

Фейзуллаев Мушфиг Ахад оглы

доцент кафедры экономики и управления,
Сургутский государственный университет
feyzullaev@bk.ru

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ

Аннотация

В статье анализируются проблемы, существующие в дорожно-строительном секторе России: недостаточное финансирование отрасли и связанная с этим необходимость переложить часть расходов государства на частных инвесторов и пользователей дорог, пробелы в правовом регулировании торгов при выборе подрядчиков, некорректное ценообразование, риски строителей-подрядчиков и т.д. Предлагаются способы решения рассматриваемых проблем.

Ключевые слова: инвестиции в дорожное строительство, качество дорог, торги и аукционы, строительные организации, ценообразование в дорожной отрасли, строительство платных дорог

Одна из наболевших тем современной России – это вопросы строительства и реконструкции дорог как федерального, так и регионального и местного значения. В связи с резким ростом автомобилизации с начала двухтысячных годов дорожная отрасль страны требует огромных инвестиционных вложений для выхода на новый уровень обеспечения качественными дорогами.

Необходимо искать альтернативные варианты финансирования отрасли. Этими формами могут быть как привлечение частного капитала, так и государственно-частное партнерство. Но частный бизнес, прежде чем вложить такие крупные инвестиции, должен

будет анализировать, какие факторы риска существуют на этом рынке, какие проблемы и какие возможности сулит дорожная отрасль инвестору.

Допуск к торгам или аукциону претендентов – строителей дорог

Наиболее важными проблемами отрасли на сегодняшний день остаются как юридические, так и экономические составляющие, отрицательно влияющие на различные элементы дорожного хозяйства. Самым актуальным из них для общества является вопросы ценообразования. В последние годы много авторов опубликовали свои видения по этому вопросу, где приводились сравнительные цены

строительства одного километра дорог в различных странах. Структура себестоимости дорожного строительства отличается в разных странах по климатическим, экологическим, природным и другим условиям. Но факт завышения окончательных цен над реально рыночными опровергнуть нельзя. На наш взгляд, здесь огромную роль играют такие факторы, как бюрократическое составляющее, проектные ошибки, заранее завышенная оценка стоимости выкупных земель, транспортные издержки и так далее.

Еще одной важной, но в то же время и более значимой проблемой, является существующая система проведения аукционов и тендеров. Допуск к торгам или аукциону потенциальных претендентов необходимо изменить с учетом как формирования конкурентных предложений, но также учитывая государственные интересы. Необходимо формирование нормативных показателей, на основе которых без замечаний можно было бы определить победителя по комплексной оценке. Основным требованием в настоящее время является имеющиеся финансовые ресурсы претендента для обеспечения заявки. Главным аргументом для победы выступает минимальная цена, что, бесспорно, не является залогом качественного выполнения взятых на себя обязательств. Необходимо разработать несколько критериев, по которым можно отстранять от торгов одни предприятия и допустить к ним другие – с безупречным прошлым и опытом работы в отрасли. Поэтому предквалификационный выбор является необходимым условием. Параметры критериев должны иметь шкалу оценки, и если оценка не достигает минималь-

ных значений, то компания не проходит предквалификационный выбор. Основных критериев должно быть несколько, не менее 5–6 показателей. Также необходимо ограничить возможности участников по максимальному снижению цены заявки.

Риски и проблемы подрядчиков

Еще одной проблемой является гарантия качества конечного продукта. Кто должен дать гарантию и насколько лет? Кто должен нести солидарную ответственность? И т.д. Компания победитель по существующим условиям должна предоставить гарантию на сумму не менее 30% от первоначальной стоимости строящегося объекта. Срок гарантии равняется сроку строительства и еще трем-пяти, а иногда и восьми годам после завершения строительства. Сроки обеспечения гарантийными обязательствами каждый заказчик устанавливает по своему усмотрению. Но это приводит к увеличению непроизводственных затрат предприятия и уменьшению рентабельности работ.

Для строителя жизненно важным является определение рентабельности работ с учетом изменения ценовых параметров в течение всего срока

строитель дороги должен
отдавать себе отчет,
что рентабельность,
первоначально заложенная
проектировщиком,
со временем может
резко уменьшиться

строительства. Строитель дороги должен отдавать себе отчет, что рентабельность, первоначально заложенная проектировщиком, со временем может резко уменьшиться, и объект может стать убыточным. Причиной этого может быть резкое удорожание цен поставщиков строительных материалов и услуг, транспортное составляющее, удорожание стоимости рабочей силы, изменения в налоговом законодательстве и т.д.

С одной стороны, участники рынка должны учесть такой риск и быть готовыми, заранее приобрести материально-технические ресурсы, создать резервные фонды. Но учитывая, что все без исключения строительные компании выживают за счет банковского кредитования, создание каких-либо резервов представляется очень сомнительным. На наш взгляд, эту задачу можно было бы решить двумя способами: за счет авансирования подрядчика от 30 до 50% стоимости строительства, или же предусмотреть в контракте пункт, позволяющий пересмотр цен в случае резких колебаний стоимости материалов и услуг, составляющих не менее 30% расходов предприятия по этому объекту. При этом основанием для этого долж-

ны быть статистические данные государственных органов и независимых экспертных организаций.

Качество выполняемых работ также зависит от уровня оснащенности компании современными технологиями и высококвалифицированными опытными кадрами. Данный показатель тоже мог бы стать еще одним критерием при выборе потенциального подрядчика. Необходимо не только учитывать наличие, но и техническое состояние, моральный и физический износ имеющихся технологий. А также активность компании во внедрении ноу-хау, инноваций, факт получения собственных изобретений и патентов и т.д.

Факторы, сдерживающие развитие дорожного строительства

Как для заказчика, так и для подрядчика немаловажными являются сроки выполнения работ и сроки ознакомления с объектом строительства. Часто компании вынуждены участвовать в аукционах, предполагающих строительство работ за тысячи километров от места базирования претендента. Фактор удаленности в этом случае играет на руку местным компаниям, знающим специфику, рынок, поставщиков и другие важные условия. С учетом желания государства как можно более прозрачно провести аукционы, вне зависимости от местонахождения объекта и потенциального подрядчика, игроки дорожно-строительного рынка из других регионов не имеют возможности ознакомиться особенностями региона проведения торгов. Ведь нужно время, чтобы изучить, анализировать, и принять решения по вопросам приобретения строительных материалов, организации перевозок, привлечения суб-

качество выполняемых
работ также зависит
от уровня оснащенности
компании современными
технологиями и высоко-
квалифицированными
опытными кадрами

подрядных, транспортных и других организаций. Поэтому заказчик должен объявить о потенциальных торгах заранее, не менее чем за три месяца, выставив все условия и требования на официальном сайте. Каждый участник должен за это время определиться целесообразностью своего участия или не участия в аукционе, ознакомившись условиями, и посчитав дополнительные затраты за перебазировку и т.д. Дело в том, что налаженные связи по поставке материалов, комплектующих, запасных частей и других необходимых элементов на месте дислокации, могут быть не выгодными, а поиск новых поставщиков, контрагентов займет немало времени. Все это может привести к нарушению сроков выполнения работ, а также к нарушению требований соблюдения технологических процессов и качества конечного продукта.

Все вышеизложенные вопросы, на наш взгляд, являются сдерживающими факторами развития не только дорожного строительства, а также всей транспортной системы России. Учитывая то, что темпы экономического развития и особенно обеспеченность населения транспортными средствами, намного превышают темпы развития дорожного строительства, отрасль требует огромных единовременных вложений. Эти средства должны помочь как реконструировать имеющиеся дороги, так и построить новые более совершенные автобаны. Но кроме этих средств, требуются финансовые вложения в развитие транспортной инфраструктуры Дальнего востока и Севера страны. Ни для кого не секрет, что богатые полезными ископаемыми территории страны рано или поздно надо будет развивать, но так как эти

привлечение частного капитала в дорожно-строительный сектор в России не развито по причине отсутствия необходимой законодательной базы

регионы наименьшей степени обеспечены дорогами, то однозначно потребуются огромные инвестиционные ресурсы для финансирования таких программ.

Строительство дорог во всем мире осуществляется за счет как государственных средств, так же частных инвестиций. Привлечение частного капитала в дорожно-строительный сектор в России не развито по причине отсутствия необходимой законодательной базы, так например, в законе о концессионных соглашениях, принятого в стране, речь идет только об одной форме концессии, тогда как в мире насчитывается пять типов концессионных соглашений.

Платные дороги

Какую роль играют платные дороги в развитии мировой экономики можно видеть по примеру европейских стран. Положительным сторонам платных дорог можно отнести их безопасность, качество и скоростной режим. Единственным недостатком можно считать стоимость проезда, но, учитывая что они намного короче бесплатных, это теряет свою актуальность. В любой стране одновременно с платными дорогами обязательно параллельно

действует не менее одной альтернативной бесплатной дороги.

В России строительство платных дорог только начинает набирать обороты. Примерами являются платный отрезок дороги М-4 «Дон» и скоростная магистраль Москва – Санкт-Петербург. По данным государственной компании «Автодор», стоимость проезда по платному участку автодороги М-4 «Дон» (48-й – 71-й км) составит от 10 руб. для легковых автомобилей и до 120 руб. для грузовиков. Размер платы будет зависеть от времени суток (1).

Министерство транспорта России объявило расчетную стоимость проезда по скоростной трассе Москва – Санкт-Петербург. Цена километра будет зависеть не только от габаритов транспортного средства, но и от того, за чей счет была построена дорога. Так, каждый километр дороги, построенный за счет бюджетных средств, будет стоить 1 рубль, а за счет частного капитала – 6,38 рубля. Таким образом, поездка на легковой машине между двумя столицами по

платной дороге обойдется водителю в 1594 рубля. Не так дорого, если магистраль действительно будет соответствовать лучшим мировым стандартам (2).

Экономическую эффективность проекта как для государства, так и для инвесторов, покажет время. Но необходимо признать, что недостаток финансирования растущих потребностей дорожной отрасли можно возмещать за счет частного инвестиционного капитала.

Литература

1. Определена стоимость проезда по платному участку трассы М-4 «Дон» (Электронный ресурс). – Режим доступа: <http://www.autonavigator.ru/news/2012/05/16/19925.html>.
2. Кирилл Малышев: Названа стоимость проезда по трассе Москва – Санкт-Петербург, (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://www.carclub.ru/news/russia/nazvana_stoimost_proeзда_po_trasse_moskva_sankt-peterburg.html.

pp

Mushfig A. Feyzullaev

Associate Professor of the Academic Department of Economics and Management, Surgut State University

Economic and Legal Problems of Road Building in Russia

Abstract

The article analyzes the problems existing in the road construction sector in Russia: inadequate funding of the sector and the related need to shift some of the costs of the state to private investors and users of roads, gaps in the law regulating the trade in selecting contractors, incorrect pricing, risks of contractors and builders, etc. The ways of solving the analyzed problems are proposed.

Keywords: investment in road construction, quality of roads, tenders and auctions, construction companies, pricing in the road sector, construction of toll roads