего России.

Реализация программы ЦЭ, майских нацпроектов и связанных с ними планов создает принципиально новую модель экономического и социального воспроизводства, включая предпринимательство, торговлю, логистику, производство, образование, здравоохранение, госуправление, коммуникации между людьми, формирует новый образ, уклад жизни, решает важнейшие для страны проблемы национальной и экономической безопасности и независимости.

Для реализации возможностей, создаваемых цифровой инфраструктурой, нужна новая матрица,

новая стратегия воспроизводственных процессов с переходом от ориентированной на природную ренту экспортно-сырьевой модели к интеллектуально-промышленной модели, ориентированной на выпуск продукции производственного и потребительского назначения для внутреннего и внешнего рынков.

Создаваемая цифровая инфраструктура должна кардинально изменить роль России в мире, создать условия для отказа от роли мировой сырьевой базы для развитых экономик и превращения страны в мирового производителя интеллектуальной продукции. Такое инновационное развитие потребует уже в ходе реализации инфраструктурных проектов финансировать объекты реального сектора экономики и после 2024 г. потребуются новые более крупномасштабные инвестиции в создание полноценного реального сектора экономики. Поэтому уже сегодня требуется разработка планов промышленного развития, направлений государственно-частного партнерства, определения источников финансирования цифрового промышленного развития, которое по определению становится в большей части безлюдным.

Полноценная реализация майских федеральных проектов - это вложения в будущее нации.

Уже сегодня видны значительные достижения в цифровой сфере, которыми мы пользуемся и воспринимаем как нечто данное, привычное: многофункциональные центры – МФЦ (система одного окна), электронные табло на автобусных остановках, встроенный в планшетник и смартфон навигатор, отслеживающие в режиме реального времени состояние здоровья человека электронные браслеты и часы, электронные билеты, on-line сервис, ... Налицо интеграция сферы услуг и компьютерно-информационных технологий. С созданием цифровой инфраструктуры начнется интеграция материального производства с компьютерно-информационными технологиями. Развитие электронно-информационных коммуникаций, ИКТ, программного обеспечения способствует преодолению консервативности трудовой мобильности, внедрению новых форм предпринимательской и трудовой деятельности. Эти процессы ускорятся по мере замены аналоговых трудовых книжек на электронные и возможностью заключать трудовые договоры в электронном формате.

Это существенные достижения в построении цифрового общества, но их недостаточно для создания индустриально-цифровой экономики. Нужна крупномасштабная многофункциональная цифровая инфраструктура, охватывающая все отрасли и производства национальной экономики, все сферы социально-экономического и общественного развития страны, что открывает возможности цифровой реиндустриализации и укрепления территориальной целостности страны. Такая цифровая инфраструктура в условиях роста киберпреступлений должна обладать непробиваемой защитой, устойчивостью и безопасностью функционирования. Это изменяет геоэкономическую, географическую и геополитическую роль страны.

Следует отметить, что инфраструктура как в советский период, так и в современной России была и остается наиболее уязвимым звеном экономического развития. Инфраструктура тормозит развитие страны. По данным Всемирного Экономического Форума (МЭФ) Россия по качеству инфраструктуры занимает 74 место в мире. [3]

Для реализации целей национальной программы ЦЭ требуется не просто разработка адекватной нормативной базы – цифрового законодательства, а прежде всего подготовка юристов, понимающих проблемы ЦЭ, алгоритмы её функционирования, а также проблемы управления, предпринимательства и объективные законы ведения предпринимательской деятельности. Создание цифровое законодательство с чистого листа требует от его разработчиков 1) понимания сути цифровой экономики, 2) способности видеть направления развития цифрового материального и нематериального производства в будущем и механизмов управления этими производственными процессами, 3) понимать влияние цифровизации на общественную жизнь и образ жизни человека.

Важной частью инфраструктуры является магистрально-транспортная и энергетическая системы (МТЭС). Эта часть инфраструктуры занимает ведущее, ключевое положение в формировании единого территориального, экономического, культурного, ..., пространства страны.

Ситуация с магистрально-транспортной инфраструктурой составляющей отражает общую картину, существующую в отечественной инфраструктуре. По данным МЭФ Россия занимает по качеству дорог - 114 место, в том числе по качеству железнодорожной инфраструктуры – 23 место и портовой инфраструктуры - 66 место. [3]

Качество остается ахиллесовой пятой как массового производства, так и отечественной инфраструктуры. Планируется улучшить качество магистрально-транспортной инфраструктуры страны к 2024 г. на 15,5% относительно 2017 г. за счет 1) увеличения доли работающих без перегрузки автодорог, относящихся к евразийскому международному транспортному маршруту «Европа-Западный Китай» с 26,9% до 67% к 2024 году; 2) прироста мощностей морских портов, 3) ускорения транзитных контейнерных перевозок, 4) увеличения средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте с 362,3 км/ч до 440 км/ч, 5) строительства более 300 км высокоскоростных железнодорожных магистралей, 6) снижения протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность с 13,4 тыс. км до 2 тыс. км. [4]

Россия значительно уступает другим странам по протяженности высокоскоростных магистралей, длина которых на 1 млн. чел. в России с численностью населения 146,2 млн.чел. составляет 5 км, в Германии (83,2 млн.чел.) - 38 км, в Китае (1375 млн.чел.) - 16 км, в Турции (79,5 млн.чел.) - 9 км. Из причин неразвитости инфраструктуры, включая транспортно-магистральную составляющую следует выделить 1) недопонимание властью роли и

значение инфраструктуры в социально-экономическом и индустриальном развитии общества, 2) сложившаяся централизованная система управления, 3) значительная недоинвестированность инфраструктурных проектов, 3) концентрация ресурсов в центре и игнорирование периферии, 4) низкий уровень привлечения инвесторов в инфраструктурные проекты, 5) неразвитость механизма частно-государственного партнерства. Развитие высокоскоростных магистралей зависит от пассажиропотока, развитости внутреннего туризма, платежеспособности населения и свободы предпринимательской деятельности.[3]

Из факторов, тормозящих развитие инфраструктуры, следует также отметить ограниченность ресурсов, которые в первую очередь направлялись на стратегически важные для страны проекты, влияющие на безопасность государства.

В создание и развитие магистрально-транспортной инфраструктуры требуются крупные долгосрочные капиталовложения стоимостью по предварительной оценке 6,3 трлн.руб., из которых 3,3 трлн.руб. предполагается получить от частных инвесторов [5], и отдачу от которых следует ожидать через 20-30 и более лет. Для успешной реализации проекта следует объединить интересы и усилия всех участников транспортного комплекса: железнодорожный транспорт, авиационный, автодорожный, морской и речной. Именно с такой идеей и выступил Минтранс. По его инициативе в рамках нацпроекта «Цифровая экономика» была разработана цифровая платформа «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ), охватывающая весь транспортный комплекс страны и, что чрезвычайно важно, работающая на российском программном обеспечении. Предварительная стоимость транспортной цифровой платформы оценена в 450 млрд.руб. в 2017 г.[6]

Госкомпания транспортного комплекса «приглашены» к софинансированию формирования и развития цифровой платформы транспортного комплекса через систему членства в ассоциации ЦТЛ. Вступительный взнос и последующие ежегодные членские взносы составляют 5 млн руб. Основную часть расходов госкомпании обеспечат за счет собственных инвестиционных программ. Например, РЖД прогнозирует направить на цифровизацию 150 млрд.руб. до 2025 г. [7]

Другие госкорпорации всероссийского транспортного комплекса имеют аналогичные инвестиционные программы.

Фактически происходит объединение инвестиционных программ госкорпораций и федпроекта.

Цифровизация транспортной логистики позволит стандартизировать все транспортно-логистические процессы и обеспечить эффективную работу территориально распределенных информационных систем. В этой цифровой стандартизации заинтересованы как перевозчики – транспортные компании, так и все компании, пользующиеся их услугами.

Координация деятельности всех заинтересованных сторон и управление фин. потоками передано компании «РТ-Инвест Транспортные системы»

Важнейшими задачами ассоциации ЦТЛ являются 1) создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории России на основе отечественных решений и программного обеспечения, объединяющего все ныне существующие и используемые участниками транспортного-логистического сектора цифровые сервисы; 2) формирование и развитие единой цифровой экосистемы транспортного комплекса; 3) создание новых качественных сервисов и услуг, которые должны повысить доступность транспортных услуг; 4) снижение издержек на уровне бизнеса; 5) оптимизация госрегулирования процесса перевозок; 6) создание на основе накапливаемых больших данных единого доверенного пространства, которое должно обеспечить создание и функционирование безбарьерных транспортных коридоров, эффективного электронного документооборота и широкий доступ пользователям ко всем сервисам на принципах «единого окна»; 7) создание системы цифровых транспортно-логистических узлов; 8) создание цифровой платформы мультимодальных пассажирских перевозок.

Создание магистрально-транспортной системы обеспечит пространственное освоение и заселение новых территорий страны.

И самое главное: формирование единой цифровой платформы транспортного комплекса на базе российских программных продуктов в рамках нац. проекта «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) служит гарантией национальной и экономической безопасности государства.

Строительство, модернизация и развитие магистрально-транспортная инфраструктура не является частным делом одного министерства, требуется объединенный единый план её развития, увязанный с другими федеральными проектами. Такой комплексный план был разработан согласно Указу Президента России №204 от 07.05.2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Он включает то, что было уже сделано и достигнуто, делается и предстоит сделать.

Утвержденный Распоряжением №2101-р от 30.09.2018 г. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года определяет направления развития магистрально-транспортной и энергетической инфраструктуры и охватывает 11 федпроектов, включая девять федеральных транспортных проектов, направленных на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, и два федеральных проекта модернизации и расширения энергетической инфраструктуры. Их реализация обеспечивает развитие транспортных коридоров (маршрутов) «Север – Юг» и «Запад – Восток», рост объемов внутренних и транзитных грузопассажирских пере-

возок, повышение уровня и укрепление пространственно-экономической связанности территории страны посредством расширения, модернизации и строительства авиационной, железнодорожной и автодорожной, морской и речной инфраструктуры, а также стабильного обеспечения доступной электроэнергией. [3]

Отдельные положения комплексного плана уже реализуются с учетом приоритетности и угроз национальной и экономической безопасности страны. Ведется строительство морских портов в Калининградской и Ленинградской областях, которые кардинально изменят морскую логистическую систему Балтики. Строительство портов сопровождается строительством железнодорожных и автомобильных магистралей, соединяющие их с регионами страны.

Стратегическими направлениями реализации магистрально-транспортных нацпроектов выступают: 1) строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, входящих в международный транспортный коридор «Европа - Западный Китай», 2) электрификация транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», 3) развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Федерации и городами, выступающими центрами экономического роста, 4) реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных направлений, 5) создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами, 6) развитие и модернизация Северного морского пути, 7) увеличение мощностей отечественных морских портов, 8) развитие централизованных энергосистем. [3]

Реанимация и инновационное развитие Северного морского пути усилит торгово-экономические, культурные и стратегические связи между городами и населенными пунктами, расположенными на побережье Северного ледовитого океана, через впадающие в океан реки с внутренними территориями страны, вдохнет новую жизнь в освоение северного побережья и морские торговые пути, создаст условия для освоения континентального шельфа. Предполагается увеличение объема грузовых перевозок в акватории Северного морского пути более чем в 8 раз с 9,9 млн.т до 80 млн.т. с 9,9 млн. т., рост транзитных контейнерных перевозок по железной дороге увеличится в 2,5 раза контейнеров ж/д транспортом - с 615 тыс. TEU (двадцатифутовый эквивалент) до 1,656 млн TEU. [4]

Строительство транспортного коридора Запад-Восток дает России значительные преимущества и выгоды благодаря географическому положению страны. Российский участок, с одной стороны, является частью цифровой инфраструктуры страны, с другой - частью уникального трансевразийского транспортного коридора, составляющего один из наземных маршрутов «Нового шёлкового пути» общей протяженностью 8461 км, в том числе протя-

женность российского участка 2233 км, казахстанского – 2787 и китайского - 3425 км.[8] Ввод в эксплуатацию трансевразийской автомагистрали позволит сократить срок транспортировки грузов между Западом и Востоком от дверей до дверей до 10 суток вместо 14 суток по «Трансибу» и 45 дней при перевозке грузов морским путем через Суэцкий канал. [9]

Экономическая выгода грузоотправителя и грузополучателя очевидна, что делает их заинтересованными сторонами в финансировании данного проекта. Россия также получает выгоды, повышая свой международный статус и получая экономическую выгоду от транзита грузов. Аналогичную выгоду получают и регионы, через которые проходит автомагистраль.

По предварительной оценке реализация федеральных проектов транспортного комплекса увеличит объем экспорта транспортных услуг с 16,9 млрд. до 25 млрд.долл., а также на 35,4% экспорт услуг транзитных перевозок к 2024 г. [], что покрывает инвестиции. [4]

От реализации указанных магистрально-транспортных и энергетических нацпроектов Россия получает мегавыгоды, решая важнейшие для страны задачи: 1) развитие транспортных коридоров Запад – Восток и Север – Юг, Европа – Западный Китай, развитие и совершенствование на цифровой основе железнодорожного транспорта и транзитных перевозок, создание транспортно-логистических центров, создание и развитие цифровых коммуникаций между центрами экономического роста (агломерациями), развитие высокоскоростных железнодорожных сообщений и Северного морского пути, модернизация морских портов и внутренних водных путей, развитие региональных аэропортов и маршрутов; 2) повышение уровня транспортно-экономической связанности территории страны за счёт расширения и модернизации всех видов транспортной инфраструктуры: железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной, а также экономической кооперации и культурного обмена; 3) формирование условий устойчивого и сбалансированного пространственного развития страны; 4) освоение территорий и ресурсов вдоль создаваемых транспортно-магистральных артерий; 5) ускорение темпов экономического роста и технологического развития; 6) сокращение межрегиональных различий в уровне и качестве жизни населения; 7) прекращение оттока населения из районов Крайнего Севера и приравненных к ним территорий; 8) закрепление населения на территориях проживания и вдоль создаваемых транспортно-магистральных артерий; 9) повышение уровня национальной, социально-экономической, технико-технологической и информационной безопасности.

Реализация магистрально-транспортных проектов создаст условия для реализации двух федеральных энергетических проектов. Их выполнение гарантирует удовлетворение доступной электроэнергией внутренние и экспортные потребности на основе модернизации и расширения энергетической инфраструктуры территорий.

Внедрение инновационных технологий (включая энергетические) позволит снизить энергоёмкость производства и отопительных систем. Предполагается, что энергоэффективность будет доведена до уровня Канады и других стран с холодным климатом. Новые технологии позволят значительно сократить энергозатраты и при этом не допустить потери комфорта для пользователей и снижения мощности для предприятий.

Энергетическая инфраструктура должна обеспечить снижение нагрузки на окружающую среду и сокращение выбросов парниковых газов в атмосферу. Забота об экологическом будущем позволит избежать крупных проблем в ближайшие десятилетия.

Реализация магистрально-транспортных и энергетических нацпроектов осуществляется на инновационной основе с внедрением и широким применением передовых цифровых технологий, дигитализации (цифровизации) транспортной системы и логистических процессов с опорой на собственную технологическую и производственную базу.

В процессе реализации магистрально-транспортных проектов как интегральной части цифровой инфраструктуры создаются 1) система мультимодальной логистики для развития транспортных коридоров; 2) цифровая платформа организации и мониторинга грузовых перевозок; 3) система цифровых транспортно-логистических узлов; 4) цифровая платформа мультимодальных пассажирских перевозок. В итоге решаются такие задачи как укрепление территориальной целостности страны, создание единого общенационального мультимодального транспортно-магистрального комплекса, формирование единого экономического пространства, дальнейшее развитие, усиление и укрепление межрегиональных и межтерриториальных кооперативных связей, открытие новых возможностей трудовой миграции, решение социально-демографических проблем.

Указанные магистрально-транспортные нацпроекты имеют и международно-глобальное значение. Создается транспортный мост между экономиками Европы и Востока и России отводится главная роль.

Магистрально-транспортные и энергетические нацпроекты тесно связаны со стратегией пространственного развития страны на период до 2025 года. (Распоряжение №207-р от 13.02.2019). Согласно принятой Стратегии формируются 12 макрорегионов: Центральный, Центральнo-Чернозёмный, Северо-Западный, Северный, Южный, Северо-Кавказский, Волго-Камский, Волго-Уральский, Уральско-Сибирский, Южно-Сибирский, Ангаро-Енисейский, Дальневосточный.

Указанные пространственные проекты нацелены на объединение в единой пространственной транспортно-энергетической системе 78 городских агломераций, включающих 38 городских агломераций с населением численностью свыше 500 тыс. человек, 22 городских агломераций с населением численностью свыше 300 тыс. человек и 18 агломераций с численностью населения свыше 100 тыс. чел.

Города как концентрация всех видов энергии цивилизации выступают ведущей формой пространственного освоения территорий, являясь научно-технологическими, промышленными, образовательными, культурными и политическими центрами.

Города и городские агломерации как центры всеобъемлющего цифрового и экономического развития могут выполнять свою прогрессивную роль, если будут связаны друг с другом качественной транспортной системой регионального значения. Согласно комплексному плану предполагается в течение шести лет до 2024 г. довести долю дорог регионального значения до 50% нормативных требований. Повышение качества автодорог повысит их пропускную способность, снизит смертность на дорогах.

Развитие и модернизация городов и городских агломераций, а также системы управления ими осуществляется на базе отечественных ИКТ платформах. Отечественные государственные и частные информационные системы переводятся и будут переводиться на российские программные платформы. Наличие в их инфраструктуре системообразующего импортного софта затрудняет взаимодействие с ними ведомств, уже внедривших у себя отечественные операционные системы. Перевод всех гос.организаций на отечественный софт дорогостоящее и трудоемкое мероприятие. Сотрудникам надо осваивать новые операционные системы, программистам разрабатывать и адаптировать программы к новой операционной системе. И конечно, неизбежно сравнение двух систем и по традиции критиковать будут отечественную, даже если она превосходит импортный софт.

С 2018 года стартовала цифровая реконструкция крупных муниципалитетов в рамках развития умных городов. В них внедряются цифровые технологии управления энергетическими и водными ресурсами, общественным и личным транспортом, запускаются пилотные проекты автоматизированного парковочного пространства. Планируется к 2024 г. ввести беспилотный общественный транспорт в 10 умных городах. Запущенный в Москве инновационный проект «Активный гражданин» показал свою эффективность и является прообразом развития общественной активности в других городах.

В области государственного цифрового управления проводится дигитализация бумажного документооборота, повышающая эффективность работы государственных органов и параллельно ведущая к сокращению штата. Формирование электронного чиновника может похоронить бюрократию. Здесь может сработать национальная особенность бюрократии. На начало года сокращают младший технический персонал, не затрагивая «своих» и на конец года численность аппарата увеличивается примерно на 20-25%.

Цифровизация деятельности госчиновника не снимает с него умственную нагрузку. Напротив, последняя возрастает, особенно информационная, которую следует осмыслить, переработать и принять

соответствующие действия. Возрастающий информационный поток ведет к перегрузке мозга и человек попадает в ловушку информационной перегрузки. Информационная перегружаемость и перенасыщенность человека влияют на его поведение, эмоциональность, настроение, лишают возможности воспринимать и решать простые проблемы без обращения к «полезной» информации – как это сделать.

Признаки информационной перегрузки: 1) человек быстро забывает полученную информацию, 2) внешняя информация мешает сконцентрироваться на выполнении того или иного задания, 3) несмотря на объемы поступающей информации, человек ощущает постоянную пустоту, 4) внешняя информация отвлекает от важного, 5) появляется страх пропустить что-то важное, если отключено то или иное приложение в смартфоне, планшете, компьютере, 6) сознание атакуется разными впечатлениями, мыслями, 7) отдых не дает возможности расслабиться.

Информационная перегрузка 1) ухудшает работу мозга и тела в целом, 2) может стать причиной бессонницы, расстройства центральной нервной системы, 3) вызывает иммунную недостаточность и проблемы с сердцем, 4) снижает производительность, 5) вызывает усталость и сонливость, 6) большой поток неразборчивой информации убивает интуицию человека

Чиновнику, как и любому другому человеку, придется осваивать технологии и методы преодоления информационных перегрузок: 1) установить приоритеты необходимой информации, 2) не пользоваться ТВ для фона, 3) тренировать мозг - решение кроссвордов, чтение художественной литературы. Это концентрация памяти, развитие логики, воображения, 4) научиться фильтровать и выбирать источники информации, 5) определить степень надежности источника и важности информации, 6) вводить цифровой детокс - отключать приток информации на как можно более длительный период, 7) ввести час тишины.

Цифровой механизм гос.управления повысит эффективность управления. Но механизм – это люди со своими эмоциями, чувствами, заботами и жизненными проблемами. Эффективность управления определяется не уровнем цифровизации управленческих процессов, а эмоциональным состоянием человека и степенью решения его проблем.

Формируется новый механизм пространственного развития территорий в формате инвестиционных площадок, включающий особый бизнес-режим (режим предпринимательской деятельности) и учитывающий перспективную специализацию и другие особенности каждого субъекта Федерации, а также перспективную экономическую специализацию всех входящих с ним в состав одного макрорегиона федеральных субъектов и граничащих с ним федеральных субъектов соседних макрорегионов.

Для укрепления и сохранения пространственно-территориального единства необходимо налаживать кооперативные связи между регионами

(субъектами Федерации) как внутри одного макрорегиона, так и между субъектами разных макрорегионов и между разными макрорегионами на основе их специализации.

Пространственное освоение и развитие территорий страны требует решения также демографической проблемы. Любое пространство осваивается в соответствии с обживаемой населением территорией. Это требует увеличения прироста численности населения для пространственного освоения (заселения) территорий. Отсюда вытекает другое социально-экономическое требование: формирование комфортных условий для создания и содержания многодетных семей. Родители должны быть уверены в своей материально-финансовой способности и возможности предоставить детям должное воспитание и образование. Добиться пространственного освоения территорий без количественного и качественного естественного прироста населения невозможно. Пространство и население рано или поздно придут в соответствие с освоенной территорией.

Стратегия пространственного развития решает ключевые национальные проблемы: 1) позволяет обеспечить опережающее развитие территорий с низкой плотностью населения и с низким уровнем социально-экономического и промышленного развития, 2) сократить межрегиональные различия в уровне и качестве жизни населения, 3) устранить федеральные инфраструктурные ограничения, 4) повысить регионам доступность к транспортно-магистральной, энергетической и информационно-телекоммуникационной инфраструктуре, 5) обеспечить рост социально-экономического развития регионов, что сокращает уровень межрегиональной социально-экономической дифференциации, 6) ускорить темпы экономического и технологического развития субъектов, входящих в данный макрорегион, 7) повысить устойчивый прирост численности постоянного населения в дальневосточном макрорегионе, 8) сформировать региональные платежеспособные потребительские рынки, 9) обеспечить в субъектах развитие наиболее перспективного производства товаров и услуг, 10) обеспечить расширение географии экономического роста путем развития перспективных центров экономического роста с увеличением их количества и максимальным рассредоточением по территории страны, 11) обеспечить устойчивое и сбалансированное пространственное развитие страны.

В конечном итоге от эффективности реализации стратегии пространственного развития во многом зависит возможность обеспечения территориальной целостности и единства экономико-правового пространства страны.

Новый механизм пространственного развития требует принципиально иной основанной на компьютерно-информационных технологиях стратегии управления, которая абсолютно отрицает предыдущие аналоговые технологии управления. Стратегия диктует свои управленческие требования. Прежде всего скоординированность действий всех структур

власти и на всех уровнях, включая органы исполнительной власти Федерации и субъектов Федерации, местного самоуправления и естественных монополий.

Инфраструктурные нацпроекты, с одной стороны, направлены на обеспечение прорывного научно-технологического и социально-экономического развития страны, с другой – сами являются прорывными и открывают перед каждым человеком перспективу для самореализации и раскрытия таланта. Магистрально-транспортная инфраструктура – основа подъема отечественной цифровой индустриализации, при правильном распределении ВВП основа реального повышения благосостояния населения (повышение уровня и качества жизни, ликвидация позорной нищеты и бедности). Эти инфраструктурные крупномасштабные ресурсоемкие планы требуют крупных финансовых затрат. Масштабность финансирования стала своеобразным водоразделом между заинтересованными участниками в использовании инфраструктуры.

Как финансировать, из каких источников. Проблема финансирования инфраструктурных проектов сталкивается с проблемой конфликта интересов – эгоистичности частного капитала, интересы которого ограничены собственным эго, что предполагает финансировать только то, что приносит прибыль и только ему, но не другим, и общественными интересами, выразителем которых выступает государство, которое за счет бюджетных средств должно финансировать и финансирует все то, что в интересах общества и не всегда приносит прибыль. Таким ресурсоемким и конфликтным проектом с длительным сроком окупаемости в 20-30-40 лет является инфраструктура. Она нужна всему населению, всем поселкам и городам, всем субъектам и территориям. Она необходима всем предпринимателям независимо от размера капитала, сферы деятельности и локации.

Финансирование только из федерального бюджета ляжет непосильным бременем на налогоплательщиков и прежде всего на бедных и малоимущих, что похоронит их эфирные надежды на улучшение жизни своих детей. К тому же бюджетное финансирование неэффективно и коррупционно.

Частный капитал по определению эффективен, рационален, умеет эффективно распоряжаться финансовыми и другими ресурсами, умеет считать деньги и владеет организационно-управленческими способностями и компетенциями. Мотивацией для него служит возможность получения прибыли и не в долгосрочной перспективе, а в краткосрочной. Привлечение частного капитала к выполнению федпроектов должно обеспечить их эффективную реализацию.

Частный капитал не заинтересован в индивидуальном финансировании инфраструктуры – общественного проекта для всех, которым будут пользоваться и конкуренты. Выход один: развивать партнерство государства и частного предпринимательства, привлекать частные компании к софинансированию федпроектов. Частный капитал должен

иметь текущие выгоды от долгосрочных инвестиций в инфраструктуру, причем льготы ощутимые и не потом и не завтра, а сразу, сегодня и на весь период реализации проекта. Расхождение интересов государства и частного капитала порождает конфликт интересов.

Одной из причин инвестиционного конфликта или расхождения интересов государства и корпораций (наглядно проявившегося в плане Белоусова) стало наличие у корпораций собственных ресурсомеханических и долгосрочных инвестиционных программ развития. Частично инвестиционный конфликт был смягчен включением ряда программ корпораций в федеральный план развития инфраструктуры. Оставшиеся инвестиционные программы корпорации реализуют самостоятельно без участия государства. Причем ряд корпоративных программ рассчитан на десять и более лет. (Срок реализации отдельных корпоративных программ превышает 10 лет). В качестве примера можно привести совместный проект РЖД и Газпрома строительства в Ямало-Ненецком автономном округе железной дороги до порта, от куда отгружается сжиженный природный газ.

В отличие от государства, которое не зарабатывает, а только собирает налоги и различного рода налоговые сборы с физ. и юр.лиц, и распределяет их, частный капитал умеет считать и эффективно использовать зарабатываемое.

Несмотря на наличие конфликта интересов в реализации федеральных проектов необходимо государственно-частное партнерство.

В Минфине имеется 981 проектная заявка от частного бизнеса, федеральных министерств и субъектов РФ общим инвестиционным объемом на 81 трлн руб. в сферах развития транспортной инфраструктуры (259 проектов), сельского хозяйства (81 проект), химии и нефтехимии (74 проекта), цифровизации (55 проектов), экологии и природопользования (29 проекта).[10]

Частный бизнес готов и заинтересован принимать участие в федеральных проектах. О его заинтересованности свидетельствуют зарегистрированные в Минфине более 200 инвестиционных заявок на сумму свыше 60 трлн.руб. (входят в общее число заявок, зарегистрированных в Минфине). [11]

Причина такой заинтересованности в предоставляемых государством льготах и получаемых выгодах. На данный момент утвержденной программы предоставляемых государством льгот за инвестиционное участие в федпроектах нет.

По инициативе бизнес-сообщества существенно снижен порог доступа к механизмам господдержки, прежде всего в форме стабилизационной оговорки, в рамках соглашений о защите и поощрении частных инвестиций. Государство формирует портфель инвестиционных проектов с учетом их значимости. Корпоративный инвестпроект должен соответствовать целям и задачам федпроектов и инвестпрограммам компаний, а также улучшать ситуацию в своих регионах и отраслях.

Втрое снижен инвестиционный порог вхождения в федпроект для агропромышленного комплекса, промышленности и цифрового сектора – до 1 млрд руб. собственных инвестиций при общем объеме проекта в 3 млрд руб. Срок соглашения определяется размером собственных инвестиционных ресурсов. Соглашения на шесть лет предполагается заключать при наличии собственных инвестиционных ресурсов в 3 млрд руб., на 12 лет – они должны быть выше 3 млрд руб. (ранее предполагалось 30 млрд руб.), заключать соглашение на 18 лет возможно при наличии собственных инвестиционных ресурсов свыше 10 млрд руб. [11]

Не менее 3 млрд.руб. собственных инвестиций требуется для проектов по добыче полезных ископаемых, производству и передаче электроэнергии, газа, пара, кондиционированию воздуха, тепло- и водоснабжению, водоотведению, строительству, перевозке и транспорту, хранению и складскому хозяйству. Компании иных сфер экономики должны инвестировать не менее одного млрд руб.[12]

Особое внимание государство уделяет приоритетным федпроектам. К ним относятся газо- и нефтехимические комплексы, полимерные и металлургические производства, формирующие новую инфраструктуру и обеспечивающие высокий передел сырья.[11]

Новая версия законопроекта расширяет и конкретизирует меры господдержки. Бизнес получит не только компенсацию налогов, уплачиваемых в рамках проекта, но и на авансирование будущих затрат на инфраструктуру, капитальные гранты, налоговые льготы, возможность использовать имущество и помощь в сбыте продукции, а также гарантируется возмещение стоимости имущества при национализации и изъятии собственности. [12]

Главным условием участия в федпроектах должно быть требование к основным исполнителям федпроектов, которые должны представлять отечественный бизнес, чтобы вложенные финансовые ресурсы и все выгоды оставались в стране.

Уязвимым местом государственно-частного партнерства является коррупционность.

На проходившем в мае 2018 г. Петербургском международном экономическом форуме глава Счетной палаты А.Кудрин охарактеризовал государственные закупки самой коррумпированной сферой. [13]

Реализация крупных долгосрочных инфраструктурных нацпроектов требует скрупулезных расчетов со стороны государства, которое выделяет бюджетные средства на их строительство, а точнее средства налогоплательщиков, и со стороны потенциальных инвесторов, намеревающихся участвовать в этих мегапроектах. В расчет стоимости проекта следует вводить возможность увеличения его стоимости: введение новых санкций, падение мировых цен на углеводороды, рост американского участия на европейском рынке углеводородов, обвал рубля, рост стоимости банковских кредитов, падение доверия к банковской системе, снижение реаль-

ных доходов населения. И не следует забывать модернизированные коррупционные схемы и заинтересованность чиновника в росте сметной стоимости проекта, ведущей к росту откатов. Удорожание сметной стоимости федпроекта является результатом непрофессиональных расчетов и/или продуманной коррупционной схемы, предполагающей откаты. Норма отката в инвестиционной составляющей сочинских федпроектов начиналась от 35% их сметной стоимости. [14] В частности, транспортная составляющая сочинского олимпийского федпроекта выросла почти в 150 раз с 108 млн. до 16 млрд рублей. В целом общие затраты на Олимпиаду превысили плановую стоимость в пятикратном размере и поставили абсолютный олимпийский рекорд. По данным Госкомиссии сочинская смета выросла с 12 млрд долл. в 2007 г. до 50 млрд долл. или 1,5 трлн руб. в 2013 г. [15]

Объемы финансирования на реализацию нацпроектов определены примерно в 30 трлн.руб. С учетом существующей практики долгосрочного финансирования эту сумму следует более чем утроить из-за неконтролируемой инфляции, ослабления курса рубля, импортной зависимости и коррупции.

К наиболее инвестиционно-емким нацпроектам относятся девять проектов по модернизации и расширению магистрально-транспортной инфраструктуры (6,35 трлн.руб.) и созданию безопасных и качественных автодорог (4,78 трлн.руб.), что превышает 40% запланированных суммарных расходов на нацпроекты [16], и два федеральных проекта по модернизации и расширению энергетической инфраструктуры.

Выделенные на инфраструктурные магистрально-транспортные проекты финансовые ресурсы распределены по проектам: 1) на развитие коммуникаций между центрами экономического роста предполагается направить более 1,7 трлн руб., 2) на развитие железнодорожного транспорта - более 1,25 трлн руб., 3) на строительство новых и модернизацию существующих морские портов - 927 млрд руб., 4) на создание евразийского транспортного коридора «Европа-Западный Китай» - 655 млрд руб., 5) на развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта - 621 млрд руб., 6) на развитие Северного морского пути - 587,5 млрд руб., 7) на развитие и модернизацию внутренних водных путей - 276,4 млрд руб., 8) на развитие региональных аэропортов и маршрутов - 267,5 млрд руб., 9) на развитие транспортно-логистических центров - 46 млрд рублей. [5]

Удорожание первоначальной стоимости полученного тендера становится устоявшейся привычной практикой в стране, за которой нередко скрыты коррупционные схемы.

Можно выделить ряд причин, удорожающих первоначальную стоимость проектов: 1) некомпетентность и непрофессионализм инвестора и чиновника, 2) закрытость и непрозрачность тендера, 3) nepотизм – госзаказ передается «своим», 4) отсутствие экспертизы или формальная экспертиза бизнес-заявки, 5) тесная связь предпринимателя и

чиновника, 6) стремление предпринимателя «отхватить часть пирога», 6) принуждение бизнеса к участию в госпроектах.

Одной из причин превышения первоначальных смет и удорожания проекта является оставшаяся от советского периода практика сдачи проекта к знаменательным датам, а также установлением сжатых сроков, которые позволяют не объявлять конкурс и назначать своих исполнителей. В частности, строительство Крымского моста через Керченский пролив существенно превысило первоначальную смету именно из-за сжатых сроков, составив 228 млрд.руб., хотя договор субподряда был заключен на 97 млрд.руб. [17]

К удорожанию проекта ведут также удлинение срока сдачи объекта, срыв подрядчиком срока сдачи объекта, неисполнение подрядчиком своих обязательств и затягивание срока сдачи объекта заказчику. Например, сроки сдачи Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) часто переносятся по инициативе подрядчика, что неоднократно увеличивало стоимость строительства, которая уже сейчас превышает 313 млрд.руб. [18]

По данным Счетной палаты на строительстве МКАД постоянно выявляются нарушения. Готовность некоторых участков Кольцевой колеблется от 0 до 66 процентов, не выполняются также задачи привлечения внебюджетных инвестиций.

Неизбежно возникает закономерный вопрос: почему происходят подобные нарушения утвержденного плана и кто ответственен за эти нарушения? На мой взгляд ответ очевиден: виноваты оба - и заказчик и подрядчик. И тот, и другой, во-первых, не умеют планировать, допускают просчеты в разработке плана, не учитывают форс мажорные обстоятельства, не проводят должной экспертизы планов на их целесообразность и эффективность, надеются на знаменитое русское Авань, небось и как-нибудь; во-вторых, привлечение частных инвесторов (внебюджетных инвестиций) в инфраструктурный долгострой требует предоставления им значительных выгод. А это уже задача власти, которая должна иметь утвержденную программу предоставления частным инвесторам определенных льгот за участие в федпроекте и тем более в долгосрочном инфраструктурном проекте, который выступает формой замораживания ресурсов. И с этой программой льгот частный инвестор должен быть ознакомлен.

Инфраструктурные проекты осуществляются с участием государства, которое берет на себя большую часть финансирования, и становятся способом увеличения дохода для других заинтересованных сторон.

Некоторые инвесторы без должного анализа и расчета расходов и доходов, получив проектные заказы, через некоторое время начинают утверждать об убыточности проектов и требуют компенсации и увеличения федеральных расходов.

По словам президента Союза предпринимателей и арендаторов России А.П. Бунича, это обычная практика при реализации крупных и долгосрочных проектах с участием государства. [14]

Государственное принуждение потенциальных инвесторов к участию в инфраструктурных нацпроектах (список Белоусова) создает условия для завышения их конечной стоимости и увеличивает расходы федерального бюджета. Государству следует создать особые привлекательные условия для добровольного участия бизнес-сообщества в инфраструктурных нацпроектах и тщательно изучать подаваемые инвестиционные заявки. При добровольном участии возникающие завышенные расходы оплачиваются инвестором. Возможны и иные ситуации, когда предприниматель-инвестор шантажирует государство по мере завершения строительства объекта, требуя дополнительных льгот и финансовых преференций. Время – сроки заставляют государство соглашаться с выдвигаемыми требованиями.

Учитывая сочинско-олимпийскую практику можно ожидать двух-трехкратное превышение первоначальной стоимости майских нацпроектов, оцененных в 30 трлн руб. Масштабы грандиозные. Требуется комплексная программа мероприятий по целевому использованию выделяемых государством средств и контролю за сметой.

Контрмерой может стать проводимое обновление управленческого аппарата, в частности, губернаторского корпуса, введение премий ответственным чиновникам за соблюдение сметной стоимости проекта, проведение экспертизы пересматриваемой стоимости проекта, постоянный контроль и мониторинг за использованием в процессе реализации нацпроектов выделяемых ресурсов. В частности, Ген.прокурор подписал приказ о контроле за расходованием финансовых ресурсов, выделяемых государством на реализацию национальных проектов.

За нерадивость и неумение рассчитывать должен отвечать и платить сам инвестор. Отсутствие у него предпринимательских способностей и компетенций не должно оплачиваться из дефицитного федерального бюджета.

Выделяемые финансовые ресурсы на шестилетнюю реализацию майских федпроектов масштабные. Фактически это вложение в будущее нации, страны, государства, в место России в мировом сообществе.

Выводы

1. При прогнозировании и разработке проектов должны использоваться реальные данные, а не желаемая информация.
2. Проекты должны быть обоснованными, реальными и проходить тщательную экспертизу.
3. Любое повышение сметной стоимости объекта должно быть обосновано и подтверждено независимой экспертизой.
4. Персональная ответственность за срыв сроков выполнения нацпроектов.
5. Цифровое законодательство должно способствовать эффективности развития цифровой экономики и не стать барьером на пути её развития.
6. Цифровая система управления – это специалисты, которые должны обладать базовым образованием.

7. Власть не должна применять методы принуждения предпринимателей к участию в нацпроектах.

8. Государство должно применять систему льгот, предоставляемых компаниям за участие в реализации федпроектов.

9. Привлечения частных инвесторов к участию в инфраструктурных федпроектах возможно на условиях предоставления им определенных льгот, выходящих за срок реализации проекта.

10. Власть должна иметь программу предоставления льгот частным инвесторам, с которой они должны быть ознакомлены.

11. Сроки выполнения госзаказа должны устанавливаться реальные без их последующего сжатия, которое удорожает выполнение заказа.

12. Государству и частному капиталу следует согласовывать и синхронизировать свои инвестиционные программы в рамках частно-государственного партнерства.

13. Создание цифровой инфраструктуры как основы прорыва в будущее – в мир цифровой интеллектуальной промышленности.

14. В ходе шестилетней реализации майских инфраструктурных проектов следует разработать план промышленного развития страны на последующий период и сформировать ресурсный потенциал.

15. Премировать и поощрять чиновников за соблюдение сроков сдачи и сметной стоимости объекта/проекта.

Список литературы

- [1] Пелена начинает спадать с глаз. Лев Щеглов о психиатрическом портрете «элиты» и народа России. https://www.znak.com/2019-03-18/seksolog_lev_cheglov_o_psihiatricheskom_portrete_elity_i_naroda_rossii
- [2] Медведев проведет совещание по проекту цифровой трансформации транспорта в России. 23.11.2018. <https://tass.ru/ekonomika/5824552>
- [3] Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308390/a8dec6bd0c10e8f1081ccb71419236d63a518666/
- [4] На транспортную часть плана магистральной инфраструктуры направят 6,35 трлн рублей <https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6099965>
- [5] Евгений Дитрих: План развития магистральной инфраструктуры предполагает вложения 6,3 трлн рублей. <https://www.gudok.ru/news/?ID=1435883>
- [6] «Цифровой транспорт и логистика» обойдется в копеечку. 18.02.2019 <http://nuiac.ru/page4881453.html>
- [7] «Цифровой транспорт и логистика» обойдется в копеечку. 18.02.2019 <http://nuiac.ru/page4881453.html>
- [8] Еще триллион: В России построят мега-трассу. 6 сентября 2018 <https://topcor.ru/2382-esche-trillion-v-rossii-postrojat-mega-trassu.html>

- [9] Новая автомагистраль Россия-Казахстан-Китай. <http://rus-ved.ru/news/detail/455/>
- [10] «Росатом» позвал бизнесменов в свои проекты в рамках плана Белоусова
<https://www.rbc.ru/business/12/09/2018/5b97e6369a794770dd852967>
- [11] Минфин оценил заявки на проекты для майского указа Путина в 60 трлн.
<https://www.rbc.ru/economics/08/02/2019/5c5c23249a7947acea54d7f2>
- [12] Инвесторы в российскую экономику получат дополнительные привилегии. 28.02.2019
<http://xn--80aavcebfcm6cza.xn--p1ai/news/segodnya/investory-v-rossiyskuyu-ekonomiku-poluchat-dopolnitelnye-privilegii/>
- [13] Кудрин назвал самую коррумпированную сферу. 24 мая 2018, 15:21
<https://ria.ru/20180524/1521260654.html?in=t>
- [14] Убыточная олимпиада Владимира Путина. 5 Ноября 2013

- <http://stringer-news.com/publication.mhtml?Part=48&PubID=28167>
- [15] Затраты на Олимпиаду Сочи-2014 рекордные за всю историю Олимпийских игр
http://zaotvet.info/articles/zatraty_na_olimpiadu_v_sochi/
- [16] Совет по стратегическому развитию одобрил развитие магистральной инфраструктуры до 2024 г. <https://tass.ru/ekonomika/5598586>
- [17] Признак коммунизма. Россия тратит миллиарды на новые стройки века. Но поможет ли опыт СССР поднять экономику? Алексей Афонский.
<https://lenta.ru/articles/2019/03/25/back/>
- [18] ЦКАД построят на год позже из-за неисполнения "Автодором" своих обязательств
http://delovoe.tv/event/CKAD_postroyat_na_god_pozzhe_iz_za_neispolneniya_Avtodorom_svoih_obyazatelstv/

РАЗВИТИЕ ОПЕРАЦИЙ С НАЛИЧНЫМИ ДЕНЬГАМИ В КОММЕРЧЕСКИХ БАНКАХ

Полозкова Н.Ф.

магистрант,

Новосибирский государственный университет экономики и управления (НГУЭУ),

г. Новосибирск

АННОТАЦИЯ.

В свете новых требований Банка России в статье рассматриваются изменения, внесенные в порядок выполнения кассовых операций коммерческих банков. Направления совершенствования операций с наличными деньгами выделяются в процессе анализа старых и вновь введенных норм и правил. В состоянии регулирующей базы отмечены отдельные недостатки и рекомендации о необходимости разработки профессионального стандарта по кассовым операциям банков.

ABSTRACT.

In the light of the new requirements of the Bank of Russia, the article discusses the changes made to the order of execution of cash operations of commercial banks. The directions for improving cash transactions are highlighted in the process of analyzing old and newly introduced rules and regulations. In the state of the regulatory framework, there were some shortcomings and recommendations on the need to develop a professional standard for cash transactions of banks.

Ключевые слова: кассовые операции; коммерческий банк; наличные деньги; кассовые документы.

Keywords: cash transactions; commercial Bank; cash; cash documents.

Кассовые операции банка играют важную роль в создании имиджа банка. В процессе кассового обслуживания новые клиенты создают мнение о деятельности, порядке в кредитной организации, о качестве и культуре работы, что в значительной степени предопределяет желание дальнейшего сотрудничества. Поэтому важной задачей банков является оптимизация кассовых операций при выполнении требований регулятора – Банка России и обеспечении удобства обслуживания клиентов при изменении требований в порядке ведения кассовых операций. Новые нормы кассовой дисциплины обязаны применять все экономические субъекты, работающие с наличностью, в связи с чем целесообразно рассмотреть их более подробно.

Порядок ведения кассовых операций представляет специализированную систему учета операций по движению наличных денежных средств в кассе организаций или учреждений. За последние два года изменения в процесс кассовых операций

вносились в несколько этапов. 19 августа 2017 года вышло Указание Банка России от 19.06.2017 г. N 4416-У [5]. С 1 июля 2018 года в Федеральный закон от 22.05.2003 г. № 54-ФЗ вносятся изменения в отношении приема платежей от физических лиц [7]. С 3 июля 2018 года введено новое Положение от 29.01.2018 630-П о порядке ведения кассовых операций [3]. При этом действовавшее ранее Положение 318-П [2] полностью утратило силу также, как и ряд документов по регулированию операций с наличными деньгами. Обратимся к изменениям, внесенным нормативными документами регулятора.

С 19 августа 2017 г. в учреждениях и организациях экономических субъектов для выдачи из касс наличных денег под отчет отменено письменное заявление работника, а распорядительный документ, оформляемый на каждую выдачу денег, подписывается руководителем, содержит дату и регистраци-