

Повышение эффективности финансирования модернизации железнодорожных дорог

Головин Александр – аспирант кафедры
«Международный бизнес» РУТ «МИИТ»

Golovin Alexandr - postgraduate student of the faculty
"International business" RUTH "MIIT"

Аннотация: в статье предложен способ повышения эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе клиентоориентированного подхода организации перевозок и распределение инвестирования развития рыночного сегмента железнодорожного транспорта за счет этого.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, развитие транспортной системы, инвестиции, национальная экономика, клиентоориентированность.

Annotate the article proposed a method of increasing the efficiency and competitiveness of railway transport on the basis of customer-oriented approach the transportation and distribution of investments in the development of market segment of rail transportation.

Keywords railway transport, transport system development, investment, national economy, customer orientation.

Значимость транспорта в социально-экономическом развитии национальных хозяйств исключительно высока. В монографии Громова В. и Персианова отмечается, что: «Транспорт занимает одно из ведущих мест в мировом хозяйстве и обладает рядом существенных черт, присущих ему как сложному межотраслевому комплексу.

Основные фонды транспорта составляют около 20% национального богатства промышленно развитых стран, на транспорт приходится более 90% установленной мощности всех первичных двигателей, его доля в валовом национальном продукте составляет от 5 до 9% по разным странам.» [Громов Н.Н. Персианов В.А. «Управление на транспорте», 1990]

Французский экономист в области транспорта Берешман утверждает, что экономическое благосостояние нации непосредственно зависит от выгод, получаемых транспортной отраслью. В их числе улучшение транспортной доступности, снижение стоимости билетов для пассажиров, рост перевозок,

снижение уровня выбросов вредных веществ, рост интермодальных перевозок.¹

Еще одним из важнейших факторов влияния транспорта – это решение задач освоения территории. За последние 20-25 лет число населенных пунктов в России сократилось с 200 до 148 тыс. Одна из главных причин – отсутствие регулярных транспортных связей. Около 50 тыс. сельских пунктов не имеют круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием. Это обуславливает значительные затраты на перевозки по грунтовым дорогам, которые почти в два раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием.

Железнодорожный транспорт имеет качественное преимущество перед остальными видами транспорта по таким показателям как грузоподъемность, низкая стоимость, скорость. Инвестиции в данную отрасль помогут увеличить товаро- и пассажирооборот. Опираясь на исторический опыт, можно сделать вывод, что развитие железных дорог способствовало территориальному развитию и, как следствие, освоению новых или заброшенных территорий.

Российские железные дороги являются самым крупным работодателем в России, порядка 1,3% трудоспособного населения задействовано в рядах железнодорожников. Это еще один социально-экономический показатель, которой характеризует роль железнодорожных дорог в безопасности национальной экономики.

При исследовании роли транспорта в экономике стран выделяют следующие направления:

- оценку влияния развития транспортной системы на доступность различных регионов страны, ее ресурсов, производственных мощностей и планировать их экономическую деятельность.

- определение влияния развития транспортной системы на пространственное развитие страны (где проживает население, где расположены рабочие места, туристические объекты, магазины торговые и производственные районы). На основе этого принимаются соответствующие меры по организации перевозок пассажиров и грузов.

- выбор и внедрение разного уровня проектов развития транспортной системы, что определяет инвестиции в инфраструктуру, повышение развития общественного транспорта, эффективность управления транспортными потоками.

¹ Berechman J. (2001) Transport Investment and Economic Development? Is there a link? Paper presented at the ECMT Round Table 119. ECMT. Paris.

Самым эффективным видом транспорта на территории России являются железнодорожные дороги. Например, их вклад в ВВП страны в 2016 году от выполнения перевозочной работы составил 1,5%. (Отметим, что по данным за 2016 год, объем внутренних перевозок снизился на 0,3%. И что на внутренние перевозки влияют три основных вида грузов: нефть и нефтепродукты, каменный уголь, строительные материалы.)

Анализ тенденций и влияющих факторов на объемы перевозки показывают, что в первой половине 2016 года наиболее значительный в натуральном выражении рост наблюдался от перевозки угля и стройматериалов. Однако данный тренд не сохранился до конца года. Основой роста объема перевозок угля было наращивание объемов экспорта, связанное с вводом в марте 2016 года ограничений на добычу угля в Китае и последовавшим за этим скачком цен на это сырье. В результате ограничений, введенных правительством КНР, в январе – октябре 2016 года объем добычи угля в КНР сократился на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В ноябре власти Китая отменили некоторые ограничения, что привело к замедлению роста цен. Необходимо отметить, что ожидаемое повышение стоимости перевозки угля в связи с индексацией тарифов и сокращением скидок РЖД может сделать уголь из России менее конкурентоспособным на международном рынке.

Железнодорожный транспорт является не только смежным звеном между производителем и потребителем, но и прямым конкурентом автомобильных и других типов перевозок. На ряду с другими видами транспорта РЖД имеет проблемы общие для всей транспортной отрасли. Это недостаточный объем инвестиций в транспортную инфраструктуру и низкую эффективность и производительность транспортного сектора. По расчетам Организации Экономического Сотрудничества и Развития, 10%-ное повышение эффективности транспортного сектора приводит к росту ВВП на 0,8%. Повышение эффективности также может сыграть ключевую роль в росте уровня доходов дотационных регионов России: Юга, Сибири и Дальнего Востока.²

Так как транспорт играет важную роль в стимулировании экономического роста, диверсификации и регионального развития, то необходимо первоочередное инвестирование его развития, формирование проектов, которые имеют в основе механизм рефинансирования и организацию его на начальном этапе с минимальными затратами.

Повышение цен на международном рынке транспортных перевозок не является критическим для темпов развития транспортной системы пунктом,

² Экономический обзор ОЭСР: Российская Федерация, январь 2014 года.

так как это можно компенсировать посредством частных национальных и иностранных инвесторов. Использование частных инвестиций в модернизации существующих железных дорог позволит решить задачу своевременной их модернизации. Инвесторам, в свою очередь, получают качественную скидку на транспортировку грузов (не исключено, что для инвесторов цену на транспортировку придется снизить до цены ниже существующей). Развитие железных дорог на привлеченные частные инвестиции позволит сократить время доставки от отправителя до получателя, повысить их эффективность. В соответствии с этим может быть сформирована новая сетка тарифов. Этот процесс должен быть организован так, чтобы дать рост прибыли и собственных источников инвестирования. В результате процесс может являться источником очередного ряда скидок и льготных предложений, расширяющих долю рынка железнодорожных перевозок.

Возможность приобретения права на «комплекс» перевозок с существенной скидкой в ограниченный период времени, поможет стимулировать заказчика и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт, таким образом, обеспечивает себя поставками, которые будут подкреплены финансово, даже если перевозка не состоялась.

Представляется целесообразным ввести в действие «абонементный тариф». Под ним понимается следующее:

- предоплата;
- снижение цены на предоставление услуг перевозки по программе «комплексной системы перевозок»;
- ограниченное время действия «абонемента» для стимулирования держателей;
- увеличение цены на грузоперевозки вне программы «комплексной системы перевозок»;
- образование свободных инвестиционных средств;
- «вливание» инвестиций в модернизацию систем железной дороги при возможности использования новых более дорогих абонементов с лучшими условиями

Введение тарифа, при котором будет осуществляться покупка «абонементного обслуживания», создаст новый сегмент рынка, участники которого, грузоотправители и грузоперевозчики, будут работать в условиях взаимовыгодных цен, обеспечивая бесперебойных поставок и расширения рынка железнодорожных перевозок. Это может обеспечить приток

потребителей перевозочной услуги, которые до этого пользовались конкурирующими видами перевозок.

Представленный подход к наращиванию собственных источников инвестиций, может показаться упрощенным. Однако опираясь на анализ факторов увеличения «узких мест» от года к году, считаем целесообразным проработку проектов, которые имеют в основе механизм рефинансирования и организацию его на начальном этапе с минимальными затратами.

Мотивирование национальных и иностранных инвесторов на основе клиентоориентированности в проектах развития железных дорог должно детально исследоваться по эффективности, с учетом формы взаимодействия между партнерами и согласования их интересов.

Список литературы:

- 1- Громов Н.Н. Персианов В.А. «Управление на транспорте», 1990 – с. 336.
- 2- Экономический обзор ОЭСР: Российская Федерация, январь 2014 года.
- 3- Berechman J. (2001) Transport Investment and Economic Development? Is there a link? Paper presented at the ECMT Round Table 119. ECMT. Paris.