УДК 338.26

КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ И ИХ ОСОБЕННОСТИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НА ОСНОВЕ ГЧП

Шведкова Т.Ю.[1]

[1] *ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», Россия, Санкт-Петербург (190005, г. Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д.4), e-mail: tshvedkova@stpr.ru*

В работе рассматриваются основные риски при реализации инвестиционно-строительных проектов на основе государственно-частного партнёрства, а также принципы их распределения между участниками. Автором предложена классификация рисков инвестиционных проектов строительства платных дорог на основе ГЧП с выделением партнера, на которого возлагается данный риск, а также взаимосвязи представленных рисков государства и субъектов предпринимательства с выявлением их особенностей. Автор выделяет важность понимания не просто транспортных рисков, а критическую связь между транспортными объемами на платной дороге и получаемым доходом, которая позволяет оценить подверженность кредитора рискам для своих доходов. Проектные организации должны применять надежные методы прогнозирования интенсивностей движения для платных элементов дорожной инфраструктуры для повышения эффективности расходования бюджетных средств, в том числе и федерального, субвенции из которого направляются на строительство, а также для создания обоснованной финансовой схемы проекта для привлечения в ИСП частных инвесторов.

Ключевые слова: предпринимательство, государственно-частное партнерство, классификация рисков, инвестиционно-строительный проект, распределение рисков, строительство.

CLASSIFICATION OF RISKS AND THEIR FEATURE AT IMPLEMENTATION OF INVESTMENT AND CONSTRUCTION PROJECTS OF PAID ROADS ON THE BASIS OF PPP

Shvedkova T.Y.[1]

[1] *Federal public budgetary educational institution of higher education «Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering», Russia, Saint-Petersburg, (190005, Saint-Petersburg, st. Vtoraya Krasnoarmeyskaya, 4), e-mail: tshvedkova@stpr.ru*

В работе рассматриваются основные риски при реализации инвестиционно-строительных проектов на основе государственно-частного партнёрства, а также принципы их распределения между участниками. Автором предложена классификация рисков инвестиционных проектов строительства платных дорог на основе ГЧП с выделением партнера, на которого возлагается данный риск, а также взаимосвязи представленных рисков государства и субъектов предпринимательства с выявлением их особенностей. Автор выделяет важность понимания не просто транспортных рисков, а критическую связь между транспортными объемами на платной дороге и получаемым доходом, которая позволяет оценить подверженность кредитора рискам для своих доходов. Проектные организации должны применять надежные методы прогнозирования интенсивностей движения для платных элементов дорожной инфраструктуры для повышения эффективности расходования бюджетных средств, в том числе и федерального, субвенции из которого направляются на строительство, а также для создания обоснованной финансовой схемы проекта для привлечения в ИСП частных инвесторов.

Keywords: business, public-private partnership, classification of risks, investment and construction project, distribution of risks, construction.

Родовым признаком предпринимательства является рисковая деятельность. Риск — постоянный спутник предпринимателя не потому, что предприниматель склонен к риску. Здесь важна нацеленность предпринимателя на обращение рыночной нестабильности и неопределенности в свою пользу в форме определенного вознаграждения. Последнее и выступает решающим фактором, вынуждающим предпринимателя идти на риск. Поэтому и

величина принимаемого им на себя риска напрямую зависит от вероятного увеличения дохода. Предпринимательский риск отличается еще и тем, что он основывается на трезвом расчете и учете возможных отрицательных последствий. Стремление к успеху здесь всегда уравновешивается хозяйственной ответственностью, степень которой в значительной мере определяет приемлемый для предпринимателя уровень риска — недополучение дохода, несение убытков, потерю собственности [6, с.48].

Также риск является неотъемлемой частью любого частно-государственного предпринимательства. В работах [8, 9, 11] исследована категория предпринимательского риска в деятельности строительной организации: теоретические предпосылки и природа возникновения; раскрыт самоорганизующийся характер развития строительной организации. Представлены сущность и содержание процесса управления рисками, приведены классические модели оценки рисков, VAR-модели и методы минимизации рисков [11].

Настоящая работа посвящена рискам, связанным с разработкой проектной документации, ввиду того, что они в той или иной степени входят в зону ответственности проектной организации. К ним относятся: административные (в части согласования и получения разрешений у органов власти), проектные, экологические (прохождение экологической экспертизы), риск интерфейса, риск принятия проекта (общественные слушания), строительные риски (реализация этапов строительства в соответствии с проектной и рабочей документацией), и вся группа транспортных рисков. Прежде чем выбрать тип ГЧП для реализации проекта, необходим подробный анализ рисков, как со стороны инициатора проекта, так и его участниками.

Как правило, главными участниками являются представитель государства (правительство), который на стадии подготовки проекта оценивает риски и предварительно просчитывает возможные риски для субъекта предпринимательской деятельности, которые оценивают риски и их влияние на доходность капитала для потенциального инвестиционно-строительного проекта (ИСП).

На различных жизненных этапах реализации ИСП, возникают разные риски. Взаимодействие рисков макро- и микроуровей через систему управления строительной организации рассмотрены в работе [2, с.8-12], а процесс управления рисками и выработке соответствующих превентивных, реактивных и антиципативных мероприятий по нейтрализации рисковых событий, в строительной организации представлен в работах [3, 12].

Риски ИСП должны быть детально проанализированы, оценены и распределены между участниками до начала его реализации. Оценка каждого риска должна проводиться не только инициатором ИСП, но и той организацией, которая на себя этот риск может взять.

Как правило, исходя из целей эффективности ИСП и получения наиболее приемлемой прибыли от эксплуатации объекта, риски распределяются между партнерами, к чьей компетенции этот риск относится и которые могут лучше всего с ним справиться, при этом не потерять прибыли.

Типичные принципы распределения рисков выделяют основные группы рисков: политические, финансовые, строительные, эксплуатационные, коммерческие и др. [4].

Распределение рисков следует производить на основе следующих принципов:

– риски должны распределять на начальном этапе;

– несмотря на партнера, который в итоге понесет отдельный риск, другая сторона должна нести хоть малую долю данного риска в качестве стимула;

– каждый риск оценивается по величине и должен быть реально контролируем стороной, которая его понесет;

– если соглашение заключается на длительный срок, то существует необходимость согласовать между партнерами возможные его изменения заранее;

– перекладывание большого количества рисков на частного партнера влечет за собой больших выплат («страховых платежей»).

Автором предложена классификация рисков ИСП строительства платных дорог на основе ГЧП с выделением партнера, на которого возлагается предпринимательский риск, а также взаимосвязи представленных рисков (рис. 1).

Предлагаемая классификация разработана автором с учетом вышеперечисленных принципов распределения рисков и на основе анализа [7,13].

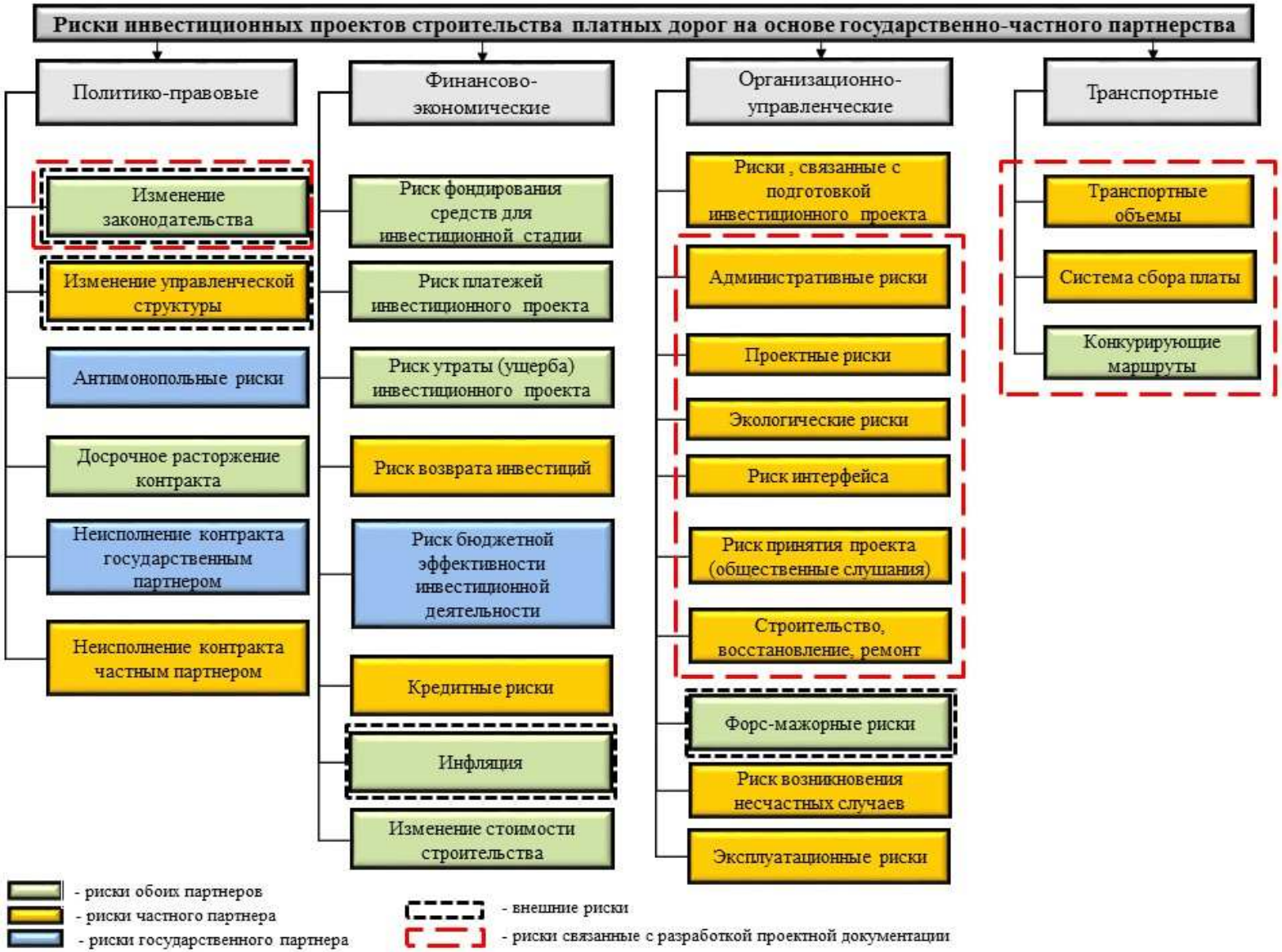

Рис. 1. Классификация рисков инвестиционно-строительных проектов строительства платных дорог на основе ГЧП

К первой группе ***политико-правовых*** рисков отнесены риски, связанные с *изменением законодательства* (такие риски, по мнению автора, должна нести государственная сторона, в связи со способностью управлять ими, однако, в реалии частный партнер также зависим от такого рода изменений, которые могут привести как к закрытию ИСП, так и к аннулированию ГЧП в целом). К этому типу рисков также относятся *риски несогласованности концессионного законодательства с иными отраслевыми нормативно-правовыми документами*. Риск *изменения управленческой структуры* несет субъект предпринимательства и включает в себя изменение условий реализации ИСП в случае смены руководства заказчика. Антимонопольные риски несет государственный партнер в связи с тем, что заинтересованные лица могут обжаловать действия организаторов торгов в антимонопольных органах. Данный риск может привести, например, к отмене результатов конкурса и (или) признания судом заключенного по итогам конкурса контракта/соглашения недействительным по жалобе антимонопольных органов. Немаловажное значение имеет и *риск досрочного расторжения контракта* – отказ любой из сторон от дальнейшего выполнения обязательств по договору по причинам, не связанным с неисполнением или ненадлежащим исполнением другой стороной своих обязательств, политическими рисками или действием непреодолимой силы. Рассматриваемый риск в равных долях распределятся между субъектами государства и предпринимательства. Риск неисполнения контракта одним из партнеров отличается от предыдущего риска – он характеризуется нарушением любого из партнеров положений контракта/соглашения (например, относительно проектной деятельности – со стороны частного субъекта предпринимательства могут быть допущены ошибки при проектировании, со стороны государственного партнера – несвоевременное предоставление технического задания). В группе политико-правовых рисков следует отнести и риски, связанные с внедрением *саморегулирования* в строительстве [1], который полностью несет субъект предпринимательства.

Ко второй группе *финансово-экономических* отнесены риски фондирования средств, которые связаны с задержкой и/или невозможностью определения и утверждения источников финансирования для выделения средств на инвестиционной стадии рассматриваемого ИСП, препятствующие дальнейшему запуску или реализации проекта. Риск инфляции является внешним и характеризуется возможностью обесценения реальной стоимости капитала, а также ожидаемых доходов и прибыли организации в связи с ростом инфляции. Риск неплатежей по ИСП связан с несовершением платежей между сторонами ИСП в объеме и в сроках, согласованных в рамках соглашения сторон. Относительно государственного контракта это риск недостаточности государственного финансирования,

неуплаты/задержки оплаты стоимости работ, возникающий вследствие несвоевременного включения или невключения расходов на исполнение контракта в закон о бюджете на соответствующий год. Риск возврата инвестиций связан с невозможностью возврата финансовых вложений, совершенных в рамках инвестиционной деятельности, в полном объеме, а также невозможность получения минимальной ожидаемой доходности на такие вложения и поэтому ему подвержен субъект предпринимательства. Риск бюджетной эффективности инвестиционной деятельности характеризуется увеличением совокупных, за весь период реализации, инвестиционных затрат на реализацию ИСП для государственного партнера [5]. *Изменение стоимости строительства* – риск, связанный с ростом цен на строительную продукцию. В зависимости от формы ГЧП распределяется между субъектами государства и предпринимательства, но, как правило, такой риск несет частный партнер. Риском утраты/ущерба ИСП является разрушение, выход из строя, деформация объекта инвестиционного проекта полностью или в части, вызывающие невозможность дальнейшей его функциональной эксплуатации. *Кредитные риски* – это особый вид группы финансово-экономических рисков, которые характеризуются задержкой/неуплатой заемщиком/концессионером денежных средств кредиторам, предоставленных ему для реализации проекта.

К третьей группе ***организационно-управленческих*** рисков относятся риски, *связанные с подготовкой проекта*. К ним можно отнести риск отсутствия заявителей на участие в конкурсе – отсутствие заявок на момент окончания подачи заявок на участие в конкурсе от заинтересованных лиц; *отказ участников конкурса от подачи конкурсных предложений*, вызванный отсутствием интереса со стороны рынка к реализуемому ИСП или чрезмерными рисками. К проектным рискам в данном случае относятся *риски, связанные непосредственно с проектной документацией и ее соответствием техническому заданию*. Экологические риски характеризуются нанесением ущерба окружающей среде в процессе осуществления деятельности, предусмотренной контрактом/соглашением, нарушением действующего законодательства об охране окружающей среды. *Административные риски* связаны с несогласованием, отказом или задержкой в получении разрешений и согласований органов государственной власти и (или) местного самоуправления, от которых зависит выполнение обязательств по контракту/концессионному соглашению, в частности, отказ в согласовании проектной документации, выдаче разрешительной документации, лицензий, внесения изменений в правоустанавливающие документы. *Риск интерфейса* возникает, когда разработанная проектная документация не соответствует фактическим условиям эксплуатации и техническим требованиям объекта или требует внесения изменений. *Риск*

принятия проекта (общественные слушания) – присутствует в любом проекте и становятся наиболее серьезными для проектных организаций в связи с тем, что каждый проект должен пройти эту процедуру в виду социальной значимости строительства любой платной дороги. Также в группу организационно-управленческих рисков входят *риски связанные с приобретением земли*, который и считается риском только частного партнера, однако государственный партнер также может справиться с ним. *Риск строительства* (восстановления/ремонта) полностью находится в зоне ответственности частного партнера (концессионера), он отвечает за работу даже если заключает субподрядные договора с третьими лицами. *Риски форс-мажорных обстоятельств* в рассматриваемой классификации подразумевают риск наступления чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (например, стихийные явления, военные действия, пожар, наводнение, землетрясение, ураган, эпидемия, забастовка), а также риск природно-климатических условий относятся и к государственному, и к частному партнерам. *Риск возникновения несчастных случаев* находится в зоне ответственности исключительно частного партнера и связан с нанесением ущерба имуществу, здоровью или иным охраняемым законом интересам третьих лиц в результате деятельности, предусмотренной соглашение. *Эксплуатационные риски* являются отчасти и финансовыми рисками, возникающими на этапе эксплуатации объекта ИСП, потому что фактическое наступление их может повлечь за собой финансовые потери сторон инвестиционного проекта.

Рассматривая основные группы рисков, автор выделяет четвертую – ***транспортные риски***, как одни из ключевых рисков, так как при реализации ИСП строительства платных дорог они возлагаются на финансирующие организации и значительно влияют на получение дохода. Эта группа рисков включает такие элементы, как: транспортные объемы, систему сбора платы и конкурирующие маршруты. Транспортные объемы непосредственно будут влиять на получение дохода и соответственно напрямую валяют на кредитные риски. Водители пользуются сооружением как любой другой автодорогой и часто не осознают того, что она предоставлена и финансируется частным предпринимателем. Однако, тот факт, что оплата основана на использовании дороги автотранспортом, означает, что, как и в случае обычных платных дорог, оплачиваемых пользователями, кредиторы подвержены *рискам спроса*. Поэтому транспортные прогнозы и их интерпретацию следует учитывать при оценке рисков. Прогнозы будущих транспортных объемов – особенно по тяжелому грузовому транспорту – используются также для оценки расходов на техническое обслуживание, тем самым взаимосвязаны с эксплуатационными рисками. Необходимо на этапе проектирования и, следовательно, прогнозирования, детально учитывать особенности системы сбора платы с

целью оценки перспективных доходов от ее сбора, расходов на строительство и эксплуатацию системы сбора платы, и выбора оптимального варианта как тарифной политики, так и технической реализации системы. Принятие управленческого решения (об этом в работе [10]) по выбору системы и технологии сбора платы за проезд и конфигурации будущей дороги должно происходить на стадии экономического обоснования проекта, с обязательным учетом их тесной взаимосвязи и взаимного влияния друг на друга.

К рассмотренной классификации автор выделяет отдельным блоком, *риски, связанные с разработкой проектной документации*, ввиду того, что они в той или иной степени входят в зону ответственности проектной организации. К ним относятся: административные (в части согласования и получения разрешений у органов власти), проектные, экологические (прохождение экологической экспертизы), риск интерфейса, риск принятия проекта (общественные слушания), строительные риски (реализация этапов строительства в соответствии с проектной и рабочей документацией), и вся группа транспортных рисков.

Автор выделяет важность понимания не просто транспортных рисков, а критическую связь между транспортными объемами на платной дороге и получаемым доходом, которая позволяет оценить подверженность кредитора рискам для своих доходов. Проектные организации должны применять надежные методы прогнозирования интенсивностей движения для платных элементов дорожной инфраструктуры для повышения эффективности расходования бюджетных средств, в том числе и федерального, субвенции из которого направляются на строительство, а также для создания обоснованной финансовой схемы проекта для привлечения в ИСП частных инвесторов.

Список литературы

1. Асаул, А.Н. Развитие институтов гражданского общества в инвестиционно-строительной сфере // Вестник гражданских инженеров. – 2007. – № 3(12). – С.68-72
2. Асаул, А.Н. Риски в деятельности строительной организации // Экономические проблемы и организационные решения по совершенствованию инвестиционно-строительной деятельности: Сб. науч. трудов. – Вып.2. – Т.1. – СПб.: СПбГАСУ, 2004. – С.8-12.
3. Асаул, М.А. Обеспечение устойчивости предпринимательских структур инвестиционно-строительной сферы: дисс…д.э.н., Санкт-Петербург, 2008. - 361 с.
4. Закономерности и тенденции развития современного предпринимательства / А. Н. Асаул, [и др.]. - СПб: АНО ИПЭВ, 2008. – 280 с.

5. Инвестиционная привлекательность / А.Н. Асаул, Н.И. Пасяда. – СПб.: СПбГАСУ, 2008. – 120 с.
6. Организация предпринимательской деятельности. 4-е изд. / А.Н. Асаул. – СПб.: Питер, 2013. – 352 с.
7. Распоряжение Росавтодора от 08.09.2014 N 1714-р «Об утверждении Методики по структурированию инвестиционного проекта для возможности применения различных инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, Методики оценки эффективности применения инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, Методики по выбору оптимальных инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, реализации инвестиционных проектов»
8. Рыбнов, Е.И., Асаул, М.А. Категория предпринимательского риска в деятельности строительной организации: теоретические предпосылки и природа возникновения // Научные труды Российской научно-практической конференции. – СПб.: АНО ИПЭВ, 2007. – С. 189-196
9. Рыбнов. Е.И., Асаул, М.А. Предпринимательский риск как неотъемлемое качество рыночной экономики // Научные труды Российской научно-практической конференции. – СПб.: АНО ИПЭВ, 2007. – С.177-183.
10. Теория и практика принятия и реализации управленческих решений в предпринимательстве / А.Н. Асаул, [и др.]. – СПб.: АНО «ИПЭВ», 2014. – 304 с.
11. Управление рисками в строительстве на основе теории самоорганизации / В.В. Асаул, М.А. Асаул, Е.Б. Александрова, В.В. Кришталь. – СПб.: Издание института проблем экономического возрождения, 2007.- 310 с.
12. Управление устойчивостью предпринимательских структур / М.А. Асаул. – СПб.: Издание института проблем экономического возрождения, 2008. – 285 с.
13. Robert Bain. Credit risk analysis. Toll road traffic & revenue forecasts. An interpreter’s guide. First edition 2009.

Рецензенты:

Асаул А.Н., д.э.н., профессор, АНО «Институт проблем экономического возрождения», г. Санкт-Петербург;

Иванов С.Н., д.э.н., профессор, Действительный член Международной академии инвестиций и экономики строительства, г. Санкт-Петербург.