

УДК 338.22

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

RISK MANAGEMENT IN THE IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURAL PROJECTS IN THE REPUBLIC OF BELARUS

С. В. Вайтеховский,

заместитель генерального директора Китайско-Белорусского СЗАО «Компания по развитию индустриального парка», магистр экон. наук, г. Минск, Республика Беларусь

S. Vaitekhevski,

Deputy General Director of China-Belarus Joint-Stock Closed Company "Industrial Park Development Company", Master of Economic Sciences, Minsk, Republic of Belarus

Дата поступления в редакцию — 15.05.2018 г.

Особое внимание уделено необходимости проведения анализа рисков инфраструктурных проектов. Проанализированы основные методы оценки рисков, применяемые в законодательстве Республики Беларусь, признана необходимость более тщательной проработки данного вопроса и даны рекомендации.

Particular attention is paid to the need for risk analysis in infrastructure projects. The main methods of risk assessment used in the legislation of the Republic of Belarus are analyzed, the need for more thorough study of this issue is recognized and recommendations are given.

Ключевые слова: риски, управление рисками, инфраструктурные проекты, инфраструктурные проекты в Республике Беларусь, проекты государственно-частного партнерства.

Keywords: risks, risk management, infrastructure projects, infrastructure projects in Republic of Belarus, public private partnership projects.

В настоящее время не существует единого стандартизированного определения инфраструктуры, под которой в наиболее общем смысле понимается комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур или объектов, составляющих и обеспечивающих основу функционирования какой-либо системы. Применительно к данной статье рассматривается инфраструктура экономики, к которой относятся сооружения транспорта и связи, складское хозяйство, энерго- и водоснабжение, социальная сфера и т. п. Эта совокупность указанных отраслей и видов деятельности, обеспечивающих работу производства, предоставление различных услуг населению и обслуживающих хозяйство в целом создает фундамент (опору) всей национальной экономики. Повышение эффективности и качества объектов инфраструктуры экономики за счет их строительства или модернизации улучшает не только имидж страны и качество жизни населения, но и ведет к снижению себестоимости и росту объемов товаров и услуг, производимых объектами инфраструктуры.

Современная инфраструктура белорусской национальной экономики требует своего дальнейшего развития, в том числе для улучшения инвестиционной привлекательности страны и повышения качества жизни населения.

Позитивный эффект от инвестирования в инфраструктуру доказан в ряде исследований Всемирного банка, ОЭСР, ЕЭК ООН, в соответствии с которыми увеличение инфраструктурных активов на 1 % способствует росту ВВП до 0,25 % в долгосрочной перспективе. Пример Швейцарии и Сингапура, занимающих первые места в Глобальном индексе конкурентоспособности (составляется Всемирным экономическим форумом), отчетливо демонстрирует взаимосвязь их рейтинга с лидирующими позициями по уровню развития инфраструктуры и показателями ВВП на душу населения [1].

В нашей стране также существует значительная потребность в модернизации инфраструктуры: дорог, больниц, школ, детских садов, системы жилищно-коммунального хозяйства и других объектов.

Первый шаг по оценке потребности в инфраструктуре был сделан в 2015 г., когда с учетом предложений госорганов подготовлен и утвержден Межведомственным инфраструктурным координационным советом (МИКС) Национальный инфраструктурный план Республики Беларусь на 2016–2030 гг. (План) с выделением Топ-100 проектов, в том числе для возможной реализации на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП).

План стал первоначальной комплексной оценкой инфраструктурных потребностей страны и возможностей бюджета для их удовлетворения на долгосрочную перспективу (до 2030 г.). В 2016 г. План переименован в Стратегию [2], что больше отвечает духу документа.

Согласно Стратегии, планируемый среднегодовой объем доступного финансирования на инфраструктуру в 2016–2020 гг. составит порядка 2 млрд долл. США. В то же время среднегодовая потребность Республики Беларусь в инвестициях в инфраструктуру на данный период составит 3,6 млрд долл. США. Таким образом, среднегодовой дефицит бюджета на развитие инфраструктуры Республики Беларусь в 2016–2020 гг. составит 1,6 млрд долл. США.

В 2021–2030 гг. при сохранении среднегодового объема финансирования на развитие инфраструктуры на уровне около 2,0–2,5 млрд долл. США и прогнозируемом увеличении среднегодовой потребности в инвестициях на эти цели до 4,5 млрд долл. США среднегодовой дефицит бюджета оценивается в размере 2,0–2,5 млрд долл. США.

Инфраструктурные вложения, исходя из их долгосрочного характера, сопряжены со значительными неопределенностями в будущем. Наряду с контролируруемыми (управляемыми) факторами при принятии решений приходится учитывать неконтролируемые (неуправляемые) факторы: некачественное выполнение строительных работ, срыв срока ввода объекта в эксплуатацию, уровень спроса на услугу, колебания цен, действия участников проекта и прочее, что существенно усложняет процесс принятия оптимальных инвестиционных решений, связанных с принятием решений о вложении экономических ресурсов на длительный срок и при существенном риске с целью получения доходов.

В условиях недостатка средств на финансирование строительства инфраструктурных

объектов важным является обеспечение максимальной эффективности их использования.

Не секрет, что при реализации многих проектов имелись определенные проблемы как во время строительства, так и на стадии эксплуатации (например, увеличение объема капитальных затрат, срока строительства, повышенные затраты на техническое обслуживание и др.). Очевидно, что в таких проектах не были учтены определенные моменты либо не проработаны меры по их минимизации, то есть не проведена должная проработка рисков на стадии структурирования проекта и не определены меры по их минимизации.

Анализ рисков инвестиционного проекта — это комплексная деятельность, которая должна отвечать требованиям, которые ставят перед собой инициаторы проекта. Большое разнообразие видов инфраструктурных проектов, несомненно, наносит свой отпечаток на характер данной деятельности. Помимо самого инфраструктурного проекта, оценка рисков по нему и выработка системы управления рисками находится в прямой зависимости от различных этапов реализации.

В Республике Беларусь вопросу оценки рисков в инфраструктурных проектах начали уделять внимание с 2012 г., в процессе выработки механизмов ГЧП. Основная цель заключалась в привлечении бизнеса для решения государственных задач по предоставлению качественных услуг населению. Бизнес обладает большей гибкостью, мобильностью и способностью к инновациям по сравнению с государственной структурой, что делает сотрудничество с ним выгодным при работе с инфраструктурными проектами.

С 2014 по 2017 г. был принят ряд нормативных правовых актов (Закон Республики Беларусь от 30 декабря 2015 г. «О государственно-частном партнерстве» [3], Закон Республики Беларусь от 12 июля 2013 г. «О концессиях» [4], постановление Совета Министров Республики Беларусь от 6 июля 2016 г. № 532 и т. д.). При разработке законодательной системы одной из основных задач было не просто использовать опыт соседей (Россия, Литва, Польша) или стран Запада (Германия, Великобритания), а адаптировать эту систему к белорусским реалиям, обеспечить ее органичное встраивание в современную действительность.

Обзор научной литературы по данному вопросу указывает на золотое правило эффективного распределения рисков: риски накладываются на ту сторону, которая способна наиболее

качественно и своевременно справиться с ними, обладает или будет обладать необходимыми ресурсами для минимизации, предотвращения и управления рисками и больше заинтересована в активном управлении ими (рис. 1).

Данный принцип сформулирован Дж. Делмоном [6] и применен в Законе Республики Беларусь «О государственно-частном партнерстве».

Для оценки рисков применяют следующие шаги [7]:

- идентификация и описание присущих проекту в рамках основных этапов его реализации предсказуемых рисков;
- выбор методов, в соответствии с которыми будет производиться оценка рисков;
- выявление рисков, которые могут быть закреплены исключительно за государственным партнером;
- оценка вероятности наступления соответствующего риска и его последствий, распределение рисков между государственным и частным партнерами с учетом их возможностей по наиболее эффективному управлению рисками (составление матрицы рисков);
- определение увеличения стоимости события (условия, обязательства), связанного с обусловленным исполнением обязательств государственного партнера (вероятных отклонений) в случае возникновения риска;
- определение объема обязательств государственного партнера в случае возникновения

рисков при реализации проекта по схеме ГЧП по основным этапам реализации проекта.

Совокупность методов, применяемых в мировой практике при проработке рисков по проектам ГЧП, содержит каталогизацию рисков и подходы по качественной и количественной оценке рисков [8].

Основные подходы и этапы оценки рисков по инфраструктурным проектам отражены в постановлении Министерства экономики Республики Беларусь от 27 июля 2016 г. № 49 «О проектах государственно-частного партнерства». Так, в постановлении указано, что для оценки рисков применяются методы на основе качественных и количественных подходов, реализация которых может осуществляться с привлечением необходимых специалистов, консультантов и иных требуемых лиц [9].

На начальных этапах разработки концепции проекта и предварительной оценки рисков предпочтительно использование качественного подхода, в то время как количественный рекомендуется использовать при подготовке ТЭО в составе документов предложения о реализации проекта и определения аналитиками вероятности возникновения риска в стоимостном выражении и последствий влияния его на цели проекта.

Постановлением Министерства экономики № 49 предполагается комплексная оценка рисков, проводимая с использованием различных методов. Их выбор осуществляется посредством

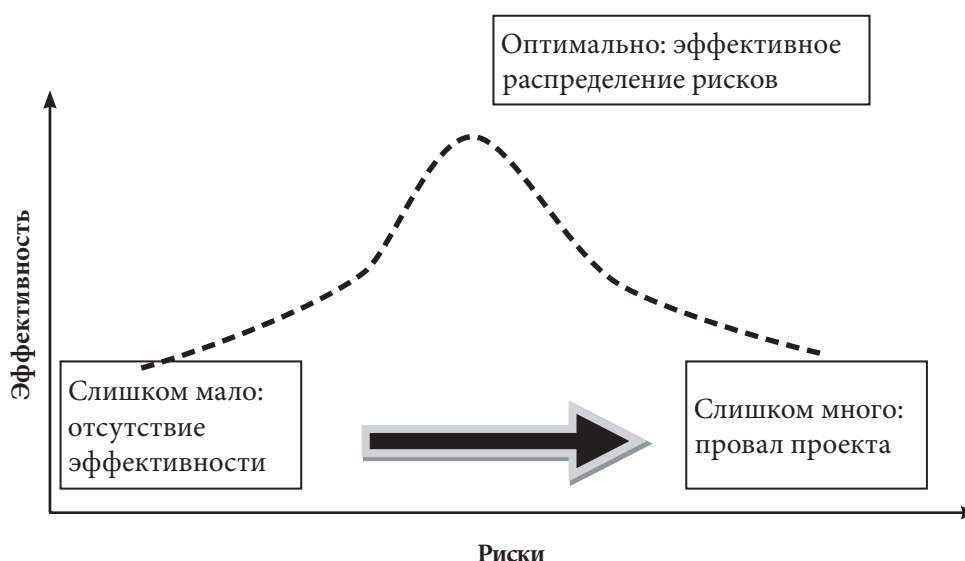


Рис. 1. Эффективное распределение рисков
Источник: [6].

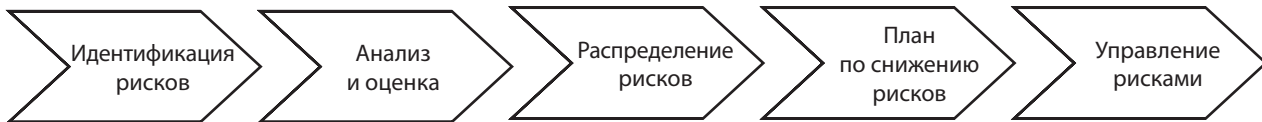


Рис. 2. Цикл рисков
Источник: [10].

изучения практики их применения, в том числе в сфере реализации проекта, что может представлять проблему, поскольку в Беларуси не наработан необходимый опыт и нет утвержденных методик по оценке рисков в инфраструктурных проектах в различных сферах.

Таким образом, требуется большая детализация в работе с рисками, и подготовка таких методик представляет собой ощутимую необходимость.

В связи с этим можно сделать следующие практические рекомендации.

Непосредственные исполнители проекта или стороны, заинтересованные в успешном его выполнении, уже на начальных стадиях подготовки инфраструктурного проекта должны определить, какие из рисков нуждаются в соответствующих мерах реагирования. Очевидно, что реагировать необходимо, прежде всего, на риски с высокой вероятностью возникновения событий, обусловленных этими рисками, а также на большинство рисков, способных оказать существенное влияние на выполнение проекта.

Исходя из проведенных исследований, цикл рисков, то есть путь от определения всех возможных рисков и до управления ими, можно разделить на этапы (рис. 2).

Основным принципом распределения рисков при реализации инфраструктурных проектов является целесообразность переноса риска на того участника, который лучше других способен:

- управлять вероятностью реализации риска, например риск строительства несет частный партнер, который обладает большим опытом, мотивацией и инструментарием для контроля процесса строительства;
- управлять степенью влияния риска на результативность проекта, например органы власти способны снизить влияние политических рисков на проект, отнеся соответствующие расходные обязательства бюджета к категории государственного долга;

- покрыть последствия реализации риска, включая: а) взаимосвязь риска с иными обязательствами либо активами участника; б) возможность передачи риска третьей стороне за плату (например, страхование, участие третьей стороны в акционерном капитале); в) возможность перераспределения риска в пользу конечных покупателей (в том числе акционеров, налогоплательщиков либо конечных пользователей услуг инфраструктурного объекта) [10].

Важным также является эффективное распределение рисков, которое предполагает как создание стимулов для качественного управления рисками между соответствующими участниками проекта, так и снижение общего объема средств, резервируемых для покрытия рисков.

Эффективность проекта и управление рисками снижается, если одной из сторон передается слишком мало или слишком много рисков. Должен соблюдаться баланс.

В Республике Беларусь планируется на практике опробовать заложенные в постановлении Министерства экономики № 49 подходы по оценке рисков, в том числе с учетом международных подходов, на примере первого инфраструктурного проекта ГЧП — реконструкции автодороги М-10, которая является основной частью стратегической сети дорог Восточного партнерства. Проект предусматривает увеличение числа полос с двух до четырех, увеличение допустимой нагрузки на ось с 10 до 11,5 т, повышение ограничения скорости для легковых автомобилей с 90 до 120 км/ч, а для грузовых автомобилей — с 70 до 100 км/ч.

Однако следует отметить, что работа с рисками важна не только для проектов ГЧП, но и для любых инфраструктурных проектов, в том числе финансируемых как с прямым бюджетным финансированием, так и с государственной поддержкой (гарантии Правительства, льготирование процентов по кредитам и др.).

Таким образом, при принятии решения о реализации инфраструктурного проекта необходимо

принимать в расчет стоимостной объем рисков по проекту, а для этого потребуются наличие специальных методик. Создание и внедрение системы управления рисками будет способствовать нивелированию проблемных вопросов (возникающих рисков) при реализации инфраструктурных проектов на всех этапах.

Литература:

1. The Global Competitiveness Report 2017–2018 [Electronic resource] / World Economic Forum, 2017. — Mode of access: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings>. — Date of access: 12.03.2018.
2. Национальная инфраструктурная стратегия 2017–2030 [Электронный ресурс] / Министерство экономики Республики Беларусь, 2017. — Режим доступа: http://www.economy.gov.by/ru/nac_inf_strategia_ru. — Дата доступа: 12.03.2018.
3. Закон Республики Беларусь от 30.12.2015 № 345-3 «О государственно-частном партнерстве» [Электронный ресурс] / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь, 2015. — Режим доступа: <http://www.pravo.by/document/?guid=12551&p0=H11500345&p1=1>. — Дата доступа: 12.03.2018.
4. Закон Республики Беларусь от 12.07.2013 № 63-3 «О концессиях» [Электронный ресурс] / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь,

2013. — Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H11300063>. — Дата доступа: 12.03.2018.
5. Воробьев, С. Н. Системный анализ и управление рисками в предпринимательстве / С. Н. Воробьев, К. В. Балдин. — М.: МПСИ, 2009. — 700 с.
6. Делмон, Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре: практическое руководство для органов государственной власти / Дж. Делмон. — Астана: Изд-во АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства», 2010. — 250 с.
7. Методы снижения рисков [Электронный ресурс] / Образовательный портал. — М., 2014. — Режим доступа: <http://www.grandars.ru/student/fin-m/metody-snizheniya-riskov.html>. — Дата доступа: 12.03.2018.
8. ISO/IEC 31010:2009 “Risk management — Risk assessment techniques” [Electronic resource] / International Standardization Organization. — 2013. — Mode of access: http://www.previ.be/pdf/31010_FFIS.pdf. — Date of access: 21.04.2015.
9. Постановление Министерства экономики Республики Беларусь от 27.07.2016 № 49 (ред. от 10.05.2018) «О проектах государственно-частного партнерства» [Электронный ресурс] / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь, 2016. — Режим доступа: <http://www.pravo.by/document/?guid=12551&p0=W21631366&p1=1>. — Дата доступа: 12.03.2018.
10. Дегтярева, О. И. Управление рисками в международном бизнесе / О. И. Дегтярева. — 2 –е изд. — М.: Флинта: НОУ ВПО «МПСИ», 2010. — 344 с.

УДК 316.663.5

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕЙ

THEORETICAL APPROACHES TO THE MANAGEMENT OF FOREIGN TRADE

В. В. Можджер,
генеральный директор компании «Беларус Трактор», г. Будапешт, Венгрия

V. Mojder,
the General director of the company “Belarus Tractor”, Budapest, Hungary

Дата поступления в редакцию — 24.04.2018 г.

В статье рассматриваются имеющиеся в экономической литературе теоретические подходы к управлению внешней торговлей: от теорий абсолютных и относительных преимуществ до теорий технологического разрыва и ассиметричной взаимозависимости.

The article is dedicated to the theory of international trade: from the theories of absolute and relative advantages to the theories of technological rupture and asymmetric independence.

Ключевые слова: национальная экономика, мировая экономика, внешняя торговля, товар, экономическая теория.

Keywords: national economy, world economy, foreign trade, product, economic theory.