

УДК 338.242.4 DOI: 10.14451/1.218.259

# ВЫЯВЛЕНИЕ РИСКОВ И СПОСОБЫ ИХ МИНИМИЗАЦИИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ГЧП

© 2023 Мингазов Ринат Илдарович

аспирант

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. Россия, Москва.

E-mail: rinat231dn@gmail.com

Государственно-частное партнерство является распространенной формой сотрудничества государства и частного сектора в инфраструктурных проектах во всем мире. В настоящей статье рассматривается управление рисками при реализации инвестиционных проектов ГЧП. В рамках исследования приведены примеры инвестиционных проектов ГЧП в Российской Федерации, возникшие в ходе их реализации риски и возможные пути их устранения или минимизации.

**Ключевые слова:** управление рисками, идентификация рисков, государственно-частное партнерство, инвестиционный проект, инфраструктурный проект.

## Введение

ГЧП используется в большом количестве в инфраструктурных проектах – от производства и распределения электроэнергии, больниц, школ, аэропортов и тюрем, железных дорог, автодорог и магистралей до стадионов и телекоммуникационных объектов.

Общественная инфраструктура может быть классифицирована на экономическую инфраструктуру, такую как дороги, водная инфраструктура и аэропорты и социальную инфраструктуру, такую как жилье, больницы и библиотеки. Экономическая инфраструктура обычно предполагает принцип «пользователь платит». Сборы, взимаемые с конечного пользователя, рефинансируют инвестиции частного сектора, в то время как социальная инфраструктура, как правило, основана на принципе доступности

и предполагает инвестиции государства в услуги.

Развитие инфраструктуры всегда рассматривалось как движущая сила экономического роста страны. С увеличением численности городского населения во всем мире, необходимость развития социальной и экономической инфраструктуры в последние годы стала еще более острой.

Привлечение частного сектора к закупкам для государственной инфраструктуры привело к повышению уровня эффективности проектов. Конечная причина достижения более высоких показателей эффективности в таких схемах заключается в том, что интересы как государственной, так и частной сторон совпадают.

Исследовательский интерес к ГЧП значительно вырос за последнее десятилетие, учитывая

все более широкое применение ГЧП правительствами. Исследователи изучали такие области, как финансовое моделирование, экономическая целесообразность, закупки, управление и критерии успеха в рамках ГЧП. Однако наиболее актуальным вопросом остается управление рисками при реализации инвестиционных проектов ГЧП.

### **Распространенные риски в проектах ГЧП**

Общие риски, связанные с проектами ГЧП, бывают нескольких типов: строительные риски, операционные риски, проектные риски, рыночные и доходные риски, финансовые риски, политические риски, форс-мажорные риски.

Строительные риски в проектах ГЧП связаны с несколькими отдельными факторами, которые влияют на строительство инфраструктуры проекта. Основные факторы риска:

- разница сметной и реальной стоимости проекта;
- время завершения проекта.

Операционные риски связаны с эксплуатационными расходами и расходами на содержание инфраструктуры проекта. Как правило, частные стороны берут на себя ответственность за операционные риски, если только они не увеличиваются в связи с возникновением новых или повышением существующих налогов. Интеграция качественной системы внутреннего контроля и тщательное ведение документации поможет снизить данного рода риски и повысить устойчивость долгосрочных проектов ГЧП.

Проектные риски связаны с любыми ошибками или дефектами в проектных спецификациях или в проектировании конструктивных элементов. Если есть какие-либо повреждения конструктивного элемента, то трудно решить, вызван ли ущерб ошибками в проектных параметрах или самим проектом. Проектные риски, как правило, находятся под контролем подрядчика по проектированию. Таким образом, во время проектирования подрядчик берет на себя ответственность за устранение такого рода рисков.

Если проект не в состоянии получить доход, который он фактически принес бы, то это рассматривается в качестве доходного риска. Проект ГЧП может столкнуться с рыночными и доходными рисками по любой из следующих причин:

- низкий уровень дохода от тарифов или сборов за проезд. Доходный риск может возникнуть, когда отсутствует возможность получать прибыль от тарифов и сборов. В этом случае частный сектор может запросить денежную компенсацию у государственного сектора. Частный сектор также может запросить у государственного увеличить тарифы или сборы, или продлить срок концессии;
- низкий доход от других операций. Если доходный риск связан с недостаточным доходом от других операций, то частный сектор также может обратиться к правительству с просьбой продлить срок концессии;
- низкий трафик. Если уровень трафика будет неудовлетворительным, то правительство не будет предоставлять никаких компенсаций проекту. Таким образом, при реализации масштабных проектов ГЧП (строительство автомагистрали, новой ветки метро, железной дороги и т. д.) и во избежание доходных рисков проводятся тщательные исследования в разрезе актуальности и рациональности открытия объекта в определенном районе.

Финансовые риски возникают на этапе привлечения средств для проектов, требующих большого оборотного капитала. Как для частного, так и для государственного сектора данные риски требуют повышенного внимания. Среди финансовых рисков можно выделить:

- риск обменного курса. Подобный риск возникает, когда в проект вовлечен обмен иностранной валюты или международное финансирование. Курсы обмена международной валюты нестабильны во многих развивающихся странах, поэтому этот риск необходимо учитывать при реализации инвестиционных проектов ГЧП;
- риск изменения процентной ставки. Риск процентной ставки возникает, когда для реали-

зации проекта заимствуется большая сумма денег под переменные процентные ставки. Чтобы снизить этот риск, деньги следует брать под фиксированную процентную ставку. Также важно оценить период кредитования, который должен быть больше, чем продолжительность проекта, иначе риск изменения процентной ставки может возрасти.

Проекты ГЧП могут также столкнуться с политическими рисками со стороны государственных секторов. Влияние может оказать нынешнее правительство, оппозиция, законодательный орган страны и т. д.

Риски форс-мажорных обстоятельств, как правило, не связаны с проектом. Они не могут контролироваться и предотвращаться ни одной из сторон проекта.

Экологические риски связаны с воздействием на окружающую среду в ходе реализации проекта. Чтобы избежать риска возникновения дополнительных издержек в разрезе штрафов за нанесение ущерба окружающей среде, следует представить отчет и получить разрешение от природоохранных органов до начала строительства инфраструктуры.

#### **Минимизация рисков в проектах ГЧП**

Для эффективного управления и минимизации рисков в российских инвестиционных проектах ГЧП следует интегрировать в данную сферу принципы из зарубежного опыта.

В зарубежной практике в качестве одного из основных способов минимизации рисков в проектах ГЧП используют процесс шлюзования. Его интеграция в российскую практику ГЧП сможет обеспечить более качественное управление рисками и поспособствовать их нивелированию. Под шлюзованием (англ. gateway process) подразумевается комплекс процедур, направленных на идентификацию, оценку, отбор, распределение ресурсов и закупки проектов. Шлюзование включает в себя последовательность этапов

принятия решений. В рамках этих этапов каждый институциональный субъект (Министерства финансов, закупочные агентства, утверждающие органы и т. д.) имеет собственные обязанности. Качественно осуществленный комплекс процедур в рамках процесса шлюзования дает больше возможностей для принятия решений на основе фактических данных. Таким образом у министра финансов появляется возможность принять рациональное решение об остановке ГЧП-проекта, не обеспечивающего должную эффективность на практике. Выделяется четыре этапа шлюзования:

1. ТЭО;
2. подготовка тендерной документации;
3. оценка всех предложений;
4. утверждение окончательных условий контракта.

Касательно проектных рисков, стоит отметить, что при реализации масштабного проекта ГЧП во избежание ситуации, схожей с той, что возникла с Орловским тоннелем под р. Невой, следует вложить достаточно средств в исследование грунта и местности в целом, так как проект в долгосрочной перспективе так или иначе должен будет приносить ряд выгод. Однако в случае ошибки проектировщика или из-за целенаправленной экономии денежных средств на исследованиях местности и различных экспертизах, реализация проекта будет заведомо убыточной.

Качественный риск-менеджмент помог бы минимизировать вероятность наступления рисковомого события в разрезе каждого из приведенных ранее примеров неудачной реализации российских ГЧП-проектов. В качестве примера оценки потенциальных выгод и издержек составим таблицу заинтересованных сторон и обозначим допустимые положения контракта для снижения потерь при реализации проекта ГЧП, заключающегося в строительстве платной автомагистрали N.

**Таблица 1.** Примеры потенциальных выгод и потерь заинтересованных сторон и возможные положения контракта для снижения потерь при строительстве платной автомагистрали N в рамках проекта ГЧП.

Заинтересованные стороны	Некоторые потенциальные преимущества	Некоторые потенциальные потери/недостатки	Примеры договорных условий для сокращения издержек
Налогоплательщики	Расходование налоговых поступлений на нужды налогоплательщиков	Незначительные изменения в перегруженности бесплатных дорог, отсутствие должного регулирования за состоянием конструкций и дороги со стороны государства	Введение стандартов строительства и технического обслуживания, введение разрешенной максимальной массы транспортного средства для предотвращения быстрого износа дорожного покрытия
Водители, пользующиеся платной автомагистралью N	Более быстрые поездки в связи с отсутствием заторов	Высокая цена за проезд	Введение переменной платы за проезд
Водители, целенаправленно избегающие платного проезда по автомагистрали N	Экономия личных средств	Увеличение трафика на местных улицах за счет водителей, избегающих платной дороги, Для государства потеря части потенциального дохода	Введение комплекса мер по привлечению водителей к платным дорогам. Например, предоставление бесплатного проезда водителю на несколько первых использований автомагистралью, создание проездных карт для постоянных пользователей с меньшей платой за проезд
Государственные служащие	Экономия средств на строительстве и обслуживании/управлении инфраструктурой	Возмущенные водители и избиратели, незначительное улучшение ситуации с пробками, плохое техническое обслуживание	Регламентация пост строительного обслуживания с возможностью прекращения эксплуатации автомагистрали из-за несоблюдения стандартов качества и отсутствием должного контроля за состоянием объекта
Частные инвесторы	Долгосрочная прибыль	Финансовые потери или низкая долгосрочная прибыль	Предоставление гарантий обязательного дохода
Экологи	Сокращение уровня загрязнения окружающей среды из-за отсутствия пробок	Возможная вырубка деревьев при строительстве автомагистрали и, соответственно, вмешательство в окружающую среду	Регламентация возможного ущерба окружающей среде, тщательное планирование проектной документации, проведение экологической экспертизы на предмет возможного ущерба окружающей среде

Выше продемонстрирован приблизительный держек в качестве основного элемента риск-вариант оценки потенциальных выгод и из- менеджмента при реализации проектов ГЧП.

Подобная процедура должна стать обязательным элементом в период планирования и реализации проекта, так как комплексный подход к управлению и минимизации рисков сможет значительно снизить вероятность наступления рискового события и, соответственно, предотвратить возможные потери.

### Заключение

Управление рисками стало ключевой компетенцией для компаний, работающих в сфере строительных услуг. В частности, в области развития недвижимости и управления строительством фундаментальные знания и целенаправленное применение оценки рисков оказываются критически важными. При ГЧП-проектах частной компании передается полноценная федеральная задача. Объем работы варьируется, но включает в себя как минимум проектирование, строительство и эксплуатацию объекта, например, платной дороги, моста, тоннеля или другого инфраструктурного объекта. Срок действия таких контрактов достигает 20–30 лет.

Стоит учитывать, что при реализации проектов ГЧП рискам подвержены не только частные партнеры, но и государственные структуры. Расстановка приоритетов в отношении распреде-

ления рисков является ключевой задачей для обеих сторон, ведь в ином случае потери от реализации неудачного проекта затрагивают как государство, так и концессионера.

Зарубежная практика реализации проектов ГЧП содержит ряд обязательных процедур, суть которых заключается в более качественном управлении рисками и дальнейшей минимизации их. Интеграция процесса шлюзования, активно применяющегося в США, ЕС и ЮАР, сможет положительно повлиять на российское ГЧП в долгосрочной перспективе. Также французская практика непрерывной экспертизы проекта на всех стадиях его жизни способствует наличию большего понимания возможных угроз и предотвратит возникновение типовых ошибок при реализации и планировании проекта.

В дополнение к вышесказанному стоит отметить, что процедуры по типу стандартного риск-менеджмента и исследования грунта и структуры места возведения объекта должны стать обязательными элементами в ГЧП-проектах. Игнорирование подобных мероприятий, как показывает практика, в обязательном порядке приведет к финансовым потерям.

### Библиографический список

1. Артемова П. В., Рязанцев А. А. Опыт зарубежных стран в осуществлении проектов государственно-частного партнерства // Проблемы экономики и юридической практики. – 2018. – № 1. – С. 91–94.
2. Информационно-аналитический обзор о развитии государственно-частного партнерства в РФ / Минэкономразвития РФ. – 2020. – URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6b5f12f3140cf044f1f715d18dfdef0a/gchp%2021.02.2020.pdf.pdf>.
3. Конфликт вокруг Химкинского леса / Википедия. – URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Конфликт\\_вокруг\\_Химкинского\\_леса](https://ru.wikipedia.org/wiki/Конфликт_вокруг_Химкинского_леса) (дата обр. 19.01.2023).
4. Мэрия Ростова не нашла инвестора для строительства Северного тоннеля / Блокнот Ростовна-Дону. – URL: <https://bloknot-rostov.ru/news/mjeriyarostovanenashlainvestoradlyastroitelstvasevernogotonnelya> (дата обр. 19.01.2023).
5. Неясный свет в конце Орловского тоннеля: зачем Петербургу спорный проект середины XX века / Невские новости. – URL: [https://nevnov.ru/23612325-neyasnii\\_svet\\_v\\_kontse\\_orlovskogo\\_tonnelya\\_zachem\\_peterburgu\\_spornii\\_proekt\\_seredini\\_xx\\_veka](https://nevnov.ru/23612325-neyasnii_svet_v_kontse_orlovskogo_tonnelya_zachem_peterburgu_spornii_proekt_seredini_xx_veka) (дата обр. 19.01.2023).
6. Никто не захотел строить Северный тоннель в Ростове / Город N. – URL: [https://gorodn.ru/razdel/vlast/novosti\\_vlasti/5720](https://gorodn.ru/razdel/vlast/novosti_vlasti/5720) (дата обр. 19.01.2023).
7. Ногалес К. Запрет на инвестиции – опаснейшее орудие санкций. – URL: [https://www.ng.ru/kartblansh/2022-07-27/3\\_8497\\_kb.html](https://www.ng.ru/kartblansh/2022-07-27/3_8497_kb.html) (дата обр. 23.01.2023).
8. Milward H. B., Provan K. Managing the hollow state Collaboration and contracting // Public Management Review. – 2003. – Vol. 5, no. 1. – P. 1–18. – DOI: [10.1080/1461667022000028834](https://doi.org/10.1080/1461667022000028834).
9. Public-Private Partnerships and the Public Accountability Question / J. Forrer [et al.] // Public Administration Review. – 2010. – Vol. 70, no. 3. – P. 475–484. – DOI: [10.1111/j.1540-6210.2010.02161.x](https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2010.02161.x).

УДК 336.027    DOI: 10.14451/1.218.264

# ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ СТРУКТУРУ СБЕРЕЖЕНИЙ И ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОВЕДЕНИЯ ДОМОХОЗЯЙСТВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

© 2023 Пашкеев Анатолий Викторович

аспирант. Казанский (Приволжский) федеральный университет. Россия, Казань.

E-mail: avpsciencee@gmail.com

В данной статье исследованы факторы, определяющие структуру сбережений и инвестиционного поведения домохозяйств в современных условиях. В рамках исследования предложена классификация уровней сформированности побудительных мотивов к осуществлению инвестиций со стороны домохозяйства.

**Ключевые слова:** *инвестиционное поведение домохозяйств, структура сбережений.*

Вопрос изучения инвестиционного поведения является важным как с точки зрения понимания механизмов адаптации домохозяйств к сложившимся экономическим условиям, так и с точки зрения определения эффективности проводимых мероприятий по институциональному преобразованию финансового рынка страны, осуществляемого государством.

В первом случае инвестиционная поведение рассматривается как часть сберегательного поведения, характеризующее общее экономическое поведение домохозяйства. Наиболее значимым фактором, определяющим сберегательную стратегию домохозяйств, является фактор экономических ожиданий. При этом экономические ожидания домохозяйств необходимо рассматривать как некоторую совокупность сформированных экономических прогнозов относительно перспектив динамики цен, собственных доходов

и расходов, а также прогнозов изменения макроэкономической ситуации.

Во втором случае, изменение в инвестиционной стратегии домохозяйств является индикатором успешности принимаемых мер со стороны государства, направленных на формирование инвестиционных ресурсов, аккумулируемых на финансовом рынке и позволяющих, с одной стороны, сформировать национальные ресурсы для ускорения темпов экономического роста, а с другой стороны, снизить расходы государства на меры дополнительной поддержки населения в условиях нестабильности ввиду наличия самостоятельно сформированной «подушки безопасности» у домохозяйств.

Наиболее значимым фактором, определяющим фокус государства в стимулировании инвестиционной активности домохозяйств, является