

На пути изменений



**Тони
Олег Вильямсович**
вице-президент ОАО «РЖД»

В 2015 году объем средств на строительство и модернизацию объектов железнодорожной инфраструктуры, осуществляемые строительным комплексом Компании, составил более 200 млрд руб.

Обеспечено выполнение задач по развитию Восточного полигона, Московского узла, подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, а также ряду других проектов по всей сети железных дорог, направленных на расшивку «узких мест», увеличение пропускной способности и повышение безопасности движения.

В 2015 году был проведен технологический и ценовой аудит инвестиционных проектов ОАО «РЖД», результаты которого были опубликованы на сайте Компании и обсуждены с экспертными организациями.

Компания проводит активную работу по оптимизации проектных и технологических решений в целях повышения эффективности использования инвестиционных ресурсов в рамках выполнения поручений Правительства Российской Федерации.



По материалам итогового заседания Правления ОАО «РЖД»

Подходы к планированию инвестиционной деятельности

Планирование инвестиционной программы осуществляется в несколько этапов:

- формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог с использованием межотраслевого баланса и определение общих направлений развития железнодорожного транспорта;
- определение источников финансирования инвестиционной программы в рамках формирования финансового плана Компании;
- определение приоритетности в рамках рассмотрения инвестиционных проектов на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам и Инвестиционного комитета, исходя из имеющихся источников финансирования.

Формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог

Процесс определения общих перспективных направлений развития железнодорожного транспорта условно состоит из трех основных этапов:

- формирование прогноза объемов перевозок на основе межотраслевого баланса;
- формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог;
- определение на основе Генеральной схемы среднесрочных направлений развития железнодорожного транспорта.

Построение межотраслевого баланса

На сегодняшний день главным инструментом при определении перспективной грузовой базы и основных направлений движения грузов по сети железных дорог Компании является межрегиональный межотраслевой баланс грузовых перевозок.

Главный принцип его построения заключается в переходе от макроэкономических прогнозов Минэкономразвития России к прогнозам межрегиональных транспортных потоков с учетом программ и стратегий развития отраслей, объектов административно-территориального деления России, а также заявок отдельных предприятий.

Важным моментом при построении прогноза является учет планов по развитию смежных видов транспорта (планы

русских морских портов), а также программ и стратегий развития субъектов Российской Федерации.

Так, на основании межрегионального межотраслевого баланса грузовых перевозок определен прирост грузовой базы проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (обеспечение к 2020 году прироста объемов вывоза грузов с основных месторождений Восточного полигона до 66 млн тонн).

Формирование Генеральной схемы развития сети железных дорог

Перспективная грузовая база железнодорожного транспорта является основой для определения и обоснования необходимых мероприятий по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта и, в свою очередь, была положена в

основу Генеральной схемы развития сети железных дорог на период до 2020 года.

Разработанная на основе такого подхода Генеральная схема направлена на выявление и преодоление ряда системных

ограничений, так называемых узких мест, возникающих в сфере железнодорожного транспорта и являющихся критическими для дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры.

Определение на основе Генеральной схемы среднесрочных направлений развития железнодорожного транспорта

На основе долгосрочных планов развития железнодорожной инфраструктуры, положенных в Генеральную схему, а также темпов роста грузовой базы Компания определяет среднесрочные приоритеты реализации инвестиционных проектов развития и обновления.

Такой «трехступенчатый» системный подход позволяет Компании с достаточно высокой точностью строить прогнозы развития железнодорожной инфраструктуры и формировать долгосрочную инвестиционную программу ОАО «РЖД».

На основании долгосрочной инвестиционной программы Компания четко может определить проекты, которые должны быть реализованы в среднесрочной перспективе (трехлетний период).

Определение источников финансирования инвестиционной программы в рамках формирования финансового плана Компании

При формировании инвестиционной программы ОАО «РЖД» используется принцип согласованности источников финансирования и структуры инвестиционной программы.

Так, Компания стремится закрепить финансирование инвестиционного бюджета, направляемое на:

- обновление основных фондов на уровне амортизационных отчислений;
- коммерчески эффективные проекты на уровне объема заемных средств;
- коммерчески неэффективные проекты на уровне объема государственной поддержки.

В ОАО «РЖД» проведена классификация всего пакета инвестиционных проектов по критерию окупаемости и коммерческой эффективности по трем категориям.

В первую категорию попадают проекты, окупаемость которых достигается на горизонте 10–15 лет и которые ОАО «РЖД» готово профинансировать за счет собственного денежного потока, а также

заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки.

Во вторую категорию входят проекты, срок окупаемости которых составляет 15–30 лет. Данные проекты не могут быть профинансированы ОАО «РЖД» за счет заемных источников, так как на рынке отсутствуют заемные средства такой срочности. В настоящее время инвестиционные проекты, попадающие в данную категорию, финансируются за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

Третью категорию образуют полностью неэффективные (неокупаемые) для ОАО «РЖД» инвестиционные проекты, которые возможно финансировать только за счет бюджетных источников, так как государственный бюджет сможет вернуть инвестированные средства за счет мультипликативного бюджетного эффекта. В данную категорию попадают в том числе следующие проекты:

- модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей;

- комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги;
- развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна;
- строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка – Миллерово);
- развитие Московского транспортного узла;
- строительство вторых железнодорожных путей и электрификации участка Выборг – Приморск – Ермилово;
- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

Приоритизация инвестиционных проектов

После определения направлений развития железнодорожного транспорта с учетом уже реализующихся переходящих проектов, а также на основании имеющихся источников финансирования инвестиционной программы на среднесрочный период на заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам ОАО «РЖД» и Инвестиционного комитета ОАО «РЖД» проводится оптимизация параметров реализации инвестиционных проектов обновления и развития железнодорожной инфраструктуры.

Основной задачей Экспертного совета по инвестиционным проектам является глубокая технологическая проработка предлагаемых к реализации проектов до момента их рассмотрения на Инвестиционном комитете.

На заседаниях Экспертного совета по инвестиционным проектам

ОАО «РЖД» ежегодно в августе-сентябре рассматривается пообъектное наполнение инвестиционных проектов на среднесрочный период и выбираются наиболее оптимальные с технологической точки зрения мероприятия.

Основными задачами Инвестиционного комитета являются:

- экономическая экспертиза проектов;
- определение ориентиров по возможному объему финансирования инвестиционной программы Компании;
- ранжирование и расстановка приоритетов инвестиционных проектов, исходя из показателей эффективности и общих стратегических направлений инвестиционной политики Компании;

- рассмотрение и одобрение проектов инвестиционной программы Компании;
- контроль выполнения инвестиционной программы Компании;
- рассмотрение вопросов, касающихся оптимизации управления инвестиционной деятельностью ОАО «РЖД».

На основании решений по приоритетности инвестиционных проектов, принятых на заседании Инвестиционного комитета Компании, формируется трехлетняя инвестиционная программа, которая впоследствии рассматривается советом директоров ОАО «РЖД» и Правительством Российской Федерации.

Аудит инвестиционных проектов

В отчетном году технологический и ценовой аудит проектной документации прошли 30 объектов железнодорожной инфраструктуры.

В 2015 году была продолжена работа по проведению независимого технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД», иницилируемая Правительством Российской Федерации.

Внедрение процедуры аудита стало важным шагом на пути к повышению открытости и прозрачности инвестиционных программ Компании, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета и привлекающих повышенный интерес со стороны общественности.

Учитывая решения Правительства Российской Федерации, а также порядок, установленный в Корпоративном стандарте «Проведение обязательного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ», в 2015 году аудит на предпроектной стадии

прошли крупнейшие инвестиционные проекты, включенные в инвестиционную программу ОАО «РЖД»:

- «Реконструкция и модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей»;
- «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, включая обход Краснодарского железнодорожного узла»;
- «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада России до 2020 года».

Результаты проведенного аудита в соответствии с Корпоративным стандартом опубликованы на официальном сайте

ОАО «РЖД» и обсуждены с экспертными сообществами.

В целом, по проектам было отмечено, что они находятся в достаточной степени проработки с учетом текущей стадии реализации.

В декабре 2014 года Правительственной комиссией по транспорту поручено провести аудит проектной документации 72 объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, из них по 12 объектам окончательное решение о реализации которых будет приниматься на заседаниях Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта.

Начиная с 2015 года аудит проектной документации уже прошли 30 объектов железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона,