

Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры

Достижение высоких результатов с меньшими затратами

Сентябрь 2012 г.

Краткая информация

Специалисты PwC в США изучили решения в области инвестирования в транспортную инфраструктуру, реализуемые в пяти странах мира – Великобритании, Австралии, Японии, Швеции и Канаде.

Мы перевели данную брошюру на русский язык, так как содержащаяся в ней информация может быть полезна российской аудитории.

Это исследование служит наглядной иллюстрацией того, что инвестиции в транспортную инфраструктуру позволяют увязать основные цели развития страны с имеющимися ресурсами.

Привлечение ограниченных бюджетных средств для финансирования проектов, которые приносят максимальную отдачу на вложенные деньги налогоплательщиков, становится сегодня принципиально важным. Данное исследование, проведенное американской командой PwC в пяти странах, показало, каким образом механизмы инвестирования в транспортную инфраструктуру могут помочь в определении приоритетности проектов и оценке достигнутых результатов. Мы публикуем брошюру на русском языке, так как опыт американских коллег может быть полезен России при принятии решений в вопросах финансирования транспортной инфраструктуры.

Объемы финансирования в государственном секторе сокращаются

США всегда имели достаточно ресурсов для создания и поддержания высококлассной транспортной инфраструктуры. Однако в последнее время объем средств, выделяемых на ее развитие, стал сокращаться. Федеральный бюджет США и бюджеты штатов испытывают невиданные ранее трудности в условиях конкурентной борьбы претендентов на получение ограниченных – и зачастую продолжающихся сокращаться – объемов бюджетного финансирования.

В результате возможности США по созданию новой инфраструктуры и поддержанию существующей заметно сократились. Сегодня США занимают 24-е место в мире по качеству инфраструктуры в целом – между Малайзией (23-е место) и Тайванем (25-е место). Такие данные приведены в отчете Всемирного экономического форума «О глобальной конкурентоспособности» (Global Competitiveness Report) за 2011–2012 гг., в котором представлен рейтинг 142 стран мира.¹

Эффективность инвестирования в инфраструктуру необходимо повысить

С одной стороны, государственные бюджеты в стране ограничены, как никогда ранее: нехватка финансирования на поддержание и развитие инфраструктуры зачастую достигает 70%. Такие данные приводит Американская ассоциация руководителей дорожных и транспортных служб.

Как видно из рис. 1, оценки, сделанные Министерством транспорта США, Национальной комиссией по финансированию инфраструктуры наземного транспорта (National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission) и Национальной комиссией по изучению доходности и политики в области наземного транспорта (National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission), практически совпадают и свидетельствуют о существенной нехватке финансирования². В 29 штатах в бюджеты на 2013 финансовый год (который начинается 1 июля 2012 года) заложен дефицит в общей сумме 44 млрд долларов США³.

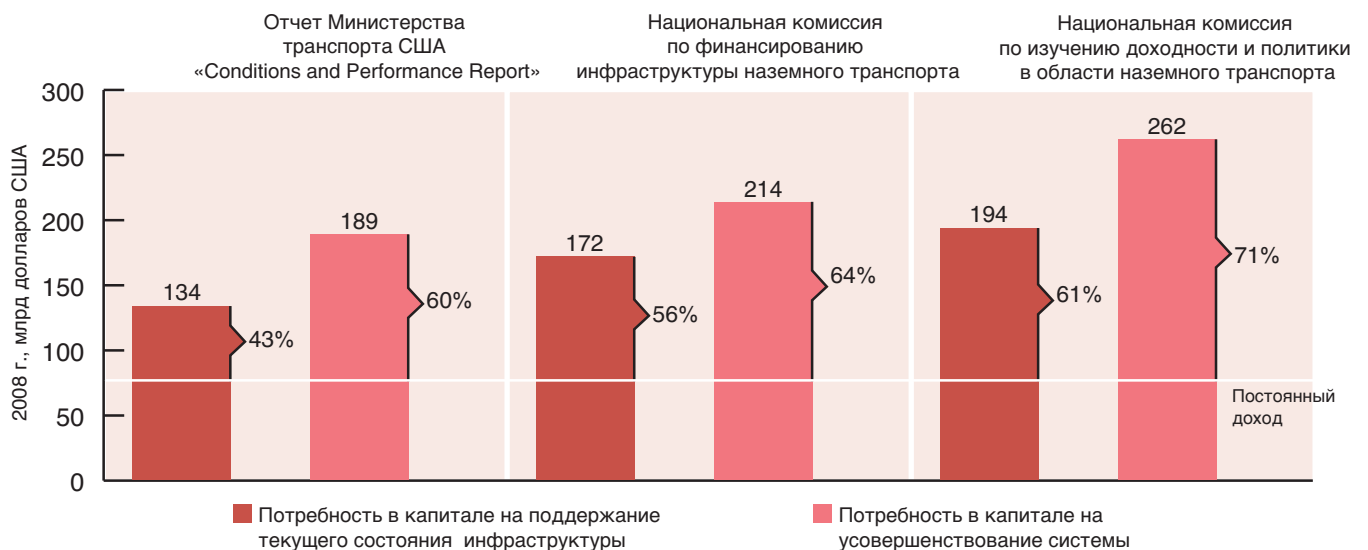
71%

По оценкам Национальной комиссии по изучению доходности и политики в области наземного транспорта, нехватка капитала, необходимого для улучшения транспортной инфраструктуры в США, в период с 2008 по 2035 год составит 71%.

С другой стороны, перевозка пассажиров, сырья и готовой продукции играет все более важную роль в условиях взаимосвязанной глобальной экономики. Качество региональной инфраструктуры не только свидетельствует о ее значимости для настоящего, но и придает импульс будущему развитию⁴. Так, согласно отчету,

обнародованному на Всемирном экономическом форуме, недостаточное финансирование инфраструктуры входит в десятку самых серьезных экономических рисков для всех стран, поскольку от состояния инфраструктуры зависит благосостояние и устойчивое развитие любого региона⁵.

Рис. 1. Средний объем необходимого финансирования и прогнозируемый уровень нехватки средств для всех государственных уровней, 2008–2035 гг.



Источник: Национальная комиссия по финансированию инфраструктуры наземного транспорта

Анализ подходов, применяемых в разных странах

Правительствам разных стран мира приходится прилагать невероятные усилия для реализации различных приоритетных инициатив в условиях ограниченности бюджетных средств. Это заставляет их разрабатывать новые, более эффективные подходы к содержанию и развитию транспортных систем. В ряде стран были разработаны инвестиционные механизмы, устанавливающие ориентиры для принятия решений и оценки достигнутых результатов. Механизмы регулирования инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры предполагают использование долгосрочного подхода к принятию инвестиционных решений, обеспечивающего достижение согласованных целей политики.

Для того чтобы проанализировать, как в других странах используются механизмы инвестирования

в развитие транспортной инфраструктуры для принятия решений об инвестировании ограниченных бюджетных средств в первоочередные транспортные проекты, специалистами PwC были изучены подходы, применяемые в Великобритании, Австралии и Японии⁶. Критериями выбора стран для анализа стали распространенность и актуальность механизмов инвестирования в транспортный комплекс, а также применение моделей количественной и качественной оценки.

Кроме того, специалисты PwC изучили механизмы, используемые в Швеции и Канаде, что позволило оценить выгоды, в меньшей степени поддающиеся количественному определению, такие как жизнеспособность, устойчивость и воздействие на окружающую среду. Анализ, состоящий из трех частей, показал, какие компоненты этих инвестиционных моделей

заимствованы у США. Данный отчет представляет собой краткое изложение первой части анализа.

Во второй части исследования, охватывающего пять стран, рассмотрено влияние анализа на основе соотношения цены и качества на принятие решений об инвестировании в транспортную отрасль. Анализ соотношения цены и качества помогает принимать правильные решения при оценке роли государственного и частного секторов в реализации конкретных инфраструктурных проектов. В третьей части исследования оценивается использование программ государственного финансирования инфраструктуры в других странах с целью ускорения строительства наиболее важных объектов инфраструктуры.

В исследовании были рассмотрены следующие вопросы:

- Какие цели преследует модель инвестирования в транспортную инфраструктуру в исследуемых странах: Великобритании, Австралии, Японии, Канаде, Швеции?
- Что должны сделать чиновники для того, чтобы налогоплательщики могли получить оптимальную отдачу от инвестиций в транспортную систему?
- Как добиться того, чтобы транспортная инфраструктура стимулировала экономический рост?
- Как обеспечивается достижение положительных результатов при использовании модели инвестирования в транспортную отрасль в конкретных юрисдикциях?

Исследование в целях подготовки данного отчета проводилось PwC совместно с Министерством транспорта США. Несмотря на это, отчет не отражает политику и взгляды Министерства транспорта США.

Рис. 2. Механизмы инвестирования в транспортный комплекс позволяют связать инвестиционную политику с имеющимися ресурсами



* Более подробная информация о моделях оценки содержится на странице 9.

Источник: анализ PwC на основе опроса, проведенного в Великобритании, Австралии, Японии, Канаде и Швеции

Что представляет собой инвестиционный механизм?

По своей сути инвестиционный механизм представляет собой аналитические инструменты и процессы, используемые для определения потребностей в инвестициях и оценки проектов, которые могут удовлетворить эти потребности, а также для поиска лучших способов финансирования этих проектов. Во многих штатах США для определения приоритетности транспортных потребностей применяются те или иные инвестиционные механизмы. При этом федеральное правительство использует ряд аналитических инструментов для оценки объемов и выделения финансирования на приоритетные инициативы в сфере транспортной инфраструктуры.

Инвестиционные механизмы в транспортном комплексе, рассматриваемые в данном исследовании с участием большого числа стран, имеют широкое применение. Как правило, такие

высокоуровневые механизмы используются в разнообразных инфраструктурных секторах. Более того, они позволяют определить приоритетность инвестиционных решений и в то же время делают процесс более прозрачным и подконтрольным. Такие механизмы также позволяют оценить результаты инвестиционной деятельности по установленным критериям эффективности и подготовить соответствующие отчеты. В отличие от обычных подходов, для инвестиционных механизмов характерны прозрачность и подотчетность в процессе принятия решений.

На рис. 2 показана типовая каскадная структура механизмов, первым звеном которой является механизм на уровне правительства, затем идет уровень министерств, и замыкает структуру уровень проектной оценки и отчетности. На каждом уровне механизма устанавливается связь между целями инвестиционной политики и ресурсами, с одной стороны, и параметрами реализации проекта и отчетности, с другой. В то

время как в основе большинства инвестиционных механизмов лежат инструменты, предназначенные для количественного измерения ожидаемых и фактических выгод проекта, ряд изученных механизмов также включал методики оценки выгод, в меньшей мере поддающихся количественному определению, таких как жизнеспособность, устойчивость и воздействие на окружающую среду.

Однако основополагающим аспектом инвестиционных механизмов является концепция соотношения цены и качества. В этом контексте соотношение цены и качества обеспечивает наиболее высокое качество и эффективность при минимальных затратах в течение всего срока проекта – от этапа закупок до долгосрочных операций и эксплуатации. Инвестиционные механизмы направляют деятельность властей в части определения, установления приоритетности и выбора проектов, соответствующих целям политики и обеспечивающих наиболее выгодное соотношение цены и качества.

Как работают инвестиционные механизмы на различных уровнях

На уровне правительства инвестиционные механизмы определяют общую политику для различных правительственных учреждений, претендующих на получение финансирования (см. рис. 3 ниже). В ряде стран, принявших участие в исследовании, правительство получает рекомендации в отношении приоритетности проектов от консультативного органа, занимающегося вопросами инфраструктуры.

На данном уровне правительство принимает решения общего плана, например, определяя объемы

финансирования транспортного комплекса или здравоохранения. Если правительственные механизмы установлены на федеральном уровне, то указания для штатов и регионов зачастую учитывают федеральные цели. К инвестиционным механизмам, работающим на уровне правительства, относится «Зеленая книга Министерства финансов Великобритании» (Treasury Green Book) (см. рис. 4 на следующей странице), «Процесс Gateway-анализа» (Gateway Review Process) в Австралии и Великобритании и многие из аспектов Закона США о восстановлении экономики и реинвестировании.

Рис. 3. Финансирование экономической инфраструктуры и финансовые модели в Великобритании*

| | Государственный капитал | | Частные финансовые средства | | |
|------------------|---|---|--|--|---------------------------------|
| | Госсектор | Традиционные закупки | ГЧП / частные финансовые инициативы | Регулируемый частный сектор | Прочие отрасли частного сектора |
| Энергетика | | | | Национальная сеть линий электропередачи | Производство электроэнергии |
| Телекоммуникации | | | | Национальная телекоммуникационная инфраструктура | Кабельная сеть |
| Транспорт | | Большинство дорог | Расширение автомагистрали M25 | some airports | Порты |
| Отходы | Коммерческая деятельность местных властей | Муниципальные объекты | Муниципальное управление | | Коммерческая утилизация |
| Вода | Шотландия | Защита от наводнений и укрепление берегов | Северная Ирландия Частные финансовые инициативы | England & Wales | |

*На уровне правительства инвестиционные механизмы определяют общую политику для различных правительственных учреждений, претендующих на получение финансирования.

Источник: проведенный PwC анализ стратегии в области национальной инфраструктуры, представленной Агентством по развитию инфраструктуры Великобритании (Strategy for National Infrastructure, Infrastructure UK)

Исходя из общегосударственных приоритетов в области инвестиционной деятельности, транспортные чиновники определяют, какие проекты финансировать *на уровне министерства*.

При этом они опираются на различные критерии, такие как государственная политика, показатели результативности, потребности различных групп населения. В качестве одного из примеров можно привести новый подход к анализу проектов, используемый Министерством транспорта Великобритании. В США анализ на уровне министерства используется аналогичным образом в рамках программ дискреционных правительственных грантов Министерства транспорта США (TIGER, TIGER II и TIGER III).

На уровне проектов отдельные проекты соперничают за получение финансирования на развитие транспорта, исходя из конкретных потребностей, таких как необходимость решения проблемы загруженности дорожно-транспортной сети.

При разработке проекта используются модели оценки для измерения и приоритизации различных затрат и выгод в рамках каждого варианта. В качестве примеров реализуемых выгод можно привести снижение загруженности дорог, повышение надежности движения, сокращение выбросов углекислого газа и увеличение мобильности. К затратам можно отнести такие факторы, как потери времени при обслуживании, капитальные инвестиции и рост нагрузки на другие службы (см. рис. 5).

Рис. 4. Анализ и оценка транспортных проектов в Великобритании



Источник: проведенный PwC анализ «Зеленой книги» (The Green Book): Анализ и оценка на уровне центрального правительства, Министерство финансов Великобритании

Рис. 5. Пример затрат и выгод при выборе транспортного проекта

| Выгоды | Затраты |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Снижение загруженности дорог • Повышение надежности движения • Снижение выбросов углекислого газа • Увеличение мобильности | <ul style="list-style-type: none"> • Потери времени при обслуживании • Капитальные инвестиции • Нагрузка на другие службы |

Источник: анализ PwC на основе опроса, проведенного в Великобритании, Австралии, Японии, Канаде и Швеции

Роль моделей оценки

Модели оценки представляют собой инструменты, используемые в процессе принятия инвестиционных решений для оценки и сравнения преимуществ различных вариантов инвестиций. Для определения и расчета потенциальной ценности того или иного варианта на протяжении всего процесса принятия решений о вложении средств можно использовать модели единичного или многофакторного анализа.

Формальная оценка с использованием моделей анализа на систематической основе (в отличие от разовой оценки) позволяет транспортным чиновникам осуществлять выбор и определять приоритетность вариантов инвестирования при измерении фактических выгод.

Для подтверждения общей «жизнеспособности» проекта в сфере транспорта недостаточно провести финансовый анализ, так как он не учитывает общеэкономические затраты и выгоды для всего региона в целом.

В качестве альтернативы такой оценки чиновники в странах, представленных в исследовании, используют целый спектр моделей анализа. Эти модели обеспечивают сбалансированное соотношение количественных показателей и качественной оценки и включают различные комбинации следующих видов анализа: анализа затрат и выгод, анализа на основе множественных критериев, анализа экономического воздействия и анализа эффективности затрат. Различные модели анализа представлены на рис. 6.

Как транспортный комплекс способствует развитию экономики в целом?

Анализ транспортных проектов необходимо проводить в более широком контексте экономического развития региона. Ниже перечислены некоторые выгоды, которые может получить регион в целом благодаря проекту по созданию новой транспортной инфраструктуры.

- Повышение эффективности коммерческой деятельности за счет экономии времени и более высокого уровня надежности транспорта.
- Рост инвестиций в развитие бизнеса и более высокая инновационная активность за счет обеспечения эффекта масштаба и внедрения новых методов работы.
- Ускоренное формирование экономических кластеров благодаря тому, что транспортная инфраструктура выступает в роли катализатора деловой активности.
- Повышение эффективности рынков труда за счет увеличения их гибкости и большей доступности рабочих мест.
- Развитие конкуренции за счет возможности выхода на новые рынки.
- Развитие внутренней и внешней торговли за счет сокращения торговых издержек.
- Рост экономической активности благодаря притоку в регион специалистов со всего мира, которым обеспечено высокое качество жизни.

Рис. 6. Некоторые модели оценки, используемые при анализе инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры

| Модель оценки | Модель наиболее эффективна при следующих условиях: |
|---|---|
| <p>Анализ экономической эффективности (соотношение затрат и выгод) Позволяет просчитать выгоды и затраты, чтобы оценить, как проект отразится на обществе и экономике в целом.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Учитываются экономические издержки и выгоды для всего населения, а не только для конкретной заинтересованной стороны. • Обеспечивается оптимальное соотношение между затратами и выгодами на уровне финансов, экономики, социальной сферы и охраны окружающей среды (в той мере, в какой они поддаются количественной оценке). • Проводится сравнительный анализ издержек и выгод по различным моделям, сценариям привлечения капитала, а также стратегиям управления проектом. • Основной целью является экономическая эффективность. |
| <p>Анализ на основе множественных критериев Позволяет сопоставить различные варианты реализации проекта с точки зрения достижения поставленных целей и применения измеримых критериев.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Поставленные цели выходят за рамки экономических и финансовых задач и включают в себя такие вопросы, как безопасность, доступность и экологичность. • Сложно дать количественную оценку основных преимуществ и выгод. • Налажено взаимодействие с заинтересованными сторонами, совместно разрабатываются критерии и четко распределяется ответственность за конечные результаты. |
| <p>Анализ экономического воздействия Позволяет оценить, как проект отразится на жизни населения и деятельности компаний в конкретном регионе с экономической точки зрения. Анализ выполняется с использованием сложной программы компьютерного моделирования.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Анализируется степень и характер экономического воздействия и его специфика на уровне регионов. • Оценивается влияние проекта на основные экономические показатели, такие как: <ul style="list-style-type: none"> – ВВП; – реальное потребление, доходы, инвестиции; – занятость населения; – поступления в государственный бюджет; – процентные ставки, обменный курс, условия сделки. |
| <p>Финансовая оценка Определяет выгоды и издержки для конкретной организации, а не для экономики или общества в целом.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Учитываются цели и интересы конкретной организации. • Оценивается рентабельность и денежные потоки в результате использования коммерческих возможностей. • Учитывается ситуация на конкурентных рынках; затраты и выгоды от реализации проектов находят свое отражение в рыночных ценах. • Выполняются государственные финансовые обязательства. • Сравниваются различные методы организации подрядных работ и закупок, например, когда все обязательства берет на себя государство либо когда привлекаются третьи стороны. |
| <p>Анализ эффективности затрат Позволяет оценить преимущества, которые можно получить от реализации проекта в неденежном выражении (например, общественно необходимые затраты на охрану здоровья одного человека). Данный анализ позволяет ранжировать проекты на основе такого сравнительного показателя, как «издержки на единицу эффективности».</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Сложно дать количественную оценку выгоды. • Оцениваются аналогичные варианты решения задачи. |

Источник: анализ PwC на основе интервью, проведенных в Великобритании, Австралии, Японии, Канаде и Швеции

Как механизмы инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры влияют на процесс принятия решений и позволяют оценить конечный результат

Решения, ориентированные на конечный результат, основаны на хорошо продуманных и четко сформулированных целевых показателях, привязанных к более общим задачам. Для того чтобы успешно решать общие задачи на уровне конкретных проектов, способных обеспечить выполнение целевых показателей, необходимо наладить сотрудничество между государственными структурами различного уровня.

Показатели результативности, известные всем заинтересованным сторонам, сравниваются с согласованными ранее целевыми показателями. Хотя официально никакой процедуры поощрения или наказания может и не существовать, тем не менее система подотчетности заставляет каждого подрядчика отвечать за свой конечный результат. Например, от конечного результата может напрямую зависеть принятие решений по будущему бюджету и уровень вознаграждения высшего руководства.

Так, в 2003 году правительство Великобритании установило пять критериев для оценки эффективности проектов, которые применяет до сих пор:

1. Проект должен вносить вклад в борьбу с изменением климата, обеспечивая снижение выбросов углерода в атмосферу.

2. Проект должен обеспечить эффективность транспортных сетей и тем самым способствовать развитию конкуренции.
3. Проект должен способствовать обеспечению равных возможностей для всех граждан.
4. Проект должен способствовать созданию благоприятной для человека окружающей среды путем повышения качества жизни пользователей транспорта и всего населения в целом.
5. Проект должен способствовать повышению безопасности граждан в долгосрочной перспективе за счет использования безопасных способов транспортировки.

Ключевые показатели эффективности (КПЭ) вместе с заложенными в план целевыми показателями позволяют оценить, насколько эффективно и успешно достигаются эти цели. Примерами ключевых показателей эффективности могут служить выбросы в атмосферу углерода на тонну горючего, издержки на тонну выбросов углерода, изменения в уровне шума, рост ВВП на душу населения, уровень заполнения транспорта, изменение уровня заполнения транспорта с течением времени (в процентах), изменение количества дорожно-транспортных происшествий (в процентах).

Например, в Японии Министерство по землепользованию, инфраструктуре, транспорту и туризму делает все необходимое для того, чтобы благодаря инвестициям в транспортную инфраструктуру

повышались безопасность и качество жизни всех граждан страны, усиливалась конкуренция между

странами, у людей появлялось чувство гордости за свою страну и чтобы каждый регион имел свое лицо. В 2003 году министерство приняло комплексную транспортную политику, которую потом утвердил кабинет министров. Эта политика определила стратегические приоритеты, в частности:

- она предусматривает возможность принимать гибкие решения в зависимости от потребностей, например привлекать частный капитал в рамках частной финансовой инициативы для расширения токийского аэропорта Ханеда;
- поощряет автономию регионов, что позволяет эффективно использовать местных специалистов и ресурсы частного сектора;
- помогает лучше управлять транспортом за счет организации перехватывающих парковок и введения альтернативного рабочего графика в организациях;
- предусматривает проведение НИОКР в области транспортных средств и создание транспорта следующего поколения, включая так называемые умные транспортные системы, в которых новые технологические решения повышали бы уровень безопасности, надежности, эффективности и экологичности; транспорт двойного назначения, например микроавтобусы с выдвигающимися колесами для движения по обычному железнодорожному полотну, а также поезда на магнитной подушке.

Продуманные механизмы инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры способствуют более эффективному использованию капиталовложений

Механизмы инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры, проанализированные специалистами PwC в рамках данного исследования, были отобраны Министерством транспорта США, поскольку они современны и актуальны и используют модели

Долгосрочное планирование

Транспортная инфраструктура является составной частью долгосрочной программы роста любого региона. Долгосрочное планирование, основанное на концепции будущего использования земель, предусматривает различные варианты транспортной инфраструктуры, учитывающие национальные, региональные и местные потребности. Рассчитанный на долгую перспективу план, который учитывает эти потребности и соотносит их друг с другом, обеспечивает стабильность и безопасность для

Механизмы инвестирования в транспортную инфраструктуру и связанный с ними инструментарий помогают политикам решать, кто сможет реализовать тот или иной проект эффективнее – государство или частный сектор.

количественной и качественной оценки. Несмотря на то, что механизмы инвестирования, применяемые в некоторых регионах мира, направлены на удовлетворение конкретных потребностей этих юрисдикций, представители транспортных ведомств США видят в них примеры передового опыта, которые могут быть использованы в их стране.

всех заинтересованных сторон, включая местных жителей, чья полная поддержка крайне необходима для долгосрочного успеха инфраструктурного проекта. Такой план также обеспечивает стабильность и безопасность государственным и частным участникам проекта по созданию транспортной инфраструктуры.¹¹

Национальный консультативный орган

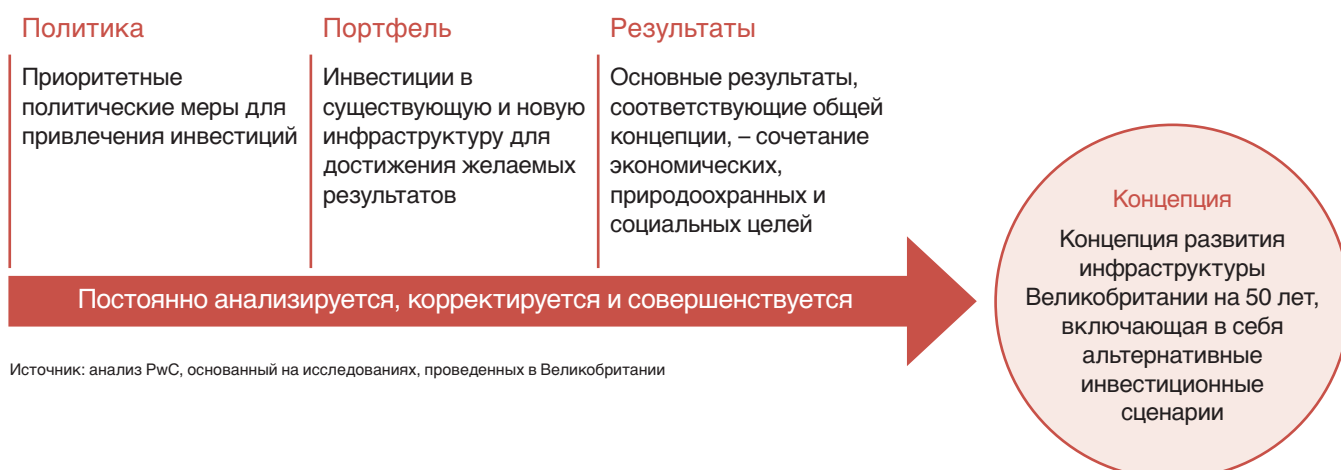
В ряде стран из числа принявших участие в исследовании существует национальный орган, который определяет политику инвестирования в инфраструктуру и дает рекомендации властям на федеральном, региональном и местном уровне.

Такой орган способен принимать во внимание целый ряд важнейших аспектов, среди которых необходимость проведения НИОКР, требования к частным инвестициям и прогнозирование социального эффекта от реализации инфраструктурных проектов. Рекомендации такого национального органа дают возможность государству определять приоритетность реализации и финансирования проектов в различных конкурирующих между собой отраслях экономики. Деятельность этого органа, как правило, является прозрачной, что позволяет общественности, особенно жителям районов, где реализуются конкретные инфраструктурные проекты, понять,

как определяются приоритеты и принимаются инвестиционные решения.

В Великобритании с 2010 года существует Агентство по развитию инфраструктуры Великобритании (Infrastructure UK). Оно разрабатывает долгосрочные планы создания в стране необходимой инфраструктуры и координирует инвестиции в НИОКР и инновации. Данный консультативный орган сотрудничает с организациями государственного и частного секторов в целях разработки политики привлечения инвестиций в развитие британской инфраструктуры. Кроме того, Агентство по развитию инфраструктуры Великобритании является связующим звеном между государственным и частным сектором. Чтобы решать непростые задачи по привлечению финансирования, Великобритания стремится сотрудничать с широким кругом инвесторов (представляющих разные страны и осуществляющих разные виды инвестиций) в рамках комплексных проектов (см. рис. 7 ниже).

Рис. 7. Пример концепции принятия решения об инвестициях в инфраструктуру



Источник: анализ PwC, основанный на исследованиях, проведенных в Великобритании

Для подтверждения общей «жизнеспособности» проекта в сфере транспорта недостаточно провести финансовый анализ, так как он не учитывает общеэкономические затраты и выгоды для всего региона в целом.

Количественная оценка потребностей

Транспортная политика должна содержать измеримые целевые показатели, которые можно использовать для оценки достигнутых результатов. Государственные институты используют модели оценки для обоснования потребности в реализации проекта, перед тем, как выделить средства на его реализацию. Модели оценки позволяют проанализировать проекты и определить их приоритетность в зависимости от способности проекта достичь целевых показателей и обеспечить наиболее выгодное соотношение цены и качества. Для того чтобы повысить эффективность принятия инвестиционных решений, в особенности в ситуации ограниченного финансирования, необходимо использовать опыт, полученный в ходе реализации уже завершённых инвестиционных проектов.

В течение года Совет по инфраструктурному развитию Австралии (Infrastructure Australia) отобрал 10 первоочередных проектов общенационального значения из более 1 000 возможных вариантов. Семь из 10 отобранных проектов по развитию транспортной инфраструктуры были в дальнейшем профинансированы правительствами штатов и

федеральным правительством в равных долях. Эти семь экологически безопасных проектов отвечали конкретным политическим целям: они способствовали экономическому росту и обеспечивали соблюдение интересов всего населения.

В ходе планирования в основу этих проектов были заложены конкретные показатели соотношения затрат и выгод, учитывающие стоимость проезда, затраты на эксплуатацию транспортных средств, экономии времени, выручку от продажи билетов, загруженность дорожно-транспортной сети, безопасность, надёжность движения, шумовую нагрузку, загрязнение атмосферы, выбросы углекислого газа и пользу для здоровья населения. Кроме того, проекты должны были соответствовать установленным требованиям в отношении управления проектами и их реализации.

Распределение средств

В странах, принявших участие в исследовании, государство стремится обеспечить справедливое распределение средств между региональными и местными бюджетами. Это делается для того, чтобы и крупные, и небольшие субъекты имели возможность удовлетворить свои потребности в транспортной инфраструктуре.

Для проекта устанавливается лимит финансирования из средств федерального бюджета, что стимулирует инвестиции со стороны других уровней бюджетной системы, а также частного сектора. Такая структура финансирования, подразумевающая наличие многочисленных источников поддержки, подразумевает необходимость дополнительных усилий и сотрудничества между сторонами.

Строительный фонд Канады работает по двум направлениям, стремясь сбалансировать потребности городского и сельского населения. В рамках направления по обеспечению функционирования основных инфраструктурных объектов ведётся работа над крупными стратегическими проектами общенационального и регионального значения. В рамках второго направления, в задачи которого входит обеспечение жизнедеятельности отдельных субъектов, в центре внимания находятся населённые пункты и районы с населением менее 100 000 человек. Федеральное правительство тесно сотрудничает со всеми провинциями и округами для решения специфических для каждого региона инфраструктурных вопросов.

Обеспечение устойчивого развития общества

В основе принимаемых в Швеции решений в рамках политики инвестирования в развитие транспортного комплекса лежат долгосрочные интересы страны в социально-экономической и экологической сфере. Однако при выполнении долгосрочных задач могут возникнуть трудности в краткосрочной перспективе. Так, например, случилось с «налогом на пробки», против введения которого первоначально выступало 75 процентов населения. Однако благодаря постоянно ведущейся информационной кампании, доказывающей пользу «устойчивого» образа жизни, 65 процентов жителей в настоящий момент выступают в поддержку этого налога.

развития транспорта. Это часть крупномасштабной инициативы, к реализации которой правительство приступило в 1994 году. Эта инициатива была призвана стимулировать использование экологически чистых автомобилей и возобновляемого топлива в рамках программ по обеспечению устойчивого развития общества, укреплению здоровья населения, решению демографических вопросов и обеспечению роста без ущерба для экологии. В 2010 году в Стокгольме было собрано свыше 75 млн долларов США в виде «налога на пробки», при этом удалось добиться снижения загруженности дорожно-транспортной сети в центральной части города на 20 процентов. Транспортные средства, работающие на альтернативных видах топлива, от налога освобождены.

участие в транспортном проекте в течение всего его жизненного цикла. В противном случае добиться успеха будет непросто. Колебания общественного мнения или изменения политического ландшафта, происходящие в течение жизненного цикла транспортного проекта, могут помешать его реализации.

А неопределенность, характерная для сегодняшней ситуации на мировых рынках, еще более усложняет и без того достаточно непростой, многоуровневый процесс.

Международная практика использования механизмов инвестирования в транспортную инфраструктуру: полезные уроки

Рост инфраструктурных потребностей в условиях ограниченности бюджетных ресурсов ставит непростые задачи перед транспортными чиновниками. Исследование, проведенное PwC на материале нескольких стран, показывает, что инвестиционные механизмы являются хорошим подспорьем для правительств в успешной реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Они позволяют:

- создать инструмент для определения приоритетности проектов в транспортной сфере;
- направлять средства, выделенные на развитие транспортной системы, на реализацию приоритетных проектов;
- осуществлять оценку и учет ожидаемых выгод от инвестиций;
- вовлекать заинтересованные стороны на протяжении всего процесса;
- обеспечивать прозрачность и ответственность за реализацию и результативность проектов.

Механизм инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры представляет собой аналитические инструменты и процессы, которые позволяют выявить потребности в инвестициях и оценить проекты, способные удовлетворить эти потребности, а затем определить наиболее эффективные способы финансирования этих проектов.

Шведскому правительству удалось организовать совместную работу заинтересованных сторон из государственного и частного секторов по администрированию различных аспектов механизма инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры.

Средства, собираемые в виде «налога на пробки», направляются на финансирование проектов

Правительство подает пример остальным, поставив перед собой задачу к 2025 году перевести все городские автобусы на возобновляемое топливо.

Все заинтересованные стороны: государственные органы, частные партнеры, если таковые имеются, региональные и местные коммерческие предприятия и граждане – должны принимать

Библиографические ссылки

1. World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report*, 2011-2012, 2011.
2. AASHTO Center for Excellence in Project Finance, *The Forum on Funding and Financing Solutions for Surface Transportation in the Coming Decade: Conference Report*, January 2011.
3. Elizabeth McNichol, Phil Oliff, and Nicholas Johnson, "States Continue to Feel Recession's Impact," *Center on Budget and Policy Priorities*, Updated January 9, 2012.
4. PricewaterhouseCoopers, *Cities of Opportunity*, 2010.
5. World Economic Forum, *Global Risks 2020: A Global Risk Network Report*, January 2010.
6. PwC, *Survey and Analysis of Transportation Investment Models in Other Countries*, June-September 2010.
7. *The Eddington Transport Study: The Case for Action*, December 2006.
8. Simon Kent, "Passing the Torch," *PM Network*, December 2008.
9. PwC, *Public-Private Partnerships: The US Perspective*, June 2010.
10. PwC, *Game On: Mega-Event Infrastructure Opportunities*, April 2011.
11. Jeff Nagel, "Rise in Transit Use Called Olympic Legacy," *SurreyLeader.com*, February 10, 2011.

**Контактная информация для получения
дополнительных сведений о механизмах
инвестирования в транспортную
инфраструктуру:**

Джулиан Смит

Руководитель международной практики PwC
в области железнодорожной и транспортной
инфраструктуры

Руководитель группы по сопровождению
инфраструктурных проектов и привлечению
финансирования

PwC в России

Тел.: +7 (495) 967-6497

julian.l.smith@ru.pwc.com

Дмитрий Ковалев

Директор группы по сопровождению
инфраструктурных проектов и привлечению
финансирования

PwC в России

Тел.: +7 (495) 223-5028

dmitry.kovalev@ru.pwc.com