

Исследование инвестиционных рисков при строительстве пограничных терминалов

Трансграничное сотрудничество в Европе становится одним из важных факторов политического, экономического и социального развития. В этой связи расширяется и инвестиционная деятельность в пограничных районах, особенно там, где проходят крупные транспортные коридоры.

Республика Беларусь обладает уникальным географическим положением, в силу которого через ее территорию пролегают основные автомагистрали, связывающие Европу и страны СНГ. Трансграничное сотрудничество требует постоянного развития предприятий, предназначенных для таможенного и пограничного обслуживания с оказанием сопутствующих услуг. Инвестиции в такие проекты, как строительство пограничных терминалов, отличаются повышенной степенью риска, что обусловлено следующими факторами:

- нестабильностью экономики переходного периода в странах Восточной Европы и бывшего СССР;
- неустойчивостью политической ситуации в этих странах;
- высокими темпами инфляции;
- постоянной угрозой относительной финансовой стабильности в посткоммунистических странах;
- традиционными рисками, возникающими при строительстве.

Любой инвестиционный проект несет в себе элементы новизны, а, следовательно, и повышенную возможность возникновения всевозможных рисков. Если речь идет о таких проектах, как строительство пограничных терминалов, особое значение приобретают риски, связанные с политической и экономической нестабильностью. Однако необходимо учитывать весь спектр рисков, ибо недооценка какого-либо из них может привести к нулевому результату весь проект.

Основные риски, сопутствующие инвестициям в трансграничные проекты, можно классифицировать следующим образом:

1. Неуправляемые риски: экономические риски, отраслевые риски, политические риски.
2. Управляемые риски:
 - 2.1. Риски строительной организации, деловой риск, финансовый риск, производственный риск.

2.2. Риски строительного проекта: тип проекта, управление проектом, географическое размещение, характеристика заказчика, материалы, субподряд.

В качестве примера предлагаем рассмотреть инвестиционную программу строительства пограничных таможенных терминалов в г. Бресте (Республика Беларусь) и Кожыптыне (Республика Польша). Оба предприятия имеют одну и ту же цель - сокращение времени таможенной обработки грузов, ликвидацию очередей на польско-белорусском пограничном переходе.

До реализации этих проектов очереди грузового автотранспорта с обеих сторон границы достигали 30-35 километров. В отдельные моменты автомашины простаивали в очередях по 10-12 дней. Это создавало экономические и социальные трудности. Зона нахождения автомашин в очередях представляла собой экологическую опасность из-за засорения ее горюче-смазочными материалами, мусором и другими отходами. Возникла и социальная напряженность на границе - вспыхивали забастовки водителей, возникали протесты местных жителей с обеих сторон границы и т.п.

Решение проблемы ликвидации транспортных пробок на границе состояло в создании специальных таможенных терминалов, обеспечивающих резкое повышение интенсивности обработки грузового автотранспорта.

При цивилизованном подходе в трансграничном сотрудничестве такой терминал мог бы быть одним - общим для грузоперевозок с обеих сторон границы. Польская сторона так и осуществила свой проект, сделав на Кожыптенском терминале специальную зону для белорусских таможенников и представителей других служб. Белорусская же сторона запроектировала свой терминал только для собственных служб. Если бы белорусская и польская стороны смогли бы найти компромисс и проект носил бы совместный характер, удалось бы осуществить экономно для обеих сторон нескольких десятков миллионов долларов. Однако, ни одна из сторон не пошла на уступку в предполагаемых доходах от проектируемого вида услуг. Результат - строительство двух терминалов, двойной таможенно-пограничный досмотр грузов и заниженный эффект проектируемых инвестиций.

С 1998 года под Брестом работает новый терминал "Брест-груз-автосервис", предназначенный для таможенного и операционного обслуживания подвижного состава и грузоперевозчиков, следующих транзитом (как на "въезд", так и на "выезд") через Республику Беларусь.

Основные цели создания этого предприятия были следующие:

- увеличение пропускной способности таможенного перехода "Козловичи" до 1000 автомобилей в сутки на въезд и до 1000 автомобилей в сутки на выезд;
- сокращение или полная ликвидация очередей автомашин, ожидающих выезда на территорию Польши;
- более тщательное оформление или досмотр грузов;
- снижение риска провоза контрабандных грузов на территорию Беларуси и Западной Европы;

- более полное взимание налогов в бюджет;
- обеспечение безопасности водителей и безопасности транспортировки грузов;
- предоставление сервисных услуг водителям и грузоперевозчикам;
- улучшение санитарно-гигиенической обстановки в регионе;
- защита окружающей среды.

При реализации этого инвестиционного проекта белорусской стороной предполагалось, что ежедневно будет проходить через терминал 1000 машин. Это позволило спрогнозировать следующие результаты (табл. 1).

Краткий финансовый прогноз

Таблица 1

Показатель	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Покупка топлива, сырья, полуфабрикатов и т.д.	618.83	640.43	662.90	686.17	710.33	735.50
Производство	579.87	595.22	610.98	627.17	644.10	661.21
Постоянные затраты	973.69	1035.60	1100.83	1173.41	1247.48	1329.03
Реализованные услуги	5008.60	5181.69	5361.24	5547.50	5740.75	5941.26
Валовый доход	3006.71	3121.14	3241.48	3359.98	3487.01	3614.64
Чистая прибыль	1016.10	1118.78	1244.66	1291.24	1363.89	1411.45

В качестве источников финансирования предлагались следующие кредитные линии:

1. В иностранной валюте - Европейский банк реконструкции и развития.
2. В местной валюте:
 - средства республиканского бюджета;
 - государственная ссуда;
 - льготный кредит;
 - средства централизованного инновационного фонда.

Стратегический анализ по методу SWOT показал, что сильными сторонами проекта создания таможенного терминала явились современная технология предоставления сервисных услуг грузоперевозчикам, водительскому составу в сочетании со всем комплексом погранично-таможенных, фито-санитарных, ветеринарных, страховых и прочих услуг, необходимых для осуществления транзитных перевозок через государственную границу РБ. Основной недостаток - отсутствие навыков предоставления высококачественных услуг в предполагаемой сфере деятельности. Возможности открываются благодаря растущим объемам международных грузоперевозок из стран Западной Европы в страны СНГ и наоборот. Основную угрозу представляет неуверенность в системных преобразованиях в Беларуси.

Анализ критических точек внешней и внутренней Среды по методу SWOT позволил авторам проекта выявить следующие возможные риски:

1. Технологический риск - низок. Технология обработки грузового автотранспорта принята в соответствии с современными технологиями, применяемыми в Европе. На отдельных технологических переделах применяется современное оборудование, закупаемое в странах Европейского сообщества, что обеспечивает высокое качество обслуживания.

2. Риск завершения проекта - низок. Необходимость создания таможенного терминала была очевидна, так как объективная потребность в нем все более возрастала. Для создания предприятия была использована уже существующая инфраструктура.

3. Трудности выхода на рынок - снижены благодаря обеспечению полного комплекса таможенных и сервисных услуг и практически монопольному положению на рынке. Соответствующая система маркетинга, проводимого как на Востоке, так и на Западе, позволит создаваемому таможенному терминалу ориентировать грузопотоки на себя.

4. Недостаток спроса на предлагаемые услуги - маловероятен. Терминал обеспечивает весь грузопоток, проходящий через пограничный переход "Козловичи". Благодаря высокоэффективной технологии обработки автомашин предприятие способно обслуживать 1000 машин в сутки на въезд и 1000 машин - на выезд в Беларусь. До возведения терминала через "Козловичи" проходило 500 машин в сутки на въезд и 500 - на выезд. Спрос на услуги терминала предполагался устойчивый.

5. Нехватка квалифицированной рабочей силы и специалистов - не предвиделась. Предприятие намеревалось использовать квалифицированную рабочую силу, а также проводить постоянную переподготовку рабочих и служащих. В Бресте имеются учебные заведения, осуществляющие подготовку и переподготовку специалистов в области таможенного дела и внешнеэкономической деятельности.

6. Нехватка горюче-смазочных материалов, запчастей и т.п. - маловероятна. Планировались устойчивые поставки с предприятий Беларуси. Сближение с Россией расширяет возможности по прямым поставкам горюче-смазочных материалов из России. На Брестском рынке действуют предприятия, осуществляющие поставки высококачественных горюче-смазочных материалов от различных производителей Европы.

7. Правительственные ограничения на предоставляемые услуги - маловероятны. Правительство заинтересовано в увеличении транзита грузоперевозок через республику. Президентом, Верховным Советом и Кабинетом Министров РБ проводятся соответствующие действия, направленные на облегчение прохождения грузопотоков через Беларусь. Правительство Беларуси крайне заинтересовано в увеличении поступления валюты, на что и было нацелено создание таможенного терминала. Кроме этого, терминал является государственным предприятием.

8. Риск банкротства - практически невозможен. "Брест-груз-автосервис" - единственное государственное и самое мощное предприятие по предоставлению всего комплекса услуг грузовым автомашинам, пересекающим границу. Современное оборудование, качественное обслуживание, безопасность транспорта и водителей делают его высококонкурентоспособным. Опыт таких предприятий в Германии, Польше показывает, что они являются высоко rentабельными и процветающими.

9. Политический риск, связанный с возможными экспроприациями, войной или гражданскими волнениями, маловероятен, поскольку Беларусь считается одной из самых стабильных стран СНГ. Возможный риск может проявиться из-за сложной экономической ситуации в республике. Риск экспроприации противостоят подписанные Беларусью соглашения о неприкосновенности инвестиций.

10. Риски РБ - преувеличены. Хотя Беларусь занимает одно из ведущих мест в списке стран рискованного инвестирования, необходимо отметить следующее:

- Беларусь достаточно стабильна в политическом плане.
- Территориальной целостности и единства Беларуси ничто не угрожает.
- Менталитет белорусского народа нацелен на спокойствие, высокую работоспособность и дисциплинированность.

Анализ чувствительности проекта, проведенный по трем критическим точкам, гарантировал финансовую надежность проекта, поскольку противостоял целому ряду прогнозируемых неблагоприятных обстоятельств и гарантировал внутреннюю норму рентабельности в размере 6, 56% и период окупаемости в пределах нормы - 7 лет (табл.2).

Анализ чувствительности проекта

Таблица 2

	Внутренняя норма прибыли до финансирования	Внутренняя норма прибыли после финансирования и налогов	Срок окупаемости проекта
A. Базовая оценка	60,1%	53,49%	3,50
B. Стоимость основных услуг 15\$	92,73%	87,4%	1,91
C. Стоимость основных услуг 8\$	46,25%	37,2%	5,32
D Грузопоток уменьшился на 20%. Переменные затраты возросли на 10%	39,6%	6,56%	6,93

На стадии разработки проекта предполагалось, что грузопоток может упасть максимум на 20%. Уменьшение потока машин ни в какой мере не связывалось с возможным финансовым кризисом в России. Однако, именно последствия августовского 1998 года кризиса оказались наиболее тяжелыми как для

белорусской, так и для польской сторон. В настоящее время через пограничный терминал проходит в среднем 200 машин в день против 1000 проектируемых. Соответственно должен был уменьшиться и поступаемый денежный поток с одновременным удлинением срока окупаемости инвестиций. Таким образом, были нарушены принципы рисков по позициям 4, 9, 10. Являясь монополистом, белорусское таможенно-пограничное предприятие повысило цены на оказываемые услуги в 3,5 - 4,0 раза, что позволило сохранить прогнозируемые экономические характеристики и гарантировать возврат инвестиций.

В ходе строительства терминала все возникающие риски в той или иной степени влияли на финансовые результаты строительного производства и вызывали дополнительные затраты. Среди многообразия причин возникновения таких затрат можно выделить следующие:

- ошибки при проектировании;
- ошибки в спецификациях;
- плохой подбор кадров;
- непредусмотренные условия на стройплощадке;
- задержка поставки оборудования;
- приостановка работ;
- разрыв контракта и т.д.

Главным последствием возникновения рисков ситуаций, при строительстве объектов, может быть перерасход времени и средств на их возведение и, как следствие, увеличение общих финансовых затрат.

Снижение степени риска производилось путем:

- страхования рисков;
- анализа воздействия риска;
- планирования реагирования на рисковые события;
- использования данных по рискам.

Особое значение имеет учет фактора риска при заключении контракта, для чего используются следующие методы:

1. Выбор типа контракта, позволяющего учесть в цене возможные сбои.
2. Резервирование средств на непредвиденные работы и затраты.

Оба этих метода позволяют строительной организации уменьшить производственный риск, зависящий от деятельности строительной организации.

Оценивая все вышесказанное, можно сделать предположение, что при проектировании трансграничных транспортных инвестиционных проектов наиболее важными являются риски, относимые к категории неуправляемых. Это:

- политические риски смежных государств;
- экономические риски сопредельных государств.

Именно эти риски способны оказать существенное воздействие на производственно-хозяйственную деятельность проектируемого предприятия, и тем самым значительно снизить предполагаемую на стадии разработки эффективность. Традиционные риски строительства и эксплуатации объектов в таких случаях играют значительно меньшую роль.

В настоящее время планируется строительство еще одного терминала в районе пограничного перехода Козловичи, при проектировании которого необходимо учитывать результаты проведенных выше исследований.