



Электронное научное издание  
«Ученые заметки ТОГУ»  
2016, Том 7, № 3, С. 86 – 89

Свидетельство  
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010  
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/  
ejournal@pnu.edu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@pnu.edu.ru)

УДК 338.47

© 2016 г. **О. Д. Еременко**,  
(Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск),  
**Е. Н. Телушкина**, канд. экон. наук  
(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

## ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ФИЛИАЛЕ ОАО «РЖД»

В статье представлены основные принципы управления инвестиционной деятельностью на железнодорожном транспорте, основанные на международных стандартах. С учетом региональных особенностей Дальневосточной железной дороги определены направления инвестиций и инноваций для повышения эффективности работы БАМа и Транссиба в эпоху повышения значимости Дальнего Востока в экономике России.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, инвестиции, инновации, управление инвестициями, инвестиционные проекты, эффективность.

**O. D. Eremenko, E. N. Telushkina**  
**MANAGEMENT FEATURES OF RAILWAY TRAFFIC  
INVESTMENT ACTIVITIES (BASED ON THE EXAMPLE  
OF THE FAR EAST BRANCH  
OF RUSSIAN RAILWAY PUBLIC CORPORATION**

The article highlights the main principles of the railway traffic investment activities management based on the international standards. Taking into consideration the regional features of the Far East Railroad, the authors determine the investment and innovation trends for higher efficiency of Baikal-Amur and Trans-Siberian Railroads in the age of the Far East significance in the Russian economy.

**Keywords:** railway traffic, investments, innovation, innovation management, innovation projects, efficiency.

Приоритетными направлениями экономической политики, проводимой при осуществлении реформ в России, должно быть осмысленное и эффективное регулирование инвестиционных и инновационных процессов. Это предопределяет долгосрочные экономические результаты как на национальном, так и на субнациональных уровнях производственной системы, включая отдельное предприятие.

Железнодорожный транспорт относится к одной из ведущих отраслей народного хозяйства, характеризуется высокой фондо- и капиталоемкостью продукции, поэтому вопросы инвестиционной и инновационной деятельности являются особо актуальными. От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависит не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но и также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Учитывая, что к началу нынешнего века уровень эффективности железнодорожного транспорта, ассортимент и качество услуг не в полной мере отвечали требованиям современной социально-экономической системы, назрела необходимость реформирования российских железных дорог, которая была начата Правительством Российской Федерации в 1998 г. Далее 23 сентября 2003 г. было создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги» - ОАО «РЖД». Новая модель управления предполагает переход от территориального принципа (т.е. по железным дорогам) к организации деятельности по видам бизнеса. Это позволяет повысить эффективность, за счет объединения всех ресурсов по каждому виду деятельности под единым руководством[1].

Развитие компании осуществляется в соответствии с целями и задачами, определенными Стратегией развития до 2030 года. Целями Стратегии являются формирование единого транспортного пространства России, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для экономики и населения, интеграция в мировое транспортное пространство, повышение уровня безопасности транспортной системы и снижение негативного воздействия на окружающую среду.

Компания ОАО «РЖД» перешла к современным принципам управления инвестиционными проектами. Для обеспечения сбора, хранения и анализа данных о планировании и исполнении инвестиционной программы и инвестиционного бюджета в единой корпоративной автоматизированной системе управления финансами и ресурсами ОАО «РЖД» внедрена система планирования и учета инвестиций. Данная система является составной частью общекорпоративного информационного пространства в области управленческого учета и средством, обязательным к применению при планировании и реализации инвестиционной программы и инвестиционных бюджетов ОАО «РЖД» путем ранжирования лимитов по проектам, заказчикам, дирекциям-филиалам ОАО «РЖД», региональным центрам корпоративного управления.

Для формирования информации в системах планирования и учета инвестиций используется контроллинг в виде углубленной, достоверной, аналитической информации планирования и анализа запланированных и фактических инвестиционных данных, в т.ч. по сметной стоимости объектов, по лимитам заключаемых договоров и наряд-заказов, расходам по элементам затрат и исполнителям.

Средства и методы управления проектами в настоящее время признаны во всем мире и широко используются во всех сферах деятельности. В Компании система «Управление проектами» применяется в основном для крупных, стратегически важных в масштабах отрасли и страны инвестиционных проектов, обеспечивающих возрастающие объемы перевозок грузов и пассажиров. Существующая практика научного управления проектами на основе принципов международных стандартов серии ИСО

9000:2000, включает следующие этапы:

- анализ положения дел (С ответом на вопрос «Что имеем?»)
- целеполагание (С ответом на вопрос «Чего хотим добиться?»)
- проектирование деятельности по достижению цели (С ответом на вопросы «Как это сделать?»)
- реализация проектной деятельности (С ответом на вопросы «Кому и с какими ресурсами это делать?»).

По последовательности инициирования перечисленных выше стандартов можно выстраивать и предлагаемые к рассмотрению инвестиционные проекты дирекций, расположенных в границах железной дороги и направленные на обеспечение перспективных перевозок для отдельной железной дороги.

В настоящее время становится очевидным, что XXI век станет веком Азии - уже почти 70% мирового ВВП производится здесь. Подъем Дальнего Востока определен президентом РФ в качестве национального приоритета на весь XXI век. Правительство РФ одобрило новую модель социально-экономического развития Дальнего Востока, основанную на экспорте в страны Азиатско-Тихоокеанского региона готовых товаров, работ и услуг, производимых на территории Дальнего Востока. Такие нововведения требуют качественно новых подходов к системе управления инвестиционной и инновационной деятельности на железнодорожном транспорте, которая является достаточно сложной, благодаря особенностям транспортного производства: бесперебойная и круглосуточная работа, требующая единого согласования отдельных подразделений и предприятий железнодорожного транспорта, рассредоточенных по огромной территории страны.

Реализация инвестиций на развитие железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока, в первую очередь БАМа будет иметь долгосрочный бюджетный и социально-экономический эффект для государства.

На развитие и обновление инфраструктуры Восточного полигона, компания ОАО «РЖД» планирует инвестировать 302 млрд. руб. собственных средств, в том числе 40 млрд. руб. на первоочередные мероприятия по развитию восточной части БАМа для дополнительного освоения до 12 млн. т. в год грузов. Согласно «Проекта реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей на период 2013 -2017 г.г.» с общим объемом инвестиций в размере 562,3 млрд. руб. в Правительстве РФ принято решение о внесении в уставный капитал ОАО «РЖД» средств федерального бюджета в размере 260 млрд. руб. на реализацию первоочередных проектов, остальные инвестиции предусмотрены за счет собственных средств Компании [2].

Комплексное развитие Транссиба и БАМа позволит раскрыть потенциал восточных территорий Российской Федерации, обновить их промышленной базы, ввести в оборот новые месторождения полезных ископаемых, укрепить статус России как ключевого звена континентальной транспортной системы.

К основным задачам, определенным Компанией, и обеспечивающим увеличение объемов перевозок по территории Дальневосточной железной дороги необходимо отнести:

- дальнейшее увеличение пропускных и провозных способностей железной дороги, путем ликвидации «узких мест»;
- строительство и развитие развязок станций и подходов к ним, соответствующих основным направлениям перевозок;
- увеличение мощностей и совершенствование технического оснащения инфраструктуры;
- совершенствование технологий перевозки с целью сокращения сроков доставки

грузов и обеспечения их сохранности;

-совершенствование нормативно-правовой базы с целью приведения отечественных законов и правовых актов в области транспорта, в соответствие с международными законами и актами;

-разработка и внедрение в железнодорожных перевозках унифицированных форм товаросопроводительной документации по международным стандартам;

-информатизация перевозок, включая информационную поддержку клиентуры, использование электронного документооборота и электронной подписи;

-активизация маркетинговой деятельности и развитие агентской сети;

-совершенствование тарифной политики в области внешнеторговых перевозок в направлении повышения ее гибкости и формирования «сквозных тарифных ставок»;

-совершенствование технологии и процедур таможенного декларирования, а также создание специальных таможенных режимов для транзитных грузов;

-участие ОАО «РЖД» в работе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (КВТ ЕЭК), Экономической и Социальной Комиссии для Азии и Тихого океана (ЭС-КАТО), Международного союза железных дорог (МСЖД);

-развитие партнерства со странами Пространства-1520.

Развитие БАМа и Транссиба невозможно без укрепления соответствующей сопутствующей инфраструктуры на качественной новой технической основе: ввод в строй новых энергоблоков и передающих сетей, портов, пограничных переходов, подъездных путей и так далее. В этой связи необходимо на основе актуализированной схемы развития этих железнодорожных направлений рассчитать экономическую эффективность предлагаемых инновационных решений исходя из ожидаемого операционного потока денежных средств, объемов и источников финансирования, а также условий привлечения средств.

## Список литературы

- [1] Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ [утверждено 17.01.2008 г.: № 877-р] // Справочно-правовая система «Гарант» [электронный ресурс].
- [2] Пехтерев Ф.С. Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона сети ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. -2015. -№2. – С. 60-65

*E-mail:*

*Еременко О. Д. -elisgirl@mail.ru*

*Телушкина Е. Н. - liztel@rambler.ru*