

УДК 368/369

О. В. ЛУСКАТОВА, д-р экон. наук, профессор

Н. Д. ЛУСКАТОВ, канд. экон. наук, доцент

*Владимирский государственный университет им. А. Г. и Н. Г. Столетовых,
Российская Федерация*

УПРАВЛЕНИЕ РИСКОМ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ НА ОСНОВЕ СТРАХОВАНИЯ

Рассмотрено страхование ответственности при реализации конкретных автодорожных проектов Владимирской области, финансируемых за счет бюджетных целевых программ, как основной способ управления риском. Определены значимые преимущества страхования в сравнении с другими методами снижения риска. Приведена авторская классификация рисков в системе бюджетных закупок.

Существование риска связано с невозможностью с точностью до 100 % прогнозировать будущее. Следовательно, риск имеет место только по отношению к будущему и неразрывно связан с прогнозированием и планированием, с принятием решений вообще («риск» в буквальном переводе означает «принятие решения, результат которого неизвестен»). Стоит отметить, что категории «риск» и «неопределенность» тесно связаны между собой, но их нельзя использовать как синонимы.

Во-первых, риск имеет место только в тех случаях, когда принимать решение необходимо (если это не так, нет смысла рисковать). Иначе говоря, именно необходимость принимать решения в условиях неопределённости порождает риск.

Во-вторых, риск субъективен, а неопределённость объективна. Например, объективное отсутствие достоверной информации о потенциальном объёме спроса на производимую продукцию приводит квозникновению спектра рисков для участников проекта. Риск, порожденный неопределенностью вследствие отсутствия маркетингового исследования для инвестиционного проекта (ИП), обращается в кредитный риск для инвестора (банка, финансирующего этот ИП), а в случае невозврата кредита – в риск потери ликвидности и далее в риск банкротства. Для реципиента этот риск трансформируется в риск непредвиденных колебаний рыночной конъюнктуры, причём для каждого из участников ИП проявление риска индивидуально как в качественном, так и в количественном выражении.

Таким образом, для лиц, принимающих решения (ЛПР), наиболее значимой становится задача своевременного выявления и оценки рисков, сопровождающих реализацию любого дорожного проекта выбор оптимального метода риск-менеджмента.

Отличительной чертой экономической деятельности, связанной со строительством, ремонтом и содержанием автодорог и дорожного покрытия является то, что ее состояние в Российской Федерации до сих пор, даже в условиях развитого рынка, практически полностью зависит от условий финансирования как со стороны федерального, так и со стороны местных бюджетов. Величина парка дорожной техники и количество организаций, специализирующихся на строительстве, ремонте и содержании автомобильных и пешеходных дорог, определяется объемами дорожных работ, целиком и полностью зависящими от бюджетного финансирования.

Объемы дорожных работ в России за последние двадцать лет испытывали значительные колебания. Так, за период 2000–2010 гг. протяженность ввода автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составляла 319 тыс. км, а за 1992–2000 гг. уже только 118 тыс. км, или в расчете за год 35,4 и 14,7 тыс. км соответственно: В частности, намеченные программой «Дороги России» объемы строительства федеральных дорог были, выполнены в 1996 г. на 97 %, ремонта – на 40 %. Объемы строительства, и ремонта местных дорог были выполнены на 59 и 47 %, соответственно. Причины подобного положения дел объяснялись тяжелым состоянием как экономики Российской Федерации в целом, так и финансовым положением отдельных регионов.

Последние 4 года (2010-2013 годы) на фоне разнонаправленного экономического движения наблюдался рост дорожного строительства. При этом общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составила около 1,4 млн км на конец 2013 г., прирост к уровню 2012 года превысил 9 % [1].

Строительство новых и ремонт существующих автомобильных дорог в России входит в задачи приоритетных национальных проектов. Организация эффективного управления рисками, сопутствующими деятельности предприятий малого и среднего бизнеса при реализации автодорожных проектов, является задачей особой важности. Анализ особенностей ведения работ в условиях бюджетного финансирования привел к выводу, что уклонение от риска (передача риска) является наиболее приемлемым методом управления предпринимательскими рисками в рассмотренных видах деятельности. Бюджетное финансирование через федеральные или региональные целевые программы по совершенствованию дорожной инфраструктуры является внешним фактором риска, на который сама фирма может оказывать ограниченное воздействие, что и определяет способ ухода от риска, связанный с привлечением внешних страховых инструментов.

В исследовании рассматривался проект проведения комплекса работ по техническому учету, паспортизации, формированию электронного банка данных с созданием геоинформационной системы по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Владимирской области, реализуемый ООО «НПО «Регион Владимир»».

Владимирская область, благодаря своему географическому положению и развитой транспортной инфраструктуре является крупнейшим транспортно-логистическим узлом Российской Федерации. Автомобильные дороги региона являются одним из важнейших элементов транспортной системы, во многом определяют социально-экономическое развитие территории. В то же время, состояние и уровень развития автодорог непосредственно связаны с такими показателями как валовой национальный продукт, уровень цен, доходы бюджета, уровень занятости населения.

Развитая сеть автомобильных дорог Владимирской области имеет радиально-узловую структуру. Суммарная протяженность автодорог общего пользования составляет 12650 км, в том числе дороги федерального значения – 429,2 км, регионального и межмуниципального значения – 5158 км, местного значения – 7063 км. 97 % из них имеют твердое покрытие. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием во Владимирской области на 2013 год составила 389,2 км на 1000 км² территории региона. По этому показателю область занимает 9 место в ЦФО.

В рамках реализации долгосрочной целевой программы «Дорожное хозяйство Владимирской области на 2009–2015 гг.», объем финансирования дорожных работ по итогам 2012 года составил 1039,8 млн руб., в 2013 году – 1286,1 млн руб. [2]

С 2009 года по заказу департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области создается геоинформационная система (ГИС) автомобильных дорог Владимирской области, которая обеспечивает единое информационное пространство использования, распоряжения, владения и содержания динамично развивающейся сети автодорог. С ее помощью решаются следующие задачи:

- определение общих тенденций развития системы;
- определение взаимосвязи и взаимовлияния, автомобильных дорог и прилегающих к ним территорий;
- выявление социально-экологических позитивных и негативных процессов, возникающих в результате эксплуатации автомобильных дорог.

В исследовании рассматривался проект проведения комплекса работ по техническому учету, паспортизации, формированию электронного банка данных с созданием ГИС по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Владимирской области, реализуемый ООО «НПО «Регион Владимир»».

При анализе чувствительности проекта сравнено влияние исходных переменных (при их изменении на фиксированную величину) на результиру-

ющие показатели проекта. Этот анализ позволил определить наиболее существенные для проекта исходные переменные; контроль за их изменением должен производиться в первую очередь.

Данные, полученные в ходе анализа чувствительности, позволяют отнести цену реализации к наиболее значимым факторам для определения экономической результативности рассматриваемого проекта. Следующим по значимости является объем продаж. Реальность данного инвестиционного проекта иная. Так как предусматривается бюджетное финансирование на конкурсной основе, то цена реализации является фиксированным показателем. Аналогично фиксированным является объем продаж, так как аукционный способ выбора исполнителя данного инвестиционного проекта позволяет изменять только собственные затраты участников аукциона, то есть волатильным показателем остается только себестоимость.

Особенностью рассматриваемого инвестиционного проекта является финансирование его из средств регионального бюджета, так как результат проекта направлен на развитие инфраструктуры Владимирской области, повышение ее инвестиционной привлекательности. Расходование бюджетных средств имеет свои рискованные особенности. Управление рисками, сопровождающими систему закупок товаров (работ, услуг) за счет бюджетных средств, повышает результативности бюджетных расходов, минимизирует финансовые потери.

Алгоритм управления рисками при бюджетных закупках, на наш взгляд, можно представить следующим образом:

- выявить характер и систематизировать возможные риски системы бюджетных закупок;
- проанализировать возможные варианты развития событий, соответствующие данному риску (возможные исходы принятия решений, характер случайных событий);
- определить возможные пути минимизации финансовых потерь.

Проведенная нами систематизация рисков, возникающих при заключении и исполнении государственного (муниципального) контракта, представлена следующим образом (рисунок 1) [4]:

- 1) риски со стороны государственного (муниципального) заказчика;
- 2) риски со стороны поставщика (исполнителя заказа);
- 3) риски, присущие государственным (муниципальным) заказчикам и исполнителям заказов.

Риски можно минимизировать, оговаривая в контракте условия компенсации, а также страхованием ответственности. В настоящее время существует три вида обеспечения обязательств исполнения госконтракта: страхование, банковская гарантия и залог. За последний год экспертами отмечен рост рынка страхования госконтрактов, причем эта тенденция будет продолжаться еще долго [3].



Рисунок 1 – Виды рисков в системе бюджетных закупок.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностью возместить убытки, причиненные им государственному или муниципальному заказчику вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, предусмотренных государственным или муниципальным контрактом, и /или выплатить неустойку (штраф, пени). При этом страхование стоит значительно дешевле, чем банковская гарантия. Если банковская гарантия стоит от 1,5 до 5% от стоимости всего госконтракта, то цена страхового полиса, как правило, составляет около 1% от стоимости контракта и зависит от особенностей и условий государственного или муниципального контракта и вида покрытия:

- покрытие А – реальный ущерб, упущенная выгода и все виды неустойки;
- покрытие Б – реальный ущерб, упущенная выгода и зачетная неустойка;
- покрытие В – реальный ущерб и зачетная неустойка;
- покрытие Г – реальный ущерб или исключительная неустойка;
- возмещение расходов на ведение дела в судебных органах (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 – **Примерный размер тарифных ставок при сроке страхования один год**

Вид покрытия	Тариф, %
Покрытие А	от 1,5
Покрытие Б	от 0,75
Покрытие В	от 0,55
Покрытие Г	от 0,25
Расходы на ведение дела в судебных органах	от 0,15

Перечислим преимущества страхования:

- довольно быстрая процедура, как правило, она занимает порядка 48 часов (по сравнению с банковской гарантией, на получение которой уходит порядка 2 недель);

- страхование не требует вывода из оборота подрядчика значительных денежных средств, в отличие от внесения залога;

- список документов, необходимых для получения страховки, невелик по сравнению с перечнем бумаг, которые запрашивает банк;

- исполнитель не рискует своими денежными средствами. В случае нарушения условий госконтракта (проблемы с поставками продукции, срыв сроков; несоблюдение технических характеристик продукции или услуг; нарушение технологии, норм и правил проведения работы т.п.) именно страховая компания возмещает убытки госзаказчику, в то время как при оформлении банковской гарантии или внесении залога возмещение убытков легло бы на плечи исполнителя контракта.

Все эти причины делают страхование как вид обеспечения исполнения госзаказа максимально привлекательным для поставщиков – участников государственных тендеров. На сегодняшний день, свыше 50 % всех государственных и муниципальных контрактов в качестве обеспечительной меры предоставляют заказчику полис страхования. Однако следует отметить, что многие поставщики, предъявляющие в качестве обеспечения исполнения государственного заказа банковские гарантии или залог, просто не располагают информацией о возможности страхования, дающей определенные выгоды и преимущества.

Страхование государственных контрактов не практикуется нигде в мире, это исключительно российская практика. При реализации подобного нового продукта проявляется достаточно много проблем, не нашедших пока решения. В Законе № 94-ФЗ не прописаны четкие условия страхования ответственности по госконтрактам. Отсутствует перечень страховых рисков, что может негативно сказаться на интересах государственных заказчиков.

На сегодняшний день не сформулированы требования, предъявляемые к страховым компаниям и их показателям платежеспособности. Страховку на обеспечение исполнения госзаказа продают все страховые компании с уставным капиталом более 30 млн руб., однако не имеющие в резерве необ-

ходимых денежных средств, покрывающих риски. Незащищенным в данной ситуации оказывается только госзаказчик.

Отсутствуют единые условия страхования ответственности по контракту, а также стандартные тарифы. В результате к страховым компаниям со стороны госзаказчика могут предъявляться необоснованные законодательно требования. В частности, муниципальные и государственные органы не хотят признавать право страховщиков на проведение процедуры признания страхового случая.

Частично указанные проблемы нашли отражение при введении с 2012 г. Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» (№ 225-ФЗ Страхование ОПО). Основные сложности при внедрении закона связаны со значительным увеличением списка опасных объектов. В него вошли опасные производственные объекты из соответствующего государственного реестра, гидротехнические объекты из реестра ГТС, АЗС жидкого моторного топлива. Новая схема страхования охватывает широкий круг предприятий в металлургии, нефтехимии, нефтепереработке, электроэнергетике, газоснабжении и т. д.

В соответствии с ФЗ № 225 изменились требования к страховщикам. Они касаются уставного капитала, минимального опыта работы в сфере страхования ОПО (от 2 лет), наличия лицензии на данный вид страхования. Требуется, чтобы страховая компания являлась членом Национального союза страховщиков ответственности. Союз принял профессиональные стандарты, обязательные для всех членов, а также разработал систему солидарной ответственности и перестрахования рисков. Каждая компания, имеющая право на страхование ОПО, должна перестраховывать риски более 50 млн руб.

По нашему мнению, одним из критериев эффективности использования бюджетных инвестиций может стать, предлагаемый индивидуальный подход к оценке риска проектов, реализуемых в ходе государственного контракта. При этом следует оценивать не только финансовое состояние и репутацию прямого исполнителя по госзаказу, ответственность которого страхуется, но также изучать ситуацию более глубоко: изучение поставщиков, информация о наличии у исполнителя альтернативных вариантов обеспечения, оценка использования кредитных линий, так как бюджет не авансирует работы.

Результат экспертной оценки риска рассматриваемого проекта позволил получить наиболее приемлемые условия контракта по страхованию ответственности за нарушения условий контракта, выигранному ООО «НПО Регион Владимир». В настоящее время данный вид страхования во Владимире осуществляют девять страховых компаний. Ставки страховых выплат зависят от условий контракта, они колеблются от 0,5 % до 2,5 % стоимости контракта. Расчет показателей реализуемости конкретного проекта свидетельствует, что ставка страхования более 10 % делает его экономически нецелесообразным. Рента-

бельность проекта для ООО «НПО «Регион Владимир» составила 20,23 %. Использование страхования ответственности и экспертиза риска проекта снизили рентабельность инвестиционного проекта до 16,8 %. Но организация получила возможность занять новую нишу рынка, создавать базу данных по региональным дорогам, для развития инфраструктуры Владимирской области.

При оценке эффективности инвестиций в развитие автодорожной сети Владимирской области следует учитывать и социальный эффект, состоящий в создании новых рабочих мест, перечислении налоговых поступлений в бюджеты федерального и регионального уровней, выполнению начального этапа работ по улучшению инфраструктуры региона.

Если же рассматривать сложившуюся экономическую ситуацию по преодолению кризиса в стране, то госзаказ является механизмом поддержки экономики со стороны государства. Благодаря государственным контрактам сегодня сохраняются рабочие места, предприятия, сохраняется развитие технологий.

По нашему мнению, одним из критериев эффективности использования бюджетных инвестиций может стать, предлагаемый индивидуальный подход к оценке риска проектов, реализуемых в ходе государственного контракта. При этом следует оценивать не только финансовое состояние и репутацию прямого исполнителя по госзаказу, ответственность которого страхуется, но также проводить изучение поставщиков, информации о наличии у исполнителя альтернативных вариантов обеспечения, оценку использования кредитных линий, так как бюджет не авансирует работы. Привлечение кредитов увеличит глубину рисков при заключении договоров на страхование ответственности исполнителя по госконтракту и т. д.

Таким образом, уровень снижения риска за счет факторов уклонения зависит от развития системы страхования ответственности в регионе и запаса финансовой прочности предприятия при реализации автодорожного проекта, включенного в целевую программу.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Портал Федеральной службы государственной статистики. [Офф. сайт] // Протяженность автомобильных дорог общего пользования. [Электронный ресурс] URL . – Режим доступа : http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/#. – Дата доступа : 20.12.2014.

2 Долгосрочная целевая программа «Дорожное хозяйство Владимирской области на 2009-2015 гг.» [Электронный ресурс] : [Постановление губернатора Владимирской области от 14.12.2009 г. №1060]. URL. – Режим доступа : <http://www.regionz.ru/index.php?ds=462022>.

3 **Локтаев, Д. С.** Страхование государственных интересов / Д. С. Локтаев. [Электронный ресурс] // Страхование сегодня. 2012. URL. – Режим доступа : <http://www.insur-info.ru/realty-building/interviews/546>. – Дата доступа : 05.08.2012.

4. Лускатов, Н. Д. Оценка влияния риска на эффективность бюджетных инвестиций в инфраструктуру Владимирской области / Н. Д. Лускатов, О. В. Лускатова // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2011. – №3(9). – С. 87–95.

O. LUSKATOVA, Dr. Hab, professor
N. LUSKATOV, PhD., associate professor
Vladimir State University. A. and N. Stoletovs,
Russian Federation

RISK MANAGEMENT OF STATE INVESTMENT IN ROAD PROJECTS ON THE BASIS OF INSURANCE

The article deals with the insurance of responsibility during the implementation of the certain road projects of Vladimir region financed at the expense of the budgetary target programs as the main way to manage risk. We define the significant advantages of insurance in comparison with other methods of the risk decrease. We give the author's classification of risks in the system of the budgetary purchases.

Получено 01.12.2014

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 7. Гомель, 2014**

УДК 330.142.212

O. E. МАКАРУК
Брестский государственный технический университет

ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ФАКТОРОВ СОПРОТИВЛЕНИЯ ИННОВАЦИЯМ

Систематизированы факторы сопротивления инновационному процессу, обуславливающие низкий уровень инновационной активности отечественных предприятий. Обоснована необходимость развития инновационной активности на основании укрепления связей между исследовательскими организациями, вузами и предприятиями.

В современном мире любая экономическая система должна быть способна адаптироваться к изменениям внешней среды. Динамика развития мировой экономики свидетельствует о том, что в условиях жесткой глобальной конкуренции активизация инновационной деятельности субъектов хозяйствования является одним из наиболее важных системных факторов повышения уровня конкурентоспособности экономики страны и обеспечения национальной безопасности государства.