

УДК 330.101.5

**РОЛЬ ЕБРР В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
В ВОСТОЧНОЕВРОПЕЙСКИХ СТРАНАХ
ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

(на примере а.с. ČD České dráhy, PKP Polskie Koleje Państwowe s.a.)

Е. Н. Рудакова

*Доктор политических наук
D.Sc. (Politics)*

А. В. Власов

*кандидат экономических наук, Csc
Московский государственный
университет путей сообщения
Императора Николая II
Юридический институт
г. Москва, Россия*

**THE ROLE EBRD IN DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT
IN THE EASTERN EUROPEAN COUNTRIES
OF THE EUROPEAN UNION**

(for example a.s. ČD České dráhy, PKP Polskie Koleje Państwowe s.a.).

**E. N. Rudakova
A. V. Vlasov**

*Doctor of Political Sciences
candidate of Economic Sciences, Csc
Moscow State University of railway
transport named after Emperor Nicholas II
Institute of Law,
Moscow, Russia*

Abstract. The article discusses the aspects of economic aspects of raising funds from the funding, investment and loans to railway sector of transport companies of the countries of Eastern Europe. Currently, all countries of the world actively reinforce the process of economic development to participate in global integration and the elimination of a significant gap with other countries. For fast integration of every country need foreign investment capital. Foreign investment is an important component in the composition of foreign capital in developing countries to accelerate their industrialization, modernization, innovation and international integration.

Keywords: railway transport; passenger and freight transport; Czech Railways; Polish Railways; transport infrastructure; investment; скоростные транспорт; транспорт; Czech Railways; passengers; transport infrastructure; railway construction; service economy.

Процесс современной глобализации усиливает конкуренцию на мировом и внутреннем рынках, возрастают требования к качеству продукции и предоставлению услуги, произведенных или разработанных

с учетом новейших достижений научно-технического прогресса, удовлетворяющих высокий спрос со стороны заказчиков услуг.

České dráhy (Чешские железные дороги), далее CD, – основной пере-

возчик страны, компания, осуществляющая железнодорожное пассажирское сообщение.

С 1993 по 2002 годы Чешские железные дороги были госпредприятием, а с января 2003 года стали акционерной группой (держатель акций на сегодняшний день – сама Чешская республика).

Сегодня протяжённость железных дорог Чехии превышает 9.400 км, что, учитывая небольшую площадь страны, делает чешскую железнодорожную сеть одной из самых густых в Европе. Ежегодный пассажиропоток составляет около 160–170 млн. человек в год. Основная ширина колеи — стандартные для Европы 1435 мм, однако около 100 км железнодорожных путей являются узкоколейными. Поезда разделяются на пригородные электрички *Osobní* (в расписании обозначаются буквой «О»), которые останавливаются на каждой станции, скоростные электрички *Express* (Ex) и *Rychlík* (R), а также поезда дальнего следования *InterCity* (IC) и *EuroCity* (EC).

История Польши немыслима без железных дорог. Железнодорожные дороги Польши и контора под названием – «РКР» – Польские колеи паньствова, или «Польские государственные железные дороги – были далеко не просто перевозчиком людей и грузов по просторам Польши.

Система дорог железных волей-неволей в начале XXI века начала перестраиваться под новые экономические реалии, страна стала членом ЕС, а это в свою очередь потребовало постановки новых задач пе-

ред руководством железнодорожной компании.

Многие объекты инфраструктуры в начале 1990х годов начали приходить в негодность. Парк подвижного состава сильно устарел, встали вскрываться не приглядные факты нецелевого использования денежных средств на железнодорожном транспорте Польши. Кроме того, на деятельность влияли частые и системные ошибки в управлении компанией, которые только ухудшали сложившееся положение дел.

Начало преобразований было положено в 1991 году. Было принято решение разделить одну систему на управляющую инфраструктурой и перевозчика. Это позволило выделить – или как минимум разграничить – горизонты ответственности.

Вспомогательную инфраструктуру также вывели в отдельный раздел деятельности. В 1998 году Сейм принял новый устав о железнодорожном транспорте. Он предполагал разделение функций предприятия по зонам ответственности. Появилась новая структура: сетей и подсобно-ремонтного хозяйства, железнодорожной инфраструктуры, пассажирских перевозок, товарных перевозок, а также подразделения недвижимости, электроэнергетики, энергетике, службы управления оплатой труда.

В начале двухтысячных было принято решение о приватизации частей ПКП. Предполагалось, что появится акционерное общество РКР, единственным акционером которой станет государство.

Со временем появились известные РКР *Intercity*, РКР *Przewozy*

Regionalne и другие компании, обслуживающие всю инфраструктуру и осуществляющие перевозки. Ряд объектов инфраструктуры был продан, с молотка уходили и составы с локомотивами. Польские железные дороги начали масштабное обновление. В процессе него была сокращена протяжённость полотна, за счёт неиспользуемых путей, одновременно была реализована концепция высокоскоростного движения.

Сейчас железные дороги Польши переживают новый виток развития. Уже несколько лет железные дороги Польской республики закупают новый подвижной состав производства Alstom, Siemens и т. д.

Железные дороги Польши, несмотря на всё ещё имеющиеся финансовые трудности, даже при наличии достаточного финансирования, поднимут качество пассажирских перевозок на новый уровень и станут своеобразным «мостом» между западом и востоком. Ведь с путешествиями в поездах и электричках у многих людей связаны тёплые воспоминания, а иногда даже самые важные моменты в жизни.

Стимулирование инвестиционной деятельности должно осуществляться на основании следующих принципов:

✓ свободы научного и научно-технического творчества; правовой охраны интеллектуальной собственности;

✓ интеграции научной, научно-технической деятельности и образования;

✓ поддержки конкуренции в сфере науки и техники;

✓ концентрации ресурсов на приоритетных направлениях научного развития;

✓ развития научного международного сотрудничества.

Таким образом, к основным задачам государственным органам по развитию железнодорожного транспорта в стране является:

✓ предоставление благоприятного инновационного климата для экономики в целом;

✓ осуществление государственных инновационных программ.

Инвестиционный климат (совокупность политических, экономических, юридических, социальных, бытовых, климатических, природных, инфраструктурных и других факторов, которые определяют степень риска капиталовложений и возможность их эффективного использования) характеризует степень благоприятности ситуации, складывающейся в той или иной стране по отношению к инвестициям, которые могут быть направлены в экономику.

Поскольку улучшение инвестиционного климата может происходить лишь постепенно, в процессе эволюции институтов рыночной среды и увеличения позитивных ожиданий у инвесторов, необходимо создавать условия для улучшения конкурентоспособности инвестиционного климата национальной экономики развивающихся стран на мировых рынках капитала.

Решение данной задачи предполагает регулирование экономики, снижение административных и прочих барьеров на пути инвестиций, достижение эффективной защиты прав собственников и равных усло-

вий конкуренции, повышение прозрачности экономических процессов и их финансовых результатов.

Приток денежных средств находится под влиянием таких факторов как общее воздействие международной экономической интеграции, макроэкономики. Эти факторы влияют на получаемые инвестиции и на инвесторов.

Интеграция и глобализация являются важным фактором влияния на величину и темп роста потоков иностранных инвестиций в государства во всем мире. Эти процессы международной экономической интеграции и либерализация торговли оказывают важное влияние на динамику инвестиций в транспорт.

В контексте мирового экономического спада, либерализация торговли и инвестиций поможет странам снизить риски в связи с последствиями финансового кризиса.

Финансовый кризис в 2008г. привел к мировому экономическому спаду со многими негативными признаками макроэкономики: долговой кризис, рост безработицы, инфляция, дефляция, валютные войны и т. д.

Многие эксперты считают, что мировой экономический кризис 2008 года является самым крупным кризисом после Великой депрессии (мировой экономический кризис 1930-х годов). Мировой экономический кризис начинался с кризиса в финансовом секторе США в 2007–2008 годах.

Кризис быстро распространился во всех странах мира, в результате которого в этих странах произошло уменьшение объемов производства;

безработица достигла критических масштабов; резко пошли вниз фондовые индексы большинства крупных бирж мира; прокатилась волна банкротств банков, ипотечных компаний и других организаций.

Государственное регулирование железнодорожного транспорта осуществляется посредством проведения продуманной кредитной и налоговой политики. Роль и значение денежно-кредитной политики ЕБРР в современных условиях в странах ЕС существенно повышается.

Во-первых, этому способствуют процессы глобализации. Национальные экономики стран Восточной Европы становятся все более интегрированной в мировое хозяйство. При этом возникают существенные риски зависимости от состояния мирового финансового рынка, геополитических процессов. 2012 г. отчетливо продемонстрировал зависимость экономик стран Восточной Европы от таких рисков.

При этом скорость принятия решений и ответной реакции на применение инструментов денежно-кредитного регулирования существенно выше, чем при использовании инструментария бюджетно-налоговой политики.

Во-вторых, денежно-кредитные инструменты воздействует на широкий круг субъектов регулирования.

Состояние транспортной инфраструктуры – важный внутренний фактор для иностранных инвестиций. Инвесторы тем самым экономят много расходов, если инвестируют в страны, которые имеют благоприятную инфраструктуру, особенно транспорт.

Инвесторы особенно охотно направляют инвестиции в места, расположенные рядом с портами, аэропортами, национальными и международными транспортными узлами. В целом, все иностранные инвесторы приоритетно инвестируют в проекты, расположенные рядом с крупнейшими экономическими центрами, обеспечивающими доступ на рынок с помощью инфраструктурных систем высокого качества.

Политическая стабильность как внутренний фактор, является одним из нескольких аргументов для инвесторов в странах Восточной Европы.

Быстро развивающимся странам Восточной Европы, странам с рыночной экономикой удалось отработать разнообразные эффективные инновационные административные и экономические механизмы в сфере железнодорожного транспорта, основанные на следующих принципах: рыночной конъюнктуры, быстрого развития; качественного предоставления транспортных услуг и т. д.

Задача государственной политики в области транспорта создание необходимых условий для развития скоростного железнодорожного транспорта, при этом государственная политики, должна основываться на следующих принципах:

✓ исключительно весомая и законодательно закреплённая экономическая и политическая поддержка железнодорожных компаний со стороны власти;

✓ полномасштабное и равное «использование» мер государственной поддержки железнодорожного транспорта по формальным основа-

ниям и независимо от формы собственности.

Особое место в системе прямых экономических мер воздействия государства на инновационные процессы в сфере железнодорожного транспорта занимают меры, стимулирующие кооперацию промышленных корпораций в области научных исследований, а также кооперацию университетов с промышленностью.

Используя накопленные в экономике знания (путем сотрудничества с университетами, выделения грантов на отдельные исследования, обращения в государственные органы за информацией о запатентованных технологиях, а также обращаясь к собственным разработкам), компании стремятся превратить знания и технологии в продукт, пользующихся спросом на рынке, то есть коммерциализовать их.

Важнейшую роль играют налоговые льготы, используемые для поощрения тех направлений деятельности корпораций, которые желательны с точки зрения государства, в том числе льготы, направленные на стимулирование научно-технического прогресса, экспорта и деловой активности инновационного бизнеса в сфере железнодорожного транспорта.

Среди налоговых льгот выделяются пять основных:

1. Скидки на прибыль в размере капиталовложений в новое оборудование и строительство.

2. Скидки с налога на прибыль в размере расходов на НИОКР.

3. Отнесение к текущим затратам расходов на отдельные виды оборуду-

дования, обычно используемого в научных исследованиях.

4. Создание за счет фонда прибыли фондов специального назначения, не облагаемых налогом.

5. Обложение прибыли по пониженным ставкам (для новых предприятий).

Налоговые льготы на капитальные вложения чаще всего представляются в виде «инвестиционного налогового кредита». Как правило, эта льгота дается компаниям, направляющим инвестиции на внедрение новой техники, оборудования, технологий в сфере железнодорожного транспорта. Эта скидка вычитается (кредитуется) из суммы начисленного налога на прибыль компании (в отличие от обычных скидок, вычитаемых из суммы налогов).

Ключевыми направлениями таких инноваций представляются повышение скоростной и пространственной эффективности транспортной системы.

Сегодня, как и в XX веке, динамичное развитие железнодорожного транспорта снова может стать одним из ключевых факторов ускорения экономического роста в России.

Во-первых, в мире наблюдается своеобразный ренессанс железнодорожного транспорта. К нему возвращается роль лидера, одного из главных стимуляторов инновационного развития экономики. Это проявляется как во всевозрастающей интенсификации железных дорог, так и в масштабной их модернизации, массовом строительстве новых высокоскоростных линий для высокоскоростных пассажирских пере-

возок и доставки массовых грузов тяжеловесными поездами.

В России, с учетом того, что в предыдущих фазах эволюции железнодорожного транспорта не удалось обеспечить его развитие, отвечающее потребностям экономики (в результате чего отрасль работала неэффективно), необходимо использовать инновационные продукты и инновационные технологии организации перевозочного процесса с учетом народнохозяйственных потребностей в инновациях, определяемых государством.

Во-вторых, нестабильность мировой экономики, возникшая во многом в результате массового увлечения стоимостных показателей, прежде всего капитализации бизнеса, может быть преодолена лишь путем развития реального производства. Поэтому возрастает значение товарообменных процессов, обеспечиваемых посредством инновационного развития железнодорожного транспорта.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства в мировой экономической системе.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как за-

щита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Кроме того, процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед Россией задачу рационального использования потенциала своего уникального экономико-географического положения. Эффективная реализация транзитного потенциала страны позволит не только получить экономический эффект от участия в международных перевозках, но и создаст новые инструменты влияния России на мировые экономические процессы (формирование новых зон экономического притяжения, установление долгосрочных экономических связей).

Учитывая изложенное, ключевую роль в организации транспортного обслуживания в России занимает железнодорожная сеть, которая по своему масштабу занимает одно из ведущих мест в мире, и, безусловно, доминирует в транспортной системе страны.

Библиографический список

1. Власов А. В. Развитие региональных транспортно-логистических систем на железнодорожном пассажирском транспорте. Научный альманах. – 2016. – № 2-1 (16). – С. 121–125.
2. Власов А. В., Илюхина С. С. Развитие российских региональных систем железнодорожных пассажирских сообщений с использованием зарубежного опыта (на примере Österreichischen bundesbahnen ag.; Deutsche bahn ag.) МИР (Модерниза-

ция. Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. – № 1 (25). – С. 141–146.

3. Кушнир А. М. Управление рисками инновационных проектов: системный подход. Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2012. – № 1 (1). – С. 65–71.
4. Рудакова Е. Н. Обеспечение баланса политических, экономических и социальных интересов в сфере образования как предпосылка безопасности переходного общества. Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2012. – № 19. – С. 179–184.
5. Рудакова Е. Н. Национальная безопасность как интегральный объект политологического анализа // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2012. – № 9-1. – С. 276–283.
6. Рудакова Е. Н. Интеграционные процессы в сфере образования как закономерность развития современного мира // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2013. – № 6. – С. 274–279.
7. Фридкин В. М., Харламова Ю. А. Вакуумная система наземного транспорта России XXI века // Вестник транспорта. – 2014. – № 4. – С. 2–5.

Bibliograficheskiy spisok

1. Vlasov A. V. Razvitie regional'nyh transportno-logisticheskikh sistem na zheleznodorozhnom passazhirskom transporte. Nauchnyj al'manah. – 2016. – № 2-1 (16). – S. 121–125.
2. Vlasov A. V., Iljuhina S. S. Razvitie rossijskikh regional'nyh sistem zheleznodorozhnyh passazhirskih soobshhenij s ispol'zovaniem zarubezhnogo opyta (na primere Österreichischen bundesbahnen ag.; Deutsche bahn ag.) MIR (Modernizacija. Innovacii. Razvitie). 2016. T. 7. – № 1 (25). – S. 141–146.
3. Kushnir A. M. Upravlenie riskami innovacionnyh proektov: sistemnyj podhod. Vestnik Moskovskogo universiteta im.

- S. Ju. Vitte. Serija 1: Jekonomika i upravlenie. – 2012. – № 1 (1). – S. 65–71.
4. Rudakova E. N. Obespechenie balansa politicheskikh, jekonomicheskikh i social'nyh interesov v sfere obrazovanija kak predposylka bezopasnosti perehodnogo obshhestva. Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravlenija). – 2012. – № 19. – S. 179–184.
 5. Rudakova E. N. Nacional'naja bezopasnost' kak integral'nyj ob#ekt politologicheskogo analiza // Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravlenija). – 2012. – № 9-1. – S. 276–283.
 6. Rudakova E. N. Integracionnye processy v sfere obrazovanija kak zakonomernost' razvitija sovremennogo mira // Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravlenija). – 2013. – № 6. – S. 274–279.
 7. Fridkin V. M., Harlamova Ju. A. Vakuumnaja sistema nazemnogo transporta Rossii XXI veka // Vestnik transporta. – 2014. – № 4. – S. 2–5.

© Рудакова Е. Н., Власов А. В., 2016.