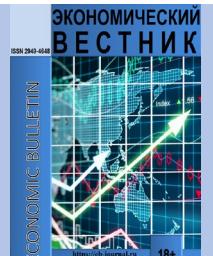


Научно-исследовательский журнал «*Экономический вестник / Economic Bulletin*»
<https://eb-journal.ru>

2025, Том 4 № 1 / 2025, Vol. 4. Iss. 1 <https://eb-journal.ru/archives/category/publications>
Научная статья / Original article

УДК 334.723



¹ Бичекуев Р.А.,
¹ Финансовый университет при Правительстве РФ

Эффективное управление рисками в проектах государственно-частного партнерства

Аннотация: в современных условиях быстро меняющейся экономической среды эффективное управление рисками в проектах государственного-частного партнерства становится одной из ключевых задач для обеспечения устойчивости и успешности инвестиций, особенно в таких стратегически важных отраслях, как автодорожная. Актуальность исследования обусловлена возрастанием интереса к ГЧП как механизму, позволяющему привлекать частные инвестиции для решения общественных задач, что создает необходимость в более глубоком понимании механизмов управления рисками. Целью является выявление и анализ основных рисков, связанных с проектами ГЧП в автодорожной отрасли, а также разработка рекомендаций по их эффективному управлению. В качестве основных задач в исследовании выступает идентификация типов рисков, характерных для проектов ГЧП, оценку их воздействия на проектные показатели и экономическую эффективность, а также исследование существующих методов минимизации рисков. Результаты исследования могут быть полезны как для государственных структур, ответственных за реализацию проектов ГЧП, так и для частных компаний, стремящихся эффективно инвестировать в автодорожную отрасль. Предложенные рекомендации способствуют снижению уровня рисков и повышению общей успешности проектов, что в дальнейшем способствует развитию транспортной инфраструктуры страны и улучшению качества жизни граждан.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, эффективное управление рисками, частные инвестиции, транспортная инфраструктура

Для цитирования: Бичекуев Р.А. Эффективное управление рисками в проектах государственно-частного партнерства // Экономический вестник. 2025. Том 4. № 1. С. 96 – 101.

Поступила в редакцию: 23 ноября 2024 г.; Одобрена после рецензирования: 24 января 2025 г.; Принята к публикации: 26 февраля 2025 г.

¹ *Bichekuev R.A.,*
¹ *Financial University under the Government of the Russian Federation*

Effective risk management in public-private partnership projects

Abstract: in today's rapidly changing economic environment, effective risk management in public-private partnership projects is becoming one of the key tasks to ensure the sustainability and success of investments, especially in such strategically important industries as the road industry. The relevance of the study is due to the increasing interest in PPP as a mechanism that allows attracting private investment to solve public problems, which creates the need for a deeper understanding of risk management mechanisms. The aim is to identify and analyze the main risks associated with PPP projects in the road industry, as well as to develop recommendations for their effective management. The main objectives of the study are to identify the types of risks characteristic of PPP projects, to assess their impact on project performance and economic efficiency, as well as to study existing methods of minimizing risks. The results of the study can be useful both for government agencies responsible for the implementation of PPP projects, and for private companies seeking to effectively invest in the road industry. The proposed recommendations contribute to reducing the level of risks and increasing the overall success of projects, which further contributes to the development of the country's transport infrastructure and improving the quality of life of citizens.

Keywords: public-private partnership, effective risk management, private investments, transport infrastructure

For citation: Bichekuev R.A. Effective risk management in public-private partnership projects. Economic Bulletin. 2025. 4 (1). P. 96 – 101.

The article was submitted: November 23, 2024; Approved after reviewing: January 24, 2025; Accepted for publication: February 26, 2025.

Введение

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов экономического роста и территориального развития России. В условиях бюджетных ограничений особую актуальность приобретает механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) как эффективный инструмент привлечения инвестиций в строительство автомобильных дорог. Данный механизм позволяет не только привлекать необходимые финансовые ресурсы от частных инвесторов, но и внедрять современные технологии и решения, способствующие повышению качества и скорости реализации инфраструктурных проектов. Особенno важным является поиск новых подходов к финансированию и реализации масштабных инфраструктурных проектов в условиях современных экономических вызовов. В статье рассматриваются текущее состояние и перспективы развития государственно-частного партнерства в сфере автодорожного строительства, анализируются основные риски и проблемы отрасли, а также предлагаются пути их решения в современных экономических условиях.

Материалы и методы исследований

Государственно-частное партнерство в России демонстрирует высокую эффективность в реализации инфраструктурных проектов, так как позволяет государству в условиях бюджетных ограничений привлекать необходимые финансовые ресурсы от частных инвесторов. ГЧП также содействует внедрению современных технологий и решений частными компаниями, ускоряя реализацию проектов и повышая их качество.

Показателем активного участия государственно-частного партнерства в разработке автомобильной инфраструктуры являются данные Национального центра ГЧП на платформе «РОСИНФРА». Согласно данным, в 2021 году в России было реализовано 150 проектов в рамках ГЧП, направленных на строительство автомобильных дорог, общая стоимость проектов превысила 2,8 триллиона рублей [11]. Необходимо отметить, что данный объем проектов представляет собой значительную долю всего рынка ГЧП, который в тот период оценивался в 4,7 триллиона рублей.

Результаты и обсуждения

Динамика к увеличению доли проектов государственно-частного партнерства в области строительства дорог и транспортной инфраструктуры продолжает расти. В феврале 2024 года директор Департамента финансово-банковской деятельности и инвестиционного развития Министерства экономического развития России, Киревнин А.В., отметил, что в 2023 году произошло значительное увеличение объема законтрактованных инвестиций в проекты ГЧП по сравнению с 2021 годом на 38% [10]. Особое внимание стоит уделить тому, что доля инвестиций, направленных на транспортную отрасль, в том числе платные дороги и городской транспорт, составила 25% от общего объема всех инвестиций в проекты ГЧП. Показатели свидетельствуют о том, что транспортные проекты становятся не только важным направлением для привлечения капитала, но и ключевым элементом в развитии инфраструктуры [9].

За последние годы наблюдается рост привлечения частных инвестиций в проекты по улучшению транспортной инфраструктуры благодаря развитию государственно-частного партнерства. Во-первых, ГЧП становится эффективным инструментом финансирования, где частный сектор приносит не только средства, но и технологии, что снижает нагрузку на бюджет и повышает эффективность ресурсов. Во-вторых, современные потребности в модернизации инфраструктуры требуют как реконструкции, так и строительства новых объектов. Привлечение частных инвестиций ускоряет реализацию проектов и повышает качество работ. В-третьих, увеличивается интерес частных инвесторов благодаря разъяснительной деятельности государственных органов и созданию благоприятных условий, таких как налоговые льготы и гарантии возврата инвестиций [2].

Несмотря на положительную динамику в привлечении частных инвестиций в автодорожную сферу, существует ряд значимых рисков, которые негативно влияют на развитие инфраструктурных проектов. Автодорожные проекты характеризуются высокой капиталоемкостью, что подразумевает необходимость привлечения значительных объемов инвестиционных ресурсов для их реализации. На текущий момент Россия сталкивается с рядом

санкционных мер, что значительно усложняет ситуацию, связанную с финансированием инфраструктурных проектов, таких как строительство автомобильных дорог. Ограничения в доступе к международным финансовым рынкам и невозможность привлечения кредитных ресурсов от зарубежных финансовых организаций создают дополнительные барьеры для реализации капиталоемких инициатив. Что обязывает государственные органы на уровне как федеральном, так и региональном, искать новые механизмы для обеспечения финансового потока [1]. Тем не менее, лишившись возможности инвестировать капитал за пределами страны, российские предприниматели могут рассмотреть инфраструктурные проекты, особенно в рамках механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), как перспективную альтернативу для размещения собственных средств.

С учетом вышеизложенного, государству следует предпринять активные меры по стимулированию инвестиционной активности, минимизировать негативные последствия от действующих санкционных мер и обеспечить успешное развитие автодорожной инфраструктуры страны.

В современных условиях экономики Российской Федерации одной из первоочередных проблем, требующих глубокого научного анализа, является высокий уровень ключевой процентной ставки Центрального банка, который достиг 21% [5]. Жесткая монетарная политика оправдана необходимостью контроля инфляционных процессов и обеспечения устойчивости финансовой системы. Однако на практике она оказывает существенное негативное воздействие на финансовые условия реализации капиталоемких проектов, в том числе и строительство автомобильных дорог.

На различных этапах жизненного цикла таких проектов влияние высокой ключевой процентной ставки может проявляться различными способами. В частности, для проектов, находящихся на начальной или операционной стадии, имеются определенные механизмы, которые способствуют минимизации негативных последствий, вызванных повышением ключевой процентной ставки. К механизмам относятся использование альтернативных источников финансирования, привлечение частных инвесторов в рамках механизмов государственно-частного партнерства, а также применение различных форм государственной поддержки, в том числе гранты и субсидии [4]. Тем не менее, на этапе инвестирования, когда осуществляется приобретение оборудования и инициируется процесс строительства, влияние экономических факторов, связанных с высокими процентными

ставками, становится особенно актуальным. В условиях нестабильной финансовой среды увеличивается риск осуществления инвестиций, что приводят к задержкам в реализации проектов и увеличению их стоимости. Таким образом, для оценки устойчивости автодорожных проектов в условиях повышенной ключевой процентной ставки необходимо учитывать не только финансовые аспекты, но и экономические, социальные и экологические факторы.

Масштабность объектов дорожного строительства представляет собой одно из наиболее значительных препятствий для эффективного и качественного их возведения. Реализация крупных транспортных инфраструктурных проектов зачастую сопряжена с многочисленными логистическими, финансовыми и техническими сложностями. В результате чего могут возникать задержки в сроках выполнения работ, увеличение расходов и снижение общей эффективности проектов. Одним из способов решения данной проблемы является сегментация процесса строительства на отдельные проекты или участки [7]. Предложенный метод позволит разбивать крупные и сложные задачи на более мелкие и управляемые компоненты, что в свою очередь способствует более эффективному использованию ресурсов и ускорению реализации проекта. Деление на участки может послужить средством минимизации рисков, связанных с изменениями внешних условий, таких как изменения в финансировании, колебания цен на строительные материалы и прочие влияния.

Также важным аспектом успешного дорожного строительства являются административные процессы, связанные с выделением земельных участков концессионерам. Долгие и сложные процедуры получения разрешений могут вызывать задержки, увеличивать затраты и влиять на сроки реализации проектов [3]. Оперативность государственных органов в предоставлении услуг и информированности о территориях необходима для снижения рисков.

Ошибки, возникающие в процессе планирования комплексного развития территории, оказывают значительное отрицательное воздействие на результаты реализации автодорожных проектов. Недостаточное внимание к специфике местности, потребностям населения и экономическим требованиям обеспечивает недополучение социально-экономического эффекта. Например, ошибки в процессе планирования могут привести к необходимости дополнительных затрат на корректировки или доработки: если не были учтены изменения в транспортном потоке, местным органам может

потребоваться перераспределение бюджетных средств на внесение изменений в проект.

Таким образом, принимая во внимание, что государство ограничено в бюджетных средствах, которые могут быть направлены на капитальные вложения в автодорожные объекты строительства, выступающие необходимой инфраструктурой для устойчивого развития территорий, следует подчеркнуть возрастание роли государственных институтов в развитии рынка государственно-частного партнёрства в данной сфере [6]. В условиях финансовых ограничений государства становится особенно важным эффективно использовать доступные ресурсы и привлекать частные инвестиции для реализации инфраструктурных проектов. Государственно-частное партнёрство представляет уникальную возможность оптимизировать этот процесс, сочетая публичные и частные интересы. Для успешного функционирования принципов ГЧП требуется активное развитие правовой и законодательной основы, что позволит создать стабильные и предсказуемые условия для частных инвесторов. Кроме того, необходимо разработать меры по привлечению частных инвесторов, например, налоговые льготы, упрощенные процедуры для получения разрешений, а также создание специальных фондов, направленных на софинансирование проектов ГЧП [8].

Важно также минимизировать риски, связанные с реализацией проектов. Эффективное управление рисками может быть достигнуто путем предварительного анализа потенциальных проблем и разработки механизмов для их решения, что создаст устойчивую модель партнерства, в которой как государство, так и частные инвесторы будут защищены от необоснованных убытков.

Наконец, совершенствование процесса реализации автодорожных инфраструктурных проектов будет способствовать повышению их эффективно-

сти, сокращая сроки реализации и снижая затраты. Единые стандарты, регулярный мониторинг и оценка проектов на всех этапах позволят обеспечить максимальную прозрачность и контроль, что в свою очередь повысит доверие со стороны всех участников рынка.

В заключение, развитие государственного частного партнерства в сфере автодорожной инфраструктуры является важным шагом в достижении устойчивого развития территорий. Оно требует системного подхода, активного участия государственных институтов и готовности частного сектора к сотрудничеству.

Выводы

Развитие государственно-частного партнерства в сфере автодорожной инфраструктуры демонстрирует положительную динамику и значительный потенциал для дальнейшего роста. Анализ показывает существенное увеличение объема инвестиций в проекты ГЧП, что подтверждается ростом на 38% в 2023 году по сравнению с 2021 годом. Однако существуют определенные вызовы, включая высокую ключевую ставку, санкционные ограничения и административные барьеры, которые требуют системного подхода к их решению.

Для дальнейшего успешного развития ГЧП необходимо совершенствование нормативно-правовой базы, разработка эффективных механизмов управления рисками и создание благоприятных условий для привлечения частных инвесторов. Особое внимание следует уделять упрощению административных процедур, предоставлению налоговых льгот и развитию системы государственных гарантий. Реализация этих мер позволит не только повысить эффективность существующих проектов, но и создать устойчивую основу для долгосрочного развития транспортной инфраструктуры страны.

Список источников

1. Адамайтис С.А. Потенциал регионов россии для развития транспортной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства // Географический вестник. 2022. № 1 (60). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/potentsial-regionov-rossii-dlya-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-na-principakh-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (дата обращения: 13.10.2024)
2. Сун Фухуань ГЧП Исследование по управлению рисками типовых проектов // Экономика и социум. 2023. № 4-1 (107). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/issledovanie-po-upravleniyu-riskami-tipovyh-proektov-gchp> (дата обращения: 25.10.2024)
3. Семенова Н.Н. Риски государственно-частного партнерства // Россия: тенденции и перспективы развития. 2020. № 15-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/riski-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (дата обращения: 27.10.2024)

4. Храпунова Е.А. Проблемы правового регулирования договорных отношений государственночастного партнерства в РФ на современном этапе // Вестник юридического факультета Южного федерального университета. 2021. № 3. С. 47 – 51. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-dogovornyh-otnosheniy-gosudarstvennochastnogo-partnerstva-v-rf-na-sovremennom-etape> (дата обращения: 11.10.2024)

5. Кряжева А.С. Реализация проектов ГЧП в сфере строительства // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 11-2 (105). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-proektov-gchp-v-sfere-stroitelstva> (дата обращения: 14.10.2024)

6. Борис О.А., Воронцова Г.В., Момотова О.Н. ГЧП-проекты как инструмент взаимодействия власти и бизнеса в строительстве: преимущества и недостатки // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. № 3-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gchp-proekty-kak-instrument-vzaimodeystviya-vlasti-i-biznesa-v-stroitelstve-preimuschestva-i-nedostatki> (дата обращения: 16.10.2024)

7. Арманшина Е.Е., Пшеничникова Е.С., Лугинина Е.А. Современные направления инвестиционного развития на транспорте // Символ науки. 2023. № 11-1-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-napravleniya-investitsionnogo-razvitiya-na-transporte> (дата обращения: 16.10.2024)

8. Тесля П.Н. Контрактные риски ГЧП // ЭКО. 2022. № 2 (572). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontraktnye-riski-gchp> (дата обращения: 20.10.2024)

9. Самохвалов Иван Олегович Контроль и надзор за реализацией ГЧП проектов // Современные технологии управления. 2023. № 4 (104). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontrol-i-nadzor-za-realizatsiey-gchp-proektor> (дата обращения: 21.10.2024)

10. Лобасков А.И., Салогубова Е.В., Кулаков А.Д. Государственно-частное партнерство в России в автодорожной сфере: преодолевая препятствия // Вестник науки. 2024. № 4 (73). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-v-avtodorozhnoy-sfere-preodolevaya-prepyatstviya> (дата обращения: 28.10.2024)

11. Коновалов Д.С. Государственно-частное партнерство как инструмент решения инфраструктурных проблем региона (на примере ГЧП-проектов Санкт-Петербурга) // Н.Экс.Т. 2023. № 3 (23). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-instrument-resheniya-infrastrukturnyh-problem-regiona-na-primere-gchp-proektor-sankt> (дата обращения: 25.10.2024)

References

1. Adamaitis S.A. Potential of Russian regions for the development of transport infrastructure based on the principles of public-private partnership. Geographical Bulletin. 2022. No. 1 (60). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/potentsial-regionov-rossii-dlya-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-na-printsipah-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (accessed: 13.10.2024)

2. Song Fuhuan PPP Research on risk management of typical projects. Economy and society. 2023. No. 4-1 (107). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/issledovanie-po-upravleniyu-riskami-tipovyh-proektor-gchp> (date of access: 25.10.2024)

3. Semenova N.N. Risks of public-private partnership. Russia: trends and development prospects. 2020. No. 15-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/riski-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (date of access: 27.10.2024)

4. Khrapunova E.A. Problems of legal regulation of contractual relations of public-private partnership in the Russian Federation at the present stage. Bulletin of the Law Faculty of the Southern Federal University. 2021. No. 3. P. 47 – 51. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-dogovornyh-otnosheniy-gosudarstvennochastnogo-partnerstva-v-rf-na-sovremennom-etape> (date of access: 11.10.2024)

5. Kryazheva A.S. Implementation of PPP projects in the construction sector. Economy and business: theory and practice. 2023. No. 11-2 (105). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-proektov-gchp-v-sfere-stroitelstva> (date of access: 14.10.2024)

6. Boris O.A., Vorontsova G.V., Momotova O.N. PPP projects as a tool for interaction between government and business in construction: advantages and disadvantages. Economy and business: theory and practice. 2021. No. 3-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gchp-proekty-kak-instrument-vzaimodeystviya-vlasti-i-biznesa-v-stroitelstve-preimuschestva-i-nedostatki> (date of access: 16.10.2024)

7. Armanshina E.E., Pshenichnikova E.S., Luginina E.A. Modern directions of investment development in transport. Symbol of science. 2023. No. 11-1-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-napravleniya-investitsionnogo-razvitiya-na-transporte> (date of access: 16.10.2024)

8. Teslya P.N. Contract risks of PPP. ECO. 2022. No. 2 (572). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontraktnye-riski-gchp> (date of access: 20.10.2024)

9. Samokhvalov Ivan Olegovich Control and supervision of the implementation of PPP projects. Modern management technologies. 2023. No. 4 (104). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontrol-i-nadzor-za-realizatsiey-gchp-proektov> (date of access: 21.10.2024)
10. Lobaskov A.I., Salogubova E.V., Kulakov A.D. Public-private partnership in Russia in the road sector: overcoming obstacles. Bulletin of science. 2024. No. 4 (73). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-v-avtodorozhnoy-sfere-preodolevaya-prepyatstviya> (date of access: 28.10.2024)
11. Konovalov D.S. Public-private partnership as a tool for solving regional infrastructure problems (using the example of PPP projects in St. Petersburg). N.Eks.T. 2023. No. 3 (23). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-instrument-resheniya-infrastrukturnyh-problem-regiona-na-primere-gchp-proektov-sankt> (date of access: 10/25/2024)

Информация об авторе

Бичекуев Р.А., Финансовый университет при Правительстве РФ, bichekuevv@mail.ru

© Бичекуев Р.А., 2025