

УДК 656.13:334.7:330.322

Молодова Марина Дмитриевна, магистрант,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, m.molodova@inbox.ru

Безновская Вера Викторовна, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, beznovskaya@mail.ru

Прусова Вера Ивановна, канд. экон. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, info@metotdel.madi.ru

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТРАНСПОРТА

Аннотация. Рассмотрены механизмы повышения эффективности деятельности транспортных компаний за счет инвестиционного развития. Раскрыты основные источники финансирования инвестиций на предприятиях транспорта в России. Особое внимание уделено целесообразности внедрения института государственно-частного партнерства на объекты транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: инвестиции; инвестиционная деятельность; транспортная организация; инновационное развитие; источники финансирования; эффективность инвестиционного проекта.

Molodova Marina D., undergraduate,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, m.molodova@inbox.ru

Beznovskaya Vera V., associated professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, beznovskaya@mail.ru

Prusova Vera I., Ph. D. in economics, associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, info@metotdel.madi.ru

INVESTMENT ACTIVITY FOR TRANSPORT COMPANIES

Abstract. The mechanisms of increase of efficiency of activity of transport companies at the expense of investment development. List the main sources of investment financing for transport companies in Russia. Special attention is paid to the feasibility of introducing the Institute of state-private partnership in the transport infrastructure.

Key words: investments; investment activity; transport organization; innovative development; sources of funding; the effectiveness of the investment project.

Введение

Транспортная отрасль, в силу своих связующих свойств, оказывает существенное влияние на экономику России. От эффективности

деятельности транспортных организаций зачастую зависит динамика развития как отдельных регионов, так и страны в целом. Данный факт обусловлен тем, что создаваемая транспортом коммуникация, не просто обеспечивает перемещение пассажиров и грузов на огромные расстояния как внутри страны, так и за ее пределы, а создает условия для территориальной дифференциации производства и способствует мобильности рабочей силы. В конечном счете, вышеупомянутое обеспечивает экономический рост и стимулирует повышение конкурентоспособности экономики, а также содействует повышению качества жизни населения.

Транспортная отрасль несет колоссальную экономическую и социальную нагрузку, а следовательно, требует пристального внимания со стороны государства и адекватных решений собственников транспортных компаний относительно дальнейшего преимущественно инновационного развития. В пользу данного мнения свидетельствует и перечень проблем, накопившихся в отрасли и касающихся всех видов транспорта [1; 15].

Среди них:

- низкий уровень технической производственной базы;
- недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры;
- удорожание горюче-смазочных материалов;
- низкий уровень безопасности на транспорте;
- негативное воздействие на экологию и др.

Решение указанных проблем поставлено во главу угла Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. и, безусловно, должно находить отражение в стратегии развития отдельных транспортных организаций.

Повышение эффективности деятельности организаций транспорта за счет инновационного развития способны обеспечить *инвестиции*. Именно поэтому на сегодняшний день инвестиционная деятельность в

транспортной компании воспринимается как один из наиболее важных аспектов экономического развития.

Основные направления инвестиционного развития транспортных компаний

Необходимость инвестиционных вложений в рамках автотранспортной организации (АТО) обуславливается потребностью в обновлении материально-технической базы, увеличением объемов производства услуг, освоением новых маршрутов и видов деятельности, а также совершенствованием бизнес-процессов и улучшением условий труда.

При осуществлении *инвестиционной деятельности* в АТО значительную роль приобретает предварительный экономический анализ, позволяющий принимать научно обоснованные решения и добиваться максимальной экономической эффективности инвестиционных средств. При этом под *эффективностью инвестиционных вложений* в АТО, как правило, понимается получение экономического и социального результата на один вложенный рубль [5; 11].

В отличие от железнодорожного транспорта, где основная масса инвестиционных средств направляется на строительство и реконструкцию инфраструктуры, целевыми направлениями инвестирования средств в автотранспортной организации являются:

- приобретение нового подвижного состава (например, соответствующего Европейским стандартам дорожного движения);
- модернизация имеющегося парка транспортных средств с учетом сегментации рынка автотранспортных услуг;
- оснащение транспортных средств устройствами навигации и телематики с целью осуществления контроля и повышения дорожной безопасности;
- техническое перевооружение и реконструкция материально-технической базы предприятия;

– приобретение экологических устройств и оборудования, а также проведение мероприятий по защите окружающей среды [8; 14].

Стоит отметить, что *эффективность инвестиций* для конкретной организации будет зависеть от ряда внешних и внутренних факторов, в частности: от общей экономической и политической обстановки в стране; качества основных производственных фондов и уровня загрузки производственных мощностей; конкурентоспособности услуг; общей концепции экономической и инвестиционной политики предприятия; компетентности управляющего персонала и качества реализуемых инвестиционных проектов [2; 10].

Выбор источников финансирования инвестиций на предприятиях транспорта в России

Немаловажным фактором коммерческой эффективности инвестиционного проекта является выбор источника финансирования.

Основными источниками финансирования инвестиций на железнодорожном транспорте признаются собственные средства компании ОАО «РЖД». Прежде всего, это связано с длительным сроком окупаемости инвестированных средств и, как следствие, с низким уровнем инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта. Однако стоит отметить, что в период с 2013 по 2015 гг. по данному вопросу произошло изменение ситуации. Компания имела возможность применять такие методы финансирования, как инфраструктурные облигации, средства Фонда национального благосостояния (за счет выпуска привилегированных акций) и рыночный заемный капитал (доля которого, однако, не столь велика) [4; 13].

В отличие от железнодорожного транспорта привлекательность АТО для инвестиций в последнее время стала довольно высока, вследствие быстрой окупаемости и эффективности даже незначительных инвестиций.

Данный факт подтверждается сведениями о том, что средний период окупаемости автомобиля, как основного средства производства, составляет от 2-х до 5-ти лет, а средняя норма прибыли устанавливается в диапазоне 5–18%. Кроме того, автотранспорт обладает низким уровнем постоянных затрат в общих затратах и достаточной гибкостью для смены направлений деятельности при необходимости [6; 7].

Методы финансирования инвестиций в АТО сводятся к следующему перечню:

- самофинансирование за счет прибыли и амортизационного фонда;
- финансовое кредитование;
- лизинг транспортных средств и других активов;
- совместное финансирование (привлечение собственных и заемных средств);
- выпуск ликвидных ценных бумаг (акций или облигаций);
- бюджетное финансирование;
- смешанное финансирование (ГЧП).

Выбор варианта финансирования должен осуществляться с учетом достоинств и недостатков каждого из методов, а также с учетом условий приобретения того или иного актива и финансового положения компании. В табл. 1 рассмотрены основные методы и стадии жизненного цикла компании [4].

Если продолжить сравнение предприятий транспорта, то следует отметить, что для ОАО «РЖД» существует еще один перспективный современный институт рыночной экономики, функционирующий преимущественно в инфраструктурных проектах – *государственно-частное партнерство* (ГЧП) [4; 12]. Суть его сводится к объединению ресурсов и опыта государства и бизнеса с целью реализации инвестиционных проектов при наименьших затратах и рисках. Интерес к этому институту в условиях кризисного и посткризисного периода переживает очередной бум.

Таблица 1

Сравнительная характеристика вариантов финансирования инвестиций
в автотранспортной организации

Предпочтительные условия применения варианта финансирования	Достоинства метода финансирования	Недостатки метода финансирования
<i>Инвестирование собственных средств (самофинансирование)</i>		
Чаще вариант финансирования используется предприятиями, достигшими срока окупаемости и имеющими достаточный запас оборотного капитала	– Отсутствие расходов на обслуживание кредита. – Отсутствие рисков, связанных с привлечением заемных средств. – Актив, переходит в собственность компании в начале осуществления инвестиционного проекта	– Высокие единовременные затраты. – Отвлечение значительного объема денежных средств из оборота. – Основной фактор выбора актива – его стоимость
<i>Финансовое кредитование</i>		
Чаще вариант финансирования доступен для компаний, обладающих финансовой устойчивостью и высокой рентабельностью, а также активами в собственности (для залогового обеспечения)	– Возможность приобретения большего числа активов, чем при самофинансировании. – Возможность диверсификации подвижного состава и его выбор по техническим и экологическим характеристикам. – Проценты по кредитным ресурсам относятся на увеличение первоначальной стоимости объектов, постепенно амортизируются и относятся на стоимость услуг компании	– Относительная дороговизна кредитных ресурсов (от 15% годовых). – Возможно, потребуются дополнительный залог. – Стремление банков к краткосрочному предоставлению средств (долгосрочный кредит получить сложно). – Проценты за пользование заемными средствами автоматически капитализируются, что приводит к увеличению покупной стоимости актива
<i>Лизинг (с правом выкупа актива)</i>		
Часто доминирующая форма, используемая мелкими и средними участниками рынка	– В определенной ситуации единственный доступный способ финансирования. – Самый дорогой способ финансирования (на 5-10 пунктов дороже финансового кредита). – ТС полностью амортизируются за срок лизинга. – Лизинговые платежи включаются в себестоимость и уменьшают налогооблагаемую базу по налогу на прибыль	– Право собственности на актив переходит к лизингополучателю только после получения лизингодателем полной оплаты по договору. – В случае несвоевременности очередной выплаты по договору есть риск изъятия актива лизингодателем без компенсации ранее выплаченных средств

Наиболее распространенной формой ГЧП является *концессионное соглашение* – механизм, в большей степени проработанный в отношении строительства автомобильных дорог. Существует мнение, что накопленный положительный опыт может быть реализован и на таких объектах транспортной инфраструктуры, как железные дороги, аэропорты и аэродромы, речные и морские порты [12].

Рассмотренный перечень источников финансирования, их преимуществ и недостатков, а также возможностей использования свидетельствует о том, что далеко не каждый хозяйствующий субъект может обойтись без привлечения капитала со стороны в том или ином виде. Наиболее действенным способом привлечь потенциальных инвесторов и убедить их в доходности и надежности инвестиций является составление бизнес-плана инвестиционного проекта.

В рамках данного плана необходимо подробно описать условия инвестиционного проекта и этапы его реализации, провести расчеты, являющиеся финансово-экономическим обоснованием эффективности его реализации. Иными словами, необходимо описать сценарии освоения и возврата инвестируемых средств, а также определить ту возможную прибыль, которую инвесторы получают от реализации данного мероприятия [3; 9].

Как показывает практика, в транспортной сфере в качестве критерия оценки эффективности инвестиционного проекта и целесообразности его реализации выступают показатели чистого дисконтированного дохода (NPV) и внутренней нормы доходности (IRR).

Заключение

В завершении хотелось бы еще раз отметить значимость осуществления инвестиционной деятельности на предприятиях транспорта. Разработка и реализация эффективных инвестиционных проектов способны решить большинство проблем, накопившихся в транспортной отрасли,

прежде всего, потому, что все они связаны с ее фактическим недофинансированием. Рост инвестиционных вложений в предприятия транспорта и транспортной инфраструктуры должен способствовать формированию единого транспортного пространства на территории страны и наладить межгосударственные связи, что в конечном итоге должно привести к качественно новому уровню экономического развития.

Список литературы

1. Безновская, В.В. Конкурентоспособность и развитие российских предприятий в условиях глобальной экономики / В.В. Безновская, В.И. Прусова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2014. – № 5–1. – С. 123–128.
2. Безновская, В.В. Риски транспортной компании в современных рыночных условиях / В.В. Безновская, О.А. Волкова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – №2–3. – С. 20–23.
3. Вершинина, О.В. Основные аспекты страхования предпринимательских рисков / О.В. Вершинина, М.А. Жидкова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2015. – № 4 (6). – С. 17.
4. Вязова, Г.А. Экономическая оценка источников инвестиций на транспорте / Г.А. Вязова, А.В. Барчуков // Вестник Финансового университета. – 2011. – № 4. – С. 53–57.
5. Жидкова, М.А. Роль финансовой поддержки и ее влияние на развитие малого и среднего предпринимательства в России / М.А. Жидкова, Т.А. Шпилькина // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 1 (7). – С. 6.
6. Жидкова, М.А. Выбор источников финансирования инвестиционных программ на таксомоторном транспорте / М.А. Жидкова // Вестник МАДИ. – 2015. – № 2 (41). – С. 62–69.

7. Кирова, И.В. Инновационное развитие и модернизация российской промышленности: проблемы и пути их решения / И.В. Кирова, Т.Л. Попова, А.Ю. Киров // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 1 (7). – С. 3.
8. Кирова, И.В. Перспективы модернизации российской экономики в условиях санкционного режима / И.В. Кирова, Т.Л. Попова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 2 (8). – С. 7.
9. Коновалова, Т.В. Экономическая оценка инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2013. – № 2. – С. 72–81.
10. Кунцман, М.В. Экономический взгляд на современную оценку инвестиционной привлекательности регионов РФ / М.В. Кунцман, А.А. Султыгова, Д.М. Тайсумова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 4–1. – С. 222–227.
11. Прусова, В.И. Роль инвестиционных инструментов в экономике / В.И. Прусова, В.В. Безновская, А.И. Маркина // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 2. – С. 9.
12. Соколов, М.Ю. К вопросу о применении государственно-частного партнерства в сфере транспорта / М.Ю. Соколов // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2015. – № 3 (44). – С. 14–17.
13. Султыгова, А.А. Региональная инвестиционная политика: проблемы и перспективы (на примере Чеченской республики) / А.А. Султыгова // Экономические науки. – 2013. – № 101. – С. 14–21.
14. Хмельницкий, А.Д. Об инновационном сценарии развития автомобильного транспорта / А.Д. Хмельницкий // Автотранспортное предприятие. – 2011. – № 5. – С. 16–19.
15. Юкиш, В.Ф. Тенденции развития транспортного комплекса России / В.Ф. Юкиш // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 12–3. – С. 183–189.

References

1. Beznovskaja V.V., Prusova V.I. *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk*, 2014, no. 5–1, pp. 123–128.
2. Beznovskaja V.V., Volkova O.A. *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk*, 2016, no. 2–3, pp. 20–23.
3. Vershinina O.V., Zhidkova M.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 4 (6), pp. 17.
4. Vjazova G.A., Barchukov A.V. *Vestnik Finansovogo universiteta*, 2011, no. 4, pp. 53–57.
5. Zhidkova M.A., Shpil'kina T.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 1 (7), pp. 6.
6. Zhidkova M.A. *Vestnik MADI*, 2015, no. 2 (41), pp. 62–69.
7. Kirova I.V., Popova T.L., Kirov A.Ju. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 1 (7), pp. 3.
8. Kirova I.V., Popova T.L. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 2 (8), pp. 7.
9. Konovalova T.V., Nadirjan S.L. *Transport. Transportnye sooruzhenija. Jekologija*, 2013, no. 2, pp. 72–81.
10. Kuncman M.V., Sultygova A.A., Tajsumova D.M. *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk*, 2015, no. 4–1, pp. 222–227.
11. Prusova V.I., Beznovskaja V.V., Markina A.I. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 2, pp. 9.
12. Sokolov M.Ju. *Izvestija Peterburgskogo universiteta putej soobshhenija*, 2015, no. 3 (44), pp. 14–17.
13. Sultygova A.A. *Jekonomicheskie nauki*, 2013, no. 101, pp. 14–21.
14. Hmel'nickij A.D. *Avtotransportnoe predprijatje*, 2011, no. 5, pp. 16–19.
15. Jukish V.F. *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk*, 2015, no. 12–3, pp. 183–189.