



Критерии и уровни инвестиционных проектов



Максим ФЕЙЛО

Maxim B. FEILO

Перевозочный процесс требует совершенствования, лучшего использования основных средств и рационального подхода к инвестиционным ресурсам. Особого внимания при этом заслуживают проекты обновления и модернизации транспортной техники и инфраструктуры. Нужны более современные экономические рычаги и механизмы, доступные и простые решения.

Ключевые слова: инвестиционные проекты, экономический расчет, эффективность, качество, железнодорожные перевозки.

Фейло Максим Богданович — заведующий отделением бизнеса и технико-экономического проектирования ОАО «Институт экономики и развития транспорта» (г. Москва).

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» предусматривает целый ряд модернизационных задач. В том числе намечены:

- ликвидация «узких мест», мешающих росту пропускных способностей на основных направлениях сети железных дорог с учетом перспективных объемов перевозок;
- создание условий для беспрепятственного пропуска тяжеловесных и длинносоставных грузовых поездов;
- совершенствование управления развитием объектов инфраструктуры с целью минимизации инвестиционных и эксплуатационных затрат при обеспечении потребных объемов перевозок;
- формирование единой централизованной системы управления перевозочным процессом;
- обновление парка подвижного состава с расчетом на прогнозируемый рост грузо- и пассажиропотоков, новое качество транспортного обслуживания.

Для выполнения поставленных задач необходимо определить объемы и источники финансирования мероприятий, позволяющих освоить перспективные объемы перевозок за счет строительства

дополнительных главных путей и двухпутных вставок, обходов крупных железнодорожных узлов, развития вокзальных комплексов и станций. Процесс инвестирования таких мероприятий имеет несколько сценариев в зависимости от преобладающего типа действий при реализации проектов:

- ✓ проекты развития сети и объектов железнодорожного транспорта, имеющих коммерческую эффективность, считается целесообразным финансировать за счет прибыли ОАО «РЖД» с привлечением частных инвестиций;

- ✓ проекты, предполагающие социальную значимость для регионов и территориальных образований, целесообразно финансировать с участием средств региональных бюджетов;

- ✓ при финансировании проектов, которые обеспечивают выполнение государственно значимых перевозок, федерального заказа, следует привлекать государственные инвестиции или формировать ресурсы за счет инвестиционной составляющей тарифа.

Реализация инвестиционной программы сказывается на количественных и качественных показателях ОАО «РЖД», как правило, только после полного завершения проекта. Это достигается совокупными усилиями, направленными на снижение износа основных фондов, увеличение надежности технических устройств, оборудования, машин и механизмов, а также на обеспечение их соответствия современным требованиям перевозочного процесса. При этом вместо выбывающего оборудования, старой техники внедряются передовые разработки, предлагаются новые технологические и инновационные решения.

Следует отметить, что инвестиции в развитие железнодорожного транспорта по сравнению с инвестициями в добывающие и обрабатывающие отрасли обычно меньше по своим размерам в 4–5 раз, а если сопоставлять с вложениями в производство электроэнергии, тепла и воды — в 3 раза. Характерный факт: доля инвестиций в основные средства, приходящихся на железнодорожников России, состав-

ляет не более 4%. Несмотря на столь небольшую долю вложений, железнодорожная отрасль является одним из ключевых элементов экономики страны, в связи с чем значимость ситуации приходится оценивать исключительно с качественной точки зрения. И здесь очевидно, что недофинансирование, сдерживающее рост пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры, будет напрямую ограничивать и эффективность инвестиций в добывающие, обрабатывающие или какие-то еще отрасли отечественной индустрии.

Производственный процесс ряда грузоотправителей (в частности, предприятий угольной промышленности) предполагает безальтернативное и массовое использование железнодорожного транспорта. Инфраструктурные ограничения по вывозу угля приведут к сопоставимому недофинансированию угольной отрасли. Поэтому и государство в целом заинтересовано в увеличении инвестиций в железнодорожный транспорт. Согласно данным Минэкономразвития о размере налоговой нагрузки на экономику, 36,5% денежного эквивалента годовой программы железнодорожного перевозчика уже в текущем году возвращается в бюджет в виде налогов. Причем стоит учесть и дополнительные налоговые поступления от грузоотправителей, которые смогут расширить производство.

Рассмотрение эффективности проектов развития железнодорожного транспорта с позиций заинтересованности государства предполагает экономическую оценку показателей социальной и бюджетной результативности формируемых инвестиций.

Для дифференцированного определения результативности инвестиций в развитие полигона железных дорог предлагается учитывать:

P2 — планируемый объем перевозок/предоставляемых объектом инфраструктуры услуг (работ, единиц результата) после ввода в эксплуатацию инвестиционного объекта (за год);

P1 — объем перевозок/предоставляемых объектом инфраструктуры услуг



(работ, единиц результата) на территории полигона в текущий момент (за год); рассчитывается как сумма услуг по всем объектам инвестиций;

T1 — объем перевозок/предоставляемых объектом инфраструктуры услуг (работ, единиц результата), требуемый на текущий момент на территории полигона;

T2 — потенциальный объем перевозок/предоставляемых объектом инфраструктуры услуг (работ, единиц результата) за год на момент завершения проекта (ввода в эксплуатацию).

В качестве критериев оценки эффективности инвестиционных проектов предлагается использовать:

- уровень значимости инвестиционного проекта;
- показатель необходимости реализации инвестиционного проекта на территории региона;
- социальную эффективность инвестиций;
- бюджетную эффективность инвестиций.

Оценка необходимости реализации инвестиционных проектов, а также их социальной и бюджетной эффективности производится отдельно, при этом каждому проекту присваивается уровень значимости в соответствии со следующими параметрами:

- *1-й уровень* — соответствие проекта приоритетным направлениям стратегического развития;
- *2-й уровень* — проекты, в рамках которых осуществляется капитальное строительство, перепрофилирование или реконструкция инвестиционных объектов для повышения пропускной и провозной способности полигонов и участков сети;
- *3-й уровень* — значимые для обеспечения безопасности перевозок, а также экономической безопасности предприятий, образующих кластер развития региона;
- *4-й уровень* — значимые для социальных нужд населения и удовлетворения заявок грузоотправителей на текущий период с конкурентоспособными показателями качества транспортного обслуживания;

• *5-й уровень* — проекты, значимые для перспективного развития транспортного обслуживания в регионе.

При отборе к финансированию инвестиционные проекты 1-го уровня значимости обладают наибольшей приоритетностью, 5-го уровня — наименьшей приоритетностью.

Расчет бюджетного эффекта (БЭ) производится по формуле:

$$\text{БЭ} = (\Delta\text{Д} + \Delta\text{Е}) \times \text{Кд},$$

где $\Delta\text{Д}$ — поступления средств в бюджеты всех уровней в результате реализации инвестиционного проекта, их объем рассчитывается на пять лет (сюда относятся прежде всего поступления от налогов, пошлин, сборов, установленных действующими нормативными правовыми актами; дивиденды по принадлежащим инвесторам акциям и другим ценным бумагам, выпущенным в связи с реализацией проекта);

$\Delta\text{Е}$ — экономия бюджетных средств за счет снижения эксплуатационных расходов в результате реализации проекта (рассматривается как разность расходов бюджета на эксплуатацию объекта инвестирования до начала реализации проекта и эксплуатационных расходов будущих периодов из расчета на пять лет);

Кд — коэффициент дисконтирования.

Коэффициент дисконтирования на соответствующий год при расчете бюджетного эффекта определяется по формуле:

$$\text{Кд} = \frac{1}{(1 + \text{СЦБ})^i},$$

где СЦБ — действующая на момент оценки учетная ставка Центрального банка Российской Федерации;

i — количество лет, на которое рассчитываются показатели.

Оценка необходимости реализации инвестиционных проектов 1-й группы и их социальной эффективности производится с учетом коэффициента качества транспортного обслуживания:

$$q1 = \frac{P1}{T1}; \quad q2 = \frac{P2}{T2},$$

где q_1 — коэффициент качества транспортного обслуживания на текущий момент;

q_2 — коэффициент качества транспортного обслуживания, достигаемый в результате реализации инвестиционного проекта.

Показатель изменения качества транспортного обслуживания грузоотправителей региона:

$$\Delta 1 = q_2 - q_1.$$

Формула расчета показателя изменения количества рабочих мест:

$$\Delta 2 = \frac{L_2 - L_1}{L_1}.$$

Полная величина социальной эффективности инвестиционного проекта:

$$СЭ = \Delta 1 + \Delta 2.$$

Необходимость реализации инвестиционного проекта определяется на основе совокупной оценки, включающей социальную и бюджетную эффективность. Для расчета показателя количества дополнительных рабочих мест на каждом уровне значимости выбирается проект, благодаря которому создается наибольшее количество таких мест.

Расчет показателя изменения количества рабочих мест производится по формуле:

$$\Delta 2 = \frac{L_i}{L \max_i},$$

где L_i — количество рабочих мест, создаваемых в ходе реализации оцениваемого инвестиционного проекта на уровне значимости i ;

$L \max_i$ — количество рабочих мест инвестиционного проекта с наиболь-

шим их присутствием на уровне значимости i .

По результатам полученных оценок можно обосновать решение по исключению финансирования проектов из бюджета в следующих случаях:

- социальная эффективность инвестиционного проекта меньше либо равна 0;

- показатель необходимости реализации инвестиционного проекта меньше либо равен 0.

При формировании программы развития инфраструктуры и объектов железнодорожного транспорта в условиях ограниченных инвестиционных ресурсов проекты ранжируются в соответствии с уровнем значимости в зависимости от показателя необходимости в диапазоне от большего значения к меньшему.

В целом проекты реконструкции и обновления существующей инфраструктуры в первую очередь направлены на обеспечение безопасности перевозочного процесса. Это достигается за счет снижения износа основных фондов, увеличения надежности работы технических устройств, оборудования, машин и механизмов, а также их соответствия современным требованиям. Кроме того, в ходе реализации проектов внедряются передовые разработки, берутся на вооружение новые технологические и инновационные решения.

Реализация рациональной и обоснованной инвестиционной программы позволяет удовлетворить спрос на перевозки грузов и пассажиров в полном объеме и с высокими качественными показателями. ●

CRITERIA AND LEVELS OF INVESTMENT PROJECTS

Feilo, Maxim B. – head of the branch of business and technical-and-economic engineering of JSC Institute for transport economics and development.

The author argues that the conveyance process demands upgrading, better employment of fixed assets and rational approach of investment resources. He outlines the projects of modernization of transport machinery and infrastructure and advocates for modern economic mechanisms, accessible and easy solutions.

Key words: investment project, economic assessment, efficiency, quality, rail traffic.

Координаты автора (contact information): Фейло М. Б. – ovefimova@mail.ru.

