

# **АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНУЮ СИСТЕМУ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

А.Н.Червенко

Магистрант второго курса

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

Научный руководитель

Н.В. Брюханова

к.э.н, доц.

кафедры «Экономика и инновационные  
рыночные исследования»

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы и перспективы интеграции России в систему международных транспортных коридоров. Проводится оценка инвестиционной политики транспортной компании ОАО «РЖД», как ключевого игрока развития международных транспортных коридоров «Север - Юг» и «Запад - Восток».

Ключевые слова: транспортный коридор, инвестиционная политика, транспортная компания, инвестиционный проект, системный подход.

## **THE ANALYSIS OF THE INVESTMENT ACTIVITIES OF TRANSPORT COMPANIES IN TERMS OF INTEGRATION OF RUSSIA INTO THE INTERNATIONAL SYSTEM OF TRANSPORT CORRIDORS**

A.N. Chervenko

Scientific adviser

N.V. Bryukhanova

Abstract: the article deals with the problems and prospects of Russia's integration into the system of international transport corridors. The investment policy of the transport company JSC "Russian Railways" as a key player in the development of international transport corridors "North - South" and "West - East" is being evaluated.

Key words: transport corridor, investment policy, transport company, investment project, system approach.

В настоящее время для России все более актуальной становится задача активной интеграции в международное транспортное пространство посредством развития транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад». Вместе с тем, обладая достаточными резервами производственных мощностей, российская транспортная система не в полной мере готова к обеспечению перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, в том числе следующих через территорию России транзитом. Это обусловлено, прежде всего, имеющимися диспропорциями развития мощностей различных видов транспорта для обеспечения перевозок отдельных видов грузов, значительным износом основных фондов транспортных предприятий, отставанием уровня качества транспортного обслуживания по сравнению с международными требованиями. Поэтому вопрос инвестиционного развития российской транспортной системы актуализируется.

Бесспорно, что ключевым игроком в направлении развития международных транспортных коридоров является ОАО «РЖД». Учитывая это основными стратегическими направлениями развития компании должны стать обеспечение конкурентоспособности в высокорентабельных сегментах рынка; предложение комплексных транспортных услуг; обеспечение максимальной эффективности перевозок массовых грузов на основе совершенствования технологии этих перевозок; модернизация технических средств и технологий в сфере грузовых перевозок; либерализация рынка железнодорожных перевозок и создание условий для развития конкуренции.

Но, проблема заключается в том, что на сегодняшний день железные дороги испытывают дефицит подвижного состава под погрузку грузов по ряду причин. К 2020 году более половины подвижного состава ОАО «РЖД» выработают свой ресурс и будут списаны. Средний возраст грузовых вагонов ОАО «РЖД» составляет 25 лет. Проведение капитально-восстановительных ремонтов с продлением сроков службы вагонов на 10-15 лет не поможет в решении данной проблемы. Поэтому приоритетом инвестиционной политики компании сегодня является расширение и обновление инфраструктуры, а

также переоснащение и модернизация объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, программ безопасности, информатизации и ресурсосбережения.

С момента создания ОАО «РЖД» инвестиционные расходы значительно увеличиваются, как по абсолютной величине, так и по удельному весу в общих расходах. В качестве основных направлений инвестирования средств программа ОАО «РЖД» определяет объекты инфраструктуры – 75 % и подвижной состав – 25 %.

В настоящее время планирование инвестиционной программы ОАО «РЖД» осуществляется в три этапа:

Первый этап - построение межотраслевого баланса. На сегодняшний день главным инструментом при определении перспективной грузовой базы и основных направлений движения грузов по сети железных дорог компании является межрегиональный межотраслевой баланс грузовых перевозок. Главный принцип его построения заключается в переходе от макроэкономических прогнозов Минэкономразвития России к прогнозам межрегиональных транспортных потоков с учетом программ и стратегий развития отраслей, объектов административно-территориального деления России, а также заявок отдельных предприятий. Важным моментом при построении прогноза является учет планов по развитию смежных видов транспорта (планы российских морских портов), а также программ и стратегий развития субъектов Российской Федерации.

Второй этап - Формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог. Перспективная грузовая база железнодорожного транспорта является основой для определения и обоснования необходимых мероприятий по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта и, в свою очередь, была положена в основу Генеральной схемы развития сети железных дорог на период до 2020 и 2025 годов. Разработанная на основе такого подхода Генеральная схема развития сети железных дорог направлена на выявление и преодоление ряда системных ограничений, так называемых

узких мест, возникающих в сфере железнодорожного транспорта и являющихся критическими для дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры.

Третий этап - Определение на основе Генеральной схемы развития сети железных дорог среднесрочных направлений развития железнодорожного транспорта. На основе долгосрочных планов развития железнодорожной инфраструктуры, положенных в Генеральную схему развития сети железных дорог, а также темпов роста грузовой базы компания определяет среднесрочные приоритеты реализации инвестиционных проектов развития и обновления.

Такой «трехступенчатый» системный подход позволяет компании с достаточно высокой точностью строить прогнозы развития железнодорожной инфраструктуры и формировать долгосрочную инвестиционную программу ОАО «РЖД».

На основании долгосрочной инвестиционной программы компания может четко определить проекты, которые должны быть реализованы в среднесрочной перспективе (трехлетний период). При формировании инвестиционной программы ОАО «РЖД» используется принцип согласованности источников финансирования и структуры инвестиционной программы. Так, компания стремится закрепить финансирование инвестиционного бюджета, направляемое на:

обновление основных фондов на уровне амортизационных отчислений;  
коммерчески эффективные проекты на уровне объема заемных средств;  
коммерчески неэффективные проекты на уровне объема государственной поддержки.

Реализуя свою инвестиционную политику ОАО «РЖД» проводит классификацию всего пакета инвестиционных проектов по критерию окупаемости и коммерческой эффективности по трем категориям (таблица 1).

Таблица 1 – Классификация инвестиционных проектов в ОАО «РЖД»

Категория	Срок окупаемости	Источник финансирования
-----------	------------------	-------------------------

проекта	проекта	
первая	10-15 лет	собственные денежные средства «РЖД» заемные средства
вторая	15-30	выпуск инфраструктурных облигаций
третья	неокупаемые проекты	бюджетные средства

В первую категорию попадают проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10–15 лет и которые ОАО «РЖД» готово профинансировать за счет собственного денежного потока, а также заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки.

Во вторую категорию входят проекты, срок окупаемости которых составляет 15–30 лет. Данные проекты не могут быть профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют заемные средства такой срочности. В настоящее время инвестиционные проекты, попадающие в данную категорию, финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

Третью категорию образуют полностью неэффективные (неокупаемые) для ОАО «РЖД» инвестиционные проекты, которые возможно финансировать только за счет бюджетных источников, так как государственный бюджет сможет вернуть инвестированные средства за счет мультипликативного бюджетного эффекта.

После определения направлений развития железнодорожного транспорта с учетом уже реализующихся переходящих проектов, а также на основании имеющихся источников финансирования инвестиционной программы на среднесрочный период на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам ОАО «РЖД» и Инвестиционного комитета ОАО «РЖД» проводится работа по оптимизации параметров реализации инвестиционных проектов обновления и развития железнодорожной инфраструктуры. Основной задачей Экспертного совета по инвестиционным

проектам является глубокая технологическая проработка предлагаемых к реализации проектов до момента их рассмотрения на Инвестиционном комитете. На заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам ОАО «РЖД» ежегодно проводится экспертиза технических и производственных решений, предложенных в составе инвестиционных проектов ОАО «РЖД», а также отбор наиболее технологически эффективных и обоснованных вариантов реализации инвестиционных проектов.

Основными задачами Инвестиционного комитета являются:

экономическая экспертиза проектов;

определение ориентиров по возможному объему финансирования инвестиционной программы;

ранжирование и расстановка приоритетов инвестиционных проектов, исходя из показателей эффективности и общих стратегических направлений инвестиционной политики;

рассмотрение и одобрение проектов инвестиционной программы;

контроль выполнения инвестиционной программы;

рассмотрение вопросов, касающихся оптимизации управления инвестиционной деятельностью ОАО «РЖД»;

принятие решений о корректировке бюджетов и финансовых планов филиалов ОАО «РЖД».

На основании решений по приоритетности инвестиционных проектов, принятых на заседании Инвестиционного комитета компании, формируется трехлетняя инвестиционная программа, которая впоследствии рассматривается советом директоров ОАО «РЖД» и Правительством Российской Федерации.

Таблица 2 – Оценка выполнения инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2015-2018 гг.

	2015 г.	2016 г.	2017г. (план)	2018 г. (план)
Объем инвестиций	365,5	376,4	495	550

(млрд.руб.)				
Ремонт пути (тыс. км)	4,9	5,9	5,7	6,5
Закупка рельсов (тыс. т)	628	947,7	1056	1070
Закупка локомотивов (шт.)	500	493	459	600

Так, в 2017 году фактическое выполнение инвестиционной программы составило 376,4 млрд руб., в том числе: за счет собственных средств – 273,3 млрд руб., за счет средств государственной поддержки – 103,1 млрд руб. (рисунок 1).



Рисунок 1 – Структура инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2016 году по источникам финансирования, в процентах

Из рисунка видно, что более 70 процентов финансирования инвестиционных проектов приходится на собственные средства компании. Вместе с тем, инвестиционные проекты, направленные на интеграцию России с систему международных транспортных коридоров носят стратегический характер для страны в целом, поэтому на ближайшие три года в финансовой структуре инвестиционной программы ОАО «РЖД» необходимо предусмотреть как минимум 50 процентов финансирования за счет средств государственной поддержки.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Акперов И.Г., Брюханова Н.В. Активизация инвестиционной деятельности в регионе на основе проектного управления//Фундаментальные исследования – 2016- №4-1 – с. 123-128.
2. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2016 год [Электронный ресурс]. URL:<http://ar2016.rzd.ru/pdf/ar/ru/ru-annual-report-pages.pdf>.

3. Киянова Л.Д., Литвинова Т.И. Прогнозирование как инструмент регионального менеджмента//Экономика и предпринимательство – 2014.- №8(49). – с. 322 – 327.

4. Международные транспортные коридоры, как фактор интеграции пространства Евразии (Юрий Баженов). / Русская народная линия. [Электронный ресурс]. URL:  
[http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye\\_transportnye\\_koridory\\_kak\\_faktor\\_integracii\\_prostranstva\\_evrazii/](http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii/)