

И. Е. ЛЕВИЦКИЙ (Одесская ж. д.)

НОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Пропонується новий підхід у розгляданні та реалізації інвестиційних проектів на залізничному транспорті. Також пропонуються варіанти підвищення ефективності інвестиційних проектів.

Предлагается новый подход при рассмотрении и реализации инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте. Также предлагаются варианты повышения эффективности инвестиционных проектов.

A new approach to implementation of investment projects on the railway transport is proposed in this paper, as well as the options of increasing efficiency of the projects.

Железнодорожный транспорт является одной из ведущих отраслей народного хозяйства и характеризуется исключительно высокой фондо- и капиталоемкостью продукции.

Ежегодно железные дороги вовлекают в инвестиционный «оборот» значительное количество инвестиционных проектов, требующих соответствующих объемов финансирования. В связи с этим основной задачей железных дорог становится обеспечение привлечения ресурсов и повышение контроля за их целевым использованием.

В условиях реформирования отрасли назрела необходимость новой организации инвестиционного процесса. Сегодня в соответствии со стратегией развития железных дорог на среднесрочный период требуется формирование инвестиционной программы на трехлетний период с учетом, в частности, концепции выделения отдельных видов бизнеса в конкретную среду [1].

Новым подходом при формировании инвестиционной программы является постепенный переход от принципа формирования программы по железным дорогам и хозяйствам к принципам управления инвестиционными проектами, которые широко применяются на Западе.

Формирование системы управления инвестиционными проектами позволит повысить эффективность инвестиций, а также четко разграничить ответственность основных участников инвестиционного процесса (инвестор, управляющий проектом, заказчик, подрядчик, балансодержатель) и организовать взаимоувязанную работу различных служб, участвующих в реализации проекта.

Основные преимущества данного принципа организации инвестиционной деятельности:

- формирование оптимальной долгосрочной инвестиционной программы железных дорог;
- повышение прозрачности и управляемости технологической и финансово-экономи-

ческой эффективностью инвестиционной и эксплуатационной деятельностью железных дорог.

С 2007 года в Украине целесообразно внедрять принцип бюджетирования инвестиционной деятельности железных дорог (как это сделано в России и Казахстане).

Переход к бюджетному формированию инвестиционного процесса позволит повысить контроль за инвестиционной деятельностью и реализовать проектный принцип формирования инвестиционной программы.

Система инвестиционных бюджетов строится на основе формирования сводного инвестиционного бюджета и бюджетов инвестиционных проектов с объектным наполнением, составленных на базе генеральной схемы развития железнодорожного транспорта Украины на планируемый период. Сводный инвестиционный бюджет и бюджеты инвестиционных проектов разделены на блок затрат, отражающий состояние объектов проектов и планируемую сумму затрат по ним, и блок финансирования, отражающий движение денежных средств по объектам инвестиционного проекта.

Реализация системы проектного финансирования должна найти соответствующее отражение в системе учета и отчетности Укрзализныци. В первую очередь требуется построение управленческого учета и контроля, т. е. такой гибкой системы внутреннего учета, которая позволяла бы оперативно получать достоверную информацию о состоянии объектов инвестиционного проекта и оценивать его соответствие параметрам бюджета. Кроме того, необходимо построить систему учета, которая позволила бы оценивать влияние инвестиционного проекта на операционную деятельность Укрзализныци, т. е. эффективность инвестиционного проекта.

Сегодня жизнь заставляет делать первые шаги в этом направлении; это, например, реализация двухпутного участка в направлении Черноморская-Береговая (порт Южный), автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии – АСКУЭ, организация пригородного скоростного движения на участке Киев-Борисполь и т. д.

Внедрение полноценной системы проектно-ориентированного бюджетирования позволит четко распределить в определенном временном периоде затраты по центрам ответственности (по проектам) и обеспечить их учет и контроль.

В 2006–2007 гг. в целях формирования системы проектного управления, внедрения принципа бюджетирования инвестиционной деятельности нужно создать Главное управление инвестиционной деятельности Укрзалізнички и издать следующие распоряжения:

- о регламенте взаимодействия участников инвестиционного процесса при реализации инвестиционной программы;

- об утверждении управляющих проектами.

Данными документами определяется состав участников инвестиционного процесса Укрзалізнички и порядок взаимодействия между ними в ходе реализации инвестиционной программы, утверждается перечень проектов инвестиционной программы на 2007–2008 гг., назначаются управляющие проектом – ответственные за реализацию соответствующих инвестиционных проектов.

Перечень инвестиционных проектов и управляющих по ним утверждается руководством Укрзалізнички.

Необходимо разработать формы бюджетов и отчетов инвестиционных проектов, ордера-заказа и заказа-наряда, а также календарный график их предоставления.

Сложность внедрения принципа проектного финансирования и управления инвестиционными проектами в Укрзалізничке обусловлена целым рядом сложившихся обстоятельств и прежде всего требованием соблюдения целостности инвестиционной программы:

- обеспечение устойчивой и бесперебойной работы железнодорожного транспорта в рамках регулируемых государственных тарифов;

- достижение макроэкономических эффектов, выполнение государственных поручений и обязательств.

Данные обязательства значительно усложняют процесс проектного финансирования и управления инвестиционной деятельностью, поскольку в соответствии с перечисленными

принципами значительная часть инвестиционных ресурсов должна быть направлена на проекты, в которых сложно или невозможно выделить какой-либо экономический эффект, что является серьезным препятствием его оценки.

При разработке системы бюджетирования Укрзалізнички сталкиваемся с большим объемом разнородной информации, значительным количеством разного рода подходов в том или другом регионе, где находятся железные дороги, частой сменой показателей бюджетных форм и принятыми сроками предоставления бюджетов Укрзалізнички, не всегда удается увязать отчетные формы инвестиционных бюджетов с прочими бюджетами Укрзалізнички.

Для решения этих проблем надо разработать программу автоматизированных систем управления инвестиционной деятельностью. Программа должна быть введена в опытную эксплуатацию в части автоматизированного процесса реализации инвестиционной программы на предприятиях Укрзалізнички, а также структурных подразделениях аппарата управления. Внедрение такой системы позволило бы получать данные в установленные сроки в едином формате, а также оперативно формировать различные формы отчетов, что упростило бы систему интеграции инвестиционных бюджетов с прочими бюджетами Укрзалізнички.

Кроме работы по автоматизации процесса формирования инвестиционной программы, нужно разработать проект регламента взаимодействия участников инвестиционного процесса по формированию инвестиционной программы и подготовить формы соответствующих документов.

На стадии согласования нужно разработать положение о кодировании объектов инвестиционной деятельности. Присвоение объектам уникального кода позволит формировать историю объекта и соответственно внедрить систему учета и отчетности по объектам инвестиционной программы, а также интегрироваться в другие автоматизированные системы Укрзалізнички.

Таким образом, внедрение проектного принципа построения инвестиционной деятельности повысит эффективность принимаемых управленческих решений на всех основных стадиях реализации инвестиционных программ Укрзалізнички, будет способствовать также привлечению средств для ее развития.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Проект концепції державної програми реформування залізничного транспорту України. – 2006.

Поступила в редколлегию 23.10.2006.