
частного предпринимательства исполнять условия по договорам стало значительно сложнее, а в некоторых случаях – даже невозможно.

Также кризисные ситуации показали, что подготовительный этап ГЧП зачастую необоснованно растянут по времени, что приводит к росту издержек и рисков. Данный недостаток характерен, как для России, так и для Великобритании. Существующие формы договоров и контактов лишены необходимой гибкости, что затрудняет их корректирование при форс-мажорных обстоятельствах и значительно снижает их эффективность в целом. Деятельность частных партнеров лишена прозрачности, а некоторые операции, в частности по рефинансированию задолженностей и махинаций с активами вели к завышению стоимости проекта и снижали качественный результат. Также делегирование ответственности за все риски на частного партнера негативно влияло на реализацию проектов.

Таким образом, вышеизложенное показывает, что применение в нашей стране такой формы как PFI мо-

жет значительно улучшить институт государственно-частного партнерства, но, как российский опыт, так и опыт Великобритании подтверждают необходимость создания специального органа, в полномочия которого будет входить управление государственно-частными проектами с учетом уже имеющегося международного опыта в данной области.

Список использованных источников:

1. Плохих, Ю.В. Зарубежный опыт развития общественной инфраструктуры с использованием государственно-частного партнерства // Вестник Сибирского института бизнеса и информационных технологий. – 2021. – № 3–С.73-78.

2. Инициатива частного финансирования (PFI) – Финансовая энциклопедия [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://nesrakonk.ru/privatefinanceinitiative/> (Дата обращения: 10.11.2021).

3. Кентон, У. Частная финансовая инициатива (PFI) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.investopedia.com/terms/p/privatefinanceinitiative.asp> (Дата обращения: 18.02.2022).

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ГЧП-ПРОЕКТОВ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ЦИФРОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РАМКАХ ИНТЕГРАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дорина Е.Б.

Белорусский государственный университет,
г. Минск, Беларусь

Мещерякова О.М.

Полоцкий государственный университет,
г. Новополоцк, Беларусь

Реализация проектов по формированию цифровых транспортных коридоров в рамках интеграционного сотрудничества Беларуси и России возможна с помощью государственно-частного партнерства (ГЧП). Что позволит увеличить объем инвестиций в реализацию инфраструктурных проектов и повысить их эффективность, получить экономический эффект от формирования цифрового пространства стран, улучшить бизнес-среду, сформировать благоприятную среду для развития инноваций. Авторами предложена методика комплексной оценки эффективности ГЧП-проектов по формированию цифровых транспортных коридоров в рамках интеграционного сотрудничества Республики Беларусь и Российской Федерации, учитывающая две стороны партнерства: государство и частный бизнес и отражающая специфику объектов цифровой и транспортной инфраструктуры, степень влияния этого развития на социально-экономическое развитие стран.

The implementation of projects on the formation of digital transport corridors within the framework of integration cooperation between Belarus and Russia is possible with the help of public-private partnership (PPP). This will increase the volume of investments in the implementation of infrastructure projects and increase their efficiency, obtain economic benefits from the formation of the digital space of countries, improve the business environment, and create a favorable environment for the development of innovations. The authors propose a methodology for a comprehensive assessment of the effectiveness of PPP projects for the formation of digital transport corridors within the framework of integration cooperation between the Republic of Belarus and the

Russian Federation. The methodology takes into account two sides of partnership: the state and private business, and also reflects the specifics of digital and transport infrastructure facilities, the degree of influence of this development on the socio-economic development of countries.

В существующих экономических условиях в целях успешной реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, следует объединить возможности и интересы органов государственной власти и представителей частного бизнеса. Государственно-частное партнерство (ГЧП) является наиболее эффективным и универсальным механизмом такого сотрудничества, с помощью которого можно увеличить объем инвестиций в реализацию цифровых и транспортных инфраструктурных проектов и повысить их эффективность, сформировать благоприятную среду для развития инноваций. В этом заключается актуальность реализации ГЧП-проектов по формированию цифровых транспортных коридоров в рамках интеграционного сотрудничества Республики Беларусь и Российской Федерации. Значимыми остаются вопросы, касающиеся эффективности инфраструктурных проектов, выражающегося во вкладе ГЧП-проекта в прирост валового регионального продукта, повышения бюджетной и финансовой эффективности ГЧП-проектов, связанных с ростом налоговых поступлений, доходностью проектов и сроками окупаемости [1].

На сегодняшний день отсутствует методика оценки эффективности ГЧП-проектов по формированию цифровых транспортных коридоров, отражающих

специфику и уровень развития объектов цифровой и транспортной инфраструктуры, степень влияния этого развития на социально-экономическое развитие стран. Поэтому считается возможным применение методики комплексной оценки эффективности ГЧП-проектов по формированию цифровых транспортных коридоров, учитывающей две стороны партнерства: государство и частный бизнес (таблица 1).

Основной целью участия государства в ГЧП-проектах является привлечение дополнительных инвестиционных ресурсов в развитие инфраструктуры регионов. А также реализация инфраструктурных проектов, имеющих общественную значимость с меньшими затратами и рисками при соблюдении условий предоставления всем субъектам экономики услуг высокого качества.

Именно поэтому для государства важным этапом оценки эффективности объектов цифровой и транспортной инфраструктуры, созданной с применением механизма государственно-частного партнерства является расчет социального эффекта, состоящий из показателей, которые могут рассчитывать на макро и микро уровне:

- социальный эффект от повышения уровня занятости, характеризует возможность ГЧП-проектов создавать дополнительные рабочие места, формировать предложение на региональном рынке труда, создавать и поддерживать занятость;
- социальный эффект от увеличения количества предоставляемых бюджетных услуг;
- социальный эффект, связанный с ростом валового регионального продукта, получаемый за счет уве-

Таблица 1 - Комплексная оценка эффективности ГЧП-проектов по формированию цифровых транспортных коридоров в рамках интеграции Республики Беларусь и Российской Федерации

	Показатели эффективности и выгода ГЧП-проектов для государства	Показатели эффективности и выгода ГЧП-проектов для частного бизнеса
Этап 1	Качественная оценка	
	<ul style="list-style-type: none"> - наличие информационной базы ГЧП-проекта; - наличие научно-практических рекомендаций по совершенствованию ГЧП как механизма формирования цифровых транспортных коридоров; - наличие программ поддержки инфраструктурных проектов по формированию цифровых транспортных коридоров; - наличие Стратегии развития ГЧП. 	
Этап 2	Количественная оценка	
	<ul style="list-style-type: none"> - чистая приведенная стоимость ГЧП-проекта; - дисконтированный срок окупаемости ГЧП-проекта; - внутренняя норма доходности ГЧП-проекта; - индекс рентабельности ГЧП-проекта. 	
	<ul style="list-style-type: none"> - показатель соотношений объема частных и бюджетных инвестиций в ГЧП-проект; - показатель сокращения уровня безработицы; доля работников, занятых в объектах цифровой и транспортной инфраструктуры; - показатель увеличения налоговых поступлений в бюджет; доля налоговых поступлений от доходов, при эксплуатации объектов инфраструктуры; - показатель роста валового регионального продукта региона; - показатель инновационного роста; - показатели комплексной оценки транспортной инфраструктуры: с точки зрения пространственного размещения новых производительных сил; с точки зрения социальной направленности; показатели транспортной обеспеченности и доступности регионов. <p>ВЫГОДА:</p> <ul style="list-style-type: none"> - формирование единого транспортного пространства стран; - повышение конкурентоспособности транспортных коридоров, реализация транзитного потенциала стран; - обеспечение долгосрочного и устойчивого экономического развития стран; - реализация проектов в сфере транспортной инфраструктуры - создание новых производств и рабочих мест; - предоставление информационных сервисов органам власти стран; - обеспечение транспортной безопасности; - экологический мониторинг, минимизация воздействия транспортной системы на окружающую среду [2]. 	<ul style="list-style-type: none"> - коэффициент экономической эффективности инвестиций; - коэффициент экономической эффективности капитальных вложений; - рентабельность собственного капитала; - рентабельность перманентного капитала; - срок амортизации ГЧП-проекта. <p>ВЫГОДА:</p> <ul style="list-style-type: none"> - получение единых сервисов планирования оптимальных маршрутов перевозок, сервисов получения транспортно-экспедиционных услуг, услуг складирования и перевалки грузов для стран; - получение данных мониторинга местонахождения и состояния грузов; - sharing – сервис совместного использования транспортных средств и инфраструктуры; - единые электронные грузосопровождающие документы; - комплексные услуги перевозки «от двери до двери»; - организация цепи поставок; - актуальные данные объектов транспортной инфраструктуры; - планирование перевозок с учетом технических характеристик транспортной инфраструктуры и параметров транспортных потоков; - сервисы прогнозирования транспортных потоков [2].
Этап 3	Определение организационно-экономического механизма реализации ГЧП-проекта, выработка приемлемой схемы финансирования обеспечиваемой реализуемостью для государства и частного бизнеса	
Этап 4	Принятие решения о реализации ГЧП-проекта на основе комплексных показателей оценки эффективности для государства и частного бизнеса	

Примечание – Источник: составлено авторами.

личения объемов инвестиций в проект, что вызывает рост валового регионального продукта.

Наличие общих принципов и подходов к формированию цифровых транспортных коридоров, существование единой методики комплексной оценки эффективности ГЧП-проектов по формированию цифровых транспортных коридоров в рамках интеграционного сотрудничества Республики Беларусь и Российской Федерации будет способствовать получению экономического эффекта от формирования цифрового пространства стран, в том числе благодаря развитию общих цифровых платформ; обеспечению качественного и устойчивого экономического роста стран; улучшению бизнес-среды стран, а также новые возможности для бизнеса и граждан по получению услуг [3].

Список использованных источников:

1. Дорина Е.Б., Буховец Т.В., Мещерякова О.М., Куделевич Е.А. Актуальность взаимодействия органов

власти и бизнес-структур в сфере цифровизации в рамках интеграции Беларуси и России // Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития: материалы XXI Междунар. науч. конф. (Минск, 22-23 окт. 2020г.). В 3т. Т.3 / Редкол.: Ю.А. Медведева [и др.]. – Минск: НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь, 2020. – 22-23 с.

2. Цифровая повестка ЕАЭС 2016-2019-2025. Сборник. – Евразийская экономическая комиссия. Москва, 2019. – 103с.

3. Формирование интегрированной системы моделей и инструментов взаимодействия государства и бизнес-структур и ее роль в развитии сотрудничества Республики Беларусь и Российской Федерации: коллектив монографии / О.А. Борис, О.В. Бережная, Г.В. Воронцова, Е.Б. Дорина, О.М. Мещерякова, О.Н. Момотова, Н.П. Харченко, Е.Ю. Шацкая, Р.М. Устаев, М.Н. Устаева, Н.Н. Яковенко // под ред. О.А. Борис, О.Н. Момотовой, Г.В. Воронцовой. – Ставрополь: Издательско – информационный центр «Фабула», 2021. – 316 с.

УПРАВЛЕНИЕ ЦИФРОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ В СИСТЕМЕ ИННОВАЦИОННОГО ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

Квашнина Д.В., Ершова И.Г., Симоненко Е.С.
Юго-Западный государственный университет,
г. Курск, Россия

В статье рассматриваются виды цифровых технологий в системе искусственного интеллекта инновационной экономики. Авторами представлены направления применения искусственного интеллекта. Сделан вывод, что данная система позволит сократить расходы и повысить доходы, упростить взаимодействие с клиентами и повысить качество обслуживания.

The article discusses the types of digital technologies in the artificial intelligence system of the innovative economy. The authors present the directions of application of artificial intelligence. It is concluded that this system will reduce costs and increase revenues, simplify interaction with customers and improve the quality of their service.

Благодаря быстро развивающимся технологиям и постоянно растущей конкуренции банков за потенциальных клиентов система дистанционного обслуживания постоянно развивается и предлагает новые возможности и услуги, способные привлечь новых клиентов и сильно упростить их жизнь.

Важной частью является внедрение новых технологий, которые позволят повысить лояльность клиентов и привлечь новую аудиторию, а также снизить издержки банка.

Все банки стремятся стать технологически развитыми, чтобы заинтересовать большое количество клиентов, для этого они стараются соответствовать следующим критериям:

- предоставление комплексного ассортимента услуг в области своей деятельности;
- повышение прозрачности информации;
- непрерывное развитие старых технологий и внедрение новых.

На данный момент самыми технологическими развитыми являются интернет-банкинг и мобильный банкинг. Обычные пользователи привыкли сравни-

вать эти два сервиса и в конечном итоге выбирать один из них для основного пользования.

Данное изменение позволяет другим приложениям обращаться к внутренней банковской системе, что позволяет форсировать дальнейшее развитие цифровых технологий в системе ДБО, особенно в системе мобильного банкинга и интернет-банкинга. Также оно может поспособствовать созданию новых инновационных продуктов, которые упростят доступ клиентам к банковским услугам.

Нередко явление, когда клиент пользуется услугами нескольких банков одновременно и поэтому ему приходится скачивать мобильные приложения каждого из банков, чтобы получить быстрый доступ ко всем своим счетам и операциям. Благодаря этой директиве, начали создаваться независимые приложения, которые позволяют управлять счетами сразу нескольких приложений, не переходя из одного банковского приложения в другое. Например, одним из таких продуктов является МТС Банк, позволяющий импортировать свое приложение счета из других банков[4, с. 25].

Также одним из направлений развития мобильного банкинга является технология Near Field Communication (NFC), которая позволяет использовать свой смартфон вместо банковской карты, при условии, если ваше устройство поддерживает данную технологию. Финансовые возможности, которые может предоставить NFC указаны на рисунке 1.

Те же клиенты, которые не могут воспользоваться данной функцией все еще имеют возможность произвести оплату без использования банковских карт. Для этого банки внедряют в свои приложения QR-код, благодаря которым можно произвести покупку. Данный QR-код постоянно меняется, поэтому исключается риск кражи вашего QR-кода мошенниками.

Также стоит отметить, что важной частью в системе ДБО является автоматизация операций. Она позво-