

Содержание:

ВВЕДЕНИЕ

Проблемы инвестирования в реальный сектор экономики России в данное время являются довольно актуальными. Экономика России испытывает нехватку поступления инвестиций, включая иностранные.

Самое эффективное управление финансовыми инвестициями — это возможность вкладывать средства в ценные бумаги. Объясняется это следующим:

- большинство реальных средств имеют соответствующие финансовые эквиваленты в виде опционов, акций или фьючерсов;
- ценные бумаги являются более ликвидным вложением средств, в отличие от реальных средств;
- для того, чтобы заниматься инвестированием в реальные активы, необходимо обладать достаточными финансовыми возможностями, а приобрести ценные бумаги гораздо дешевле;
- информацию о доходности тех или иных ценных бумаг можно легко найти в периодической печати, что дает возможность инвестору просчитать возможные риски и возможные доходы при инвестировании в ценные бумаги.

Таким образом, управление финансовыми инвестициями, в том числе, ценными бумагами — это достаточно привлекательные возможности для вложения средств, как для частных, так и для институциональных инвесторов. Привлечение национальных и иностранных инвестиций преследует долговременные стратегические цели создания высокого качества жизни населения и развития российской экономики.

В процессе управления финансовыми инвестициями решаются следующие задачи:

- обеспечение надежности вложений;
- повышение доходности инвестиций;
- увеличение рыночной стоимости вложений;

- обеспечение ликвидности финансовых инвестиций

Целью данной курсовой работы является изучение управления финансовыми инвестициями.

В работе поставлены следующие задачи:

Дать понятие финансовых инвестиций;

Рассмотреть этапы управления финансовыми инвестициями;

Провести оценку действующей инвестиционной политика предприятия;

Показать направления совершенствования инвестиционной политики.

Объект работы - Холдинг «РЖД».

Предмет работы - финансовые инвестиции.

В работе использованы следующие методы: сравнительный, экономический и инвестиционного анализа, экспертных оценок и метод сравнения.

Структурно работа состоит из трех глав, введения заключение и списка использованной литературы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ ИНВЕСТИЦИЯМИ

1.1. Понятие финансовых инвестиций

В системе экономических отношений и понятийного аппарата инвестиции представляют собой довольно-таки сложную категорию. Поэтому для научного восприятия, лучшего понимания и раскрытия сущности инвестиций необходимо дать характеристику экономического содержания рассматриваемой категории[1].

Стоит отметить, что в российской и зарубежной литературе можно встретить множество определений этого термина. Однако многие из них слишком узкие и не отражают всей сущности данной экономической категории. Так, неточности связаны со следующими существенными факторами[2].

Во-первых, часто инвестициями называют обычные потребительские расходы, целью которых выступает лишь потребление, а не вложение с целью получения определенной отдачи. Потребительские расходы вряд ли можно отнести к инвестициям, несмотря на то, что в жизни мы можем встретить фразу «инвестиции в покупку автомобиля». «Да», если мы будем сдавать автомобиль в аренду. Но «нет», если мы будем использовать его лишь в потребительских целях[3].

Во-вторых, в некоторых определениях в качестве целей инвестирования отмечается исключительно получение определенного дохода. На самом же деле инвестиции могут осуществляться и с целью достижения иного, например социального, эффекта.

В-третьих, под инвестициями иногда понимают лишь капитальные вложения. Подобные определения значительно сужают объекты инвестиционной деятельности, которыми также могут выступать и нематериальные активы, и различные финансовые инструменты.

В-четвёртых, под инвестиционными вложениями часто понимаются только денежные средства. Однако инвестирование капитала может осуществляться не только в денежной форме. Оно может осуществляться, например, в форме имущества, в форме различных финансовых инструментов, например ценных бумаг, и так далее[4].

В-пятых, под инвестициями часто понимают только долгосрочные вложения. Несомненно, многие инвестиции носят долгосрочный характер, однако существуют и краткосрочные инвестиции, например, в инструменты денежного рынка со сроком обращения до одного года.

Наиболее развернутое и полное определение понятию «инвестиции», на наш взгляд, дает в своей книге Бланк. Согласно ему, инвестиции предприятия – это вложение капитала во всех его формах в различные объекты, или инструменты, его хозяйственной деятельности. При этом целью вложения Бланк выделяет получение прибыли или достижение иного экономического или внеэкономического эффекта, осуществление которого базируется на рыночных принципах и связано с факторами времени, риска и ликвидности .

В нормативно-правовом аспекте базовое для отечественной практики понятие инвестиций дано в ст. 1 Федерального закона «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений»[5].

Рассмотрим виды инвестиций.

Так, различают валовые и чистые инвестиции. Валовые инвестиции – это общий объем инвестиционных средств в определенном периоде, направленный на новое строительство, на приобретение средств производства и на прирост товарно-материальных запасов. Чистые инвестиции – сумма валовых инвестиций, уменьшенная на величину амортизационных отчислений в определенном периоде времени. То есть чистые инвестиции являются реальным показателем, который характеризует инвестиционную деятельность, например, в стране или на предприятии[6].

Износ оборудования может превысить величину валовых инвестиций, тогда показатель чистых инвестиций будет измеряться отрицательной величиной. Если же валовых инвестиций вливается больше, чем изнашивается оборудование, то чистые инвестиции будут положительными. Так, например, если валовые инвестиции за год составили один миллиард, а сумма амортизационных отчислений – полтора миллиарда, то размер чистых инвестиций будет равен минус полмиллиарда. И другой пример. Если валовые инвестиции за год составили один миллиард, а суммарная величина амортизационных отчислений – шестьсот миллионов рублей, то чистые инвестиции составят четыреста миллионов рублей[7].

Следует отметить, что динамику показателей чистых инвестиций используют для отражения характера экономического развития и потенциала формирования прибыли компании:

- Если сумма чистых инвестиций предприятия отрицательна, то есть объем валовых инвестиций меньше суммы амортизационных отчислений, то происходит снижение производственного потенциала предприятия и экономической базы создания его прибыли. В данной ситуации предприятие можно охарактеризовать как «проедающее свой капитал».
- Если сумма чистых инвестиций равна нулю, то есть объем валовых инвестиций равен сумме амортизационных отчислений, это говорит об отсутствии экономического роста организации и базы возрастания его прибыли. То есть производственный потенциал организации остается на том же уровне, что и был. Данная обстановка характеризует предприятие как «топчущееся на месте».
- Если сумма чистых инвестиций показывает положительную величину, это говорит о том, что происходит расширенное воспроизводство внеоборотных операционных активов фирмы и увеличение экономической базы создания его прибыли. Данная

ситуация расценивает предприятие как «растущее предприятие»[\[8\]](#).

Важнейшей классификацией инвестиций выступает их деление по объектам вложений. Так, различают реальные и финансовые, или портфельные, инвестиции. Рассмотрим, в чем их отличие.

К финансовым инвестициям относят: вложения в ценные бумаги, то есть акции, облигации, депозитные и сберегательные сертификаты; вложения в инструменты срочного рынка; вложения в банк, то есть банковские вклады, или депозиты; вложения в валюту и так далее. По сути, это вложения в инструменты финансового рынка, который включает в себя денежный рынок и рынок капитала[\[9\]](#).

Денежный рынок – это рынок обращения краткосрочных финансовых инструментов и совершения краткосрочных сделок сроком до одного года. Он включает в себя рынок краткосрочных кредитов; межбанковский рынок; валютный рынок; рынок краткосрочных ценных бумаг, таких как векселя, сертификаты, облигации сроком до одного года[\[10\]](#).

Рынок капиталов – это рынок среднесрочных и долгосрочных активов – акций, облигаций сроком более одного года и так далее.

Реальные инвестиции представляют собой покупку реального капитала в различных его формах. К реальным инвестициям можно отнести: инвестиции в материальные активы, то есть основные фонды, землю; оплату строительства или реконструкции; капитальный ремонт основных фондов; приобретение готового бизнеса. Так, например, к реальным инвестициям мы отнесем покупку нового оборудования, строительство нового цеха, модернизацию производства и так далее.

Также в качестве примера реальных инвестиций часто называют и вложения в нематериальные активы, а именно инвестиции в лицензии, патенты, товарные знаки, авторские права, новые технологии. Однако многие авторы вложения в нематериальные активы не относят к реальным инвестициям, а выделяют в отдельный сегмент[\[11\]](#).

Осуществление реальных инвестиций несет в себе ряд особенностей:

- реальное инвестирование выступает главной формой для реализации стратегии экономического развития предприятия;

- операционная деятельность организации находится в близкой взаимосвязи с реальным инвестированием;
- если сравнивать финансовые и реальные инвестиции, то можно сказать, что вторые, как правило, приносят более высокий уровень рентабельности;
- для обеспечения устойчивого чистого денежного потока предприятия нужно реализовывать реальные инвестиции;
- реальные инвестиции склонны к высокому уровню риска морального старения;
- реальные инвестиции предоставляют высокую степень противoinфляционной защиты;
- реальные инвестиции обладают низкой ликвидностью[\[12\]](#).

По приобретаемому инвестором праву собственности инвестиции можно разделить на прямые и косвенные. Прямые инвестиции – это инвестиции, при осуществлении которых к инвестору переходят права собственности на определенные активы. Косвенные инвестиции – это приобретение доли в портфеле активов.

В зависимости от срока инвестиции делятся на краткосрочные (сроком до одного года), среднесрочные (от одного до трех лет) и долгосрочные (сроком свыше трех лет)[\[13\]](#).

Инвестиции также подразделяются на государственные, частные и иностранные в зависимости от источника используемого капитала. Частные инвестиции – это вложения физических и юридических лиц негосударственной формы собственности. Государственные инвестиции осуществляются органами власти различных уровней из соответствующих бюджетов и внебюджетных фондов, а также государственными предприятиями за счет собственных и заемных средств. Иностранные инвестиции – это вложения нерезидентов, как физических, так и юридических лиц[\[14\]](#).

Сегодня рынок инвестиций играет важнейшую роль в экономике. Так, среди ключевых функций инвестиционного рынка можно выделить мобилизацию и перераспределение временно свободных денежных средств; обеспечение реализации рыночных механизмов формирования цен на активы; перераспределение рисков и ликвидности между участниками инвестиционной деятельности; активизацию экономических процессов и увеличение оборотности капитала; обеспечение формирования общего инновационного пространства для

участников рынка и многое другое[15].

В число участников рынка инвестиций и инвестиционного процесса входят практически все экономические агенты. Они выступают либо в качестве инвесторов, либо в качестве потребителей инвестиций, посредников, организаторов и регуляторов инвестиционного процесса, контролирующих органов и так далее. Основными участниками инвестиционного процесса выступают, во-первых, государство; во-вторых, компании, или бизнес; и, в-третьих, домохозяйства. Так, например, государство может выступать в качестве гаранта, инвестора, потребителя инвестиций, посредника, участника инвестиционных проектов, надзорного института и регулятора. Организации и домохозяйства также могут выступать как инвесторы, потребители инвестиций, гаранты, участники инвестиционных проектов и посредники[16].

То есть каждый из участников может выступать как на стороне спроса, так и на стороне предложения инвестиционных ресурсов. Например, если мы купим акцию, то выступим на стороне поставщиков инвестиционных ресурсов для бизнеса. Если же мы возьмем кредит в банке, то выступим на стороне потребителей инвестиционных ресурсов. Если предприятие или государство выпустит облигации, то оно выступит на стороне потребителя инвестиционных ресурсов. Тот, кто облигации эти приобретет, выступит на стороне поставщика. Если же, например, предприятие приобретет акции другой компании или, например, государственные облигации, то оно уже выступит на стороне предложения.

Следует отметить, что основными потребителями, то есть покупателями, денежных средств являются государство и бизнес, а поставщиками, то есть продавцами, выступают домохозяйства.

Итак, рассмотрев содержание понятия «инвестиции», классификацию данного понятия по различным признакам, а также взаимодействие основных участников инвестиционного рынка, можно сделать вывод о сложности, многообразии и неоспоримой важности инвестиций как фактора экономического развития экономики страны и экономических отношений в целом.

1.2 Этапы управления финансовыми инвестициями компании

Управление финансовыми инвестициями компании – это система методов и принципов, которая помогает определить максимально эффективные инструменты размещения капитала, а также своевременного реинвестирования. Оно должно подчиняться инвестиционной политике компании и должно быть нацелено на

достижение поставленных целей[17].

Финансовые инвестиции – это долгосрочные вложения средств с целью получения дохода. Объектом реальных инвестиций могут служить производственные объекты, которые во время использования приносят прибыль. В этом случае объектом финансовых инвестиций выступают банковские депозиты или ценные бумаги. К последним относятся облигации и акции[18].

Инвестиции в депозиты банковских учреждения отличаются высокой надежностью, поскольку крупные финансовые организации редко становятся банкротами. Однако процентная ставка небольшая, но в то же время она стабильная и может отличаться у различных организаций. На деле необходимо не только определиться с ее выгодным значением, но и остановиться на подходящем банке, который мог бы предложить желаемый пакет финансовых услуг.

Финансовые инвестиции нуждаются в управлении. Рассмотрим шесть этапов, которые входят в этот процесс.

Этап I. Анализ финансовых инвестиций в предыдущем периоде

Такой анализ позволит исследовать основные тенденции развития форм, масштабов и эффективности финансового инвестирования в компании. Вначале необходимо изучить совокупный объем капитала, который был вложен в финансовые активы, определить скорость его изменения и доли финансового инвестирования в совокупном объеме инвестиций организации в периоде, который предшествовал плановому.

Далее следует проанализировать основные формы финансового инвестирования, насколько они направлены на достижение стратегических целей развития компании, как они соотносятся между собой.

Третий этап анализа предполагает исследование составляющих определенных финансовых инструментов инвестирования, изучение их изменения и доли в совокупном объеме финансовых инвестиций. После этого выставляются оценки показателям доходности различных инструментов инвестирования и всех инвестиций в целом. Для этого размер полученных по финансовым инструментам доходов делится на объем инвестированных средств. После этого доходность сравнивается со средним показателем рентабельности собственного капитала и доходностью на финансовом рынке.

Затем необходимо оценить степень риска по определенным инструментам инвестирования, а также всего портфеля в целом. Для этого рассчитывается коэффициент вариации дохода, полученного от инвестирования за предыдущие отчетные периоды. Далее степень риска сравнивается с доходностью инвестиционного портфеля и конкретных инструментов инвестирования.

На завершающем этапе анализа необходимо оценить степень ликвидности финансовых инструментов инвестирования, а также всего портфеля. Для этого следует рассчитать коэффициент ликвидности инвестиций на момент выполнения анализа. Полученный показатель ликвидности сравнивается с уровнем дохода инвестиционного портфеля, а также с отдельными финансовыми инструментами [19].

Благодаря этому анализу можно произвести оценку размера портфеля инвестиций и его эффективности в предыдущем периоде.

Этап II. Расчет размера финансового инвестирования в будущем периоде

Если компания не является институциональным инвестором, тогда данный объем зачастую невелик, он будет зависеть от объемов свободных финансовых средств, которые были накоплены ранее и предназначены для выполнения будущих инвестиций либо иных расходов, которые понесет предприятие в будущем. При финансовом инвестировании редко используются заемные средства. Исключением может стать ситуация, при которой показатель доходности ценных бумаг значительно превышает процентную ставку по кредиту.

Конкретный объем финансового инвестирования распределяется между краткосрочными и долгосрочными периодами. Размер долгосрочного финансового инвестирования зависит от поставленных целей и эффективности использования ресурсов в реализации инвестиционных проектов и различных фондов компании, которые создаются на долгосрочном основании. Размер краткосрочного финансового инвестирования зависит от решения задач эффективного применения временно освободившегося остатка активов компании, который создается при формировании денежных потоков.

Этап III. Определение формы финансового инвестирования

В пределах ожидаемого размера финансовых средств, выделяемых на инвестирование, рассчитываются определенные его формы, которые рассматривались выше. Характер задач, решаемых компанией, определит выбор

данных форм[\[20\]](#).

Решение стратегических задач ведения операционной деятельности предполагает определение подобных форм финансового инвестирования. Это может быть покупка контрольного пакета акций организаций, которые представляют интерес для диверсификации деятельности, или инвестирование в уставные фонды совместных предприятий.

Прирост капитала в продолжительном периоде зачастую связывается с его инвестированием в долгосрочные денежные и фондовые инструменты, при этом ожидаемая их доходность должна устраивать инвестора.

Этап IV. Оценка инвестиционных качеств финансовых инструментов

Способы такой оценки отличаются и зависят от разновидностей инструментов. Главными показателями являются риск, уровень дохода и ликвидность. При оценивании необходимо подробно изучить факторы, которые определяют инвестиционные свойства разных типов финансовых инструментов инвестирования – это могут быть депозитные вклады, облигации, акции и пр. При выполнении подобного анализа можно оценить инвестиционную привлекательность не только отдельного предприятия, но и сферы экономики, и даже региона государства, в котором эмитент ценных бумаг осуществляет собственную деятельность[\[21\]](#).

Этап V. Создание портфеля финансовых инвестиций

Такое создание формируется при оценивании инвестиционных характеристик финансовых инструментов. При их выборе в инвестиционный портфель принимаются к сведению такие факторы: вид портфеля финансовых инвестиций, необходимость диверсификации финансовых инструментов в портфеле, а также обеспечение необходимого уровня ликвидности. При формировании инвестиционного портфеля важно добиться соответствия целей его создания стратегическим целям предприятия[\[22\]](#).

Этап VI. Оперативное управление инвестиционным портфелем

В случае значительных изменений конъюнктуры финансового рынка инвестиционные свойства инструментов ухудшаются. Благодаря оперативному управлению портфелем финансовых инвестиций удается своевременно провести его реструктуризацию, достигнув оптимального значения параметров.

Итак, управление инвестициями позволяет определить главные показатели инвестиционной деятельности компании в определенной области и важнейшие критерии. Умелое осуществление деятельности позволяет увеличить либо сохранить стоимость капитала, увеличить проценты и дивиденды, а также уменьшить общий финансовый риск, расширив масштабы деятельности и поглотив конкурентов.

ГЛАВА 2 ОЦЕНКА ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ

2.1. Характеристика предприятия

Холдинг «РЖД», являясь большой могущественной транспортной компанией России, удовлетворяя рыночный спрос на железнодорожные транспортные услуги со стороны бизнеса и населения, осуществляет широкий спектр деятельности по всей цепочке создания стоимости в перевозках грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, а также в смежных и сопутствующих перевозкам сегментах.

На его долю приходится около 42% грузооборота (а без учета трубопроводного транспорта – 85%) и свыше 33% пассажирооборота всей транспортной системы страны.

Осуществляя перевозку по своей инфраструктуре более 1 млрд. пассажиров и свыше 1,3 млрд. тонн грузов в год, Холдинг является довольно крупным предприятием обеспечивающим большое количество рабочих мест. В нем работает около 1,3 млн. работников.

Российская железнодорожная стоит на первом месте в мире по протяженности электрифицированных линий, третье – по грузообороту и объемам грузовых перевозок, четвертое – по пассажирообороту. По эксплуатационной длине Российские железные дороги занимают третье место. Российские железные дороги, наряду с магистралями США и Китая, входят в число крупнейших железнодорожных систем мира (табл. 2.1).

Таблица 2.1 - Место российских железных дорог среди ведущих мировых железнодорожных систем

Наименование показателя	2011	2012	2013	2014	2015	2016
-------------------------	------	------	------	------	------	------

По эксплуатационной длине, тыс. км

ЕС	183,61	185,28	186,96	188,66	190,37	192,1
США	82,20	82,95	83,70	84,46	85,23	86
Китай	81,53	82,27	83,02	83,77	84,53	85,3
Россия	60,50	61,05	61,61	62,17	62,73	63,3
Индия	55,72	56,23	56,74	57,26	57,78	58,3
Канада	19,12	19,29	19,46	19,64	19,82	20
Япония	10,70	10,80	10,90	11,00	11,10	11,2

По пассажирообороту, млрд. пасс.

Индия	800,96	808,24	815,58	822,98	830,46	838
Китай	767,61	774,58	781,61	788,71	795,87	803,1
ЕС	369,13	372,48	375,87	379,28	382,72	386,2
Япония	242,39	244,59	246,81	249,06	251,32	253,6
Россия	146,81	148,14	149,49	150,85	152,22	153,6

По парку грузовых вагонов, шт.

Китай	559 107 564 185 569 309 574 479 579 696 584 961
Россия	542 832 547 762 552 736 557 756 562 822 567 933
США	430 395 434 304 438 248 442 228 446 244 450 297
ЕС	428 705 432 599 436 527 440 492 444 492 448 529
Индия	185 466 187 150 188 850 190 565 192 296 194 042
Украина	119 389 120 474 121 568 122 672 123 786 124 910

По грузообороту, млрд. ткм

Китай	2 413	2 435	2 457	2 479	2 502	2 524,70
США	2 324	2 345	2 366	2 388	2 409	2 431,20
Россия	1 783	1 799	1 815	1 832	1 849	1 865,30
Индия	527	532	537	542	546	551,4
ЕС	265	267	269	272	274	276,8
Канада	247	249	251	254	256	258,3

По парку локомотивов, шт.

ЕС	24 192	24 412	24 634	24 857	25 083	25 311
США	22 942	23 150	23 361	23 573	23 787	24 003
Россия	19 308	19 484	19 660	19 839	20 019	20 201
Китай	16 461	16 610	16 761	16 913	17 067	17 222
Индия	7 920	7 992	8 064	8 138	8 211	8 286

По парку пассажирских вагонов, шт.

ЕС	89 853	90 669	91 493	92 323	93 162	94 008
Индия	43 102	43 493	43 888	44 287	44 689	45 095
Китай	41 305	41 680	42 059	42 441	42 826	43215
Япония	23 793	24 009	24 227	24 447	24 669	24 893
Россия	23 546	23 760	23 976	24 194	24 413	24 635

Холдинг занимает лидирующие позиции в мире по эффективности железнодорожных перевозок и использования инфраструктуры

Текущие кредитные рейтинги Холдинга одни из самых высоких среди отечественных корпораций и соответствуют суверенному рейтингу Российской Федерации («S&P»: BBB, «Fitch»: BBB, «Moody`s»: Baa1. Прогноз по всем рейтингам стабильный).

В 2016 году результаты деятельности не выглядели существенно лучше, чем в 2015 году:

- объем бизнеса остался на уровне 2015 года под влиянием экономического кризиса, реализуемой государственной тарифной политики и роста доли частного бизнеса;
- бизнес грузовых перевозок Холдинга существенно потерял в оборотах, его операционная прибыль сократилась более чем в 2 раза, при этом доля данного бизнеса в доходах Холдинга неуклонно сокращается;
- рост доходов и субсидий в пассажирских перевозках позволил снизить убыточность, хотя был недостаточен для вывода данного вида деятельности на безубыточный уровень;
- взнос в капитал ПАО «РЖД» государством денежных средств и акций акционерных обществ также не позволили существенно нарастить обороты;
- за рассматриваемый период существенно возросли расходы Холдинга на оплату труда и социальные отчисления, их доля в операционных расходах ощутимо возросла, при этом объем долгосрочных пенсионных обязательств группы удвоился;
- инвестиции Холдинга ощутимо выросли (с 23% от уровня доходов в 2006 году до 34% - в 2012 году, 29% - в 2016 году), но не дали соответствующего прироста оборотов и прибыли и оказали лишь определенное незначительное позитивное влияние на снижение издержек, существенного финансового эффекта от реализации инвестиционных программ Холдинг не получил;
- Холдинг существенно нарастил обязательства и свою долговую нагрузку, особенно в 2016 году при реализации максимальной по объемам инвестиционной программы;
- чистая прибыль Холдинга увеличилась в основном за счет снижения уровня издержек, которые были снижены в значительной степени за счет сокращения уровня амортизационных выплат и уменьшения расходов на капитальный ремонт в период кризиса;
- финансовая устойчивость Холдинга и его способность обслуживать обязательства не вызывают сомнения, однако дальнейший рост кредитов и займов при сохранении существующей бизнес-модели не представляется целесообразным;
- рентабельность активов Холдинга с 2006 года сократилась с 7,2% до 5,4% (по МСФО), достигнув своего минимального значения в 2,9% в 2012 году.

При этом стратегические цели холдинга «РЖД» характеризуются дуализмом, предполагающим баланс между специальными требованиями государства с одной стороны и операционной эффективностью вместе с ростом стоимости бизнеса с другой. Основными инструментами обеспечения данного баланса являются формирование механизмов государственного заказа социально-значимых услуг по регулируемым тарифам и государственной поддержки приоритетных проектов развития инфраструктуры общего пользования, а также создание в ходе реализации Программы структурной реформы недискриминационных условий деятельности и развития для Холдинга и других участников рынка железнодорожных транспортных услуг. Миссия и стратегические цели холдинга «РЖД» определены исходя из государственных целей развития железнодорожного транспорта, корпоративных интересов ПАО «РЖД», интересов потребителей и ключевых заинтересованных сторон (стейкхолдеров) холдинга «РЖД».

Реализация Стратегии и достижение стратегических целей холдинга «РЖД» будет обеспечиваться путем:

- оптимизации бизнес-портфеля;
- формирования эффективной бизнес-модели холдинга «РЖД»;
- формирования новой линейки перевозочных продуктов и дополнительных услуг, развития логистики и улучшения уровня сервиса и качества для клиентов;
- использования возможностей диверсификации и развития перспективных неперевозочных видов бизнеса;
- формирования сбалансированной регуляторной среды в регулируемых государством сегментах;
- реализации комплексных мероприятий по повышению внутренней эффективности и обеспечению рентабельности (безубыточности) видов бизнеса, входящих в целевой портфель, с соответствующей государственной поддержкой;
- реализации мероприятий в области инновационного, социального и других функциональных направлений;
- реализации единых функциональных политик и разработки сбалансированных стратегий по видам бизнеса холдинга «РЖД» и ДЗО ПАО «РЖД»;
- продвижения услуг и реализации проектов за рубежом;
- обеспечения эффективной системы мотивации и социальной поддержки персонала в целях привлечения и удержания работников, роста производительности труда.

2.2 Оценка действующей инвестиционной политики

Инвестиционная деятельность ПАО «РЖД» направлена на решение общегосударственных задач путем улучшения транспортной обеспеченности страны, освоения растущих потребностей экономики и общества в перевозках.

Таблица 2.3 - Структура капитальных вложений ПАО "РЖД" по направлениям инвестирования (млн рублей)

Наименование проекта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
	факт	факт	факт	план
Всего, в том числе:	480 066,9	467 220,1	396 831,1	414 128,6
Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ	96 758,3	95 941,1	68 780,9	198 741,6
Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток - аэропорт "Кневичи"	1 460,0			
Развитие ж.д. инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней Универсиады 2015 г.	7 460,2	1 827,9		
Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горноклиматический курорт "Альпика-Сервис" со строительством сплошного второго железнодорожного пути на участке Сочи - Адлер - Веселое	57 978,6	38 800,8	800,0	

Развитие инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр	6 544,0	5 417,1		
Комплексная реконструкция участка м.Горький - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского узла*	6 451,4	1 518,7	3 838,9	9 933,2
Комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги	2 199,9	1 709,0	4 830,6	9 715,1
Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей*		4 072,8	21 913,1	124 711,1
Развитие Московского транспортного узла (с учетом строительства дополнительного главного пути на участке Москва - Крюково)**	14 516,2	42 309,4	36 864,2	42 819,4
Строительство вторых ж.д. путей и электрификация уч. Выборг - Приморск - Ермилово	148,0	285,3	534,1	4 562,8
Строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск				7 000,0
"Собственные" проекты ПАО "РЖД":	383 308,6	371 279,0	328 050,2	215 387,0
Обеспечение безопасности на ж.д. транспорте	66 858,2	56 107,6	46 744,6	45 091,6

Снятие инфраструктурных ограничений в регионах России	169 342,8	161 435,1	139 928,2	61 295,9
Повышение транспортной доступности для населения страны	21 758,9	17 217,5	12 850,5	5 609,6
Обновление подвижного состава, в т.ч.:	75 520,2	118 682,4	104 703,1	88 477,5
Тяговый подвижной состав	61 944,3	92 455,6	84 112,9	65 860,6
Грузовой подвижной состав	236,3	221,3	274,5	332,6
Пассажирский и грузовой подвижной состав (выкуп лизингового имущества)	635,1	149,6		
Моторвагонный подвижной состав	12 704,5	25 856,0	20 315,7	22 284,3
Прочие проекты	49 828,5	17 836,5	23 823,8	14 912,4

Инвестиционный бюджет ПАО «РЖД» на 2015 год был запланирован в объеме 414,1 млрд. рублей.

В 2017 году были продолжены работы по проектам модернизации БАМа и Транссиба, комплексной реконструкции участка Междуреченск - Тайшет, развитию Московского транспортного узла.

В полную мощность развернулись работы по проектам развития и обновления железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, строительству железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка - Миллерово).

В 2016 году также была продолжена реализация проектов по развитию пропускной способности, в том числе: по реконструкции участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород, развитию участка Тобольск - Сургут - Коротчаево, реконструкции и строительству искусственных сооружений, строительству вторых путей, развитию сортировочных станций.

Для повышения транспортной доступности реализовывались проекты по обновлению основных фондов пассажирского хозяйства (пригородного и дальнего), и других проектов, связанных с проведением научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проекты социального развития, взносом в уставный капитал других обществ.

На развитие восточной части БАМа из ФНБ в 2017 году выделено до 7,5 млрд рублей но с учетом условия минимальной доходности инвестирования на уровне «инфляция плюс 1 процент». В 2017 году средства отправились на развитие железнодорожной инфраструктуры направления Тында - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань в рамках большого проекта «Восточный коридор».

Цель проекта - создание к 2018 году провозной способности до 32,6 млн тонн грузов в год /в направлении Ванино-Совгаванского транспортного узла.

Если БАМ претендовал главным образом на соединение западной и восточной частей России, то «Восточный полигон» нацелен ни много ни мало на соединение западных и восточных транспортных потоков Земного шара. «Восточный полигон» изменит маршруты евразийской, а значит со временем и мировой торговли. Если сейчас Россия имеет незначительную долю в евразийском транзите, то вскоре сможет стать великой транспортной державой. Вопрос в дорогах. «Восточный полигон» станет основой для формирования целого ряда международных транспортных коридоров. Например, Азиатско-Североамериканской магистрали (АСАМ) или трансконтинентальной магистрали Европа - Россия - Азия - Америка (ЕРАА). Южная Корея и Китай уже ведут подготовку к интеграции своих магистралей с российскими.

Для финансирования проекта предполагается привлечь 13,2 млрд. рублей за счет выпуска облигаций открытого акционерного общества «Российские железные дороги». В 2016 году это уже сделано на 5,7 млрд. рублей, в 2015 году выпущено облигаций еще на 7,5 млрд рублей, которые выкуплены за счет ФНБ и за счет средств кредитных организаций, привлечших средства из общенационального фонда. Собственный капитал РЖД составит 68,8% общей стоимости проекта, или

29,1 млрд рублей. В целом объем инвестиций в часть «Восточного полигона» в 2015 году составил 42,3 млрд рублей (без НДС). Весь проект и смежные с ним строительства оцениваются в 2,3 трлн рублей.

В паспорте проекта указаны и риски, с которым он столкнется. Главным образом это зависимость сибирской грузовой базы от мировой рыночной конъюнктуры. Дело в том, что «Восточный полигон» изначально увязан с планами промышленников, чьи проекты смогут наконец-то обеспечить прибыльность дальневосточных магистралей и после их расширения.

Увеличение пропускной способности БАМа потребуются и ввиду проектов «Базового элемента» по разработке Чинейского месторождения – одного из крупнейших в мире по доказанным запасам титано-магниевого руд (прогнозные запасы – 30 млрд тон). Свои проекты в высокой степени готовности имеют и компании «Роснефть» (строительство Восточного нефтехимического комплекса), и «Металлоинвест» (разработка Удоканского медного месторождения), группа «Evraz» (Таежный ГОК), СУЭК (увеличение мощности ПАО «Ургал уголь»). Вдоль БАМа и Транссиба находятся и перспективные месторождения УК «Колмар», «Норникеля», корпорации «Металлы Восточной Сибири», «Сибуглемета», «Кузбассресурсуголь», ГК «Тимир», ПАО «Рубикон», ООО «ТЕПК» и других.

При расчете аудиторами инвестиционной окупаемости проекта брался за основу оптимистичный сценарий мирового спроса на сырье из Сибири и Дальнего Востока. В этом варианте только 12 объектов промышленности, которые находятся в высокой степени проработки смогут, по расчетам Минвостокразвития, принести 614, 3 млрд рублей в бюджет в среднесрочной перспективе. Помимо увеличения налоговых поступлений, эффект для экономики только от развития железнодорожной инфраструктуры, по расчетам аудиторов, Восточного полигона оценивается в 260 млрд рублей.

С подписанием паспортов проектов РЖД на 2015 года появилась ясность в финансировании другого приоритетного направления – портов Азово-Черноморского бассейнов. На них в 2017 году выделен до 10,3 млрд рублей из ФНБ – тоже под ставку «инфляция плюс 1%». Цель проекта – создание к 2020 году провозной способности на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна для обеспечения пропуски дополнительного к уровню 2015 года объема груза в размере 70,8 млн тонн (прогноз грузовой базы в 2020 году – 133,4 млн тонн грузов).

Основная тема проекта – доведение до ума инфраструктуры портов Тамани в Краснодарском крае. Морской порт на Таманском полуострове в районе мыса Железный Рог, в посёлке Волна, недалеко от станицы Тамань Темрюкского района Краснодарского края находится в состоянии строительства.

В 2014 году запущен в эксплуатацию перегрузочный комплекс нефти, нефтепродуктов и СУГ ЗАО «Таманьнефтегаз». На середину 2016 года, терминал практически достиг проектных объемов перевалки нефти — 600 тысяч тонн в месяц. В 2015 году начались отправки на экспорт мазута.

Большую часть грузов в портах Черного моря составляют нефть и нефтепродукты, доля сухих грузов составила 63,6 млн тонн или 36%. Формирование морских грузопотоков контейнерных и сухих грузов на Азово-Черноморском направлении обеспечивают в основном порты Черноморского бассейна России. Согласно консервативному сценарию стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года потребность в портовых мощностях Азово-Черноморского бассейна возрастет до 151,2 млн тонн сухих грузов в год.

Для увеличения транспортно-логистических мощностей Азово-Черноморского бассейна и было решено создание нового глубоководного сухогрузного района морского порта Тамань.

Самые большие вложения из ФНБ в этом году - 60,2 млрд рублей, - планируются на приобретение тягового подвижного состава. Планируется закупить 467 новых локомотивов, а уже до 2017 года - полторы тысячи. Это будет рекорд со времен СССР: если в 90-х годах прошлого века закупки составляли десятки штук тяговых машин, то в 2015 году - всего более трехсот. Общая стоимость покупаемых локомотивов до 2017 года составит 203,6 млрд рублей, из которых РЖД вложит более 70%. Для монополии это вопрос скорости движения. Большинство локомотивов в России построены по техническим требованиям 60–70-х годов прошлого века. Строительство их современных аналогов у нас осваивали с большим трудом и основном с привлечением иностранных технологий.

Например, немецкий концерн Siemens и российская группа «Синара» создали совместное предприятие «Уральские локомотивы». В 2015 году уже заработал комплекс по производству электропоездов. В 2016-м объем производства двухсекционных локомотивов составил 150 штук.

Это не первый железнодорожный проект Siemens в России. Ранее эта компания и Тверской вагоностроительный завод подписали договор о совместном

производстве двухсот пассажирских вагонов класса RIC. Другой иностранный производитель - французская Alstom совместно с российским предприятием "Трансмашхолдинг" начали разрабатывать пассажирский электровоз ЭП20. Уже подписано соглашение о том, что Alstom приобретает 25% плюс одну акцию материнской компании «Трансмашхолдинга»[\[23\]](#).

Пока не известно, кто будет поставщиком РЖД, но можно предположить, что за продажу локомотивов может развернуться конкурентная борьба, в которой традиционно с переменным успехом будут участвовать и иностранные компании.

ГЛАВА 3. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ

Инвестиционная программа ПАО «РЖД» на 2017 год запланирована в объеме 430 млрд рублей. Об этом говорится в проекте финансового плана компании.

Проект финансового плана компании предусматривает индексацию грузовых перевозок в следующем году на 10% и получение субсидий из бюджета в размере 40 млрд рублей. Это позволит обеспечить безубыточность компании в 2017 году.

Согласно подготовленному в ноябре 2017 года проекту инвестиционного бюджета РЖД на 2017—2018 года, инвестпрограмма компании на 2016 год предусматривалась на уровне 486,6 млрд. Согласно прогнозам, в следующем году прибыль РЖД должна была составить 8,4 млрд рублей.

Совет потребителей по вопросам деятельности РЖД Открытого правительства в конце года в целом поддержал проекты финансового плана и инвестиционной программы РЖД на 2016 год и плановый период 2017-2018 годов. Но с учетом ряда замечаний. По мнению экспертов, финансовый план ПАО «РЖД» в целом сбалансирован. Однако достижение планируемых показателей может быть поставлено под угрозу в связи с наличием следующих основных рисков. А именно – колебание валютных курсов, отсутствие определенности с выкупом инфраструктурных облигаций ПАО «РЖД» со стороны Внешэкономбанка, снижение или отсутствие прибыли от продажи акций ДЗО.

Другой риск проектов РЖД - отсутствие или существенное сокращение бюджетных ассигнований в 2016-2017 годах. Это по сути уже случилось с одним из приоритетных проектов РЖД – «Высокоскоростная магистраль Москва-Казань», на

который правительство намеревалось потратить 150 млрд рублей из ФНБ (при общей стоимости в 384 млрд). Но эта магистраль в перечень утвержденных паспортов программ развития РЖД на 2016 год не вошла. Ранее «ВСМ Москва-Казань» не раз проходила экономическую экспертизу и была отложена правительством до лучших времен с учетом неопределенности ее «финансовой схемы». Хотя глава РЖД Владимир Якунин не раз заявлял, что проект готов к проектированию, которое начнется как только будут выделены на это средства из бюджета. В этом году РЖД ожидает из бюджета выделение 6 млрд рублей на изыскательские работы. Насколько усердными будут усилия монополии по доведению до уровня «экономической целесообразности» высокоскоростной магистрали, мы увидим уже в этом году.

Инвестиционная деятельность Холдинга направлена на решение следующих задач:

- обеспечение расширенного воспроизводства основных производственных фондов, прежде всего, железнодорожной инфраструктуры, в соответствии со специальными требованиями государства и финансовыми возможностями холдинга «РЖД»;
- эффективное управление портфелем инвестиционных проектов, инвестиционными программами и проектами;
- базы;
- направление ресурсов для развития целевых видов бизнеса осуществляется исходя из критериев и принципов управления целевой бизнес-моделью.

Инвестиционная политика Холдинга строится на следующих основных принципах:

- управление консолидированной инвестиционной политикой и инвестиционными программами ПАО «РЖД» и ДО;
- оптимизация структуры источников инвестиций с целью обеспечения минимально возможной средневзвешенной стоимости инвестиционного капитала;
- формирование инвестиционных программ на основе оптимального распределения средств между проектами с учетом их ранжирования по уровню рентабельности, влиянию на безопасность перевозок и технологической эффективности;
- анализ рисков инвестиционной деятельности и эффективное управление ими;
- обеспечение сбалансированного развития бизнесов холдинга «РЖД»;
- направление доходов от продажи активов и пакетов акций ДО преимущественно на инвестиционные цели и реализацию эффективных

проектов.

В целях достижения максимальной эффективности управления портфелем инвестиционных проектов и источников их финансирования Корпоративный центр Холдинга реализует функции перераспределения источников инвестиций между бизнес-единицами, координации привлечения заемных средств с учетом оптимальных возможностей и ковенант Холдинга, привлечения стратегических партнеров для реализации отдельных проектов.

Данные о прогнозируемых инвестициях холдинга «РЖД» по трём сценариям в ценах соответствующих лет представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Прогнозная оценка объемов инвестиций холдинга «РЖД», млрд. руб.

Наименование	Пессимистичный		Консервативный		Оптимистичный	
	2012-2016	2017-2030	2012-2016	2016-2030	2012-2016	2018-2030
ПАО «РЖД»	2 088,6	8 749,0	2 389,5	11 989,2	2 649,9	12 831,4
ДО ПАО «РЖД»	446,9	1 487,5	450,6	1 671,5	455,9	1 803,7
Всего:	2 535,5	10 236,5	2 840,1	13 660,7	3 105,8	14 635,1

Данные целевые показатели сформированы с учетом выделения необходимой государственной поддержки на соответствующий период. В случае отсутствия государственной поддержки, и соответственно, и оптимизационных мероприятий, дефицит денежных средств вынудит Холдинг сократить инвестиции в 2 раза (от уже скорректированного объема) и ограничить ремонтные программы даже ниже уровня кризисного 2011 года. При этом будет необходимо полностью отказаться от роста реальной заработной платы, что приведет к дальнейшему снижению конкурентоспособности холдинга «РЖД» на рынке труда (соотношение к среднероссийскому уровню снизится до 1,2 раза), что в условиях посткризисного развития экономики вызовет отток квалифицированных кадров[24].

Кроме того, в этом случае Холдинг не сможет за счет собственных средств покрывать или авансировать убытки по социально-значимым пассажирским и грузовым перевозкам, и они будут осуществляться только в объеме, соответствующем фактически полученным субсидиям от государства.

Произойдет рост ограничивающих и лимитирующих участков на сети железных дорог, снизятся (сохранятся) технические и производственные показатели работы Холдинга в ключевых видах бизнеса.

Дефицит денежных ресурсов не позволит создать условия для развития перспективных видов бизнеса, что в дальнейшем не позволит сформировать дополнительные источники для развития железнодорожной инфраструктуры.

Такой вариант не может быть приемлем ни для Компании, ни для общества, ни для государства. Поэтому необходимо обеспечить реализацию сбалансированного варианта, предложенного в Стратегии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основная цель управления финансовыми инвестициями заключается в обеспечении оптимального соотношения между доходностью, риском и ликвидностью ценных бумаг в соответствии с выбранным типом инвестиционного портфеля.

В России в настоящее время в условиях замедления темпов экономического роста возможности наращивания финансирования «технологий ради технологий» и «инноваций ради инноваций» исчерпаны.

Институциональным аспектом долгосрочного развития страны становится реализация проектного подхода, направленного на технологический прорыв на ограниченном числе направлений.

Современная российская экономика находится под давлением сразу нескольких факторов. В первую очередь это снижение нефтяных котировок, что привело к сокращению доходов от экспорта. Экономические санкции со стороны стран ЕС и США затронули и финансовый сектор РФ.

Для стабилизации положения правительство РФ приняло программу антикризисных мер, направленную на поддержку экономики. На поддержку

приоритетных отраслей экономики антикризисным планом предусмотрено до 100 млрд. рублей. Для роста экономики страны необходимо, значительно повысить потенциал производительности, реализация которого способна стать драйвером роста. Для этого в первую очередь потребуется технологическое переоснащение производства. Необходимо активное привлечение инвестиций, кроме того, дополнительным преимуществом для инвесторов может стать низкая стоимость рабочей силы.

По данным обследования в 2017 году 61% респондентов не ожидают изменения экономической ситуации в организации, а 29% предполагают ее улучшение, и только 7% предполагают ухудшение их экономического положения. Для осуществления инвестиционной деятельности 85% организаций собираются использовать в 2016 году собственные средства. Использовать кредитные и заемные средства предполагают 37% организаций, бюджетные средства - 3% организаций. Основным фактором, сдерживающим в 2016 году инвестиционную активность является экономическая ситуация в стране. Эту причину отметили 66% руководителей организаций, участвовавших в обследовании. Так же среди причин ограничивающих инвестиционную активность руководители организаций отмечают рост инфляции (65%), недостаток собственных финансовых средств (61%), инвестиционные риски (60%) и высокий процент коммерческого кредита (56%). К факторам, стимулирующим инвестиционную деятельность, по мнению руководителей организаций, относятся спрос на продукцию организации (44%), состояние технической базы организации и прибыльность инвестиций в основной капитал (по 39%). В условиях рыночной экономики резко возрастает роль финансового менеджмента на предприятиях, эффективность проведения которого предопределяет реализацию намеченных планов и достижение желаемых результатов их деятельности

Проведенный в работе анализ позволяет выделить следующие цели ПАО «РЖД»:

- совершенствование системы управления перевозочным процессом и транспортной логистики,

- обновление инфраструктуры,

- обновление подвижного состава,

- совершенствование системы управления и обеспечения безопасности движения поездов, снижение рисков чрезвычайных ситуаций,

-повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств,

корпоративной системы управления качеством, охраны окружающей среды, системы технического регулирования,

-развитие высокоскоростного движения,

-повышение экономической эффективности деятельности компании,

-повышение энергетической эффективности деятельности компании,

-разработка и внедрение новых технологий по охране окружающей среды,

-совершенствование системы технического регулирования,

-внедрение инновационных спутниковых и геоинформационных технологий.

А также задачи:

-создание и внедрение современных транспортно-логистических систем, включая высокоскоростное и скоростное движение,

-развитие интеллектуальных систем управления перевозочным процессом на базе современных цифровых телекоммуникационных и спутниковых технологий, специализированных информационно-управляющих систем,

-освоение технологий производства подвижного состава, соответствующего по основным характеристикам (производительности, скорости, надежности) лучшим мировым образцам, и его обновление на этой основе,

-внедрение инновационных материалов, технических средств и технологий в области эксплуатации и ремонта инфраструктуры и подвижного состава, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла и повышение надежности,

-создание эффективного управления ресурсами на основе формирования системы эксплуатационных показателей надежности и безопасности инфраструктуры и подвижного состава, методов их применения с учетом оценки рисков на всех этапах жизненного цикла,

-разработка и внедрение технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон от 25.02.1999 N 39-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений"// "Российская газета", N 41-42, 04.03.1999
2. Бердус, Л.И. От управления производством к управлению стоимостью / Л.И. Бердус, А.В. Евсеенко, В.С. Зверев, Ю.М. Киселев // ЭКО. - 2016. - №1. - С.89-93.
3. Богатин, Ю.В. Инвестиционный анализ / Ю.В. Богатин, В.А. Шванда.р. - М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2014. - 286 с.
4. Виленский, П.Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов: теория и практика / В.Н.Лившиц, С.А.Смоляк. - М. : Дело, 2014.- 832 с.
5. Гитман, Л.Дж. Основы инвестирования. Пер. с англ. / Л.Дж. Гитман, М.Д. Джонк. - М. : Дело, 2015. - 1008 с.
6. Ендовицкий, Д.А. Комплексный анализ и контроль инвестиционной деятельности: методология и практика / Д.А. Ендовицкий / под ред. Л.Т. Гиляровской. - М. : Финансы и статистика, 2015. - 249 с.
7. Зелль, А. Бизнес-план: инвестиции и финансирование / А.. Зелль. - М. : Ось-89, 2014. - 240 с.
8. Игонина, Л.Л. Инвестиции / Л.Л. Игонина / под ред. д-ра экон. наук, проф. В.А. Слепова - М. : Юристъ, 2015. - 351 с.
9. Инвестиционный бизнес / общ. ред. Оковец Ю.В. - М. : Изд-во РАГС, 2014. - 311 с.
10. Ковалев, В.В. Методы оценки инвестиционных проектов / В.В. Ковалев. - М. : Финансы и статистика, 2016. - 142 с.
11. Ковалева, А.М. Финансы фирмы / А.М. Ковалева, М.Г. Лапушта, Л.Г. Скамай. - М. : ИНФРА-М, 2014. - 357 с.
12. Кондратенко, Ю.И. Современное состояние инноваций деятельности и проблемы финансирования капитальных вложений / Ю.И. Кондратенко // Экономика строительства. - 2015. - № 8. - С.2-12.
13. Косов, В.В. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов / В.В. Косов, В.Н.Лившиц, А.Г.Шахназаров. - М. : Экономика, 2015. - 421с.
14. Либерзон, В.И. Основные понятия и процессы управления инновациями / В.И. Либерзон // Менеджмент в России и за рубежом. - 2015. - №2. - С.18-26.

15. Мартынов, А. Активизация инновационной политики / А. Мартынов // Экономист. – 2014. - № 9. – С.54-61.

16. Официальный сайт ПАО РЖД <http://rzd.ru/>

1. Мартынов, А. Активизация инновационной политики / А. Мартынов // Экономист. – 2014. - № 9. – С.54-61. [↑](#)

2. Либерзон, В.И. Основные понятия и процессы управления инновациями / В.И. Либерзон // Менеджмент в России и за рубежом. – 2015. - №2. – С.18-26. [↑](#)

3. Косов, В.В. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов / В.В. Косов, В.Н.Лившиц, А.Г.Шахназаров. – М. : Экономика, 2015. – 421с. [↑](#)

4. Бердус, Л.И. От управления производством к управлению стоимостью / Л.И. Бердус, А.В. Евсеенко, В.С. Зверев, Ю.М. Киселев // ЭКО. - 2016. - №1. - С.89-93. [↑](#)

5. Федеральный закон от 25.02.1999 N 39-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений"// "Российская газета", N 41-42, 04.03.1999 [↑](#)

6. Бердус, Л.И. От управления производством к управлению стоимостью / Л.И. Бердус, А.В. Евсеенко, В.С. Зверев, Ю.М. Киселев // ЭКО. - 2016. - №1. - С.89-93. [↑](#)

7. Богатин, Ю.В. Инвестиционный анализ / Ю.В. Богатин, В.А. Шванда.р. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – с.43 [↑](#)

8. Либерзон, В.И. Основные понятия и процессы управления инновациями / В.И. Либерзон // Менеджмент в России и за рубежом. – 2015. - №2. – С.18-26. [↑](#)

9. Косов, В.В. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов / В.В. Косов, В.Н.Лившиц, А.Г.Шахназаров. – М. : Экономика, 2015. – с.54 [↑](#)

10. Либерзон, В.И. Основные понятия и процессы управления инновациями / В.И. Либерзон // Менеджмент в России и за рубежом. – 2015. - №2. – С.18-26. [↑](#)
11. Косов, В.В. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов / В.В. Косов, В.Н.Лившиц, А.Г.Шахназаров. – М. : Экономика, 2015. – с.121 [↑](#)
12. Кондратенко, Ю.И. Современное состояние инноваций деятельности и проблемы финансирования капитальных вложений / Ю.И. Кондратенко // Экономика строительства. – 2015. - № 8. – С.2-12. [↑](#)
13. Косов, В.В. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов / В.В. Косов, В.Н.Лившиц, А.Г.Шахназаров. – М. : Экономика, 2015. – с.74 [↑](#)
14. Ковалева, А.М. Финансы фирмы / А.М. Ковалева, М.Г. Лапуста, Л.Г. Скамай. – М. : ИНФРА-М, 2014. – с.32 [↑](#)
15. Кондратенко, Ю.И. Современное состояние инноваций деятельности и проблемы финансирования капитальных вложений / Ю.И. Кондратенко // Экономика строительства. – 2015. - № 8. – С.2-12. [↑](#)
16. Ковалева, А.М. Финансы фирмы / А.М. Ковалева, М.Г. Лапуста, Л.Г. Скамай. – М. : ИНФРА-М, 2014. – с.122 [↑](#)
17. Ковалев, В.В. Методы оценки инвестиционных проектов / В.В. Ковалев. - М. : Финансы и статистика, 2016. – с.86 [↑](#)
18. Инвестиционный бизнес / общ. ред. Оковец Ю.В. – М. : Изд-во РАГС, 2014. – с.63 [↑](#)
19. Зелль, А. Бизнес-план: инвестиции и финансирование / А.. Зелль. – М. : Ось-89, 2014. – с.54 [↑](#)

20. Игони́на, Л.Л. Инвестиции / Л.Л. Игони́на / под ред. д-ра экон. наук, проф. В.А. Слепова - М. : Юристь, 2015. – с.43 [↑](#)
21. Зелль, А. Бизнес-план: инвестиции и финансирование / А.. Зелль. – М. : Ось-89, 2014. – с.122 [↑](#)
22. Ендовицкий, Д.А. Комплексный анализ и контроль инвестиционной деятельности: методология и практика / Д.А. Ендовицкий / под ред. Л.Т. Гиляровской. – М. : Финансы и статистика, 2015. – с.87 [↑](#)
23. Официальный сайт ПАО РЖД <http://rzd.ru/> [↑](#)
24. Официальный сайт ПАО РЖД <http://rzd.ru/> [↑](#)