

процессный подход к управлению реализован, и управление бизнес-процессами построено эффективно.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Фроленкова, Е. О.** Особенности информационного обеспечения бизнес-процессов локомотивного хозяйства Белорусской железной дороги / Е. О. Фроленкова, Т. И. Желудкович // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Вып. 14. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 231–240.

2 **Шатров, С. Л.** Процессный подход к организации системы внутреннего контроля железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, Е. О. Фроленкова, Н. С. Кузнецова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Вып. 11. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 291–301.

K. FROLENKOVA

Belarusian State University of Transport, Gomel

PROCESS MANAGEMENT AND PROSPECTS FOR ITS IMPLEMENTATION IN TRANSPORT SYSTEMS

УДК 656.2:330.322

Л. В. ШКУРИНА, Д. С. ТАНИФА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ИНВЕСТИРОВАНИЯ И СОЗДАНИЕ МОДЕЛИ РОСТА ТРАНСПОРТНОГО БИЗНЕСА

Первоочередная проблема, стоящая перед экономикой страны, – обеспечение эффективного функционирования и взаимодействия субъектов национального хозяйства. Значимым субъектом российской экономики является ОАО «РЖД». Не вызывает сомнений тот факт, что эффективно функционирующая транспортная компания, обеспечивающая высокий уровень качества транспортного обслуживания грузовладельцев и населения, оказывает положительное влияние на финансовый результат потребителей транспортной продукции обеспечивая их экономический рост.

Только в случае сбалансированной с потребностями клиента инвестиционной политики транспортная компания может качественно удовлетворять спрос на перевозки. Рыночная модель функционирования экономики требует, чтобы инвестиции осуществлялись с целью получения определенных выгод. Целесообразность реализации инвестиционного проекта определяется положительной величиной его чистой приведенной стоимости. Значительная часть инвестиционных проектов, реализуемых на железнодорожном

транспорте, – это капиталоемкие проекты с длительным сроком окупаемости, в частности, окупаемость многих инфраструктурных проектов составляет не менее 25 лет. Длительные сроки окупаемости обусловлены существенными сроками транспортного строительства, технологическими особенностями и необходимостью формирования грузовой базы нового рынка перевозок.

Длительные сроки реализации и окупаемости транспортных проектов требуют долгосрочного их функционирования и, следовательно, существенно снижают возможность использования заемных средств.

Инновационный характер современной экономики оказывает существенное влияние на срок полезного использования объектов, заставляя принимать во внимание не только физический износ техники, но и ее моральное старение. Ряд исследователей утверждают, что накопленную амортизацию следует использовать на проекты, связанные с устранением только физического износа, а моральный износ предотвращать за счет привлеченных инвестиций: акций, облигаций, кредитов [1; 2].

Инвестиционная политика некоторых компаний строится исходя из теории иерархии, в соответствии с которой для финансирования инвестиционных проектов в первую очередь используются собственные ресурсы, далее, в случае их нехватки, выпускаются облигации, затем – акции.

Современная экономическая ситуация, связанная с кризисными явлениями в экономике: высоким уровнем инфляции, снижением курса национальной валюты – зачастую делают невозможным использование для инвестиций заемных средств.

На современное состояние имущественного комплекса железнодорожного транспорта существенное влияние оказывает активная инвестиционная политика крупнейших игроков на рынке железнодорожных перевозок: ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «ФПК», ОАО «ФГК». А именно в 2020 году было приобретено более 1000 локомотивов и 35 тыс. грузовых вагонов, но при этом инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры имеют приоритетное значение. Инвестиционная деятельность направлена на обеспечение воспроизводства основных фондов, безопасного и устойчивого функционирования железных дорог, не вызывает сомнения и тот факт, что инвестиции в транспортную инфраструктуру оказывают существенное влияние на ценность самой перевозки, обеспечивая ее важнейшие параметры: скорость доставки, сохранность, цену и безопасность движения (рисунок 1).

Достижение баланса интересов грузовладельцев в части повышения ценности своей продукции и транспортной инфраструктурной компании в части сохранения и повышения доходной базы может выступать в качестве дополнительного критерия при оценке эффективности инвестиционных решений.



Рисунок 1 – Требования грузовладельцев для формирования ценности транспортной продукции

Поскольку показатели, характеризующие качество транспортной продукции одновременно выступают в роли конкурентных преимуществ транспортной компании на рынке грузовых перевозок, то не однозначна и роль инвестиций в развитие транспортного комплекса, так как выгодоприобретателями являются и грузовладельцы. В условиях ограниченного объема инвестиционных ресурсов проекты, направленные на создание и поддержание конкурентных преимуществ на рынке перевозок, должны обеспечивать устойчивые темпы роста транспортного бизнеса.

Для оценочных характеристик эффективности инвестирования можно рассматривать темпы прироста экономико-технологического потенциала транспортных компаний:

$$W = f(O_i, t_i, T_i, n_i),$$

где W – экономико-технологический потенциал транспортной компании; O_i – объем инвестиционных ресурсов по i -му проекту; t_i – время реализации i -го проекта; T_i – срок окупаемости i -го инвестиционного проекта; n_i – чистый дисконтированный доход по i -му инвестиционному проекту.

Перспективная оценка прироста экономико-технологического потенциала компании транспортного бизнеса должна производиться на всех стадиях инвестирования для целенаправленного воздействия и корректировки инвестиционных решений в части мониторинга показателей качества планируемого перевозочного процесса и его конкурентных преимуществ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Виленский, П. Л.** Оценка эффективности инвестиционных проектов / П. Л. Виленский, В. Н. Лившиц, С. А. Смоляк // Теория и практика. – М. : Дело, 2002. – 888 с.

2 **Крегель, Д. А.** Роль транспортной отрасли в инвестиционном развитии экономики / Д. А. Крегель // Вестн. Моск. гос. обл. ун-та. Сер. Экономика. – 2018. – № 1. – С. 6–13.

3 **Царев, В. В.** Оценка экономической эффективности инвестиций / В. В. Царев. – СПб. : Питер, 2004. – 464 с.

L. SHKURINA, D. TANIFA

Russian University of Transport (MIIT), Moscow

FORMATION OF THE INVESTMENT MECHANISM AND CREATING A MODEL FOR THE GROWTH OF THE TRANSPORT BUSINESS

УДК 338.47

A. A. ЭРНАЗАРОВ

Андижанский машиностроительный институт, Республика Узбекистан

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ ПРИ ЗАДЕРЖКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА РЕГУЛИРУЕМОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ

Рост автомобилизации страны имеет как положительное влияние на экономический рост страны, так и отрицательное: ухудшение условий труда водителей ТС, отрицательное воздействие на экологию, увеличение количества ДТП с различными последствиями, образование транспортных заторов и т. д. [1].

Экономический эффект обуславливается увеличением национального дохода, полученным за счет усовершенствования логистических процессов, а также усовершенствования ОДД в результате научно-технического прогресса.

К сожалению, экономический и социальные эффекты могут расти разными темпами. В современных реалиях важнейшие задачи в области ОБДД – это усовершенствование процессов ОДД и разработка технических средств, обеспечивающих положительные экономические и социальные эффекты [2].