

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра экономической теории
и национальной экономики

**Управление рисками в проектах государственно-частного
партнерства (на примере проекта Автомагистраль М-4
«Дон»)**

АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ

студента 3 курса 381 группы
направления 38.04.01 «Экономика», профиля
«Управление проектами государственно-частного партнерства»
Экономического факультета
Кулинского | Александра Александровича

Научный руководитель:

к.э.н., доцент _____ «__» *Порова* 202__ г. / Е. В. Порезанова/

Зав. кафедрой:

д-р эк.н., профессор _____ «__» _____ 202__ г. / Е.В. Огурцова/

Саратов 2024 г.

Введение. Популярной тенденцией в гражданском строительстве сегодня являются государственно-частные партнерства (ГЧП). Они становятся предпочтительным методом развития инфраструктуры, особенно в дорожном секторе, где требуются значительные инвестиции для удовлетворения растущего спроса и улучшения качества жизни. ГЧП позволяют распределить риски между государством и частными застройщиками, обеспечивая при этом баланс между общественными интересами и коммерческой выгодой.

Развитие транспортной инфраструктуры, особенно автодорожного комплекса, критически важно для экономического развития. Новые технологии и инновации играют ключевую роль в повышении эффективности транспортной системы. Управление рисками становится неотъемлемой частью корпоративного управления в условиях нестабильности на мировых рынках. Государственно-частные партнерства представляют собой перспективный механизм для развития инфраструктуры, требующий системного подхода и грамотного управления.

Объектом исследования являются проекты государственно-частного партнерства в Российской Федерации.

Предметом исследования выступают экономические отношения, в которые вступают агенты рынка в процессе управления рисками государственно-частного партнерства в российской экономике.

Цель настоящей работы заключается в изучении управления рисками проектов государственно-частного партнерства в сложившихся современных экономических условиях в Российской Федерации.

Для достижения указанной цели поставлены и решены следующие задачи:

- проанализировать и систематизировать понятие и особенности государственно – частного партнерства;
- рассмотреть методические подходы оценки рисков ГЧП-проектов в инфраструктуре автодорожного комплекса;
- выявить и классифицировать риски в сфере автодорожного комплекса;

- определить причины возникновения рисков в сфере автодорог;
- провести экономический анализ проекта ГЧП М-4 «Дон»;
- оценить риски в реализующемся проекте М-4 «Дон»;

Разработать механизмы для управления рисками ГЧП-проектов.

В выпускной квалификационной работе широко используются классические общенаучные методы (абстракция, восхождение от абстрактного к конкретному, типология, индукция, дедукция, синтез, методы единства исторического и логического, методы сравнительного анализа), а также экспертный метод, метод социологических опросов и другие.

Научная новизна работы состоит в следующем:

- обоснованы методы оценки рисков ГЧП для объектов инфраструктуры автодорожного комплекса;
- предложена матрица рисков на разных этапах жизненного цикла конкретного ГЧП-проекта;
- разработаны рекомендации для управления рисками ГЧП-проекта в сфере автодорожного строительства.

Информационную и теоретическую базу исследования составляют: Федеральные нормативные документы и законодательные акты РФ, данные органов федеральной службы государственной статистики, труды отечественных экономистов, информационно-аналитические материалы по исследуемому предприятию, а также материалы периодической печати и сети Интернет по исследуемой проблематике.

Основная часть. Государственно-частное партнерство, в рамках которого бизнес обещает создать рабочие места в будущем в качестве партнерства. В других случаях наем частного подрядчика для управления гаражом или сбора мусора может быть квалифицирован как ГЧП. Партнерство может быть таким же масштабным, как приватизация объектов или услуг, или оно может просто включать применение методов финансирования или управления со стороны частного сектора. Эта идея привлечения частного

финансирования для финансирования инфраструктуры государственного сектора возникла на ранних этапах развития ГЧП.

Среди ключевых моделей ГЧП выделяются арендные (лизинговые) отношения. Модель аренды предполагает заключение контракта на строительство и управление объектом инфраструктуры с частным партнером. Это позволяет частному сектору снизить стоимость проекта, распределяя затраты по всем его стадиям. Множество моделей, таких как BRT (Built, Rent, Transfer / строительство— аренда — передача), DFBOT (Design, Finance, Built, Operate, Transfer / проектирование - финансирование - строительство - эксплуатация -передача), BOLT (Built, Operate, Lease, Transfer / строительство - управление - аренда - передача) и DBO (Design, Build, Operate / проектирование - строительство - эксплуатация), получили широкое распространение.

При формировании моделей ГЧП крайне важно определить права и обязанности, которые государство передает частному партнеру, а выгоды, получаемые сторонами, зависят от распределения рисков и механизма платежей со стороны государства к частному сектору. Главное различие между моделями ГЧП заключается в уровне государственного контроля и степени вовлеченности частного сектора в проект.

Общая классификация рисков ГЧП, предложенная Ассоциацией менеджеров и Национальной гильдией профессиональных консультантов, включает риски частного сектора, риски государственных структур и бизнес-риски проектов ГЧП. Риски связаны с работой государственных органов власти, участием государства в проектах ГЧП и бизнес-рисками.

Инфраструктурные проекты в сфере автомобильного комплекса представляют важный катализатор модернизации и инноваций в России. Государственно-частное партнерство (ГЧП) выдвигается в качестве эффективного механизма их реализации, несмотря на проблемы, такие как дефицит парковочных мест и стоянок. В контексте ГЧП особое внимание уделяется эффективному управлению рисками, и предлагаются конкретные инструменты, такие как систематизация рисков, контракты с контрагентами и

страхование. Разнообразные классификации рисков, охватывающие различные аспекты источников, этапов и характеристик рисков, предоставляют комплексный инструментарий для анализа и эффективного управления ими в рамках проектов ГЧП.

Управление рисками включает в себя не только анализ сценариев неблагоприятного развития и разработку плана управления рисками, но также требует оценки среды проекта, определения и распределения рисков между участниками, а также постоянного мониторинга на всех этапах жизненного цикла проекта. Подчеркивается необходимость корректной информации для всех сторон, прозрачности в оценке проекта, и активного взаимодействия между государственными и частными партнерами. Окончательные выводы подчеркивают, что государственное финансирование не исключает риски, а лишь перераспределяет их, и важно учитывать, что эти риски могут существенно повлиять на общие затраты и успешность проектов.

Исходя из анализа и классификации рисков, следует отметить, что крупные проекты инфраструктуры автодорожного комплекса несут значительные риски. Эти риски связаны с невозможностью отзыва инвестиций и зависят от общего экономического развития. Несмотря на неизбежность рисков в крупных проектах, их воздействие можно уменьшить благодаря тщательному определению и распределению среди участников партнерства, которые лучше всего способны управлять этими рисками.

Выводы по управлению рисками включают в себя необходимость корректной информации для государственных, частных партнеров и СМИ, проведение общего анализа риска, предложение плана управления рисками и выполнение параллельного анализа экономической целесообразности и рисков. Государственное финансирование или финансирование с гарантией не уменьшает риски, а лишь перераспределяет их, и важно учесть, что эти риски могут повлиять на общие затраты и риски проектов.

В итоге проведенного анализа рисков в проектах государственно-частного партнерства (ГЧП) в области транспортной инфраструктуры,

становится ясно, что успешная реализация таких проектов требует системного и основательного подхода к управлению разнообразными видами рисков. Финансовые риски занимают ключевое положение, подчеркивая важность тщательного планирования и учета неопределенности в финансировании. Неточности прогнозов, вызванные различными факторами, оказывают существенное воздействие на успешность проекта.

Управление рисками включает в себя не только анализ сценариев неблагоприятного развития и разработку плана управления рисками, но также требует оценки среды проекта, определения и распределения рисков между участниками, а также постоянного мониторинга на всех этапах жизненного цикла проекта. Подчеркивается необходимость корректной информации для всех сторон, прозрачности в оценке проекта, и активного взаимодействия между государственными и частными партнерами. Окончательные выводы подчеркивают, что государственное финансирование не исключает риски, а лишь перераспределяет их, и важно учитывать, что эти риски могут существенно повлиять на общие затраты и успешность проектов.

Анализируя финансовые показатели трассы М-4 "Дон", можно сделать вывод, что за 8 лет выручка ГЧП-проекта М-4 «Дон» пока не смогла превысить инвестиционные вложения государственного и частного секторов. Индекс рентабельности инвестиций меньше 1, следовательно, на данный момент проект является нерентабельным. Но тем не менее, данная автомагистраль является очень важной частью инфраструктуры страны.

Проект реконструкции федеральной автомобильной дороги М-4 "Дон" в Московской и Липецкой областях представляет собой ГЧП с концессионными механизмами. Основан на реконструкции и строительстве участков с привлечением частных инвесторов. Государственная поддержка предоставляется в виде субсидий и компенсаций. Тарифы за проезд устанавливаются концессионером.

Далее был проведен анализ рисков проекта и составлена матрица рисков 5×5 (табл. 1).

Таблица 1 – Обобщенная матрица рисков автомагистрали М-4 «Дон» по группам

Вероятность возникновения	5					Финансовые риски
	4				Организационно- управленческие	
	3			Отраслевые риски		
	2		Политические риски			
	1	Правовые риски				
		1	2	3	4	5
		Влияние				

Цветовое кодирование имеет решающее значение для матрицы оценки рисков 5×5, поскольку оно отражает уровень комбинации вероятности и воздействия выявленных рисков. При этом высокие риски должны быть выделены красным цветом, умеренные риски — желтым, а низкие риски — зеленым. То есть, основываясь на таблице 6, заключаем, что самые опасные по вероятности возникновения и степени влияния – это финансовые риски. Риски

Таким образом можно сделать вывод, что у данного метода оценки рисков есть как положительные, так и отрицательные стороны. К положительным относятся:

- Возможность расставить приоритеты для всех рисков, понимая уровень серьезности. Обзор всех потенциальных рисков позволяет расставить их приоритеты относительно друг друга, если возникнет несколько рисков.

- Разработка стратегии и распределение ресурсов на случай непредвиденных обстоятельств. Хотя невозможно полностью спланировать

неопределенность, признание и понимание того, какие риски могут возникнуть, дает возможность создать планы действий на случай этих неожиданных событий. Надлежащее планирование рисков увеличивает вероятность завершения и успеха проекта.

– Уменьшение или нейтрализация влияния возникающих рисков. Неожиданные последствия риска, о котором не подумали заранее, могут оказаться более серьезными и разрушительными, чем риск, выявленный и проанализированный на ранней стадии. Осведомленность о потенциальном воздействии может уменьшить или нейтрализовать эффект проектного риска до того, как он произойдет.

Хотя матрицы рисков могут быть очень полезны для выявления рисков проекта и подготовки к ним, они не являются решением всех проблем проекта. Вот некоторые из проблем, связанных с матрицами рисков:

– Неточные оценки. Категории матрицы рисков могут быть недостаточно конкретными для точного сравнения и дифференциации уровней риска. Серьезность и вероятность определенных рисков часто субъективны и, следовательно, ненадежны.

– Неправильное принятие решений. Неправильная классификация рисков может привести к неправильному принятию решений, поскольку нет точного представления о потенциальных проблемах.

– Могут чрезмерно упрощать риски. Сложность и изменчивость рисков можно чрезмерно упрощать - некоторые риски остаются неизменными с течением времени, тогда как другие могут измениться в одночасье.

Оценка рисков в проекте М-4 "Дон" играет ключевую роль в современной сфере безопасности и инфраструктурного развития. Процесс позволяет определить актуальность рисков, их потенциальное воздействие и стоимость мер по смягчению.

На основе матрицы оценки рисков 5x5, выделены основные категории рисков, подчеркивая их вероятность и степень воздействия. Финансовые риски оценены как наиболее вероятные и влиятельные.

Преимущества метода оценки рисков включают возможность установления приоритетов, разработку стратегии, и распределение ресурсов. Тем не менее, существуют проблемы, такие как неточные оценки и чрезмерная упрощенность, которые могут затруднить принятие решений.

Таким образом, несмотря на вызовы, оценка рисков является неотъемлемой частью эффективного управления проектом, обеспечивая готовность к возможным неожиданностям и повышая вероятность успешной реализации.

Успешная реализация проектов по Государственно-частному партнерству (ГЧП) требует комплексного и внимательного подхода. Наиболее важными факторами являются укрепление доверия общественности путем активного взаимодействия на ранних этапах проекта, обеспечение прозрачности и эффективности в управлении рисками со стороны как государства, так и частного сектора. Ключевыми шагами для государства являются разработка эффективных схем регулирования, подбор подходящих партнеров, отслеживание эффективности проектов и создание благоприятной среды для развития ГЧП. Необходимость в соответствующих навыках, ресурсах и поддержке со стороны государства подчеркивает важность грамотного планирования и реализации проектов ГЧП.

Заключение. Исследование подчеркивает актуальность государственно-частного партнерства (ГЧП) в реализации социально значимых проектов в России. Однако отсутствие четкого определения в законодательстве создает юридические неопределенности. ГЧП представляет собой стратегическое сотрудничество между государством и частным сектором, направленное на достижение общих целей.

Основные характеристики ГЧП включают широкий спектр соглашений, инфраструктурные проекты и взаимодействие бизнеса, общества и власти. Однако его успешная реализация требует единой политики и практики, а также методологии оценки эффективности.

Процедура заключения соглашений ГЧП аналогична концессионным соглашениям, но имеет свои особенности, включая этапы анализа и разработки проекта. Оценка проекта осуществляется по ряду критериев, включая NPV.

Управление рисками включает контрактные соглашения, страхование, гарантии и сотрудничество с экспертами. Классификация рисков включает различные аспекты их возникновения и воздействия.

В целом, для успешного ГЧП необходимы четкая организация, определение и распределение рисков, а также комплексный анализ экономической целесообразности и рисков.

В ходе исследования проекта ГЧП Автомагистраль М-4 «Дон» были сделаны следующие выводы:

- данный проект является одним из крупнейших в России;
- строительство дороги началось в 2015 году и ориентировочно будет продолжаться до 2025 года;

- анализ показателей эффективности инвестиционной деятельности в проекте М-4 «Дон» выявил тот факт, что проект на данный момент является нерентабельным, то есть выручка пока не превысила вложенные денежные средства. Но, несмотря на этот факт, проект является неотъемлемой частью в общественном благополучии;

- матрица рисков ГЧП-проекта показала, что самыми опасными рисками для строительства автомагистрали на всех этапах жизненного цикла являются финансовые и организационно-управленческие риски. Данные риски имеют высокую вероятность возникновения и высокую степень влияния как на проект, так и на участников соглашения.

- также участникам соглашения важно не забывать про отслеживание рисков, которые находятся в желтой и зеленой зонах, такие как отраслевые, политические и правовые риски. Если упустить момент и не отследить вероятное наступление риска, могут наступить серьезные последствия.

Также были разработаны некоторые рекомендации для управления рисками в ГЧП-проектах подобных исследуемой автомагистрали:

1. Разработка Единого Определения ГЧП: В свете отсутствия единого определения ГЧП в федеральном законодательстве, рекомендуется активное участие со стороны законодателей в разработке четкого и общепринятого определения ГЧП для избежания юридических неоднозначностей.

2. Методология Оценки Эффективности ГЧП: Необходимость установления единых стандартов и методологии для оценки эффективности ГЧП проектов. Это может помочь уменьшить риски и облегчить финансирование, предоставляя единые критерии для оценки.

3. Стандартизация Процедур заключения Соглашений о ГЧП: Рекомендуется стандартизировать процедуры заключения соглашений о ГЧП, учитывая особенности проектов инфраструктуры транспорта. Это может обеспечить более эффективное управление и реализацию проектов.

4. Создание Центра Управления Рисками: Рекомендуется создать центр управления рисками для ГЧП-проектов, ответственного за выявление, классификацию и мониторинг рисков на всех этапах проекта. Это может повысить степень готовности к непредвиденным ситуациям.

5. Риски ГЧП-проекта М-4 "Дон": Анализ рисков для данного проекта выявил финансовые и организационно-управленческие риски как наиболее опасные, подчеркивая необходимость внимательного мониторинга и управления ими.