

Ивановский Антон Владимирович

аспирант Иркутского государственного
университета путей сообщения

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ ОЦЕНКИ
ПРОЕКТОВ НОВОГО ТРАНСПОРТНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА НА ПРИМЕРЕ
ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ОАО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»**

Аннотация:

В процессе реализации конкретных строительных объектов выявляются существенные расхождения реальных контрольных сроков и объемов необходимых ресурсов и первоначально предусмотренных планами и прогнозами. Управление процессом инициализации и реализации проектов нового строительства на железнодорожном транспорте в условиях структурных преобразований отрасли и в отсутствие равноценного отечественного нормативного регулирования системы управления крупными строительными объектами требует усовершенствования подходов к обоснованному выбору объектов нового строительства, участников процесса и механизмов управления строительством для улучшения функционирования всей сети железнодорожного транспорта. В статье обобщены особенности реализации принципов проектного финансирования, рассматривается поэтапная оценка проектов нового транспортного строительства на примере Восточного полигона ОАО «Российские железные дороги».

Ключевые слова:

проектное финансирование, инфраструктурный проект, новое транспортное строительство, железнодорожный транспорт РФ, Восточный полигон ОАО «Российские железные дороги».

Ivanovsky Anton Vladimirovich

PhD student, Irkutsk State University of
Railway Engineering

**IMPLEMENTATION OF EVALUATION
PRINCIPLES OF NEW TRANSPORT
CONSTRUCTION PROJECTS BY CASE
STUDY OF THE EASTERN POLYGON
OF "RUSSIAN RAILWAYS" JSC**

Summary:

Substantial discrepancy between actual time and necessary resources and initially envisaged plans and forecasts is revealed in the course of implementation of particular construction projects. Management of initialization and implementation of new construction projects on the railway transport in the context of structural changes in the industry and the lack of unified domestic regulation of the large construction projects management requires improvement of approaches to the reasoned selection of new construction projects, participants of the process and mechanisms of construction management in order to improve functioning of the entire network of railway transport. The article summarizes the features of implementation of the principles of project financing, considers stage-by-stage assessment of the new projects of transport construction on the example of the Eastern Polygon of "Russian Railways" JSC.

Keywords:

project financing, infrastructure project, new transport construction, railway transport of the Russian Federation, Eastern Polygon of "Russian Railways" JSC.

История реализации инфраструктурных проектов показывает, что развитие качественной транспортной системы является одним из основных условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности, эффективности и оптимизации затрат реального сектора экономики и роста качества жизни населения.

Практика анализа нормативной базы и опыта реализации принципов оценки инфраструктурных проектов в области нового железнодорожного строительства позволяет выделить инвестора, соинвестора и кредитора как участников данного процесса. В лице инвестора выступают Инвестиционный фонд РФ, а также само государство при выделении денежных средств из федерального бюджета. Соинвестором, как правило, тоже выступает государство при выделении средств из региональных и местных бюджетов при долевом участии в финансировании проекта. Частными инвесторами являются организации, вкладывающие собственный капитал в виде инвестиций при реализации проектного финансирования, направленного на развитие транспортной инфраструктуры [1].

Обобщим особенности реализации принципов проектного финансирования при осуществлении проектов нового строительства на железнодорожном транспорте (табл. 1)

Реализация проектов нового строительства включает в себя четыре основных этапа:

- 1) инициализацию проекта,
- 2) проектирование,
- 3) реализацию,
- 4) завершение, эксплуатацию.

На стадии инициализации проекта нового железнодорожного строительства «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» единственный показатель, который представляется возможным смоделировать, – объем финансирования.

Таблица 1 – Реализация принципов оценки проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры, при осуществлении нового строительства на железнодорожном транспорте РФ [2]

Принципы проектного финансирования	Реализация принципа в проектах нового строительства на железнодорожном транспорте
Планомерное повышение требований к качеству результатов проекта	Новое транспортное строительство на железнодорожном транспорте осуществляется в масштабах как России, так и всего мира в первую очередь с учетом необходимости увеличения скорости перевозок грузов и пассажиров. Свидетельством этому выступает структурное обособление функций обеспечения скоростного движения в организационной структуре управления ОАО «РЖД»
Наличие стандартов эффективности (ограничений уровня эффективности)	Обусловлено срочностью реализуемых проектов и достаточно длительным периодом их окупаемости, поскольку проектное финансирование, в отличие от других видов инвестирования, имеет ряд преимуществ для институционального заемщика, обусловленных стандартными (нормативно закрепленными) требованиями к эффективности государственных инвестиций
Соответствие комплексу исходных требований к характеристикам проекта (приемлемость, реализуемость, наличие конкурентной среды, устойчивость результатов и др.)	В части приемлемости проектов, реализуемых в направлении нового строительства на железнодорожном транспорте, нормативно закрепленными отраслевыми нормами (Регламент инвестиционной деятельности ОАО «РЖД») порядок оценки инвестиционных проектов основан на оценке их обоснованной необходимости, приемлемости с позиции технических решений, требуемого объема и источников финансирования. Конкурентная среда для участников проектов нового строительства сформирована в процессе реализации мероприятий Программы структурного реформирования железнодорожного транспорта РФ
Обоснованное разделение рисков	Реализация проектов нового строительства с использованием механизма частно-государственного (государственно-частного) партнерства, обусловленного привлечением в качестве инвесторов государства и частных лиц (организаций)
Альтернативность и гибкость в выборе и корректировках форм взаимодействия и механизмов реализации	Практика реализации проектов, связанных со строительством инфраструктурных объектов на железнодорожном транспорте, предполагает многовариантность на разных проектных этапах
Обязательность оценки	Предусмотрена общими требованиями к предпроектной стадии реализации в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов

По сообщению заместителя начальника департамента капитального строительства РЖД Андрея Паненкова в феврале 2016 г., стоимость модернизации БАМа и Транссиба в рамках проекта развития Восточного полигона сократилась на 8,3 млрд р. по итогам проведенного технико-экономического аудита [3]. Актуальный объем инвестиций в реализацию проекта – 554,1 млрд р. Бюджетные вложения (ФБ) по итогам аудита сокращены на 6 млрд р., средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) – на 2,3 млрд р., а инвестиции РЖД остались неизменными (см. рис. 1).

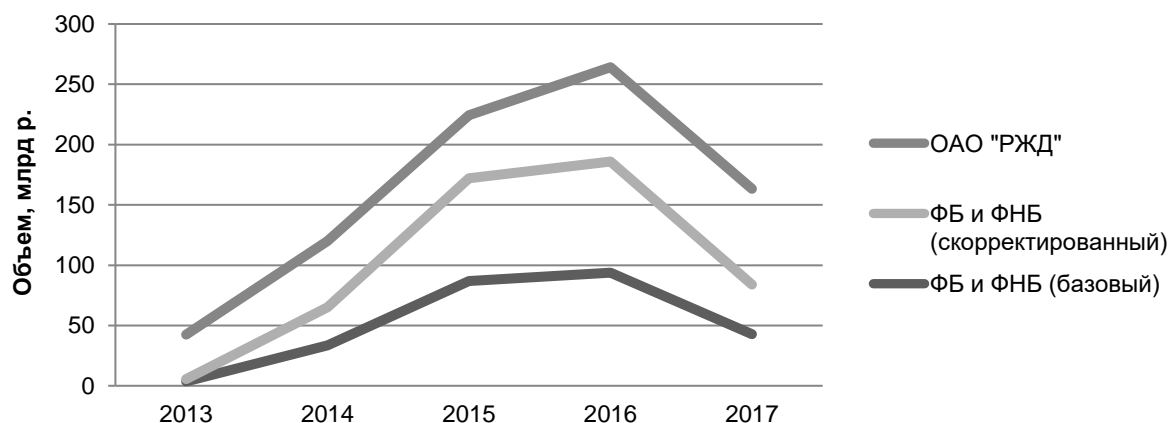


Рисунок 1 – Распределение объема финансирования Восточного полигона

В качестве показателя эффективности реализации проекта нового строительства используем NPV (чистую приведенную стоимость – net present value) [4]. В соответствии с изменением объема финансирования представим наглядно, как будет влиять его изменение на показатель доходности для инвестора.

Решение модернизировать Восточный полигон привело к созданию одного из крупнейших проектов в стране, который попал под жесткий контроль государства. Строительство было разделено на три части, выполнять оценку которых поручили известным компаниям: Deloitte, PricewaterhouseCoopers (PwC) и Ernst & Young (E&Y). В январе 2014 г. были подведены первые итоги, которые не были опубликованы.

Аудиторами был выявлен и такой факт, что стоимость объектов в проекте сильно отличается от стоимости их мировых аналогов. Например, по данным главного оператора железной дороги Германии Deutsche Bahn, одна тяговая подстанция обходится в 101–201 млн в пересчете на рубли, на Восточном полигоне эта цифра составляет в среднем 355 млн р. Строительство разъезда в Германии не превышает в цене 112 млн р., тогда как в России эта цифра колеблется в интервале от 128 до 216 млн р. Согласно данным отчета Deloitte, такое положение может быть обусловлено климатическими условиями, отсутствием развитой инфраструктуры, высокими таможенными платежами, а также недостаточным уровнем механизации работ.

На стадии проектирования можно определить степень технической оснащенности, а также проблемные зоны строительства.

Главный мотив проекта реконструкции Транссибирской магистрали – повышение скорости транспортировки по ней грузов, отечественных и зарубежных, идущих транзитом из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу [5]. Для этого необходимо обеспечить скорость перемещения, например, контейнеров свыше 1 000 км в сутки при приемлемом для грузовладельцев соотношении «цена – качество» и возможность для отправителя отслеживать и контролировать через современные системы связи прохождение грузов на всем пути следования в реальном масштабе времени.

Основным техническим показателем реализации проекта является пропускная способность [6]. Ключевым параметром в обосновании стройки был прирост грузовой базы к 2020 г. Сейчас в Институте экономики и развития транспорта говорят об увеличении на 66 млн т, хотя сначала фигурировала цифра 55 млн т. Deloitte усомнилась в этих расчетах, написав, что видит рост лишь на 30 млн т. [7].

Необходимо подчеркнуть имеющиеся препятствия на пути развития проектного подхода к строительству объектов транспортной инфраструктуры в России [8]:

- недостаточная проработанность законодательной базы в данной области;
- неблагоприятная геополитическая обстановка, которая не способствует росту объемов не только проектного финансирования, но и в целом инвестиций в экономику страны;
- отсутствие статистических данных по уже реализованным проектам с использованием рассматриваемой формы финансирования;
- низкий уровень качества менеджмента как в транспортной сфере, так и на строительных предприятиях;
- недостаточное развитие и емкость российского фондового рынка и применения проектных ценных бумаг.

Ссылки и примечания:

1. Сольская И.Ю., Грошева Н.Б., Рябущенко О.А. Инструменты финансирования транспортной инфраструктуры: государственно-частное партнерство : монография. Иркутск, 2012.
2. Таблица 1 и рисунок 1 составлены автором.
3. РЖД возьмут «вечный» долг на модернизацию БАМа [Электронный ресурс]. URL: <http://www.finanz.ru/novosti/obligatsii/rzhd-vozmuet-vechny-dolg-na-modernizaciyu-bama-1001411600> (дата обращения: 26.09.2016).
4. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов : офиц. изд. 2-я ред. М., 2000. 690 с.
5. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.
6. Положение о дирекции скоростного сообщения – филиале открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 21 марта 2009 г. № 14 : в ред. распоряжений ОАО «РЖД» от 3 дек. 2010 г. № 2494р, от 7 сент. 2012 г. № 1799р, приказа ОАО «РЖД» от 21 февр. 2011 г. № 15.
7. Телегина Н. Расследование РБК: кто, как и зачем строит БАМ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rbc.ru/magazine/2016/03/56cdd4199a79478601346800> (дата обращения: 26.09.2016).
8. Агашкова М.В. Проектное финансирование как перспективная форма финансирования в условиях санкций // Вестник Хабаровской государственной академии экономики и права. 2015. № 3 (33). С. 16–21.

References:

Agashkova, MV 2015, 'Project finance as a promising form of financing under sanctions', *Vestnik Khabarovskoy gosudarstvennoy akademii ekonomiki i prava*, no. 3 (33), pp. 16-21, (in Russian).

Methodical recommendations according to efficiency of investment projects: official ed. 2000, 2nd ed., Moscow, 690 p., (in Russian).

Solskaya, IY, Grosheva, NB & Ryabuschenko, OA 2012, *Instruments of transport infrastructure funding: public-private partnership: a monograph*, Irkutsk, (in Russian).

Telegina, AN 2016, *Investigation RBC: who, how and why to build the BAM*, viewed 26 September 2016, <<http://www.rbc.ru/magazine/2016/03/56cdd4199a79478601346800>>, (in Russian).