

к. гос. упр., доц. Шумаева Е.А.,
ГОУ ВПО «Донецкий Национальный Технический Университет»
Магистрант Маранчак Л.Ю.,
ГОУ ВПО «Донецкий Национальный Технический Университет»

АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ РАЗВИТЫХ СТРАН

Аннотация: в статье дается краткий обзор форм, методов и источников инвестиций для развития систем железнодорожного транспорта развитых стран, выделяются общие и отличительные черты в способах инвестирования.

Ключевые слова: инвестиция, конкурентоспособность, стратегия организации, инвестиционная политика, железнодорожный транспорт.

Развитие железнодорожной отрасли имеет важное и перспективное направление экономических преобразований и внедрения рыночных механизмов управления с целью повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и страны в целом.

Теоретические аспекты развития инвестиционной политики в транспортной сфере рассматриваются такими авторами, как С.Н. Артыкова, Н.А. Навроцкая, Б.М. Лapidус, А.А. Томпсон и др. В современной науке и практике разработаны различные формы, методы и модели инвестирования в железнодорожные системы. Значительный вклад в разработку этой проблемы внесли современные, отечественные и зарубежные ученые и специалисты-практики. Но даже при такой глубокой теоретической и практической разработке инвестиционных процессов в железнодорожной сфере данные исследования, особенно на фоне экономических преобразований, нуждаются в постоянном поиске новых методов и форм.

Инвестиции – ресурсы, вкладываемые в объекты предпринимательской и других видов деятельности в целях получения прибыли или положительного социально-экономического эффекта. [1]

Инвестиционная политика – часть общей финансовой стратегии предприятия, заключающаяся в выборе и реализации наиболее выгодных путей расширения и обновления активов с целью обеспечения основных направлений его экономического развития. [1]

Для целей исследования проведен анализ инвестиционной политики в железнодорожных системах развитых стран (табл.1).

Таблица 1. – Анализ объемов инвестиций в железнодорожные системы развитых стран за 2016 г., млрд. дол.

Страна	Вид собственности	Объем инвестиций
1	2	3
Япония	Частная	130,8
Германия	Государственная	52,5

Продолжение таблицы 1.

1	2	3
Франция	Государственная	42,3
Нидерланды	Государственная	80,8
Великобритания	Частная	299,7

Анализ опыта инвестирования в развитие железных систем Великобритании показывает, что одной из важных и серьезных задач для железной дороги является удовлетворение потребности в сокращении расходов на обслуживание и ремонт подвижного состава. Большая часть средств по инвестиционной программе поступает в виде коммерческого долга под гарантии правительства. Но изменения на рынке заемных средств вызывают существенную трансформацию этой стратегии. Ожидается, что доля негарантированных кредитов ежегодно станет увеличиваться и на конец периода инвестирования достигнет 80%. Одновременно регуляторное ведомство через увеличение коэффициента отдачи на регулятивную базу активов, вызывает нестабильность рыночной ситуации. Эти обстоятельства содействуют замедлению внедрения программы инвестирования в железнодорожную систему страны.[2]

Отказ от государственной формы собственности в железнодорожной системе Великобритании привёл к улучшению как эксплуатационных показателей (грузооборот, пассажирооборот, погрузка), так и экономических. Главным из экономических успехов приватизации стал бурный рост инвестиций как в подвижной состав, так и в инфраструктуру.

В отличие от англичан, которые провели масштабную приватизацию железнодорожных активов, Германия оставила все компании в государственной собственности. С одной стороны, это позволило избежать определенных проблем, но и имела некоторые негативные последствия. Например, при открытом доступе к полотну дочерние предприятия Deutsche Bahn получали скидки, тогда как более мелким операторам приходилось платить больше. Кроме того, они несли расходы на различные дополнительные тарифы и сборы: за пользование услугами станций и терминалов, сортировочных операций, подъемно-транспортного оборудования, оплаты труда поездных бригад, осмотрщиков поездов. Это способствовало расширению доли на рынке перевозок конкурентов железных дорог - автомобилистов, чьи расходы были значительно ниже. [3]

Анализ инвестиционной политики Национального союза железных дорог Франции показывает, что эта организация постоянно увеличивает размер инвестиций в отрасль. Значительную долю капитальных вложений при этом составляют средства, выделенные в рамках государственного плана оживления экономики. Благодаря этому Национальный союз железных дорог Франции стремится повысить уровень обслуживания на высокоскоростных соединениях.

Во Франции также принят закон, касающийся реформирования французских железных дорог, созданное ведомство Réseau Fer de France (RFF) становится владельцем железнодорожной сети и несет ответственность за ее инфраструктуру, хотя функции управления остаются в ведении государственной железнодорожной компании – Национального общества железных дорог Франции (SNCF). Реформа предусматривает сохранение целостности государственной компании SNCF, ее ответственности за железнодорожные перевозки, управление движением и текущее содержание инфраструктуры сети. В то же время создание RFF более четко фиксирует ответственность государства за инфраструктуру, оставляя функции финансирования ее развития за государством. Таким образом, государство в лице RFF освобождает SNCF от финансовых проблем, связанных с инвестициями в развитие инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт Нидерландов находится под управлением правительственного агентства ProRail, которое выдает концессии на использование сети железных дорог различным операторам. Сеть железных дорог Нидерландов грамотно спроектирована и широко разветвлена, основные направления развития направлены на улучшение эффективности и объема перевозок, большое внимание уделяется увеличению максимальной скорости.

Государственный сектор в экономике Японии невелик. Американский исследователь Р. Сэмюэльс называет Японию страной «государственной политики без государственной собственности». Среди главных функций государственных предприятий отсутствует функция участия в материальном производстве, занимающая важное место в деятельности государственного сектора ведущих стран Западной Европы. Доля государственной собственности составляет менее 10%. В стране сложилось четкое разграничение сфер приложения капитала: частного – в производственную сферу, государственного – в инфраструктуру. Поэтому государственный сектор не выступает серьезным конкурентом ни в одной из областей производства, и его функционирование по существу полностью подчинено интересам частных корпораций. В ряде отраслей существуют государственные и полугосударственные предприятия. Однако основное направление их функционирования – не производственная деятельность, а оказание финансовой и технической помощи в целях рационализации и ускорения технического прогресса, а также разработка различных организационных вопросов. [3]

Данный анализ отражает, по мнению авторов, зависимость эффективности выбранной инвестиционной политики от вида собственности железнодорожных систем в разных странах и ее влияние на реализацию стратегии развития. Так, в Японии и Великобритании, где в железнодорожные системы являются частными – показатели объемов инвестиций высокие, а в Германии, Франции и Нидерландах в государственные железнодорожные системы объемы инвестиций значительно ниже.

Таким образом, проанализировав и обобщив мировой опыт инвестирования в железнодорожную сферу, можно выделить общее и отличное в формах и методах [4, с.11]:

- все проанализированные страны инвестируют в развитие железнодорожных систем большие объемы средств;
- источниками инвестирования выступают средства, полученные из различных субъектов хозяйствования;
- значительную роль в инвестировании железнодорожных системах во всех рассмотренных примерах играют государственные средства;
- объемы возможных инвестиций существенно зависят от эффективного сокращения расходов;
- инвестиционные программы развития железнодорожных системах стимулируют экономику страны в целом.

Библиографический список

1. Артыкова С. Н. Инвестиционная политика в сфере железнодорожных пассажирских перевозок // Наука и современность. – 2015. – № 36. – С. 26.
2. Навроцкая Н. А., Сопилко Н. Ю. Трансформация инвестиционно-производственного пространства как условие экономической интеграции // Вопросы региональной экономики. – 2013. – Т. 15. – № 2. – С. 63–69.
3. Центр транспортных стратегий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/articles/43554>
4. Пенязь И. М. Процесс глобализации в сфере транспортной логистики и тарифов в странах ближнего и дальнего зарубежья // Интегрированная логистика. – 2014. – № 6. – С. 11–15.

Материалы научно–практической конференции «Экономика и маркетинг XXI веке: проблемы, опыт, перспективы» – Донецк: ДонНТУ, 2017. – С. 310-313.