УДК 65.011.56.003.12:656.2

В.Н. Гришаков, аспирант, 910-168-64-24, home@newmsk.tula.net, (Россия, Москва, РОАТ МИИТ)

АКТУАЛЬНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АМОРТИЗАЦИОННОГО ФОНДА КАК ИСТОЧНИКА ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ХОЗЯЙСТВА СВЯЗИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассматривается необходимость инвестиций в развитие систем связи, используемых на железнодорожном транспорте в контексте обеспечения безопасности движения поездов. Обоснована актуальность использования амортизационного фонда как источника инвестиционных ресурсов.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, модернизация, материально-техническая база, устройства связи, безопасность движения, техническое перевооружение, экономия, эксплуатационные расходы, амортизационные отчисления, инновации.

Повышение инвестиционной привлекательности железнодорожной компании в условиях дефицита финансовых ресурсов является одной из приоритетных задач структурной реформы отрасли и важным инструментом роста инвестиций в модернизацию материально-технической базы и инфраструктуры предприятий железнодорожного транспорта.

Материально-техническая база хозяйства информатизации и связи ОАО «РЖД» включает здания и сооружения, сети передачи данных, линейные сооружения линий связи, АТС, центральные обрабатывающие комплексы ИВЦ железных дорог, серверное оборудование, персональные компьютеры, а также общесистемное и прикладное программное обеспечение. Устройства связи позволяют полнее и производительнее использовать все технические средства дорог, особенно подвижной состав, и тем самым способствуют росту производительности труда и снижению себестоимости перевозок.

По уровням иерархии сеть связи ОАО «РЖД» подразделяется на магистральную и сети связи технологического сегмента. По функциональному назначению — на первичные сети, осуществляющие передачу информации, и вторичные, обеспечивающие специализированные виды услуг, предоставляемых пользователям (сети общетехнологической связи — ОБТС, оперативно-технологической связи — ОТС, сети передачи данных — СПД и др.).

Развитие хозяйства связи происходит по следующим направлениям:

– увеличение ежегодного объема работ по реконструкции и развитию хозяйства и замене существующих технических средств на современные;

– развитие сети связи на основе современных технологий, внедрение цифровых АТС, ВОЛП, использование мобильных средств связи, полный охват сети железных дорог поездной радиосвязью и др.;

– разработка и внедрение автоматизированной системы управления и контроля сети связи;

– оснащение линейных предприятий современной вычислительной техникой;

– развитие ведомственной сети передачи данных и увеличение числа ее абонентов;

– интеграция железнодорожной сети связи с сетями других ведомств, взаимное представление услуг связи;

– предоставление услуг (в основном связи) сторонним абонентам.

Целью развития хозяйства связи является повышение устойчивости и эффективности его работы, доступности, безопасности и качества предоставляемых услуг.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие основные задачи:

– повышение эффективности работы хозяйства связи;

– рост инвестиционной привлекательности хозяйства связи;

– обеспечение лидирующего положения на рынке услуг;

– улучшение уровня координации деятельности при решении вопросов обеспечения устойчивой работы хозяйства связи;

– модернизация системы управления обеспечением безопасности движения;

– совершенствование технологического обеспечения производственных процессов, связанных с организацией ремонта и эксплуатации устройств связи.

Проведенный анализ состояния безопасности движения показал, что ряд применяемых систем связи устарел не только с учетом возраста приборов и систем, но и по реализуемым ими функциям обеспечения безопасности. Закладываемые при проектировании данных систем технические требования не позволяют улучшить их надежность, а используемая при их построении элементная база требует больших затрат на обслуживание, что в условиях рынка, насыщенного высокотехнологичными предложениями и объективной потребности железной дороги в подобных устройствах, свидетельствует о недостаточном финансировании проектов, связанных с развитием материально-технической базы.

Уже в ближайшие несколько лет необходимо увеличить объем инвестиций в техническое перевооружение. Выполнение программы по внедрению средств связи нового поколения позволит повысить надежность и безопасность движения, снизить величину эксплуатационных расходов.

Наряду с физическим износом технологический парк хозяйства связи подвержен моральному износу, при котором еще вполне пригодное по материальному состоянию оборудование становятся невыгодным в эксплуатации по сравнению с новыми, более эффективными образцами техники. Для предприятий железнодорожного транспорта моральный износ означает уменьшение стоимости функционирующих средств труда в результате внедрения в производство новой, более прогрессивной и экономичной техники. Современные технологические устройства, используемые в сетях технологической связи ОАО «РЖД», за счет изменения качественных характеристик могут быть более производительными, т. е. обеспечить ретрансляцию большего количества информации за единицу времени. Возрастание эффективности новых образцов техники также обеспечивает экономию производственных площадей, лучшую надежность и экономичность в эксплуатации, большую ремонтоспособность и т. д. Вследствие этого эксплуатация устаревшего оборудования становится невыгодной, что обусловливает необходимость досрочной замены.

Использование морально устаревшей, хотя и физически еще не изношенной техники приводит к относительному увеличению затрат на производство, сдерживает совершенствование технологических процессов. Возникает проблема: нести потери от досрочной замены устаревшей аппаратуры и получить экономию от внедрения более прогрессивной технологии, или эксплуатировать морально устаревшее оборудование до полного списания его стоимости, но при этом терять возможность роста эффективности производства в перспективе. Как правило, сопоставления свидетельствуют в пользу досрочной замены оборудования с целью технического совершенствования производства, эффект чего намного превышает потери до досрочного списания. В этой ситуации амортизационные отчисления могут стать одним из главных источников инвестирования, осуществляемого предприятиями железнодорожного транспорта.

В современных условиях предприятия самостоятельно разрабатывают инвестиционные программы и обеспечивают их реализацию соответствующими финансовыми ресурсами.

В числе источников инвестирования можно выделить собственные, привлеченные, заемные. При этом собственные средства компании выступают как внутренние, а привлеченные и заемные средства – как внешние источники инвестирования.

На успех проекта очень большое влияние оказывает рациональный выбор методов финансирования, поэтому при разработке схемы финансирования необходимо рассмотреть все альтернативные варианты и определить экономическую эффективность каждого из них с тем, чтобы обеспечить максимальную отдачу от вложений.

Если рассмотреть структуру эксплуатационных расходов на примере Московской дирекции связи, то становится видно, какую объемную долю в общей величине расходов составляют амортизационные отчисления. За 2009 г. эксплуатационные расходы сложились в сумме 2164,396 млн руб., Без учета амортизационных отчислений расходы сложились в размере 1158,070 млн руб., амортизационные отчисления составили 1006,326 млн руб. Структура расходов представлена на рисунке .



Амортизационные отчисления как источник инвестирования имеют большое значение. В современных условиях возникает необходимость постоянного обновления основных фондов, что заставляет предприятия производить ускоренное списание оборудования с целью образования накоплений для последующего вложений их в инновации. Вследствие этого амортизация приобретает собственные формы существования и движения и перестает быть выражением физического износа основного капитала: она в этом случае превращается в инструмент регулирования инвестиционной деятельности.

Библиографический список

1. Барков И.Н., Мулюкин Ф.П. Планирование и эффективность капитальных вложений на железнодорожном транспорте. М.: Транспорт, 1991. 307 с.

2. Корпоративное управление. Владельцы, директора и наемные работники акционерного общества: пер. с англ. М.: Джон Уайли энд Санз, 1996. 240 с.

3. Кнуттон Р. Инвестиции и развитие железнодорожного транспорта // Железные дороги мира. 2001. № 12.

4. Управление по результатам: пер. с финск. / общ. ред. и предисл. Я.А. Леймана. М.: Издательская группа «Прогресс», 1993. 320 с.

5. Адаптация промышленных предприятий к научно-техническим новшествам / под ред. д-ра экон. наук В.М. Гончарова. Киев: Техника, 2008. С. 89–102.

V.N. Grishakov

Urgency of use of the depreciation fund as source of investments into development it is material-technical base of the economy of communication on the railway transportation

Necessity of investments into development of communication systems used on a railway transportation in a context of safety of movement of trains is considered. The urgency of use of a depreciation fund as source of investment resources is proved.

Keywords: investment appeal, modernization, material base, communication devices, traffic safety, modernization, economy, working expenses, depreciation charges, innovations.

УДК 330.322.54

В.Г. Сеничев, аспирант кафедры «Финансы и менеджмент»,
(961)146-04-46, vasya-s@mail.ru, (Россия, Тула, ТулГУ)

МЕТОДИКА ВЫБОРА ПИФ В СООТВЕТСТВИИ С ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРЕДПОЧТЕНИЯМИ

Сделан вывод о позитивных перспективах применения нового методического подхода к оценке эффективности ПИФ для использования его частными и профессиональными инвесторами.

Ключевые слова: паевой инвестиционный фонд, инвестиционные предпочтения, устойчивость, эффективность управления.

По состоянию на 10.09.2010 г. российский рынок насчитывает 1194 паевых инвестиционных фондов (ПИФ). Несмотря на то что для рядового инвестора интерес представляют преимущественно открытые и интервальные фонды, количество которых составляет 403 и 80 соответственно, сделать обоснованный выбор ПИФ для инвестирования средств достаточно сложно.

На данный момент инвестору доступна практически полная информация о структуре и стратегии каждого фонда, его исторической доходности и т. д. Для квалифицированных инвесторов УК предоставляют ряд дополнительной информации в виде рассчитанных показателей стандартного отклонения, различных аналитических коэффициентов.

Несмотря на это, каждому конкретному лицу, уникальному по своим инвестиционным предпочтениям, ожиданиям от инвестирования и