

УДК

## **ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ**

**Бянкина А.С.**

*Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск*

*Новосибирск, Россия (630049, г. Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191) [ya\\_shka@list.ru](mailto:ya_shka@list.ru)*

**В статье раскрывается текущее состояние сектора инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта в России, включая компанию ОАО «РЖД», которая и выступает основным системообразующим элементом данной отрасли. Рассмотрено практическое значение и роль инфраструктуры железнодорожного транспорта при формировании транспортного комплекса и социально-экономического развития Российской Федерации. Перечислены основные проблемы, с которыми сталкивается современный железнодорожный комплекс России, включая недостаточность материальных и финансовых ресурсов, высокий уровень изношенности парка локомотивов и недостаточно эффективная система государственного регулирования железнодорожного комплекса в частности касаясь тарифной политики. Выделены общие негативные фундаментальные факторы экономики России, которые влияют на эффективность управления комплексом железнодорожного транспорта, включая инвестиционную деятельность его предприятий. Проанализирована «Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года». Выделены ее основные задачи, инструменты и цели. Проанализирована вероятная экономическая эффективность принятой государственной стратегии и ее возможного влияния на инвестиционную активность предприятий железнодорожного транспорта в России. Рассмотрены основные риски и угрозы, с которыми сталкиваются отечественные компании железнодорожного транспорта при реализации своей инвестиционной политики.**

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, инвестиционная политика, инвестиции, железнодорожный транспорт, предприятие железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД».

## **INVESTMENT ACTIVITIES OF RAILWAY TRANSPORT COMPANIES IN RUSSIA**

**Byankina A.S.**

*Siberian Transport University, Novosibirsk*

*Novosibirsk, Russia (630049, Novosibirsk, Dusi Koval'chuk, 191) [elf@megalog.ru](mailto:elf@megalog.ru)*

**The article reveals the current state of the investment sector of railway transport enterprises in Russia, including the Russian Railways company, which is the main system-forming element in this industry. The practical significance and role of the railway infrastructure in the formation of the transport complex and the socio-economic development of the Russian Federation is considered. The main problems faced by the modern railway complex of Russia are listed, including the lack of material and financial resources, the high level of deterioration of the locomotive fleet and the insufficiently effective system of state regulation of the railway complex in particular with regard to the tariff policy. The general negative fundamental factors of the Russian economy that affect the efficiency of managing the railway complex, including the investment activities of its enterprises, are highlighted. The “Strategy for the development of railway transport in the Russian Federation until 2030” is analyzed. Its main tasks, tools and goals are highlighted. The probable economic efficiency of the adopted state strategy and its possible impact on the investment activity of railway enterprises in Russia are analyzed. The main risks and threats faced by domestic railway transport companies in the implementation of their investment policy are considered.**

Key words: investment activity, investment policy, investments, railway transport, railway transport enterprise, JSC Russian Railways.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Он составляет основу фундамента транспортного комплекса Российской Федерации и имеет большое экономическое, социальное и политическое значение. Железнодорожные перевозки в значительной мере влияют на состояние российской экономики, развития и на политику страны и ее производителей при внешнеэкономической деятельности.

Практический опыт показывает, что многие отрицательные явления возникли или усилились на железнодорожном транспорте в последнее время не только из-за ухудшения общей экономической ситуации в стране, но и из-за недостаточного уровня эффективности инвестиционной политики, которая предполагает наличие n-го количества проблем.

В связи с этим важную роль в поддержании социально-экономической стабильности в стране и обеспечения роста эффективности экономики играет структурная реформа железнодорожного транспорта, которая может и обязана включать в себя новые инвестиционные проекты, целью которых выступает модернизация железнодорожной отрасли за счет обновления парка, расширения рынка и путей, а также за счет использования новейших технологий при системе управления операционными процессами внутри компании ОАО «РЖД».

При анализе предмета научного исследования, необходимо изначально перечислить основные проблемы, с которыми сталкивается современный железнодорожный комплекс Российской Федерации [1; 2]:

- недостаточность материальных и финансовых ресурсов;
- недостаточный фонд оплаты труда для содержания необходимого количества сотрудников;
- устаревшая нормативная база и правила текущего содержания железнодорожных путей;
- снижение технологического окна для выполнения ремонта и осмотра пути ввиду увеличения грузооборота;
- недостаточный уровень развития системы перевозок пассажиров;
- большие потери рабочего времени на выполнение внеплановых работ;

- железнодорожный транспорт столкнулся с высоким уровнем изношенности парка локомотивов (средний износ составляет 74,9%, а грузовые тепловозы достигли критического уровня 82%);

- недостаточный уровень финансовой прозрачности железнодорожного комплекса России;

- сохранение процесса перекрестного субсидирования, когда прибыльные продукты отрасли компенсируют убытки неэффективных услуг;

- недостаточно эффективная система государственного регулирования железнодорожного комплекса в частности касаясь тарифной политики.

Помимо этого, в современных условиях российской экономики есть общие негативные фундаментальные факторы, которые влияют на эффективность управления комплексом железнодорожного транспорта:

- инфляционное давление;

- девальвационные риски ослабления курса российского рубля;

- высокий уровень процентных ставок на денежно-кредитном рынке;

- низкий рост показателей личных финансов населения страны, что влияет на платежеспособность клиентов пассажирских перевозок;

- переориентация отечественных производителей промышленной продукции ввиду введения экономических санкций со стороны стран-участниц Евразонны.

Учитывая такое положение дел, правительство России осознает, что текущее состояние железнодорожного транспорта и отрасли страны желает лучшего, что побуждает государственный аппарат управления принять впервые за всю историю стратегический документ под названием «Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года».

Так, согласно основным пунктам, общий объем инвестиций в железнодорожный транспорт России до 2030 года составит 13,9 трлн рублей.

Основными источниками финансирования инвестиционных проектов будут [4]:

- федеральный бюджет (21%);

- субъекты РФ (4,4%);

- частные инвесторы (74,6%), в том числе акционеры компании ОАО «РЖД» (42,6%).

Общую инвестиционную политику можно разделить на две части:

- инновационная, которая предполагает реализацию инвестиционных проектов, целью которых выступает модернизация железнодорожного транспорта;

- динамическая, которая предполагает инвестиционные проекты по строительству новых путей длиной 20 550 км, создания новых локомотивов (с ускорением скорости движения и грузоподъемности), а также создание железнодорожного соединения в таких регионах страны, как Горный Алтай, Тува, Магаданская область и Немецкий автономный округ.

Таким образом, с помощью таких инвестиционных проектов, общая плотность железнодорожных дорог России увеличится на 23,8%. Несмотря на столь грандиозные планы правительства страны, существуют отдельные проблемы реализации инвестиционной политики, а именно хроническая недофинансированность. Недоинвестирование российских железных дорог может стать серьезной проблемой при решении задач обновления, развития и повышения эффективности функционирования этого вида транспорта и фактором, ограничивающим рост экономики в целом.

При этом необходимо выделить основные проблемы и финансовые риски при реализации инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте России. К ним относятся [3]:

- высокая фондоемкость железнодорожного транспорта, что требует зачастую более высокий объем средств, чем запланировано;

- большой срок окупаемости инвестиций и тем самым подверженнее инвестиционного проекта различным рыночным факторам.

С целью повышения экономической эффективности инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта в России, стоит предложить ряд мероприятий по направлению основной суммы средств при инвестициях, которые могут быть применимы на базе компании ОАО «РЖД»:

- на обновление парка подвижного состава и технических средств за счет поставок техники нового поколения, обеспечивающей улучшение качества транспортного обслуживания, повышения уровня безопасности транспортной деятельности, ослабления негативного влияния на окружающую среду, рост эффективности работы железнодорожного транспорта за счет снижения его ресурсоемкости и повышение ремонтпригодности;

- внедрение комплекса информационных технологий, направленных на совершенствование управления перевозочным процессом и инфраструктурой железнодорожного транспорта;

- модернизацию устройств автоматики, телемеханики и электроснабжения;

- приведение мощности всех хозяйств железнодорожного транспорта в соответствии с объемом выполняемой работы, внедрение ресурсосберегающих технологий.

Таким образом, необходимо обратить внимание на такие фундаментальные факторы, как инфляционное давление, девальвация российского рубля, бюджетный дефицит и ужесточение денежно-кредитной политики Банка России. Все эти факторы имеют прямое и не прямое влияние на эффективность реализации современной инвестиционной политики на железнодорожном транспорте. Если их влияние со временем ослабнет, то программа правительства до 2030 года имеет возможность быть реализованной. Но, за столь большой промежуток времени не стоит исключать наступления экономического и финансового кризиса, что создаст дополнительные инвестиционные риски.

#### Список литературы:

1. Кириллова Е.Ю. Ключевые проблемы эффективности работы железнодорожного предприятия // Молодой ученый. — 2015. — №13. — С. 387-390.
2. Проблемы железнодорожного транспорта в России. URL: <http://build.rin.ru/remont-puti/problemy-zheleznodorozhnogo-transporta-v-rossii.html> (дата обращения: 27.10.2019).
3. Об основных принципах инвестиционной политики ОАО "РЖД". URL: <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?CatalogId=653&docId=17649> (дата обращения: 27.10.2019).
4. Железнодорожный транспорт // Коммерсантъ. - №84. - С.25–38.
5. Ковалёв В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчётности. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 546 с.