

вого состояния предприятий, имеет большое самостоятельное значение, но не предназначена непосредственно для определения инвестиционной привлекательности.

В целом, применение комплексного подхода к повышению инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» и ее дочерних предприятий, максимально учитывающего требования потенциальных инвесторов, позволит руководству компании и дочерних обществ эффективно управлять инвестиционной привлекательностью с целью реализации стратегии развития железнодорожного транспорта.

УДК 656.2.003

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЯЮЩЕЙСЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ СТРУКТУРЫ

Е. Н. СЕРТАКОВА, О. А. ПОДАЕВА

Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Российский рынок относится к числу развивающихся рынков, для которых, как правило, характерны повышенные инвестиционные риски. По мере того как рынки структурируются и на них стабилизируются правила игры, приток капиталов увеличивается. Во многом этому способствуют мероприятия по улучшению инвестиционного климата на макроуровне, с одной стороны, а с другой – постепенно нарабатываются новые методы современного управления предпринимательской деятельностью на микроуровне, включая и актуальный инвестиционный менеджмент.

Инвестиционная деятельность в ОАО «РЖД» так же, как и организация внутренней среды компании, нуждаются в серьезном реформировании. До сих пор ещё нет эффективной законодательно-нормативной базы в данных областях, отсутствует целостная методология перспективного развития, зачастую отсутствуют модели построения инвестиционных бизнес-процессов. Отсутствуют интегрированные механизмы учета рисков инвестиционных проектов, недостаточно проработана методологическая база процесса оптимизации инвестиционного бюджета в условиях ограниченности финансовых ресурсов. ОАО «РЖД», привлекая средства сторонних инвесторов, необходимо стремиться к большей прозрачности, при этом появится возможность эффективно и целевым образом использовать инвестиционные ресурсы. В компании в течение многих лет отсутствовала инвестиционная стратегия, наблюдалась ограниченность в инвестиционных ресурсах, что было обусловлено сложившимися экономическими условиями в Российской Федерации.

В структуре капитальных вложений можно выделить два основных направления: поручения правительства РФ и собственные проекты компании.

Инвестирование осуществляется по трем направлениям: развитие ж.-д. инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 г; совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» со строительством сплошного второго железнодорожного пути на участке Сочи – Адлер – Веселое; развитие инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр 2014.

Инвестиции в собственные проекты направлены на: обеспечение безопасности на ж.-д. транспорте; снятие инфраструктурных ограничений в регионах России; повышение транспортной доступности для населения страны; обновление подвижного состава.

Заметным событием в инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» в последние годы стало вложение средств в немецкие скоростные поезда «Сапсан». Всего капитальные инвестиции оцениваются в 67 млрд руб.

На данный момент полноценный доступ частным инвесторам закрыт, а ресурсы для пополнения инвестпрограммы ограничены. К 2015 году ОАО «РЖД» практически исчерпает источники финансирования инвестиций – доходы от приватизации и кредиты. Продажа активов в 2013 году должна принести около 118 млрд рублей.

В этом году ОАО «Российские железные дороги» направило руководству Внешэкономбанка (ВЭБ) пакет предложений по проектам ОАО «РЖД», которые могут быть профинансированы в 2013 году за счет средств государственного Пенсионного фонда (этими денежными средствами распоряжается ВЭБ). Речь идет о сумме в 100 млрд рублей. ОАО «РЖД» впервые заложила в

генсхему развития отрасли железнодорожных перевозок частные инвестиции. Эта строка появилась в обновленном варианте генсхемы, направленной в начале апреля 2013 г. в правительство. Естественная монополия на транспорте рассчитывает привлечь 156,2–405,9 млрд руб. частных инвестиций в 2013–2020 гг.

Последние годы проводилось крупное реформирование отрасли железнодорожных перевозок, в том числе в сфере либерализации рынка перевозок. Для привлечения средств в отрасль совет директоров ОАО "РЖД" в 2010 г. предварительно одобрил сделки по продаже пакетов акций 52 дочерних обществ. В ноябре 2010 г. состоялось первичное публичное размещение (ИПО) 35 % акций одного из самых привлекательных активов компании – ОАО "ТрансКонтейнер". В результате ИПО РЖД удалось привлечь 388 млн дол., а ее доля в "ТрансКонтейнере" сократилась до 50 % плюс одна акция. В дальнейшем РЖД намерено передать свою долю в компании в логистическое СП, которое в скором времени планируют создать Россия, Белоруссия и Казахстан.

Перспективное развитие РЖД в настоящее время определяется общей стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., принятой правительством РФ в 2008 г. Согласно этой стратегии до 2015 г. должна быть произведена общая модернизация железнодорожного транспорта и построены новые железнодорожные линии, отвечающие новым техническим требованиям и потребностям отрасли. После 2016 г. планируется так называемый этап динамического расширения железнодорожной сети, предусматривающий дальнейшее развитие и повышение конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта не только в России, но и в мире.

В этой связи приоритетным направлением на ближайшие годы является организация высокоскоростной системы транспортного сообщения, отсутствие которой не позволяет России достойно конкурировать с мировыми транспортными компаниями. В планах РЖД в частности строительство выделенных высокоскоростных магистралей (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом (ВСМЖ-1) и между Москвой и Екатеринбургом (ВСМ-2). Последняя магистраль, как ожидается, должна пройти через Владимир, Нижний Новгород и Казань, в результате чего время в пути между Москвой и уральской столицей должно составить всего 7 часов.

УДК 331.2

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ СПЕЦИФИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА РАЗВИТИЕ УЧЕТНОГО МЕХАНИЗМА В ОТРАСЛИ

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Транспорт, продолжая процесс материального производства в сфере обращения, является связующим звеном между производством и потреблением. В цикле производство – транспорт – потребление он является основой связи предприятий с рынками ресурсов и продуктов, без него немислимы кооперация и специализация предприятий, а также товарооборот в стране. Производство любого товара завершается в потреблении. Являясь сферой материального производства, транспорт продолжает процесс производства, доставляя товары потребителю. Тем самым работники транспорта всецело участвуют в создании общественного продукта и национального дохода.

Транспорт как сфера материального производства имеет черты, присущие другим сферам производства. На транспорте налицо все элементы, присущие материальному производству: целесообразная деятельность людей, сам труд (рабочая сила), предметы труда и средства труда. Стоимость продукции транспорта создается так же, как в других отраслях материального производства. Она определяется, с одной стороны, потреблением овеществленного труда, а с другой – суммой затраченного живого труда, то есть, аналогична созданию стоимости всех других товаров.

Но в реальности, транспорт не создает материальных ценностей в виде товаров. В этом его отличие от других сфер материального производства. При перевозках грузов стоимость, создаваемая трудом транспортников, присоединяется к стоимости перевозимой продукции. Стоимость, создаваемая при перевозках пассажиров, идет на удовлетворение в основном личных потребностей населения. Но и в этом случае ее назначение не отличается от продукции промышленности и сельского хозяйства, идущей на удовлетворение личных потребностей населения.