



или частично с использованием кредитных средств банка или иной кредитной организации либо средств целевого займа, предоставленного другим юридическим лицом на приобретение или строительство указанного жилого помещения, в случае неисполнения (ненадлежащего исполнения) обеспеченного ипотекой жилищного кредита (займа), обратиться к залогодателю с предложением о реструктуризации ипотечного жилищного кредита (займа), при условии оплаты заемщиком не менее 70% задолженности по ипотечному жилищному кредиту (займу) на момент обращения.

3. Неопределенность размера договорной неустойки за неисполнение (ненадлежащее исполнение) заемщиком – физическим лицом обязательств, предусмотренных кредитным договором (договором займа).

Ограничить размер договорной неустойки за неисполнение (ненадлежащее исполнение) заемщиком – физическим лицом обязательств, предусмотренных кредитным договором (договором займа), обеспеченным ипотекой, предметом которой является жилое помещение, размером процентов, определяемых существующими в месте нахождения кредитора средними ставками банковского процента по вкладам физических лиц, опубликованными Банком России в соответствии со ст. 395 ГК РФ и имевшими место в соответствующие периоды просрочки (как минимально возможным размером процентов за пользование чужими денежными средствами вследствие их неправомерного удержания, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате).

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Гарашук Ольга Алексеевна

Научный руководитель Корякин Виктор Михайлович

*Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования «Российский университет
транспорта (МИИТ) », г. Москва*

Полноценное развитие любой отрасли экономики невозможно без организации работы над проектами. Железнодорожная отрасль не является исключением. Все поставленные задачи, касающиеся обеспечения поставок, регулирования межгосударственного грузового



сообщения, иных вопросов, требуют комплексной проработки при соблюдении условий ограниченности в ресурсах, жестких сроках исполнения и самое главное – получения конкретного ожидаемого результата. Принимая во внимание особенности железнодорожной отрасли, в частности, наличия строгих условий государственного регулирования и контроля в совокупности с необходимостью поддержки и развития конкуренции в предоставлении ряда услуг, невозможно представить полноценный процесс реализации проекта без четкой, упорядоченной схемы взаимодействия всех участников.

В настоящий момент отсутствует законодательное регулирование порядка реализации проектов в целом и на железнодорожном транспорте в частности, однако предпосылки формирования соответствующего пласта законодательства существуют. Принят ряд национальных стандартов Российской Федерации по вопросам проектного менеджмента и менеджмента качества в целом. Данные документы разработаны и утверждены на базе аналогичных стандартов зарубежных стран, в результате чего им требуется дополнительная поддержка и сопровождение в части практического применения конкретно в России. Проблема может быть решена путем принятия дополнительных нормативных актов, регулирующих схожие правовые отношения, в частности, отраслевой направленности. Кроме того, вопрос законодательной поддержки проектов также рассматривался на примере ряда федеральных законов в отношении объектов, представляющий наибольший интерес для государства (к примеру, Федеральный закон от 01.12.2007 № 317-ФЗ «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»). Несмотря на то, что ОАО «РЖД» не имеет статуса государственной корпорации, закон предусматривает закрепление за данным юридическим лицом четкого статуса единого хозяйствующего субъекта с сохранением значительных полномочий по проведению государственной политики в сфере железнодорожного транспорта. Нормы, устанавливающие порядок взаимодействия ОАО «РЖД» с отдельными субъектами железнодорожного рынка, формирующими интересы конкурентного сектора, а также иными уполномоченными лицами, включая государственные органы, представляется оптимальным предметом регулирования соответствующего закона. Кроме того, частные компании, реализующие задачи, связанные с железнодорожной тематикой, также получают возможность разработать внутренние корпоративные документы (стандарты)



для реализации собственных проектов, изначально адаптированные под требование отрасли в целом.

Таким образом, к основным субъектам, на которые будет распространяться действие закона, можно отнести:

- а) ОАО «РЖД» как единый хозяйствующий субъект на железнодорожном транспорте;
- б) иные хозяйствующие субъекты железнодорожной отрасли, а также смежных отраслей (машиностроительной, градостроительной);
- в) федеральные органы исполнительной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления.

ПОИСК НОВЫХ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ

Моисеева Карина Александровна

Научный руководитель Выбонова Нина Петровна

*Федеральное государственное образовательное бюджетное
учреждение высшего образования «Финансовый университет
при правительстве Российской Федерации», г. Москва*

Целью настоящей работы является поиск новых механизмов и систем, обеспечивающих повышение инновационной активности реального сектора экономики страны.

В России сформирована определенная система и ключевые направления экономического развития страны на современном этапе:

- Функционирует комиссия при Президенте по модернизации и техническому развитию;
- Созданы институты развития – РОСНАНО и Российская венчурная компания;
- Функционирует проект «Сколково», программа развития технопарков.

Однако, при всем многообразии форм государственной поддержки развития инновационной составляющей экономики страны их эффективность остается невысокой.

Пока еще низкие показатели, характеризующие воспроизводство экономического потенциала России: