

ОСОБЕННОСТИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РИСКОВ МЕЖДУ УЧАСТНИКАМИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

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 исследуется проблема распределения рисков между участниками при реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог на основе государственно-частного партнерства. Рассматриваются основные группы рисков, их взаимосвязь и целесообразность передачи одному из партнеров. Выделяется группа транспортных рисков как ключевых рисков при строительстве платных дорог. По мнению автора, часть транспортных рисков, а именно конкурирующие маршруты и транспортные объемы, переходит на государственного партнера, являясь ключевой группой рисков при реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог. Это объясняется тем, что транспортный поток – главный источник доходов в таких проектах. Транспортный риск всегда создает неопределенность в проектах в силу сложности его прогнозирования и перераспределения. Последствия этого риска могут привести к необходимости пересмотра условий контракта как со стороны частного, так и государственного партнеров.

Ключевые слова: риск, государственно-частное партнерство, распределение рисков, инвестиционно-строительный проект, транспортные риски

THE DISTRIBUTION OF RISKS BETWEEN PARTICIPANTS IN THE IMPLEMENTATION OF INVESTMENT AND CONSTRUCTION PROJECTS OF TOLL ROADS THROUGH PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

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

In work the problem of distribution of risks between participants at implementation of investment and construction projects of paid roads on the basis of public-private partnership is investigated. The main groups of risks, their interrelation and expediency of transfer to one of partners are considered. The group of transport risks as key risks is allocated at construction of paid roads. According to the author, the part of transport risks, namely the competing routes and transport volumes passes to the state partner, being key group of risks at implementation of investment and construction projects of paid roads. This results from the fact that a transport stream – the main source of the income in such projects. The transport risk always creates uncertainty in projects owing to complexity of its forecasting and redistribution. Consequences of this risk can result in need of revision of terms of the contract as from private, and state partners.

Keywords: risk, public private partnership, risk allocation, investment and construction project, transport risks

Предпринимательский риск является неотъемлемым внутренним качеством рыночной экономики, поэтому существует необходимость обеспечения устойчивого финансово-экономического положения участников инвестиционно-строительной деятельности в условиях нестабильности, неопределенности, неполноты информации и риска. Решению этих проблем посвящено множество трудов, в том числе и работы научной школы «Методологические проблемы эффективности инвестиционно-строительных комплексов как самоорганизующейся и самоуправляемой системы» под руководством заслуженного деятеля

науки РФ, д.э.н., профессора А.Н. Асаула при Санкт-Петербургском архитектурно-строительном университете [2, 5, 6, 7].

Государственно-частное партнерство на сегодняшний день является одним из наиболее перспективных направлений развития экономики страны. Взаимовыгодные отношения субъектов государства и предпринимательской деятельности, возникающие уже на начальной стадии реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог, сопровождаются широким спектром рисков, поскольку возникает неопределенность возврата финансирования — как бюджетного, так и средств инвестора. Для создания надежного государственно-частного партнерства важно создать основные принципы распределения рисков. Задача распределения рисков состоит в обоснованной передаче риска, которая приведет к финансовой компенсации принятия риска за счет прибыли.

Для успешной реализации проектов после процедур идентификации, предварительного анализа причин и оценки рисков необходимо должным образом распределить их между государством и частными партнерами, учитывая степень ответственности и возможности каждого справиться с возникшим риском. Это условие является ключевым фактором управления рисками, и, соблюдая его, каждая сторона в конечном итоге получит компенсацию, которая пропорциональна уровню риска и равна финансовому «выигрышу» каждого партнера.

Распределение рисков между государственными и частными партнерами проводится на контрактной основе, поэтому немаловажно произвести процедуру распределения рисков между сторонами на самом начальном этапе. Даже если проект имеет длительный срок реализации, целесообразно учесть в контракте положения об изменениях в заранее установленных формах.

Как правило, в целях стимулирования частного партнера к качественному выполнению своей работы в перечень рисков, которые возлагаются на частного партнера, могут войти риски, которые не контролируются ни частным, ни государственными партнерами в полной мере. Однако, по мнению автора, необходимо каждый риск распределять так, чтобы другая сторона несла хотя бы его малую часть для осуществления контроля и стимулирования.

Основываясь на предложенной автором классификации рисков реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог на основе ГЧП [9], процесс распределения рисков между участниками имеет смысл рассмотреть через трехуровневую систему «СРЕДА – ЭКОНОМИКА – ПРОЕКТ» (рис.).

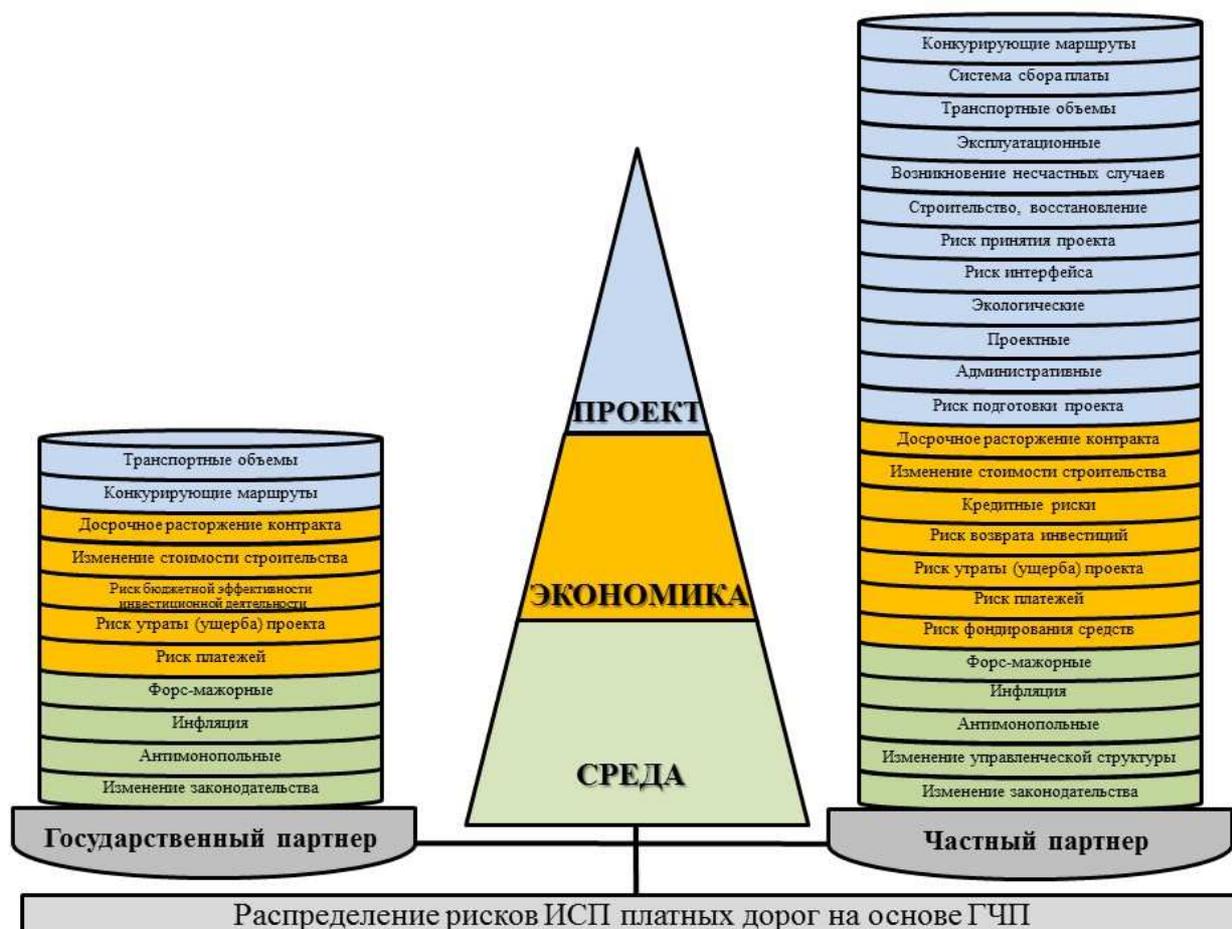


Рис. 1. Распределение рисков ИСП платных дорог на основе ГЧП

На первом уровне «СРЕДА» распределение рисков между государственным и частными партнерами практически равнозначно в связи с природой возникновения таких рисков, как: изменение законодательства (как внешний риск); антимонопольные риски; инфляция; форс-мажорные обстоятельства. Особого внимания заслуживают риски, связанные с саморегулированием в строительстве [1]. Вышеперечисленные риски имеют комплексный характер влияния, учитывающий финансово-политические особенности территории как совокупность условий, в которых протекает деятельность по разработке инвестиционно-строительных проектов платных дорог. Эффективно выполнявшие ранее свои функции организационные структуры управления заказчика с течением времени из-за эволюционных изменений в гибкой и динамичной внешней и внутренней среде начинают тормозить его развитие. Поэтому изменения организационной структуры управления компании заказчика происходят периодически, поскольку они не обладают должной гибкостью, ориентированы на использование нормативных материалов и типовых управленческих решений [8, с. 4].

Поэтому частному партнеру дополнительно переходит внешний риск изменения управленческой структуры, который включает в себя изменение условий реализации проекта в случае смены организационной структуры заказчика, в том числе и руководства.

На втором уровне «ЭКОНОМИКА» общими для обеих сторон частно-государственного предпринимательства [3, 4] будут риски платежей, утраты проекта, изменения стоимости строительства и досрочного расторжения контракта. Этот уровень характеризуется автором как совокупность элементов экономической среды относительно объекта проектирования, которая определяется отношениями, складывающимися в процессе реализации инвестиционно-строительного проекта. Каждый риск второй группы целесообразно учитывать на всех этапах реализации проекта; они заслуживают тщательного анализа по причине доминирующего влияния на финансовую деятельность обоих партнеров.

Помимо перечисленных выше общих рисков, на государственного партнера возлагается риск бюджетной эффективности инвестиционной деятельности, который может привести к увеличению совокупных за весь период реализации инвестиционных затрат на реализацию инвестиционно-строительного проекта для государственного партнера проекта, а также к подрыву не только репутации отдельных представителей государственного партнера, но и дальнейшей привлекательности региона. На экономическом уровне частный партнер берет на себя кредитные риски и риск возврата инвестиций, которые связаны с невозможностью возврата финансовых вложений, совершенных в рамках инвестиционной деятельности, в полном объеме, а также с невозможностью получения минимальной ожидаемой доходности на такие вложения. В связи с этим такие риски являются критическими для частного партнера.

На третьем уровне «ПРОЕКТ» (как совокупность деятельности по разработке инвестиционно-строительного проекта и результатов проектной деятельности) распределение рисков между государственным и частным партнером радикально меняется. Практически все риски этой группы (риск подготовки инвестиционно-строительного проекта, административные, проектные, экологические, риск интерфейса, риск принятия проекта, строительные, риск возникновения несчастных случаев, эксплуатационные, транспортные (объемы, система сбора платы и конкурирующие маршруты)) берет на себя частный партнер. Целесообразность такого распределения объясняется его контрактными обязательствами, а также способностью частного партнера управлять и нести ответственность за вышеперечисленные риски.

По мнению автора, часть транспортных рисков, а именно конкурирующие маршруты и транспортные объемы, переходит на государственного партнера, являясь ключевой группой рисков при реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог. Это

объясняется тем, что транспортный поток – главный источник доходов в таких проектах. Транспортный риск всегда создает неопределенность в проектах в силу сложности его прогнозирования и перераспределения. Последствия этого риска могут привести к необходимости пересмотра условий контракта со стороны как частного, так и государственного партнеров.

Распределение транспортных потоков зависит от риска «конкурирующие маршруты», так как пользователи платных дорог должны иметь бесплатный альтернативный маршрут. Привлекательность платной дороги обеспечивает гарантированный сбор платежей с пользователей, тем самым влияет на рентабельность инвестиционного проекта, а также определяет значимость проекта для развития инфраструктуры и экономии бюджетных средств.

Распределение рисков при реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог на основе ГЧП — крайне важный и сложный процесс. Несмотря на то что на чаше весов (см. рис.) основная масса рисков принадлежит частному партнеру, для успешной реализации проекта государственный и частный партнеры должны оба нести ответственность за каждый риск в отдельности и иметь возможность управлять им.

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. Организация предпринимательской деятельности / А.Н. Асаул // Успехи современного естествознания. – 2014. – № 10. – С.121.
4. Организация предпринимательской деятельности. Изд. 4-е / А.Н. Асаул. – СПб.: Питер, 2013. – 352 с.
5. 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.
6. 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.

7. Управление устойчивостью предпринимательских структур / М.А. Асаул. – СПб.: Издание института проблем экономического возрождения, 2008. – 285 с.
8. Формирование и оценка эффективности организационной структуры управления в компаниях инвестиционно-строительной сферы / А.Н. Асаул, Н.А. Асаул, А.В. Симонов. – СПб.: СПбГАСУ, 2009. – 258 с.
9. Шведкова Т.Ю. Классификация рисков и их особенности при реализации инвестиционно-строительных проектов платных дорог на основе ГЧП // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 2. – [электронный ресурс]. – URL: <http://www.science-education.ru/pdf/2015/2-2/176.pdf>

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.