

*Трошин А.С., д-р экон. наук, проф.,  
Божков Ю.Н., доц.,  
Неджад Рами Рашид Абдуллах, аспирант  
Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова  
Растопчина Ю. Л., канд. экон. наук, доц.,  
Сазыкина С.А., аспирант  
Белгородский государственный национальный исследовательский университет*

## ПРОБЛЕМЫ КЛАССИФИКАЦИИ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РИСКОВ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

**as\_troshin@inbox.ru**

*В статье проанализированы проблемы распределения рисков, связанных с развитием государственно-частного партнерства, а также классифицированы основные из них. Авторами выделяются четыре основные категории рисков, характерных для крупных инфраструктурных проектов в области государственно-частного партнерства: во-первых, политические и правовые, во-вторых, технические, в-третьих, коммерческие и, в-четвертых, валютные и финансовые. Анализируемая концепция разделения рисков в государственно-частном партнерстве заключается в том, чтобы каждый риск был отнесен к той стороне партнерства, которая имеет больше возможностей на покрытие данного риска, его минимизацию или его полное нивелирование. В статье предложены пути преодоления рассмотренных рисков на практике в виде перечня рекомендаций для региональных властей. Обоснована роль управления рисками при реализации проектов государственно-частного партнерства на практике. Подчеркивается, что успешность проекта во многом зависит от степени диверсификации рисков между всеми участниками проекта.*

**Ключевые слова:** *государственно-частное партнерство, контракты жизненного цикла, риски, инвестиции, государственная инфраструктура, инфраструктурные проекты.*

В условиях кризиса проекты государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) становятся все более дорогостоящими и менее привлекательными для инвесторов. Одной из проблем данного изменения является неразумное распределение рисков между участниками партнерства.

Одной из главных задач ГЧП является решение проблемы верного классифицирования и распределения рисков, которыми может лучше управлять один из участников партнерства. Для современного партнерства характерно широкое, многоплановое разделение рисков между государством и частным сектором. Неверно оцененные потоки транспортных средств, спрос на электроэнергию, тарифы, колебания иностранной валюты и другие факторы могут приводить к существенному увеличению в затратах, падению прибыли и прекращению реализации проектов ГЧП.

Проблема разделения рисков – одна из сложных и малоизученных в теоретическом и особенно практическом планах. В мире достаточно много проектов, которые были прекращены или не начали реализовываться из-за чрезмерно высоких рисков. Распределение рисков между участниками проекта в рамках ГЧП практически для всех случаев представляет собой договорной процесс, определяемый специфическими особенностями страны, состава

участников проекта, его отраслевой принадлежностью и т.п.

Анализ рисков и их распределения между различными участниками проекта является ключевым элементом, потому что он влияет на стимулы партнерской деятельности. Отдельные виды рисков должны брать на себя субъекты, наиболее приспособленные к их оценке, контролю и управлению. В зависимости от типа риска и его источника в различных странах и международных организациях (Всемирный банк, ЕБРР, ЮНИДО) разработаны стандартные рекомендации для снижения риска в проектах ГЧП.

Степень ответственности государства и масштабы закрываемых им рисков в коммерческих программах строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов могут быть самыми разнообразными – от фактически нулевых до практически стопроцентных, когда государство детализирует все спецификации проекта, строительных работ, закупок и т.д. Более низкий уровень вовлеченности государства в проект позволяет частному сектору внедрять современные инновационные решения, улучшать конкурентные условия и гибко приспосабливаться к рыночному спросу. Однако, это также ведет к тому, что частный партнер берет на себя больше обязательств, а

значит и ответственен за большее несение рисков.

Концепция разделения рисков в ГЧП заключается в том, чтобы каждый риск был отнесен к той стороне партнерства, которая имеет больше возможностей на покрытие данного риска, его минимизацию или его полное нивелирование. Если государство стремится переложить на частную компанию некоторые риски, которыми она неспособна эффективно управлять, то это только увеличит стоимость участия бизнеса в проекте ГЧП ввиду необходимости получения вознаграждения за несение данного вида риска [4]. Если наоборот, частный партнер стремится снять с себя ответственность по техническим, коммерческим или финансовым рискам и переложить их на государство, то под сомнение попадает сама концепция механизма ГЧП, польза от реализации проекта и компетентность частной компании.

Одна из характерных черт проектного финансирования состоит в том, что на разных стадиях осуществления проекта роль отдельных участников в управлении рисками может меняться. Так, например, на инвестиционной стадии основной кредитуемый банк, как правило, не несет ответственности за риски строительно-монтажных работ. Они возлагаются на заемщика, подрядчика, поставщиков машин и оборудования и т.д. Но на этапе эксплуатации банк уже берет на себя часть коммерческих, валютных и иных рисков. В реализацию проекта на этой стадии оказываются вовлеченными другие финансовые институты, которые предоставляют гарантии банку-кредитору и другим участникам проекта [1]. Политические риски часто берут на себя государственные или полугосударственные агентства по страхованию операций инвесторов.

На практике не всегда легко определить, до какой степени частная компания способна управлять теми или иными рисками. Опыт показывает, что частный сектор лучше справляется с управлением коммерческими рисками и не должен нести затраты по внешним рискам, где он не имеет подлинного контроля. Однако есть одно правило в управлении рисками, применимое не только к партнерским объектам, но и ко многим другим крупным проектам: успешность проекта во многом зависит от степени диверсификации рисков между всеми участниками проекта [4].

Риски несут не только государство и частные компании, но также и управляющие компании, подрядчики, финансовые институты и страховые компании, что свидетельствует о сложности ГЧП-партнерств как явления

хозяйственной жизни, в котором задействовано множество игроков со своими интересами.

В научной литературе существует огромное количество различного рода классификаций рисков. Поскольку нас интересуют основные категории рисков, то выделим четыре основных категории, характерных для крупных инфраструктурных проектов: (1) политические и правовые, (2) технические, (3) коммерческие, (4) валютные и финансовые [3].

Политические и правовые риски. Эти риски несет правительство, предоставляя частному сектору гарантии, где и когда это необходимо. Политические и правовые риски охватывают три области:

- политический форс-мажор, военное положение или гражданские волнения;
- законодательные изменения;
- изменения в экономической политике, в правилах регулирования, а также неспособность правительства выполнить свои договорные обязательства.

Технические риски связаны с прединвестиционной стадией и строительством (процесс производства, дата завершения, качество, стоимость отсрочки и изменения первоначально согласованных требований и условий). Эти риски несет частный партнер и/или строительная фирма (подрядчик) и/или операционные компании.

Коммерческие риски представляют собой риски, возникающие в процессе реализации товаров и услуг, произведенных или купленных частной стороной. Они обычно ложатся на частного партнера. Однако опыт показывает, что они могут быть слишком большими, чтобы покрываться лишь за счет бизнес партнера. Иногда солидарную ответственность по этим рискам разделяет государство.

Характерная особенность коммерческих рисков в том, что они чрезвычайно зависимы от времени, этапа реализации проекта, сферы его реализации, местоположения объекта и т.п.

На эксплуатационной стадии риски могут распределяться между субъектами контракта в зависимости от их источника происхождения. Если, например, правительство не выполнило определенное обязательство по предоставлению разрешения или лицензии, оно несет соответствующие издержки и компенсирует частному партнеру недополученную им прибыль. Риски получения дохода закрываются, как правило, частным партнером, если договор не предусматривает иного. Они также могут быть снижены за счет страховой компании. Если ожидаемый доход недополучен из-за правительственных действий (отказ увеличить тарифы согласно оговоренным в контракте или

законе формулам), то и ответственность несет государство.

Валютные и финансовые риски. Эти риски определяются неуверенностью экономических агентов в возможностях экономического роста, темпах инфляции, стабильности других макроэкономических показателей, в том, из-за чего сейчас бизнес структуры не вступают в ГЧП-проекты.

Риски снижения экономического роста, деловой активности и недополучения частным партнером доходов целиком ложатся на бизнес этого партнера.

Ввиду снижения деловой активности, нами были выработаны определенные рекомендации по управлению рассмотренными рисками в период кризиса.

1. Введение бонусов для поощрения работы частного партнера за эффективное осуществление проекта ГЧП: например, за введение объекта в эксплуатацию раньше запланированного срока, сокращение плановых расходов на реализацию проектов и т.п. Однако, мы считаем важным введение штрафов в отношении частного партнера, в случае, если строительство не окончено в срок или объект не сдан в эксплуатацию, или превышена смета на более чем 15% от запланированной и т.п.

2. Мобилизация средств местных финансовых рынков для скорейшей оплаты расходов по проекту.

3. Страхование рисков в крупных страховых компаниях, зарекомендовавших себя на рынке данных услуг и имеющих опыт участия в ГЧП-проектах.

4. Распределение части рисков между иными сторонами партнерства: кредиторами, инвесторами, подрядчиками, поставщиками и т.п.

5. Правовое закрепление всех условий проекта в контракте, в особенности четкое разграничение ответственности, обязательств и распределение рисков.

6. Привлечение к реализации ГЧП-проекта опытных экспертов, в особенности на стадии проектирования.

7. Обеспечение полной прозрачности проекта уже на этапе его инициирования, в том числе предоставление информации о финансовых инструментах поддержки проекта со стороны государства [7].

8. Установление валютных коридоров по кредитам.

9. Закрепление значимых для функционирования ГЧП-проекта регуляторных правил и нормативно-правовых актов, а также

обеспечение того, чтобы они были понятными, прозрачными и исполнимыми [5].

Таким образом, для активизации реализации ГЧП-проектов государству необходимо предоставить частному партнеру такие условия и права, какими никакой иной коммерческий партнер не обладает в принципе. Важно, чтобы ответственный за ГЧП орган как можно точнее определил перечень рисков по ГЧП-проекту и подготовил своего рода «матрицу» возможных мер по их нивелированию или минимизации.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абдрахманов А.И. Государственно-частное партнерство как актуальный механизм посткризисного развития России // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2011. Т. 1. № 3. С. 30–36.

2. Аблаев И.М. Основные принципы государственно-частного партнерства в условиях модернизации российской экономики / И.М. Аблаев // Экономические науки. 2013. №2. С. 17–20.

3. Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски // ИММО. М.: Наука, 2005. 145 с.

4. Деллмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти [Электронный ресурс]. URL: [https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/Jeff%20Delmon\\_PPP\\_russian.pdf](https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/publication/Jeff%20Delmon_PPP_russian.pdf).

5. Лохтина Л.К., Батуев Э.Д. Понятие и сущность государственно-частного партнерства [Электронный ресурс] // Социальные аспекты здоровья населения. 2010. URL: <http://vestnik.mednet.ru/content/view/212/27>.

6. Спиридонов А.А. Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования // Бизнес и власть в современной России: теория и практика взаимодействия. М.: РАГС, 2010. С. 14–19.

7. Хоксуорт Я. Принципы ОЭСР для ГЧП [Электронный ресурс] // Семинар по государственно-частному партнерству в России. Москва, 17 октября 2013г. URL: <http://www.myshared.ru/slide/500391>.

Гостяева Ю.Ю., Щетинина Е.Д. Принятие управленческих решений в условиях делового партнерства // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. 2014. № 6. С. 155–158.

---

**Troshin A.S., Bozhkov Y.N., Nejad Rami Rashid Abdullah, Rastopchina Y.L., Sazykina S.A.**  
**PROBLEM CLASSIFICATION AND ALLOCATION OF RISKS IN PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP**

*The article analyses the problem of distribution of risks associated with the development of public-private partnerships, and classified the main ones. The authors identified four major categories of risk that are typical for large infrastructure projects in public-private partnerships: first, the legal political and, second, technical, third, commercial and fourthly, monetary and financial. Analyze the concept of risk sharing in public-private partnership is that each risk has been assigned to the other side of the partnership, which has more options to cover this risk, the minimization or complete leveling. The article suggests ways to overcome the risks considered in practice in the form of a list of recommendations for regional authorities. The role of risk management in the implementation of public-private partnership in practice. It is emphasized that the success of the project largely depends on the degree of diversification of risks among all project participants.*

**Key words:** *public-private partnerships, life cycle contracts, risks, investment, government infrastructure, infrastructure projects.*

---

**Трошин Александр Сергеевич**, доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента и внешнеэкономической деятельности.

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.

Адрес: Россия, 308012, Белгород, ул. Костюкова, д. 46.

E-mail: as\_troshin@inbox.ru

**Божков Юрий Николаевич**, доцент кафедры менеджмента и внешнеэкономической деятельности.

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.

Адрес: Россия, 308012, Белгород, ул. Костюкова, д. 46.

E-mail: bun\_belgo@mail.ru

**Неждад Рами Рашид Абдуллах**, аспирант кафедры менеджмента и внешнеэкономической деятельности.

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.

Адрес: Россия, 308012, Белгород, ул. Костюкова, д. 46.

E-mail: ramynejad@mail.ru

**Ратопчина Юлия Леонидовна**, кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики.

Белгородский государственный национальный исследовательский университет.

Адрес: 308015, г. Белгород, ул. Победы, 85.

E-mail: rastopchina1978@mail.ru

**Сазыкина Софья Александровна**, аспирант кафедры мировой экономики.

Белгородский государственный национальный исследовательский университет.

Адрес: 308015, г. Белгород, ул. Победы, 85.

E-mail: s.sofy@mail.ru