

УДК 332.01

**ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ
ТРАНСЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ КАК
ФАКТОРА БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОСИСТЕМЫ**

Мартынов Б.В.

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП),

Ростов-на-Дону

e-mail: martynov@iubip.ru

Коханова В.С.

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП),

Ростов-на-Дону

e-mail: kohanovavs@yandex.ru

В статье рассмотрены направления международного сотрудничества в формировании совместных транспортных коридоров. Проведенный анализ показал перспективность развития трансевразийских транспортных коридоров и выявил ряд сопутствующих проблем, связанных с обеспечением региональной безопасности. Одним из способов контроля транзита по транспортным коридорам рассматривается финансовое администрирование и её исламский финансовый инструмент – иджара.

ФИНАНСОВОЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЕ, ТРАНСЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР, РЕГИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, ИСЛАМСКИЙ ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ, ИДЖАРА.

**FEATURES OF FINANCIAL ADMINISTRATION OF TRANS-
EURASIAN TRANSPORT CORRIDORS AS A FACTOR OF SAFETY OF
THE REGIONAL ECOSYSTEM**

Martynov B. V.

PEI HE SU (IMBL),

Rostov-on-don

e-mail: martynov@iubip.ru

Kokhanova V. S.

PEI HE SU (IMBL)

Rostov-on-don

e-mail: kohanovavs@yandex.ru

The article examines the directions of international cooperation in the formation of joint transport corridors. The analysis showed the prospects for the development of trans-Eurasian

transport corridors and identified a number of related problems related to ensuring regional security. One of the ways to control transit through transport corridors is the financial administration and its Islamic financial instrument - ijara.

FINANCIAL ADMINISTRATION, TRANSEURASIAN TRANSPORT CORRIDOR, REGIONAL SECURITY, ISLAMIC FINANCIAL INSTRUMENT, IJARA.

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию международных транспортных коридоров (далее МТК) трансевразийского направления принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, торговых, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обусловили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров [1].

Экономики стран, испытывая на себе глобальные рыночные потрясения, пытаются защитить свои интересы посредством региональных интеграционных объединений (ЕС, ЕАЭС и др.). Поэтому эффективный контроль за рыночными подвижками, транспортными путями доставки товаров и сырья, а главное обеспечение безопасности в условиях международного терроризма и экстремизма существенным образом показывают политическую способность государства создать почву для его экономического развития. В конечном счете, конкуренция за контроль над международными транспортными коридорами обостряется и одной из основных задач конкурентоспособности является поиск финансовых инструментов администрирования, которые такие институты финансирования, как банки, могут предложить в рамках финансового

содействия развитию МТК с учетом культурных особенностей стран-участниц проекта.

Основой исследования являются такие общенаучные методы, как, системный, ситуационный и процессный анализы, исторический и статистический методы, сравнение, наблюдение, моделирование, индукция, дедукция, синтез.

Обеспечение транзита товаров из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и обратно по МТК важен для состояния экономик, вовлеченных в обслуживание транснациональных коридоров. Результаты формирования МТК в странах ЕАЭС и СНГ в перспективе выходят за рамки решения экономических задач. Развитие МТК содержит в себе потенциал для поиска адекватных путей оптимального совмещения внутривластных и внешнеполитических потребностей развития национального государства с укреплением межгосударственного сотрудничества, ускорения интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, обеспечения безопасности. Одним из вызовов современности является формирование новых ветвей мировой транспортной системы и их включение в мировое логистическое пространство. ЕАЭС и страны СНГ могут предоставлять сервисные услуги по транзиту грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. По мнению российского исследователя О.А. Подберезкиной, причина низкой востребованности «транзитного потенциала ЕАЭС состоит в неспособности сделать привлекательными транзитные перевозки грузов по суше между двумя экономическими центрами – странами ЕС и АТР» [2]

Особое место в региональной безопасности трансевразийских транспортных коридоров занимает контроль способов и средств их финансового администрирования. Известно, что важнейшим фактором является технический уровень всех видов транспортных систем, организации и инфраструктуры, промышленности производящей продукцию. Высокая степень физического и морального износа основных фондов, в первую очередь, транспортной техники, является определяющей характеристикой

для всех видов транспорта. К этому можно добавить значительное отставание в развитии транспортной инфраструктуры, главным образом, морских портов, автомобильных и железных дорог, терминальных пунктов и т. д.

В виду специфики геополитических интересов Российской Федерации, среди эффективных инструментов финансового администрирования трансевразийских транспортных коридоров, в частности «Север-Юг», перспективным представляется внедрение принципов исламской финансовой системы в практику российских финансовых институтов. Первым может стать исламский финансовый продукт Иджара – аналог традиционного лизинга. Схема реализации договора Иджара в России выглядит следующим образом:

1. Банк и клиент заключают договор лизинга, по которому владельцем лизингового имущества на весь срок договора становится кредитная организация, размер лизинговых платежей и продолжительность лизинга определяются заранее. Для соблюдения норм Шариата следует исключить из договора зависимость величины лизинговых платежей от времени.
2. Банк покупает у поставщика оборудования имущество для предоставления в лизинг.
3. Имущество передается клиенту кредитной организации.
4. Клиент производит лизинговые платежи в течение оговоренного периода времени.

Проблема адаптации исламского лизинга в РФ состоит в том, что банковским законодательством не разрешено предоставление в лизинг имущества, находящегося в собственности банка, то есть банк не может сначала приобрести оборудование и только потом начать поиск клиента.

В качестве решения сложившегося противоречия предлагается следующая схема. Сначала банк заключает договор купли-продажи с поставщиком оборудования, затем оплачивает имущество (с этого момента банк с точки зрения Шариата является собственником). После этого

происходит подписание договора лизинга с лизингополучателем и акта приема-передачи с поставщиком оборудования (банк становится собственником с точки зрения законодательства РФ). Затем происходит оформление акта приема-передачи с получателем имущества.

Что же касается оплаты лизинга, то поскольку в Шариате лизинг рассматривается как аренда, то дифференцируемые платежи неприемлемы, существует возможность оплаты только равными частями. Традиционно авансовый платеж в лизинге используется для подтверждения платежеспособности клиента, а также для частичного финансирования самой сделки. В исламском лизинге авансовый платеж выполняет функцию средств обеспечения. Важно, что зачет авансового платежа должен происходить только после заключения договора лизинга. Зачет авансового платежа должен также происходить равными частями в течение всего срока лизинга, чтобы не противоречить Шариату.

Транспортная система России требует модернизации, что в условиях международного сотрудничества приводит к необходимости использования международного опыта. Экономически обосновано использование исламского финансового инструмента – иджара, который позволяет обновить основные фонды с учетом специфичности контрагентов. В отличие от традиционной финансовой системы, которая концентрируется прежде всего на финансовых аспектах, исламская финансовая система опирается в равной степени на этические, моральные, социальные и религиозные нормы.

Исламские банки в большинстве своем поддерживают социально-значимые проекты, то есть помогают государству решать социальные проблемы, а взамен получают поддержку с его стороны. В тоже время исламские банки извлекают немалую прибыль из своих проектов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Воронов, В.И. (2013), “Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике”, *Логистика. Проблемы и решения*, №2.

2. Подберезкина, О.А. (2012) “Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС)”, available at: URL: http://www.vestnik.mgimo.ru/sites/default/files/pdf/018_politologiya_podberezkinaoa.pdf

3.