

УДК 338.27+330.356

Регион: экономика и социология, 2016, № 1 (89), с. 295–313

Е.Б. Кибалов, А.А. Кин

КРУПНОМАСШТАБНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ: СОПОСТАВИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЕСТЕСТВЕННЫМИ МОНОПОЛИЯМИ РОССИИ

В статье анализируются правила оценки крупномасштабных капиталобразующих проектов, осуществляемых регулируемым государством коммерческими естественными монополиями («Газпром», «Транснефть», «Российские железные дороги»). Показано, что в методиках оценки, разработанных самими монополиями или для них правительственными структурами, не учитывается фактор неопределенности. Кроме того, в методике «Газпрома» фигурирует только коммерческая эффективность, а общественная эффективность его газовых проектов межгосударственной значимости предметом анализа не является. Отмечается, что все три стратегических игрока сырьевого сектора России, функционируя в одной стране, тем не менее демонстрируют существенно разные модели оценки осуществляемых ими проектов стратегической значимости. Сделан вывод, что магистральное направление совершенствования методик оценки крупномасштабных инвестиционных проектов состоит не только в развитии инструментария оценки, но и в выявлении «естественности» монополизма субъектов реализации инфраструктурных проектов указанного класса, а также в корректировке характера их взаимодействия с государством.

Ключевые слова: естественные монополии, крупномасштабный инвестиционный проект, оценка общественной эффективности, учет фактора неопределенности

Терминологические замечания. После принятия федерального закона о стратегическом планировании¹ возник вопрос о соотношении понятия «крупномасштабный инвестиционный проект», нередко отождествляемого со «стратегией», и понятия «стратегия», обозначающего инструмент стратегического планирования. Согласно этому закону стратегия социально-экономического развития – это «документ стратегического планирования, содержащий систему долгосрочных приоритетов, целей и задач государственного управления, направленных на обеспечение устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития Российской Федерации» (ст. 3, п. 24). Следовательно, стратегия – это не способ использования ресурсов, обеспечивающий достижение некоей экзогенно сформулированной для исполнителя цели, как это понимается, например, в исследовании операций и чем, собственно, является любой проект, в том числе и крупномасштабный. Закон о стратегическом планировании требует трактовать стратегию как систему правил, регламентирующих определенные действия лица или органа, принимающего решения, в каждой ситуации целеориентированного выбора, что, заметим, совпадает с определением стратегии в теории стратегических игр. Исходя из таких соображений мы будем далее считать проект объектом оценки, а стратегию инструментом оценки его эффективности.

Проблемная ситуация. Отправляясь от сделанных замечаний, рассмотрим применительно к крупномасштабным инвестиционным проектам (КИП) правила оценки их эффективности, используемые российскими стратегическими игроками для выявления наиболее предпочтительного проекта. Рассмотрение проведем не абстрактно-теоретически, а на примере крупномасштабных капиталобразующих проектов, осуществляемых регулируемым государством коммерческими естественными монополиями² – «Газпромом», «Транснефтью» и «Российскими железными дорогами». Именно в этих системообразующих для экономики России структурах фокусируется

¹ См.: *Федеральный закон* Российской Федерации от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // *Собрание законодательства РФ*. – 2014. – № 26, ч. I. – Ст. 3378.

² Термин заимствован из работы [1].

проблема комплексной оценки КИП, которая в соответствии с духом и буквой упомянутого закона на языке математики должна проводиться с помощью векторной целевой функции, образуемой критериями максимизации общественной и коммерческой эффективности. Однако известно, что максимизировать такую функцию формально не имеет смысла, поскольку математически векторный оптимум не определен³, т.е. неопределенность здесь имеет место в исходной точке оценки КИП и принятия инвестиционного решения. На практике неопределенность «вскрывается» с помощью неформального анализа на основе разного рода эвристических приемов, которые используются в том числе и естественными монополистами. Критическому обсуждению того, как это ими делается, посвящена настоящая статья.

Дополнительные пояснения. Прежде всего укажем на специфические свойства КИП, порождающие повышенную сложность оценки его эффективности во всех ее аспектах: политическом, экономическом, социальном и военно-стратегическом. Ввиду крупномасштабности затрат и результатов таких проектов они фактом своей реализации порождают ощутимые на уровне национальной экономики экстерналии (внешние эффекты). Многие экстерналии не имеют стоимостной оценки и могут быть оценены при расчетах только по качественной шкале. Но и количественные экономические оценки на макро- и микроуровне, фигурирующие на этапах разработки обосновывающих материалов (например, показатели бюджетной эффективности или рентабельности КИП) в части выводов о росте и стабильности экономики в перспективе, должны использоваться весьма осторожно. Дело в том, что реализованный КИП меняет, иногда радикально, пропорции хозяйственной системы страны и сложившиеся в ней до момента осуществления нового КИП цены и нормативы эффективности. Строительство Транссиба и освоение месторождений нефти и газа Севера Западной Сибири – российские примеры таких проектов, Суэцкий и Панамский каналы – западные примеры. Названные проекты породили, как известно, положительные экстерналии глобального характера. Но есть и негативные примеры: в России это «мертвая» же-

³ См.: *Математика* и кибернетика в экономике: Словарь-справочник. – 2-е изд., перераб. и доп. – М., Экономика, 1975. – С. 67.

лезная дорога Салехард – Игарка, на Западе – сомнительный в части эффективности Евротоннель под Ла-Маншем.

По нашему мнению, неопределенность затрат и результатов при оценке и осуществлении подобных КИП неустраима в принципе, но снизить ее уровень возможно, опираясь на современные средства поддержки принятия инвестиционных решений и на экспертные технологии. Здесь важно различать неопределенность вероятностную и фундаментальную (радикальную). В первом случае возможность актуализации различных сценариев развития внешней среды проекта в интервале его жизненного цикла может быть описана с помощью вероятностной меры, а выбор наиболее эффективного проекта (варианта проекта) происходит в ситуации риска. Во втором случае считается, что вероятность актуализации того или иного сценария развития внешней среды проекта неопределима в принципе, но эффективность каждого конкурирующего проекта в каждом из рассматриваемых сценариев известна и количественно описана.

Для интересующих нас КИП второй случай является типичным, но нередки и смешанные варианты. Теория принятия решений (см., например, работу [5]) предлагает специальные правила (критерии) выбора наиболее предпочтительной альтернативы в ситуации неопределенности. Все они будут рассмотрены ниже применительно к конкретным крупномасштабным инвестиционным проектам и субъектам их реализации – коммерческим естественным монополиям России.

Официальная методика оценки инвестиционных проектов [3] не акцентирует внимание ее пользователей на неправомерности применения для оценки эффективности крупномасштабных инвестиционных проектов тех же методов и подходов, что и для проектов маломасштабных. Имеющиеся в методике рекомендации на этот счет носят отсылочный и неконкретный характер и не раскрывают существа сложной проблемы классификации и спецификации проектов указанного типа, а также методов их обоснования, сильно различающихся не только методологически, но и по степени сложности и затратности применяемого инструментария. А коль скоро это так, пользователи идут по более легкому пути, оценивая, к примеру, проект сооружения БАМа по той же методике, что и проект строительства бани на 100 по-

мывочных мест. К сожалению, это традиционный прием в отечественной проектно-инвестиционной практике: отсутствует понимание того, что экономя на предпроектных обоснованиях и сложных вариантных расчетах, инвесторы любых категорий столкнутся с «недовыявленной» неопределенностью на следующих этапах жизненного цикла КИП и заплатят вдвойне и втройне. Классический пример тому – проект Нерюнгринского угольного разреза в зоне БАМа⁴.

Спроецируем наши предварительные замечания и разъяснения на реальную практику перечисленных выше естественных монополистов. И начнем с «Газпрома», но не потому, что эта структура является одним из лидеров ресурсно-добычного сектора нашей экономики. Причина в ином: механизм оценки эффективности КИП, принятый в «Газпроме», описан достаточно детально в книге А.Г. Ананенкова с соавторами [1], чего не скажешь о двух других монополистах – «Транснефти» и ОАО «РЖД».

«Газпром». Сразу зафиксируем наше отношение к названной книге, во-первых, поскольку именно ее материал анализируется нами в первую очередь и в целях, обозначенных выше, и, во-вторых, потому что без хотя бы краткой оценки этого первоисточника нельзя понять дальнейший критический анализ методов оценки КИП, принятых не только в «Газпроме».

Книга написана в оригинальном стиле, до сих пор не встречавшемся авторам настоящей статьи в изданиях, именуемых научными. Назовем этот стиль «онаученным», «ретрокоммерческим». Действительно, жанр книги по форме представляет собой нечто среднее между научной монографией и справочным пособием, а по содержанию это микст советских стандартов по планированию и регулированию специализированного строительного производства с западными моделями корпоративного управления сложными видами деятельности. Хороши или плохи такие комбинации – судить не беремся. Возможно, в переходный период развития наших экономики и общества тексты подобного рода полезны для управленческой практики «Газ-

⁴ См. об этом: *Кин А.А.* Регионально-транспортный мегапроект БАМ: уроки освоения // Регион: экономика и социология. – 2014. – № 4 (84). – С. 55–73.

прома» и финансируемой им отраслевой науки. Нас же интересует полезность этой практики для совершенствования оценки эффективности КИП, например таких, как «Северный поток» или «Сила Сибири», которые осуществляются по заказу «Газпрома» и под его внутренним контролем, но внешние эффекты которых имеют не только общегосударственное, но и межгосударственное значение.

Ограничившись сказанным, перейдем к интересующему нас сюжету книги, а именно к главе «Регламент по разработке и реализации крупномасштабных высокотехнологичных инвестиционных проектов». При ознакомлении с содержанием этой главы появляется ряд вопросов, но мы остановимся на двух главных. Первый вопрос возникает после прочтения такого фрагмента: «...ОАО Газпром, являясь главным организатором и инвестором данного проекта (“Северный поток”. – *Авт.*), подготавливает основные условия финансирования этого проекта всеми инвесторами, согласует гарантийные обязательства по его реализации. Приведенный пример является яркой иллюстрацией эффективного опыта сотрудничества крупнейшей российской корпорации с иностранными партнерами на основе взаимных интересов и международных стандартов. Полагаем, что этот опыт будет использован как при развитии данного проекта, так и других международных и отечественных проектов» [1, с. 395–396].

Читающий упомянутую книгу, естественно, пожелает ознакомиться с цифрами и фактами, которые, как обещают ее авторы, ярко иллюстрируют «эффективный» опыт «Газпрома», характеризующий успех коммерческого естественного монополиста при осуществлении уникального по всем параметрам проекта «Северный поток». Но тщетно, так как после процитированного фрагмента следует текст, не привязанный ни к какой-либо конкретике вообще, ни к интересующему нас проекту в частности. А ведь на титульном листе книги написано, что это справочное пособие для специалистов, и не очень понятно, как они станут его использовать в своих международных и отечественных проектах при таком способе передачи опыта лучших. Таков *первый главный вопрос* к авторам книги.

Предположив далее, что недостаток «справочности» компенсируется высоким уровнем «научности», обратимся к параграфу «Основ-

ные показатели планов капитального строительства инвестиционных проектов» той же главы. В параграфе содержится перечень критериев, которые рекомендуется использовать «как индикаторы конкурентности проектов» [1, с. 428]. К их числу относятся: технико-экономические показатели; доступность сырьевых ресурсов; масштабы и временные рамки рыночного спроса; уровень сложности и пригодности технологий; размеры требуемых инвестиций; наличие квалифицированных кадров; возможность слияния в единое целое (отсутствие противоречивых факторов) существующих методик; доступность информации для принятия твердых решений.

Оставляя в стороне не очень научный прием, когда в перечне количественные показатели фигурируют в одном ряду с качественными без разграничения на максимизируемые, минимизируемые и показатели допустимости, обратимся к показателям технико-экономическим, расшифровка которых сделана в параграфе «Показатели экономической эффективности инвестиционных проектов и программ». Их перечень стандартен для коммерческого подхода при оценке маломасштабных инвестиционных проектов: ЧДД, ВНД, срок окупаемости и т.д. Число таких «поточковых» проектов, одновременно осуществляемых «Газпромом», составляет 400 единиц. Узнать главное, что нас интересует – только эти или еще какие-то иные показатели использовались при оценке того же «Северного потока», и в данном параграфе не удастся по причинам, указанным выше: привязка к конкретным проектам и реальным расчетам отсутствует.

Конечно, с точки зрения критерия «степень научности» рассмотрение числовых примеров не обязательно, но тогда хотя бы на качественном уровне должно быть объяснено, почему критерий «общественная эффективность» в книге, претендующей на научность, применительно к проектам масштаба «Северного потока» вообще не обсуждается. Между тем колоссальные внешние эффекты инфраструктурных проектов такого класса очевидны даже неспециалистам. Более того, как видно из списка источников, которыми пользовались авторы рассматриваемой книги, в нем отсутствует ссылка на упомянутую выше межотраслевую методику оценки инвестиционных проектов [3], являющуюся официальным правительственным документом.

В книге имеются ссылки на устаревшую методику оценки эффективности инвестиционных проектов прошлого века, на международные стандарты, но только не на официальную методику, изложенную в работе [3]. Полагаем, что авторы книги не согласны с концептуальным положением этой методики, сформулированным в разделе 2.3 в виде рис. 2.1, где в соответствующем прямоугольнике написано «оценка общественной значимости проекта». Именно с нее начинается процедура оценки любых инвестиционных проектов, и если авторы рассматриваемой книги с этим не согласны, то им следует, коль скоро они претендуют на научность собственного произведения, на его же страницах обоснованно возразить. А игнорирование официальных документов не то чтобы ненаучно, но ведет к недооценке (или неправильной оценке) общественной эффективности не только уникальных газовых проектов, но и «Газпрома» в целом.

По сути аналогичен подход авторов книги к учету факторов риска и неопределенности при оценке инвестиционных проектов. Эти ключевые в современном нелинейно развивающемся мире факторы упоминаются как бы мимоходом в разных главах и параграфах, но системно не осмыслены и структурно не выделены, т.е. в специальных разделах не обсуждаются. Видимо, авторы полагают, что российское государство и впредь будет страховать любые риски «Газпрома» как организации и любые его крупномасштабные проекты независимо от качества обосновывающих материалов. Однако время глобального газового дефицита заканчивается, крепнут зарубежные конкуренты, падают цены. Даже при увеличении поставок природного газа в Европу выручка «Газпрома» снижается. Например, по оценкам Министерства экономического развития РФ, в 2015 г. это снижение составило более 14 млрд долл. США⁵. И это без учета убытков в результате остановки КИП «Южный поток».

Отсюда *второй главный вопрос*: понимают ли авторы книги, что игнорирование фактора неопределенности при оценке крупномасштабных газовых проектов так же ненаучно, как и неучет их обществен-

⁵ См.: *Цена на российский газ для Европы в 2015 г. может снизиться на 35%*. МЭР РФ. – URL: <http://www.oilcapital.ru/export/262346.html> .

ной значимости? И что это противоречит духу и букве федерального закона о стратегическом планировании?

«Транснефть». Подход этого коммерческого естественного монополиста к решению проблем, сформулированных выше применительно к «Газпрому», существенно ближе к адекватному учету общественной эффективности реализуемых КИП. Исключая, однако, один из главных моментов адекватной оценки – учет фактора неопределенности. Остановимся на анализе подхода «Транснефти»⁶ подробно, опираясь на статью П.Ю. Серикова с соавторами [4].

Если начать анализ с сопоставления содержащихся в этой статье ответов на два главных вопроса, поставленных нами при анализе книги [1], то оно даст следующий результат. Ответ на первый вопрос – о том, как использовать отечественный опыт, отраженный в названных публикациях, для обогащения методологии и методики оценки КИП в контексте закона о стратегическом планировании, в книге будет, скажем мягко, неположительным, а в статье – условно положительным. Неположительный ответ на второй главный вопрос будет иметь место в обоих случаях. Поясним наши выводы.

Относительно первого вопроса в книге, как следует из нашего анализа ее содержания, отсутствует обещанное описание методики оценки проекта «Северный поток», что делает безосновательными претензии ее авторов на справочный характер их произведения. В отличие от столь странного приема оповещения специалистов о накопленном опыте, в статье объектом оценки служит описываемый в реальных цифрах проект строительства нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) на плановом горизонте до 2043 г. (исходя из сроков строительства и 30-летнего нормативного срока службы магистральных трубопроводов). Показаны инвестиции как в собственно строительство ВСТО, так и в освоение месторождений, нефть из которых будет перекачиваться по трубопроводу. В качестве результата проекта принята реализация нефти. К сожалению, как и сказано в статье, ее авторы приводят лишь итоговые данные, опуская проме-

⁶ При написании настоящей статьи мы частично использовали текст К.П. Глуценко со с. 33 совместной монографии [2].

жуточные стадии. Из-за этого сама процедура оценки остается как бы за кадром, из текста статьи о ней можно получить только очень общее представление. Именно поэтому мы считаем ответ статьи на первый вопрос лишь условно положительным.

По второму вопросу о степени научности сравниваемых работ мы затрудняемся дать оценку, поскольку, на наш взгляд, эти произведения в указанном смысле нельзя сравнивать. Просто авторы книги и авторы статьи публикуют методики оценки эффективности КИП, разработанные как бы в разных понятийных пространствах, что не может не вызвать удивления. Казалось бы, обе корпорации – «Газпром» и «Транснефть» функционируют и развиваются в одной стране, являются ведущими акторами отечественной сырьевой экономики, но при этом они демонстрируют принципиально разные модели оценки осуществляемых ими углеводородных проектов стратегической значимости. Теоретически можно было бы ожидать, когда «из разнообразия возникнет совершенная гармония»⁷, но тот ли это случай в ситуации мирового финансового кризиса и западных санкций против России?

Для того чтобы разъяснить утверждение о несопоставимости по критерию научности двух рассматриваемых произведений, приведем оценку степени научности в отношении статьи точно так же, как мы это сделали выше в отношении книги. Первое, что импонирует в статье, – уважение к классикам и официальным документам. Авторы пишут со ссылкой на нобелевского лауреата В.В. Леонтьева, что информация о межотраслевых связях и структурных пропорциях в предложенной ими методике получается из межотраслевого баланса производства и распределения товаров и услуг (МОБ), т.е. из таблицы «затраты – выпуск», которую они демонстрируют с помощью специального рисунка. Очевидно системное понимание проблемы оценки инфраструктурных КИП и роли МОБ в отражении прямых и косвенных эффектов этих проектов. В книге же, несмотря на обширные сюжеты о полезности экономико-математических методов и информационных технологий, ни МОБ, ни В.В. Леонтьев даже

⁷ Высказывание, приписываемое древнегреческому философу-досократу Гераклиту Эфесскому (544–483 гг. до н.э.).

не упоминаются, впрочем, так же как и официальная методика оценки инвестиционных проектов, на которую в статье имеется специальная ссылка.

В статье прямым счетом определяется прирост ВВП, генерируемый непосредственными участниками проекта, поставщиками, подрядчиками и потребителями продукции, после чего с помощью модели «затраты – выпуск» рассчитывается косвенный прирост ВВП по цепочке связанных отраслей. Сходным образом определяются также прямые и косвенные приросты налоговых поступлений, инвестиций и занятости. Мультипликаторы рассчитываются как отношения полных приростов к прямым. Для ВВП полученная величина мультипликатора составила 4,4, для инвестиций – 2,1, для налогов – 1,1 (полный прирост – около 6,6 трлн руб.), для занятости – 3 (полный прирост – 106 тыс. чел.). На основе этого авторы делают заключение о высокой общественной эффективности проекта ВСТО.

Как видим, должными ссылками на предшественников авторы статьи [4] не ограничиваются и предлагают работоспособную схему адаптации (на конкретном примере) классических моделей и официальных схем к оценке КИП с точки зрения общественной эффективности с учетом мультипликативных эффектов, чего, к сожалению, в книге [1] нами не обнаружено.

Недостатком рассматриваемой статьи, так же как и проанализированной выше книги, является отсутствие у ее авторов, скажем мягко, интенций к пониманию необходимости учета фактора неопределенности при оценке эффективности КИП. Объяснение, на наш взгляд, однотипное: и в ПАО «Газпром», и в ОАО «АК Транснефть» контрольными пакетами акций владеет государство⁸, что, по нашим представлениям, порождает у разработчиков соответствующих методик уверенность в государственной защите от неопределенности будущего. Их оптимизм сформировался в «тучные» докризисные годы и не утрачен до сих пор, несмотря на падение в 3,3 раза показателя чистой прибыли по российским стандартам бухгалтерского

⁸ По «Газпрому» см.: <http://www.gazpromquestions.ru/about/>; по «Транснефти» см.: Ведомости. – 2009. – 7 мая.

учета, например, в «Газпроме» в 2014 г.⁹ По «Транснефти» – структуре информационно более закрытой, чем «Газпром», аналогичной информации обнаружить не удалось. Однако в рассматриваемой статье данные о цене нефти были взяты ее авторами из прогноза Минэкономразвития России до 2030 г., который предсказывал в самом худшем случае в период до 2030 г. уровень 88–106 долл./барр. (в текущих ценах)¹⁰. А резкое падение цен на нефть дает основание для сомнений даже в коммерческой эффективности проекта ВСТО, не говоря уже об общественной¹¹.

«Российские железные дороги». Как отмечают авторы работы «Оценка крупных инфраструктурных проектов»¹², она является кратким изложением выводов и рекомендаций, сделанных в рамках исследований, выполненных Фондом «Центр стратегических разработок» (ЦСР) в 2011–2012 гг. и связанных с разработкой и практическим применением комплекса экономико-математических моделей для обоснования стратегических направлений развития ОАО «Российские железные дороги». То есть представленная в брошюре методика, именуемая нами далее как методика ЦСР, разработана не аппаратом ОАО «РЖД» и ее научно-исследовательскими центрами, как это имеет место в случае «Газпрома» и «Транснефти», а некоммерческой организацией при Правительстве РФ. Как следствие, методика ЦСР, освобожденная от корпоративной «зашоренности» рассматриваемой выше книги [1] и излишнего эмпиризма статьи [4], должна была бы приобрести научную основательность. Желаемое качество в методике ЦСР несомненно присутствует, но есть в ней и некоторые изъяны.

⁹ Ведомости. – 2014. – 13 дек.

¹⁰ См.: *Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.* – URL: <http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf>.

¹¹ Когда эта статья готовилась к печати, российский министр финансов заявил, что в 2016 г. мировые цены на нефть могут составить 30 долл. США за баррель (URL: <http://www.newsru.com/finance/12dec2015/siluanovnewlow.html>).

¹² См.: *Оценка крупных инфраструктурных проектов: Задачи и решения. Разработки в рамках проектов ЦСР.* – М.: Фонд «Центр стратегических разработок», 2013. – URL: <http://aleksejev.ru/materials/1265/30250>.

Первое, что выглядит странным: в работе не приведены ни список авторов исследования, ни перечень использованных источников с должным их библиографическим описанием. В этом аспекте она не выдерживает сравнения даже с книгой [1], научный уровень которой нельзя назвать высоким, но и в той авторский коллектив персонализирован вполне современно, т.е. с фотографией каждого соавтора, кратким описанием области его деятельности, перечнем титулов, степеней, званий. Список использованной литературы насчитывает 276 наименований. Отсутствие в методике ЦСР подобной атрибутики, а также международного стандартного книжного номера ISBN и всего того, что должно быть указано на титульном листе и в выходных данных брошюры, рассылаемой от имени некоммерческой организации при Правительстве РФ, напоминает нам принятые ныне приемы распространения религиозной литературы. О причинах такой странности остается только догадываться.

Вернемся, однако, к достоинствам методики ЦСР. В работе рефреном проходит идея, как сказали бы прежде, народно-хозяйственного подхода при оценке инфраструктурных проектов. В отличие от традиционной оценки эффективности инвестиций, когда в основном учитываются только прямые эффекты, еще в постановочной части методики ЦСР утверждается, что при обосновании целесообразности реализации железнодорожных проектов решающую роль играют внешние общеэкономические эффекты. Добавим от себя: утверждение справедливое и особенно важное при оценке крупномасштабных инвестиционных проектов, а именно проектов реконструкции БАМа и Транссиба, достройки Северосиба и других не менее стратегически значимых железнодорожных магистралей Востока России.

Затем общеэкономические эффекты классифицируются и специфицируются. Выделяются эффекты мультипликативные, мультимодальные, агломерационные и эффекты оптимизации субсидирования, что позволяет при дальнейшей квантификации получить их количественную оценку, включая комплексную оценку бюджетной эффективности. Измерение в количественных шкалах внешних общеэкономических эффектов позволяет при оценивании проектов развития транспортной инфраструктуры применять модельный комплекс, состоя-

щий, во-первых, из МОБ, во-вторых, из модели общего равновесия SUST-RUS, позволяющей одновременно моделировать инвестиционную и тарифную политики, в-третьих, из модели анализа эффектов агломерации, порождаемых железнодорожными проектами, плюс, в-четвертых, из различных эконометрических моделей. Многомодельность подхода очевидна, что является известной гарантией достоверности получаемых оценок железнодорожных КИП.

Завершим обсуждение методики ЦСР двумя критическими замечаниями.

*Замечание методическое*¹³. На странице 26 утверждается, что «в отличие от автомобильного транспорта и гражданской авиации, где прямые издержки определить сравнительно легко, на железных дорогах расчет себестоимости пассажирских перевозок (раздельно от грузовых) затруднен, поскольку расходы на создание, эксплуатацию и обслуживание инфраструктуры в настоящее время распределяются по условным измерителям». В целом данное утверждение не совсем правильно. Под прямыми расходами на железнодорожном транспорте понимаются расходы, относимые либо на грузовые, либо на пассажирские перевозки. На автомобильном и авиационном транспорте, видимо, «прямые издержки определить сравнительно легко» только без учета соответствующих инфраструктурных составляющих (если брать во внимание только расходы соответственно автотранспортных предприятий и авиакомпаний). А если учитывать и инфраструктурные составляющие автомобильного и авиационного транспорта (автотранспортные расходы, автотранспортные налоги и прочие сборы на автотранспорте, расходы аэропортов, расходы на аэронавигацию и т.п. при авиаперевозках), то эти расходы также трудно разделить на связанные с грузовыми и пассажирскими перевозками, как и на железнодорожном транспорте. Подвижной состав – грузовые автомобили, легковые автомобили, автобусы на автотранспорте, грузовые и пасса-

¹³ Текст данного замечания заимствован нами из неопубликованной работы профессора Сибирского государственного университета путей сообщения д.э.н. С.А. Быкадорова, любезно разрешившего нам использовать его в настоящей статье.

жирские самолеты на авиатранспорте используют одну и ту же соответствующую инфраструктуру.

По нашему мнению, подобная некорректность вызвана тем, что на автомобильном и авиационном транспорте подвижной состав и инфраструктура находятся у разных собственников, а на железнодорожном транспорте подвижной состав и инфраструктура пока фактически не разделены.

Замечание редакционное относится к Приложению 2 «Пример расчета мультипликативных эффектов от реализации крупного инвестиционного проекта развития железнодорожного транспорта» (с. 84–93). Пример, на наш взгляд, ключевой в смысле его полезности для практиков – пользователей методики ЦСР, так как на примере реконструкции БАМа демонстрируется числовое сравнение альтернативных вариантов проекта. К сожалению, в примере допущена ошибка: в таблице на с. 89 вместо цифр, характеризующих вариант 2, повторены цифры, характеризующие числовые параметры варианта 1, что снижает познавательную ценность всего примера.

* * *

Подведем итог. Для этого вернемся к начальным сюжетам статьи и дадим собственные ответы на вопросы, там поставленные.

Вопрос первый: учитывают ли методики оценки КИП, реализуемых коммерческими естественными монополистами «Газпромом», «Транснефтью» и ОАО «РЖД», требования закона «О стратегическом планировании в Российской Федерации»? В первом случае ответ отрицательный, во втором – условно положительный. И это несмотря на то, что методики, разработанные названными субъектами реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, опубликованы годом позже вступления закона в силу. Что касается методики ЦСР, разработанной для ОАО «РЖД», то к ней такая претензия предъявлена быть не может, так как она издана в 2013 г., т.е. до принятия закона в 2014 г.

Вопрос второй: учитывают ли рассмотренные методики оценки КИП фактор неопределенности, игнорирование которого при принятии инвестиционных решений в нестабильной политической, эконо-

мической и социальной среде, по нашему мнению, является стратегически опасным? Ответ отрицательный во всех трех случаях.

Естествен традиционен российский *третий вопрос*: что делать? Мы не знаем ответов рецептурного типа, однако считаем возможным со ссылкой на классика указать на правильный ответ в общем виде.

Если сказать обобщенно, используя знаменитую метафору нобелевского лауреата В.В. Леонтьева, то «руль» государственного регулирования отечественной экономики, частью которого являются методики комплексной оценки КИП, спроектирован в методике ЦСР качественно и позволяет (теоретически и при условии учета в процессе «руления» фактора неопределенности) направлять инвестиции «на обеспечение устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития Российской Федерации», что и предписывается законом о стратегическом планировании. Иное дело паруса корабля нашей экономики, пока слабо наполняемые ветром конкуренции. Даже в методике ЦСР, не говоря о двух других методиках, рассмотренных выше, роль ветра конкуренции не обсуждается и то, как адаптировать методику оценки инфраструктурных проектов к ситуации, когда паруса под воздействием экзогенных и эндогенных факторов обвисают, а рост ВВП в этой связи колеблется вокруг нуля, не проясняется.

Понятно: даже самый качественный «руль» типа предложенного для оценки инвестиционных проектов ОАО «РЖД» в методике ЦСР не может компенсировать недостаточной мощности парусного двигателя корабля экономики, даже если для целенаправленного «руления» использовать КИП как инструменты повышенной мощности.

Так что же делать конкретно? Представляется, что необходимо последовательно, шаг за шагом демонтировать государственную крышу над коммерческими естественными монополистами, начав демонтаж с выяснения «естественности» монополизма каждого из них, а «противоестественных» переводить на подножный рыночный корм. Мировая экономическая наука и практика давно идут по этому пути, правда с переменным успехом. И все же не нами сказано: дорогу осилит идущий, и процесс демонтажа крыш в мировом контексте неостановим. Поэтому отечественные методики оценки КИП, не в полной мере учитываю-

щие этот достаточно очевидный тренд, следовало бы существенно скорректировать, но без рецидивов черно-белого мышления.

Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках приоритетного направления IX.86 (проект IX.86.1.1)

Список источников

1. *Ананенков А.Г., Резниченко В.С., Чугунов Л.С., Ленинцев Н.Н.* Система управления разработкой и реализацией инвестиционных проектов и программ в корпорации и ее дочерних обществах: Справочное пособие для специалистов / Под общ. ред. А.Г. Ананенкова и В.С. Резниченко. – 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Изд-во «Спутник +», 2015. – 518 с.

2. *Комплексный* подход к оценке общественной эффективности крупномасштабных железнодорожных проектов / Кибалов Е.Б., Беспалов И.А., Бузулуков В.Ф. и др. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2015. – 160 с.

3. *Коссов В.В., Лившиц В.Н., Шахназаров А.Г.* Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов: Вторая редакция. – М.: Экономика, 2000. – 421 с.

4. *Сериков П.Ю., Корнеева С.В., Петрова Ю.А.* Оценка инвестиционных проектов с точки зрения общественной эффективности с учетом мультипликативных эффектов // Наука и технологии трубопроводного транспорта нефти и нефтепродуктов. – 2014. – № 3. – С. 108–115.

5. *Сулов Н.И., Хуторецкий А.Б.* Модель экономики России как инструмент оценки эффективности крупномасштабных железнодорожных проектов // Регион: экономика и социология. – 2015. – № 3 (87). – С. 37–66.

Информация об авторах

Кибалов Евгений Борисович (Россия, Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, пр. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: kibalovE@mail.ru).

Кин Анатолий Александрович (Россия, Новосибирск) – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, пр. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: kin_a@ieie.nsc.ru).

DOI: 10.15372/REG20160113

Region: Economics & Sociology, 2016, No. 1 (89), p. 295–313

Ye.B. Kibalov, A.A. Kin

**LARGE-SCALE INVESTMENT PROJECTS: COMPARATIVE
ANALYSIS OF EFFICIENCY EVALUATION METHODS
USED BY RUSSIA'S NATURAL MONOPOLIES**

The article analyzes the evaluation rules for large-scale capital-forming projects implemented by the commercial state-controlled natural monopolies (Gazprom, Transneft, and Russian Railways). It demonstrates that the evaluation techniques developed by the monopolies or suggested for them by government agencies do not account for uncertainty. In addition, the Gazprom's method evaluates only commercial efficiency, whereas the public efficiency of its gas projects of multinational importance is not under analysis. Although they operate within the same country, all three strategic players in Russia's raw materials sector employ substantially different evaluation models for their strategically significant projects. We conclude that the main direction to improve methods for evaluating large-scale investment projects does not only consist in improving evaluation tools, but also in identifying the «naturalness» of monopoly abuse in relation to the implementation subjects of these infrastructure projects, as well as in changing the character of their interaction with the state.

Keywords: natural monopolies, large-scale investment project, public efficiency evaluation, uncertainty management

The publication is prepared within the priority IX.86 (project No. IX.86.1.1) according to the research plan of the IEIE SB RAS

References

1. Ananenkov, A.G., V.S. Reznichenko (Eds.), L.S. Chugunov & N.N. Lenintsev. (2015). Sistema upravleniya razrabotkoy i realizatsiyey investitsionnykh proektov i programm v korporatsii i ee dochernikh obshchestvakh: Spravochnoe posobie dlya spetsi-

alistov. 2-e izd., dop. i pererab. [The control system for design and implementation of investment projects and programs in a corporation and its subsidiaries: Reference work for experts. Edition 2, rev. and corr.]. Moscow, Sputnik+ Publ., 518.

2. *Kibalov, Ye.B., I.A. Bepalov, V.F. Buzulutskov et al.* (2015). Kompleksnyy podkhod k otsenke obshchestvennoy effektivnosti krupnomasshtabnykh zheleznodorozhnykh proektov [Complex Approach to Public Efficiency Evaluation of Large-Scale Railway Projects]. Novosibirsk, STU Publ., 160.

3. *Kossov, V.V., V.N. Livshits & A.G. Shakhnazarov.* (2000). Metodicheskie rekomendatsii po otsenke effektivnosti investitsionnykh proektov (vtoraya redaktsiya) [Methodological Recommendations for Evaluation of Investment Projects Efficiency (second edition)]. Moscow, Ekonomika Publ., 421.

4. *Serikov, P.Yu., S.V. Korneyeva & Yu.A. Petrova.* (2014). Otsenka investitsionnykh proektov s tochki zreniya obshchestvennoy effektivnosti s uchetom multiplikativnykh effektov [Evaluation of investment projects from the point of view of public efficiency in reliance on multiplicative effects]. Nauka i tekhnologii truboprovodnogo transporta nefi i nefteproduktov [Science and Technologies of Oil and Oil Products Pipeline Transportation], 3, 108–115.

5. *Suslov, N.I. & A.B. Khutoretskii.* (2015). Model ekonomiki Rossii kak instrument otsenki effektivnosti krupnomasshtabnykh zheleznodorozhnykh proektov [Efficiency evaluation of large-scale railway projects using the model of Russian economy]. Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology], 3 (87), 37–66.

Information about the authors

Kibalov, Yevgeniy Borisovich (Novosibirsk, Russia) – Doctor of Sciences (Economics), Chief Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev Av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: lf@online.nsk.su).

Kin, Anatoliy Aleksandrovich (Novosibirsk, Russia) – Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev Av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: kin_a@ieie.nsc.ru).

Рукопись статьи поступила в редколлегию 28.12.2015 г.