Гуменюк Юрий Анатольевич. Управление рисками проектов, обеспеченных частичным бюджетным финансированием : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Гуменюк Юрий Анатольевич; [Место защиты: Гос. ун-т упр.].- Москва, 2008.- 162 с.: ил. РГБ ОД, 61 08-8/877

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава 1 Проблемы контроля и экономии бюджетных средств при финансировании государственного заказа на примере дорожной отрасли

1.1 Актуальные проблемы финансирования дорожной отрасли 5

1.2 Опыт оптимизации бюджетных затрат при финансировании государственного заказа 31

1.3 Инвестиционный риск в процессе реализации отраслевых проектов 42

Выводы 57

Глава 2 Оптимизация бюджетных затрат при инициализации отраслевых проектов

2.1 Интеграция инновационной компоненты в структуру государственного заказа 59

2.2 Риски проектов, частично обеспеченных бюджетным финансированием 80

2.3 Методика формирования инвестиционно-ориентированной модели РМ с использованием метода нечетко-множественной регрессии в процессе исполнения государственного заказа 105

Выводы 123

Глава 3 Инвестиционно-ориентированная модель проектного финансирования с использованием метода нечетко-множественной регрессии на примере Самарского региона

3.1 Актуальные проблемы развития дорожной отрасли в регионе 126

3.2 Инвестиционно-ориентированная модель отраслевого финансирования с использованием метода нечетко-множественной регрессии на примере развития отраслевых предприятий Самарского региона 135

3.3 Формирование стратегии отраслевого развития с использованием риск-менеджмента методологии 147

Выводы 157

Заключение 158

Список литературы 161

**Введение к работе**

Мощный экономический рост невозможен без наличия эффективной транспортной системы. Этот факт определяет приоритетность «дорожной» сферы в социально-экономической политике многих государств. Что касается России, то усиление процессов глобализации и вступление России в ВТО предполагает встраивание нашей страны в международные правовые механизмы и мировую практику управления транспортом. В связи с этим Президент России в своем Ежегодном Послании еще в 2004 г. подчеркнул важность «...создания разветвленной транспортной инфраструктуры высокого качества и надежности» и «актуальность решения финансовых проблем формирования транспортной системы в условиях бюджетных дефицитов».

Тем не менее, многочисленные факты указывают на критическое состояние дорожной отрасли в России и на ее негативное влияние на конкурентоспособность отечественной продукции. Например, более 68% федеральных дорог не соответствуют нормативам и нуждаются в капитальном ремонте. Однако, несмотря на это объем финансирования дорожной отрасли в последние годы постоянно снижался, при этом средств на содержание и ремонт дорог выделялось меньше, чем того требовало их состояние. По мнению специалистов, финансирование автомобильных дорог на существующем уровне способно уже через несколько лет снизить все основные показатели конкурентоспособности российских товаров и качества жизни населения. Очевидно, что существующая система управления в дорожной отрасли крайне негативно влияет на перспективы отраслевого развития и не может оставаться без изменений.

В связи с этим автором разработаны новые управленческие и контрольные механизмы, отвечающие требованиям новой рыночной среды, в том числе: механизм интеграции системы проектного финансирования в практику исполнения работ/услуг в процессе реализации государственного заказа, методика снижения инвестиционных рисков, возникающих в процессе интеграции. Кроме того, автор рассматривает возможности использования методологии риск-менеджмента (РМ-методологии) и метода нечетко-множественной регрессии с целью снижения инвестиционных рисков проектов, обеспеченных частичным бюджетным финансированием. Это позволит осуществить экономию бюджетных средств и усилить со стороны отраслевых предприятий тенденцию к внедрению инновационных технологий с целью увеличения сроков межремонтного периода и повышения качества осуществляемых работ

Объектом исследования являются инновационные проекты, обеспеченные частичным бюджетным финансированием.

Предметом исследования являются инвестиционные риски, связанные с реализацией инновационных проектов в практике исполнения работ/услуг в рамках реализации государственного заказа.

Целью работы является исследование возможностей внедрения системы проектного финансирования в систему государственного заказа, разработка модели, механизма и схем управления рисками проектов, обеспеченных частичным бюджетным финансированием.

## Актуальные проблемы финансирования дорожной отрасли

Наиболее детально к данной проблематике подходят в Евросоюзе. В действующих Амстердамском и Маастрихтском договорах ЕС транспорт рассматривается как ключевой фактор экономики. В указанных документах подчеркивается, что "...мощный экономический рост, сопровождаемый увеличением занятости и благосостояния, невозможен без наличия эффективной транспортной системы, позволяющей в полной мере воспользоваться преимуществами внутреннего рынка и глобализации торговли" [5]. Исходя из того что транспортные расходы увеличивают конечную цену товара, в стране должны приниматься меры по оптимизации процессов движения товаропотоков [4]. С точки зрения специалистов ЕС, вся транспортная система нуждается в устойчивом развитии и в постоянной оптимизации "...как с общественно-экономической, так и с экологической точки зрения", а «... стоимость транспортной инфраструктуры и технологий настолько велика для общества, что в оценках совершенно недопустимы ошибки» [5].

Другими словами, в условиях новой глобальной экономической системы транспорт рассматривается в качестве основы новой политики конкурентоспособности, где ключевую роль играют динамично меняющиеся конкурентные преимущества, основанные на научно-технических достижениях и инновациях на всех стадиях производства -от создания товара до продвижения его от производителя к потребителю. Например, последние отчеты Мирового экономического форума о глобальной конкурентоспособности неизменно ставят транспортную инфраструктуру в число трех ведущих факторов конкурентоспособности и экономического роста для России [5].

Несмотря на это на протяжении длительного периода времени значительные сокращения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры привели транспортную инфраструктуру России в весьма тяжелое состояние. Как известно, фактически базовая сеть дорог с твердым покрытием была сформирована еще в конце 1980-х гг., что на 100 лет позже, чем в развитых зарубежных странах [7]. При этом в асфальтовом варианте большинство дорог были построены более 30 лет назад, когда дороги имели простейшую конструкцию. Для сравнения: расчетная величина - нагрузка на ось - используемая в прошлом в процессе строительства дорожного полотна, составляла 6 тонн, в то время как нагрузка на ось в современных автомобилях превышает 10 тонн [7]. Поэтому только около четверти всех дорог с твердым покрытием рассчитаны на текущую нагрузку, что приводит к повышенному износу покрытий автомобильных дорог и снижению их транспортно-эксплуатационных качеств. Как результат большинство федеральных дорог не соответствуют нормативам и нуждаются в капитальном ремонте [8].

## Интеграция инновационной компоненты в структуру государственного заказа

В наиболее общем виде цель структурной трансформации системы фиансирования в дорожной отрасли можно сформулировать следующим образом: содействовать улучшению дорожной ситуации на территории Российской Федерации путем инициализации инновационных проектов в процессе исполнения государственного заказа. Здесь можно выделить следующие задачи:

предприятиями дорожной инфраструктуры должно быть сформировано инновационное предложение, которое бы удовлетворяло бы условиям, выдвигаемым государственным заказчиком; при этом параметры инновационных предложений должны вписываться в приемлемые для финансирующей стороны условия;

государственным заказчиком должен быть сформирован спрос на инновационное предложение, что потребует изменения принципов реализации механизма государственного заказа;

- частными финансовыми институтами должен быть сформирован финансовый продукт, удовлетворяющий не только требованиям заемщиков, но и условиям отраслевого финансирования в структуре государственного заказа. В основе системы проектного финансирования должны лежать кредиты, выдаваемые с целью инициализации инновационных проектов в рамках исполнения государственного заказа.

Фактически задача создания системы финансирования инновационных проектов сводится к формированию рынка финансирования инновационных проектов, инициаторами которых могут быть либо органы местного самоуправления, либо непосредственно дорожные предприятия. В этом случае среди потенциальных участников системы проектного финансирования следует рассматривать три группы организаций:

- управляющие, регулирующие и координирующие организации, проводящие интересы государства;

- дорожные предприятия - инициаторы инновационного проекта; инвесторы и обслуживающие систему финансовые институты.

Положительным здесь является тот факт, что собственник имущества дорожных предприятий имеет все необходимые полномочия для проведения структурных преобразований, результатом которых может быть снижение риска инвестирования в данные предприятия.

Ориентируясь на опыт многих стран , следует отметить, что не существует единственно приемлемой модели создания систем инновационного финансирования в структуре государственного заказа. Тем не менее, можно выделить два ключевых момента.

## Актуальные проблемы развития дорожной отрасли в регионе

По мере удаления от регионального и районных центров, интенсивность снижается до 1-4 тысяч автомобилей в сутки. Многие участки территориальных дорог строились для обеспечения движения автотранспортных средств с осевой нагрузкой до 6 тонн, в то время как современные грузовые автомобили имеют нагрузку 10 тонн на ось. Из-за несоответствия технического состояния существующей сети размерам движения и осевым нагрузкам ежегодные потери исчисляются десятками миллионов рублей и эта тенденция сохранится.

Эти выводы были подтверждены результатами, полученными от «пилотного» внедрения технологии независимого линейного контроля за состоянием сети автодорог области. Было охвачено обследованием и повторным контролем более 2000 км автодорог за период с марта по август 2006 г. Общий километраж составил более 30 000 км.

Структура дефектов летнего содержания выглядит следующим образом (Рис.3.1). Проведенный анализ показал, поддержание дорожного полотна в состоянии, пригодном к безопасной эксплуатации, с каждым годом становится все более дорогостоящим, а процесс разрушения асфальтовых покрытий, сделанных 5-10 лет назад разрастается в геометрической прогрессии и становится непредсказуемым.

Необработанные трещины содержатся на 86% протяженности сети дорог, ямочность, а местами и полное разрушение проезжей части, составили 18%, а отсутствие горизонтальной дорожной разметки превысило 85%. Структура этих дефектов такова: 45 % -необработанные трещины и отсутствие горизонтальной размети, 10 % -ямочный ремонт (рис. 3.2.). И это только те дефекты, которые представляют наибольшую опасность для участников дорожного движения.