

Алексеев Н. А.

**КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ ПРОЕКТОВ
ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ,
РЕАЛИЗУЕМЫХ НА ПРИНЦИПАХ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

АО «Институт “Стройпроект”», Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены ключевые риски проектов по развитию транспортной инфраструктуры, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), приведены особенности таких проектов, требующие учета при оценке рисков, и предложены мероприятия по управлению рисками проектов.

Ключевые слова: риски проектов, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, управление риском.

Alekseev N. A.

**KEY RISKS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS
DEVELOPMENT IMPLEMENTED ON THE PRINCIPLES
OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP**

AO «Institute «Stroyproekt», St. Petersburg, Russia

Abstract. The article discusses the key risks of transport infrastructure projects development implemented on the principles of public-private partnership (PPP), describes the features of such projects that need to

be taken when assessing risks, and proposed measures for project-risk management.

Keywords: risks of projects, transport infrastructure, public-private partnership, risk management.

Реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры на принципах ГЧП [1] связана со значительными рисками, что обусловлено высокой капиталоемкостью, продолжительным жизненным циклом проектов, высокими требованиями к качеству, надежности и безопасности создаваемых инфраструктурных объектов, а также большим количеством участников проектов [2, 3].

Можно выделить ключевые особенности реализации проектов развития транспортной инфраструктуры, требующие учета при оценке рисков. Так, например, на стадии разработки проекта, как правило, устанавливаются крайне сжатые сроки проектирования, что не отменяет ответственность проектировщика за достижение высокой надежности и качества проектных решений. Большой горизонт планирования, связанный с продолжительным жизненным циклом транспортных сооружений, затрудняет оценку будущих затрат и спроса. Данная стадия реализации проекта характеризуется необходимостью проведения большого количества разнообразных изысканий. А государственное регулирование ценообразования создает дополнительные риски для управления стоимостью реализации проекта.

Этап строительства объектов транспортной инфраструктуры характеризуется потребностью в доступе к большому количеству земельных участков, высокой капиталоемкостью и значительной продолжительностью во времени. Вносить изменения по ходу строительства крайне затруднительно, часто изменения в рабочей документации и отступление от проекта ведут к необходимости повторно проходить государственную экспертизу. Несмотря на то, что транспортное строительство сильно регламентировано, оно носит индивидуальный характер, а многие сооружения относятся к разряду уникальных.

Основной чертой эксплуатационной стадии для объектов транспортной инфраструктуры является ее продолжительность. Высокие требования к транспортно-эксплуатационным показателям объектов, реализуемых в рамках проектов ГЧП, ведут к существенным эксплуатационным затратам, в том числе на текущий и капитальный ремонт. В свою очередь, требования по доступности для потребителей обуславливают динамичность функционирования таких объектов.

В настоящее время не существует общепринятой классификации рисков, в том числе и по проектам ГЧП. Вместе с тем, учитывая индивидуальный характер транспортного строительства, всякий раз оцениваемые риски приобретают индивидуальный характер. Однако, можно выделить ключевые риски таких проектов: земельный риск, строительный и технический риски, риск эксплуатации, коммерческий риск, риск спроса, финансовый риск, правовой риск, политический риск, экологический риск, социальный риск [4].

Земельный риск один из самых критичных рисков в дорожных проектах, реализуемых в рамках ГЧП. Проекты строительства автомобильных дорог охватывают большое количество земельных участков. Выкуп и подготовка земельных участков для строительства занимает много времени и увеличивает стоимость проектов. Земельные риски могут быть связаны с наличием обременений на земельном участке, наличием на нем зон с особым режимом использования, иными градостроительными ограничениями. На земельных участках может быть обнаружено археологическое и культурное наследие, препятствующее реализации проекта. А наличие на земельном участке лесных участков (земель лесного фонда, защитных городских лесов), приводит к невозможности использования земельного участка. В основе стратегии управления земельными рисками лежит достижение договоренностей с собственниками и владельцами земельных участков о доступе (сервитуте), компенсации собственникам и владельцам земельных участков, заблаговременное изъятие земель для государственных нужд. Для снижения

рисков, связанных с задержкой начала строительства, должна быть предусмотрена синхронизация и увязка действий по изъятию земель с этапами подготовки проекта, проведения конкурса и заключения соглашения. Все большее распространение получает независимый технический и строительный аудит земельных участков.

Наибольшие затраты и потери для проекта, как правило, связаны со строительными и техническими рисками. К ним относятся риск несоответствия объекта заданным технико-экономическим показателям, срыв сроков завершения строительства, превышение первоначальной сметной стоимости строительства, риск ненадлежащего качества строительства, риск не завершения строительства. Однако данные риски носят временный характер и по завершению строительства, с вводом объекта в эксплуатацию, они исчезают. Данное обстоятельство позволяет оптимизировать финансовую структуру проекта, например, уменьшить стоимость долгового финансирования путем рефинансирования кредита. Для минимизации последствий строительных и технических рисков помимо традиционных мер, таких как, резервирование средств на непредвиденные расходы, предоставление банковских гарантий, страхование, штрафы и неустойки [5, 6], в проектах ГЧП успешно действует практика привлечения независимого технического эксперта. Можно также с уверенностью говорить о том, что этим целям будет способствовать внедрение BIM-технологий в процесс проектирования и дальнейшей реализации проекта. В перспективе, комплексный переход на технологию информационного моделирования при реализации проектов существенно снизит их риски.

Основными рисками, с которыми могут сталкиваться участники проекта ГЧП на эксплуатационной стадии, являются риск эксплуатации объектов, связанный с недостаточной эффективностью или задержкой оказания услуг, превышением фактических затрат над прогнозными, а также коммерческий риск (риск спроса, риск не оказания услуг или оказание услуг ненадлежащего качества, риск отзыва лицензий и др.).

В качестве основных мер по снижению воздействия эксплуатационных рисков рассматривают предоставление эксплуатационных гарантий, формирование резервного ремонтного фонда, введение системы штрафов за несоответствие транспортно-эксплуатационным показателям, за нарушение требований к доступности, за нарушение требований к содержанию объекта.

Одним из самых ожидаемых рисков проектов ГЧП в транспортной инфраструктуре становится риск спроса на пользование платным объектом. Чаще всего это связано с субъективностью и предвзятостью оценки инициатора проекта и оптимистичностью прогноза интенсивности дорожного движения. Помимо этого, есть и объективные причины неправильной оценки будущего спроса. В условиях, пока еще малого опыта эксплуатации платных дорог в России, существуют большие сложности с оценкой числа водителей, готовых заплатить за выигрыш во времени. Для снижения влияния риска спроса, во-первых, необходимо создавать транспортно-экономическую модель для прогноза трафика на основе актуальных данных о развитии территорий, о фактических показателях функционирования и планов развития транспортной системы, прогноза показателей социально-экономического развития. Во-вторых, тарифная политика и устанавливаемые тарифы за проезд, помимо достижения окупаемости проекта и сверхприбыли инвесторов, должны учитывать результаты социологического опроса, экономических расчетов, уровня платежеспособности населения, опыта использования платных дорог [7].

При реализации проектов ГЧП отдельно следует оценивать финансовый риск, связанный с надежностью источников финансирования, привлекаемых для реализации проекта. К финансовому риску относятся риск изменения процентных ставок, валютный риск, риск неполучения или получения не в полном объеме финансирования проекта, риск не достижения финансового закрытия, инфляционные и дефляционные риски.

Для минимизации финансового риска в проектах ГЧП предусмотрена государственная поддержка, которая может выражаться в предоставлении государственных гарантий, прямом соглашении с финансирующими организациями, бюджетные субсидии, льготные налоговые ставки или полное освобождение от уплаты налогов. Последствия финансового риска также могут быть минимизированы при помощи финансовых инструментов, известных как деривативы, свопы, фьючерсные контракты, опционы или хеджирование.

Большое влияние на ход проекта ГЧП может оказать правовой риск, поскольку за время реализации проекта законодательство может измениться неоднократно, нарушив тем самым существующий экономический баланс соглашения между партнерами. Правовые риски, помимо изменения законодательства, также могут быть связаны с оспариванием конкурсных процедур, переквалификацией СГЧП (КС), доступом к правосудию.

Определенно, можно согласиться с утверждением о том, что крупному проекту ГЧП необходима политическая поддержка и, если, политики вдруг теряют интерес к нему, скорее всего, он будет испытывать трудности. Верно и то, что долгосрочное соглашение о ГЧП, у которого появились сильные политические противники, находится в уязвимом положении. Последствия политических рисков могут быть критичными для проекта, от смены «правил игры», повышения неопределенности проекта и затягивания реализации проекта до потери вложенных средств, остановки реализации проекта и расторжения соглашения.

Нельзя забывать и про экологический риск, который связан непосредственно с воздействием проекта на жизнь людей и окружающую среду. К основным мероприятиям по минимизации последствий, связанных с экологическим риском, можно отнести повышение экологических требований к проекту, применение современных технологий строительства и эксплуатации объектов, экологическое страхование.

Зачастую, при реализации проектов транспортной инфраструктуры в России, совершенно не берутся в расчет социальные

риски, присущие любым крупным проектам. А проекты ГЧП, связанные с введением платности на объектах, просто неминуемо ждет встреча с протестным движением местного населения и общественности. В целях снижения последствий, связанных с социальными рисками необходимо привлечение общественности к обсуждению проекта на самых ранних стадиях. В случае платной эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры требуется взвешенная тарифная политика. Повышение роли социальной ответственности бизнеса должно способствовать снижению напряженности в обществе.

За недолгую российскую практику реализации ГЧП-проектов в сфере транспортной инфраструктуры хорошо известны события, повлиявшие на их ход. Это и смена руководства региона, т. е. команды, ответственной за проект, и политическая, и общественная оппозиция с протестными движениями, и серьезные изменения в законодательстве, в том числе налоговом, а также претензии государственных органов. Это и длительность конкурсных процедур и подписания концессионного соглашения, и изменение первоначальных условий привлечения финансирования к моменту финансового закрытия. Из-за отсутствия проектно-сметной документации к моменту подписания соглашения была необходимость уточнения параметров проекта в процессе его реализации. Возникали проблемы с задержкой по предоставлению земельных участков, а также необходимостью оптимизации проектной документации в целях экономии. Отдельно можно отметить отсутствие прогнозного спроса на некоторых платных дорогах или их отдельных участках.

Не обошли стороной проекты ГЧП и проблемы макроэкономического характера, такие как значительный рост ключевой ставки Банка России, значительный рост курса валют, введение западных санкций против России. Все это просто не могло не привести к увеличению стоимости реализации проектов или увеличению сроков строительства.

Развитие практики и механизмов ГЧП для реализации проектов развития транспортной инфраструктуры в России, безус-

ловно, будет способствовать снижению рисков, с последствиями которых, сталкиваются проекты. Здесь можно отметить поддержку региональных концессионных проектов из средств от системы «Платон», программу поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории Российской Федерации на основе проектного финансирования, а также создание механизмов проектного финансирования инвестиционных проектов, таких как «Фабрика проектного финансирования» и «Инфраструктурная ипотека». Однако одними финансовыми инструментами обойтись нельзя и без должной поддержки дорожной отрасли на государственном уровне, в первую очередь, связанной с решением задачи по установлению конкурентоспособной, не ниже других отраслей реального сектора экономики, нормы прибыли, вряд ли получится качественно изменить ситуацию.

Литература

1. Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Архитектурно-строительное проектирование: учебник и практикум / С. Г. Опарин, А. А. Леонтьев; под общ. ред. С. Г. Опарина. М.: Юрайт, 2017. 283 с.
3. **Опарин С. Г., Качалов Р. М.** О научно-практической конференции «Управление рисками в экономике: проблемы и решения» // Экономическая наука современной России. 2016. № 4 (75). С. 151–155.
4. **Соколов М. Ю., Маслова С. В.** Управление рисками в проектах государственно-частного партнерства // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета. Серия Менеджмент. 2013. Вып. 4. С. 100–124.
5. Управление рисками в экономике: проблемы и решения / А. И. Александрова, В. Д. Ардинов, С. П. Воронова, С. Г. Опарин и др.; под ред. С. Г. Опарина. СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2015. 340 с.
6. **Опарин С. Г., Чепель В. В.** Развитие теоретических основ экономической эффективности транспортного строительства в условиях саморегулирования // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского

государственного политехнического университета. Экономические науки. 2014. № 2 (192). С. 21–30.

7. **Джеффри Делмон.** Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. 2010. Версия на русском языке подготовлена для АО «Казахстанского центра государственно-частного партнерства» при финансовой поддержке Консультативного офиса по участию частного сектора в инфраструктуре (PPIFF).