**Практическое занятие № 17**

**Инвестиционный анализ**

**Проблемная ситуация 1**

В 2006 г. против компании Siemens были выдвинуты обвинения в регулярной оплате ею взяток представителям заказчиков для того, чтобы получать крупные контракты. По данным следователей, с 1999 по 2006 г. через специально созданные фонды сотрудники Siemens раздали порядка 1,3 млрд евро иностранным чиновникам, от которых зависело принятие решений по контрактам. Чаще всего сумма взяток составляла от 5 до 10% стоимости контрактов, но в отдельных случаях доходила до 30%.

При этом отмечается, что коррупционные схемы действовали задолго до 1999 г. Но, вероятно, они были иных масштабов и эффектов для всего мирового сообщества.

В официальном документе Всемирного банка говорится: «"Сименс АГ" являлась крупнейшим участником мероприятий, проводимых при поддержке Группы организаций Всемирного банка. С 1999 г. с нею было заключено более 245 контрактов на общую сумму более 2 млрд долл. США в рамках 120 мероприятий, проводимых при поддержке всех шести региональных управлений Всемирного банка.

2 июля 2009 г. Группа организаций Всемирного банка объявила о заключении комплексного мирового соглашения с корпорацией "Сименс АГ". Мировое соглашение было заключено вслед за признанием корпорацией допущенных ею в прошлом нарушений при ведении хозяйственной деятельности в мировом масштабе и завершением Группой организаций Банка расследования в отношении проектов с участием

"Сименс АГ" и ее дочерних компаний. По условиям этого соглашения "Сименс АГ" и все ее консолидированные дочерние и аффилированные компании на два года добровольно отказываются от подачи заявок на любые конкурсы, связанные с заказами по линии Группы организаций Банка. Этот добровольный отказ со стороны

"Сименс АГ" стал результатом переговоров с Группой организаций Всемирного банка.

Кроме того, российской дочерней компании "Сименс АГ" - ООО "Сименс" - грозит отстранение от участия в тендерах Банка сроком до четырех лет за мошенничество и злоупотребления коррупционного характера»2

В другом документе Всемирного банка отмечено: «С 1996 г. Банк имеет возможность вводить санкции в отношении юридических и физических лиц, уличенных в мошенничестве и коррупции в связи с закупками товаров или услуг, отбором консультантов или выполнением соответствующих контрактов. В двух Руководствах Банка содержатся определения конкретных подпадающих под действие санкций нарушений — мошенничества, коррупции, сговора, принудительных или обструкционистских действий. С 1999 г. Банк ввел санкции в отношении более чем 330 юридических и физических лиц за участие в мошенничестве и коррупции при реализации финансируемых Банком проектов».

**Вопросы к анализу проблемной ситуации**

*Метод структурирования информации*. На основе описания проблемной ситуации составьте таблицу наиболее значимых показателей, которые ее характеризуют.

*Проблемный метод.* В чем состоит проблемное содержание данной ситуации для международных и национальных инвестиционных проектов, рассмотренной на примере компании Siemens? Постройте дерево проблем.

*Метод причинно-следственных связей*. Каковы главные внутренние и внешние причины возникновения данной ситуации?

*Системный анализ*. Каковы последствия данной проблемной ситуации?

*Игровой метод*. Представьте варианты поведения участников данной ситуации.

**Проблемная ситуация 2**

По данным Департамента транспорта г. Москвы, наземным транспортом города пользуются более 2 млрд пассажиров ежегодно, московским метрополитеном - на 500 млн пассажиров больше. Частные маршрутные такси по состоянию на июнь 2015 г. перевозили около 20% всего пассажиропотока наземного транспорта. По сравнению с городским наземным транспортом у частных перевозчиков дороже билеты, отсутствуют льготы социально незащищенным слоям населения, очень часто используется устаревший подвижной состав. В связи с этим Правительство Москвы проводит реформу по интеграции частных перевозчиков в единую транспортную систему города: 14 октября 2014 г. на заседании Правительства Москвы было принято постановление Правительства Москвы «О переходе на новую модель управления наземным транспортом», посвященное реализации проекта развития городского общественного транспорта на условиях частно-государственного партнерства. Новая модель управления наземным транспортом будет регулироваться на основании двух ключевых документов - указанного постановления Правительства Москвы и государственных контрактов, заключаемых городскими властями на конкурсной основе с частными перевозчиками. Постановление столичного правительства регулирует порядок допуска перевозчиков на маршруты и определяет функции ведомственных регуляторов - Департамента транспорта г. Москвы и ГКУ «Организатор перевозок». Государственный контракт будет регламентировать все стандарты безопасности и качества перевозок, порядок оплаты работы компаний и обязанности всех сторон.

Все доходы от продажи билетов на маршрутах частников будут поступать в бюджет города, а город будет платить перевозчикам согласно условиям государственного контракта. Предельный срок действия контрактов - 2020 г. В соответствии с принятыми решениями новая система работы наземного транспорта призвана стать полностью прозрачной, а городские и частные перевозчики должны будут работать по единым стандартам.

Доля частных перевозчиков в сегменте наземного транспорта сохранится и составит 30%. С введением новой модели автобусных перевозок в Москве частным перевозчикам придется закупить современные автобусы, перейти на использование единых городских билетов и предоставить право бесплатного проезда льготным категориям пассажиров. До конца III квартала 2015 г. в городе должно остаться 600 микроавтобусов, остальной подвижной состав частные перевозчики должны будут заменить на автобусы вместимостью 40-100 мест.

Интеграция частных перевозчиков в единую систему общественного транспорта с едиными и билетами необходима, разъяснил заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Дмитрий Пронин. Сейчас частные перевозчики слабо регулируются - по сути, Департамент транспорта только согласовывает маршруты. Из-за этого не всегда выполняются требования к безопасности пассажиров, характеристикам подвижного состава, выдерживаются заявленные интервалы. Например, частные перевозчики не ходят днем, в непиковое время, так как загруженные на 20% автобусы не окупаются.

Первый конкурс на обслуживание маршрутов в рамках новой модели планируется провести уже в ноябре текущего года. При этом те коммерческие перевозчики, которые сейчас работают на маршрутах, продолжат свою работу либо до закрытия маршрута в рамках оптимизации сети, либо до выхода на маршрут нового коммерческого перевозчика, который будет работать уже по государственному контракту, заявил Максим Ликсутов. За несоблюдение общих требований и нарушение ПДД к ним будут применяться штрафные санкции, вплоть до расторжения государственного контракта. После перехода компаний на новую модель управления наземным транспортом пассажиры частных перевозчиков смогут сэкономить 8—11 тыс. руб. в год.

Администрацией города было решено: все конкурсы на маршруты будет проводить ГКУ «Организатор перевозок». ГКУ «ЦОДД» будет отслеживать соблюдение графика движения перевозчиками и пассажиропоток на маршрутах.

Столичные власти возьмут на себя часть финансовых обязательств перед частными перевозчиками, а те, в свою очередь, обязуются отвечать за комфорт и безопасность пассажиров. В частности, все новые маршрутки должны быть доступными для инвалидов и оснащены климат-контролем. Перевозки будут осуществляться по расписанию, а проезд оплачиваться только с помощью всем известных единых городских билетов.

В мае 2014 г. ГУП «Мосгортранс» впервые отдало на конкурсной основе право осуществлять перевозки по автобусному маршруту Nº 22 в Северном административном округе Москвы компании «Север-Авто» (подразделение «Автолайна»). В соответствии с условиями контракта победитель аукциона получит от города 441 млн руб. за перевозки по автобусному маршруту Nº 22 в течение пяти лет. При этом стоимость проезда на маршруте не будет отличаться от стандартных тарифов «Мосгортранса».

Кроме того, компания «СеверАвто» обязана сохранить все льготы на проезд и действие всех проездных билетов. Администрацией города автобусный маршрут Nº 22 был выбран в качестве экспериментального из-за своей малой загруженности.

Существенными условиями новой системы перевозок в Москве будут:

• заключение государственного контракта с перевозчиками сроком на пять лет;

• работа 211 маршрутов по новой схеме с частными перевозчиками;

• допуск автомобилей к работе с пассажирами не старше двух лет;

• введение в эксплуатацию 14 км выделенных полос, чтобы общественный транспорт двигался быстрее;

• 60 км/ч - максимальная скорость, которую будут развивать маршрутные такси при переводке пассажиров с ужесточением системы взимания штрафов для нарушителей предельной скорости;

• снижение стоимости с 35 до 14 руб. минимальной стоимости поездки при условии пользования проездным на 60 поездок (максимальная стоимость составит 50 руб.);

• в соответствии со снижением стоимости поездки до 14 руб. - экономия 10 тыс. руб. в год, по данным Департамента транспорта, для москвичей, которые пользуются маршрутками;

• оборудование автомобилей шестью видеокамерами - тремя внутри - обозревающими салон, место водителя и посадочную площадку, и тремя снаружи - на бортах и лобовом стекле;

• установка валидатора, что исключит использование наличных денег; •повышение безопасности - в салоне будут находиться тревожная кнопка и датчик дыма;

• оборудование для маломобильных граждан.

**Вопросы к анализу проблемной ситуации**

*Проблемный метод*. В чем состоит проблемное содержание данной ситуации, на решение которой направлен проект? Постройте дерево проблем.

*Метод причинно-следственных связей*. Каковы главные внутренние и внешние причины возникновения данной ситуации?

*Метод дерева целей и структурно-логической матрицы*. Проанализируйте публичное описание данного проекта, составьте его дерево целей и структурно-логическую матрицу с позиции разных участников данного проекта.

*Концепция потока денежных средств*. Определите все затраты и выгоды по данному проекту в целом и с позиции каждого из его участников, в том числе компаний, которые, возможно, не пройдут данный тендер. На основе дополнительных данных проведите их количественную оценку.

*Системный анализ.* Каковы последствия реализации данного проекта?

*Расчетно-аналитический* *метод*. На основе дополнительной информации проведите сравнительный анализ показателей, приведенных в описании проекта, с отечественными и зарубежными аналогами.

*Игровой метод*. Представьте варианты поведения участников данной ситуации.