РЫНОК ДОРОЖНЫХ РАБОТ:

оценка ситуации, проблемы, вызовы, предлагаемые решения

М.Я. Блинкин
директор ИЭТиТП, к.т.н.,
ординарный профессор

Т.В. Кулакова
директор центра экономики
транспорта ИЭТиТП, д.э.н.,
профессор

СИНОПСИС

В презентации представлены:

- оценка состояния национальной дорожной сети РФ в макроэкономических и транспортно-географических сопоставлениях с мировой практикой
- данные по динамике совокупных расходов консолидированного бюджета на дорожное хозяйство, объема рынка дорожных работ и ввода в действие автомобильных дорог в 2014–2021 гг.
- показатели деятельности компаний — ведущих участников рынка дорожных работ
- оценки основных факторов, влияющих на эти показатели, включая вопросы ценообразования, регламентов бюджетного финансирования, банковского и казначейского сопровождения, процедур повторной экспертизы, синхронизации/рассогласования графиков выполнения СМР и оплаты выполненных работ
- оценки рисков стагнации предложения на рынке дорожных работ, связанных с ухудшением финансово-экономического состояния участников указанного рынка
- оценки рисков невыполнения национальных проектов «БКД» и КПМИ
- предложения по совершенствованию государственного регулирования дорожно-строительной отрасли и системы взаимоотношений в системе «государственный заказчик — подрядчик», а также оценка эффективность этих предложений

ПРОБЛЕМНАЯ СИТУАЦИЯ НА МАКРОУРОВНЕ

Качество (уровень сетевого развития и эксплуатационные показатели) сети автомобильных дорог России кардинально отстает от рубежа, характерного для стран из кластера с аналогичными показателями ВВП на душу населения

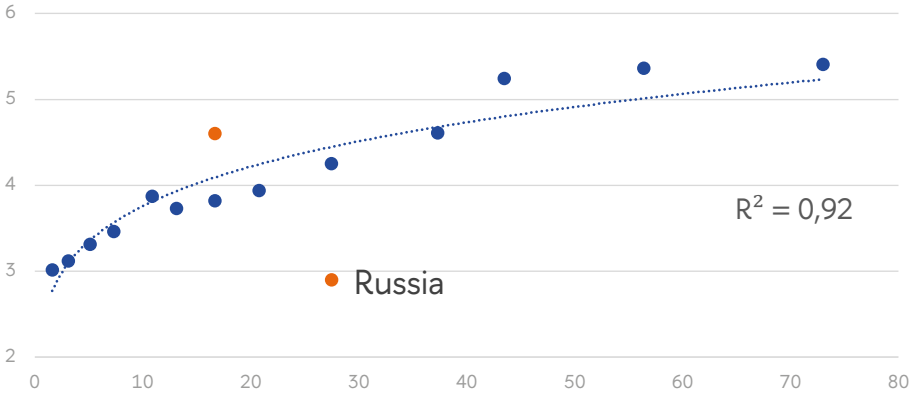
Расходы консолидированного бюджета на дорожную деятельность составляют 2% от ВВП; вклад частных инвестиций статистически незначим.

Ежегодный ввод автомобильных дорог с твёрдым покрытием составляет 2–2,5 тыс. км; в том числе, дорог высших технических категорий — 200-300 км.

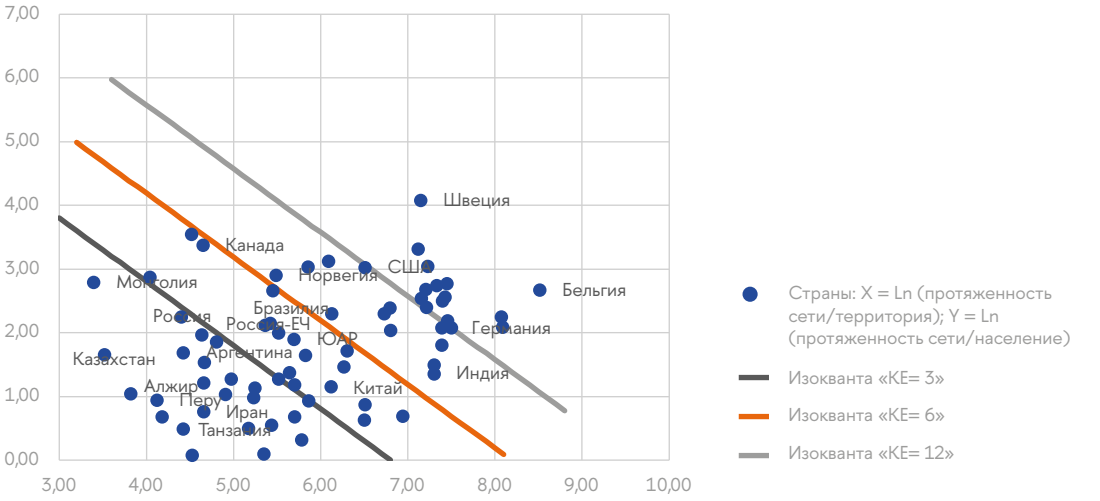
В означенных условиях отставание российской дорожной отрасли консервируется; догоняющее развитие дорожной сети не происходит

СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ СРАВНЕНИЯХ

Состояние автомобильных дорог в сопоставлении с ВВП на душу населения ($ 1000 по ППП, 2019)



Источник данных: WEF. The Global Competitiveness Index.
Обработка ИЭТИТП НИУ ВШЭ



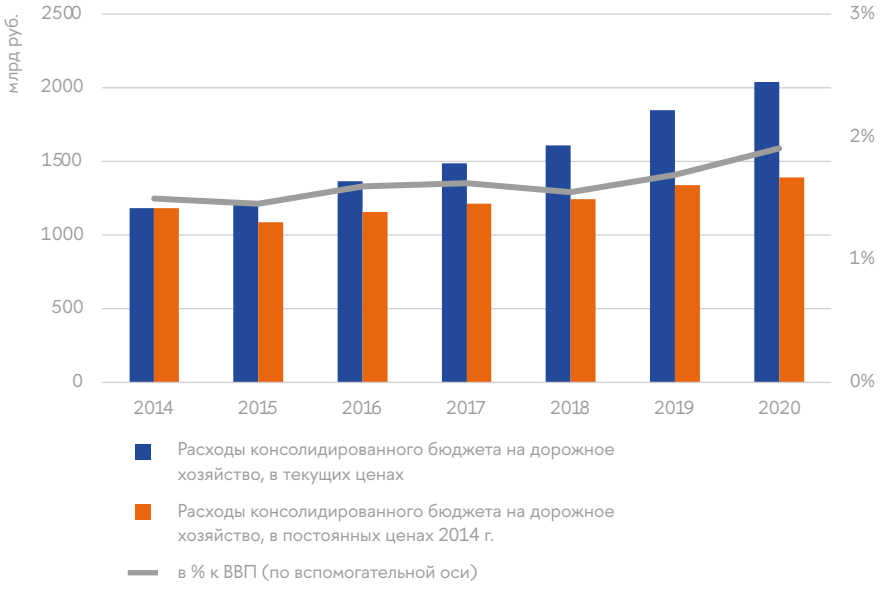
Источник данных: IRF. Обработка ИЭТИТП НИУ ВШЭ

Качество (уровень сетевого развития и эксплуатационные показатели) сети автомобильных дорог России кардинально отстает от рубежа, характерного для стран из того же кластера национального благосостояния. По уровню сетевого развития Россия отстаёт, не только от развитых стран, но и стран БРИКС и стран Восточной Европы.

Соответственно, страна терпит ущерб по всем «дорожным приоритетам»: связность национальной территории; ареал эффективного градостроительного освоения; инфраструктура для грузовых перевозок; среда обитания миллионов автомобилизированных домохозяйств.

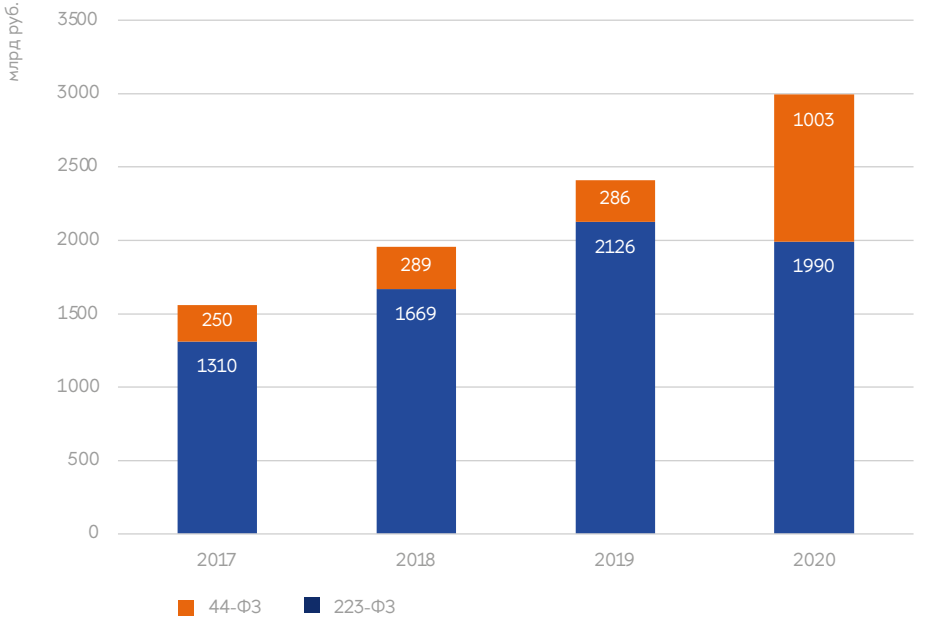
ОБЪЕМ РЫНКА ДОРОЖНЫХ РАБОТ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СТОИМОСТНОМ ВЫРАЖЕНИИ

Расходы консолидированного бюджета на дорожное хозяйство



Источник: Федеральное казначейство
https://roskazna.gov.ru/ispolnenie-byudzhetov/konsolidirovannyj-byudzhet/

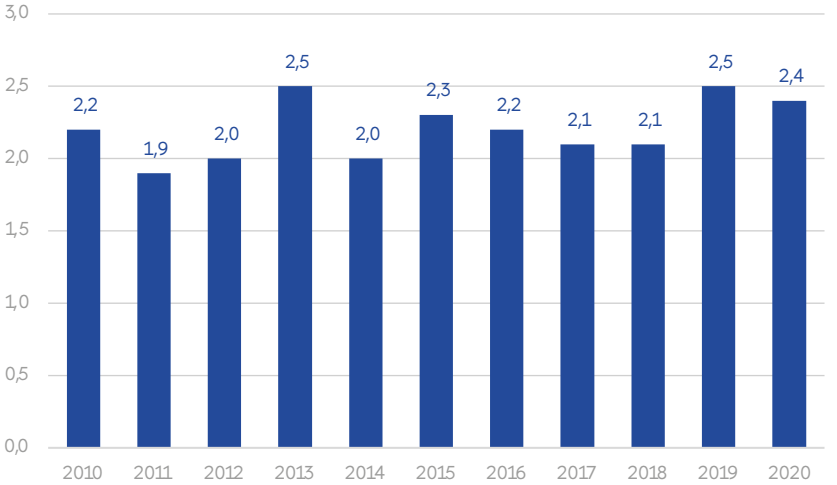
Сумма заключенных контрактов и договоров в сфере дорожного хозяйства



Источник: ЕИС Закупки
https://zakupki.gov.ru/epz/main/public/home.html

ОБЪЕМ РЫНКА ДОРОЖНЫХ РАБОТ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СТОИМОСТНОМ ВЫРАЖЕНИИ

Ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км



Источник: Росстат

Вывод очевиден: необходимо ускорять темпы дорожного строительства и формировать лучшие отечественные практики.

- Объемы дорожного строительства в целом не соответствуют задачам территориального развития и увеличения связности национальной территории.
- Объемы дорожного строительства в сегменте дорог высших технических категорий (10–15% от суммарного ввода) откладывают формирование скоростного автодорожного каркаса страны на неопределенную перспективу.

ЭФФЕКТЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА:
Российские реалии и мировая практика

- Отрасль является драйвером спроса на продукцию нефтепереработки, промышленности, строительных материалов, дорожного машиностроения, а также генератором сотен тысяч высокопроизводительных рабочих мест.
- Мультипликатор прямого инвестиционного спроса для дорожного строительства составляет порядка 1,4 единиц.
- Активизация дорожного строительства является критическим условием градостроительного освоения агломерационной периферии, необходимого для достижения национальных целей в части ежегодного ввода 120 млн кв. метров жилой площади.
- Вклад дорожного строительства в суммарный рост производительности труда в США составлял в период сооружения Highway Interstate System (1960–1970 гг.) от 23% до 32%*.

* Источник: Nadiri, M. I. et al. "Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Growth, "Report Prepared for Apogee Research, Inc., for the Federal Highway Administration Office of Policy Development, Work Order Number BAT-94-008, September 1996.

Бенефициаром инвестиций в дорожное строительство является не только и не столько дорожно-строительный бизнес, сколько национальная экономика в целом.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО —
Драйвер спроса на строительные материалы, продукцию машиностроения и нефтепереработки

Реализация запланированных инфраструктурных проектов в период 2019–2024 гг.

- ↑ спрос на дорожные машины на **30%**
  - Развитие отечественного производства дорожно-строительной техники (ДСТ)
  - Развитие рынка лизинга ДСТ
- ↑ спрос на битумы на **23%–43%**
  - ↑ загрузки производственных мощностей до **86%**
  - Увеличение глубины переработки нефти
- ↑ спрос на щебень на **44%**
  - ↑ загрузки производственных мощностей до **95%**

Влияние дорожно-строительных компаний на социально-экономическое развитие

- Прямые эффекты от осуществления дорожной деятельности оцениваются в 2 трлн рублей, косвенные эффекты от осуществления дорожной деятельности составляют 1,1 трлн рублей (спрос в других отраслях).
- В сфере строительства автомобильных и железнодорожных дорог занято более 350 тысяч человек.
- С учетом мультипликатора в смежных отраслях занято еще около 490 тысяч человек.
- Объем кредитов по виду деятельности строительство инженерных сооружений составляет 1% от общего объема банковских кредитов.

Эффекты в сопряженных отраслях — прямое отражение состояния рынка дорожных работ: рост рынка дорожных работ усиливает позитивные тенденции к развитию смежных отраслей; его стагнация (банкротство дорожно-строительных компаний) окажет значительный негативный эффект на развитие машиностроения, нефтепереработки, промышленности строительных материалов и, соответственно, реального сектора экономики в целом.

КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

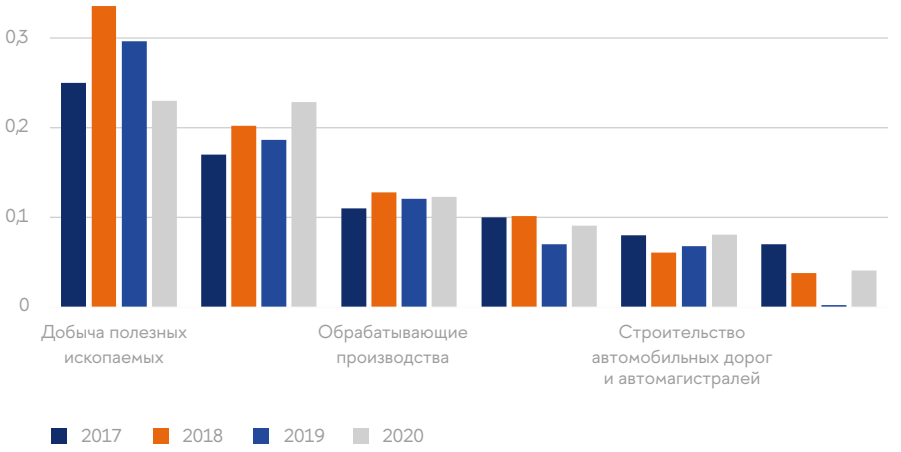
Оценка финансово-экономического состояния основных игроков российского рынка дорожного строительства и причины сложившихся проблем

- Анализ бухгалтерской и управленческой отчетности 200 наиболее крупных российских дорожно-строительных компаний выявляет высокую вероятность массовых банкротств в отрасли: стандартная модель прогнозирования банкротства показывает, что 94 из них находятся в зоне неопределенности.
- С проблемой потери финансовой устойчивости сталкиваются, в том числе, крупнейшие компании с годовым оборотом от 4 млрд рублей, имеющие уникальные компетенции в строительстве дорог высших технических категорий и внеклассных мостов.
- Ключевыми причинами сложившихся проблем являются:
  - системные дефекты нормативно-правовой базы, регламентирующей государственные контракты на дорожно-мостовое строительство;
  - системные дефекты ценообразования, индуцирующие растущую вилку вежду номинальными (предусмотренными в ПСД) и реальными ценами на дорожно-строительные материалы, программирующие убытки строительных компаний (покрытие ряда затрат за счет сметной прибыли);
  - недостатки системы финансирования, приводящие к непредсказуемости расходов бюджетов, направляемых в дорожное хозяйство, и генерирующих разрыв в требуемом и выделяемом объеме средств.

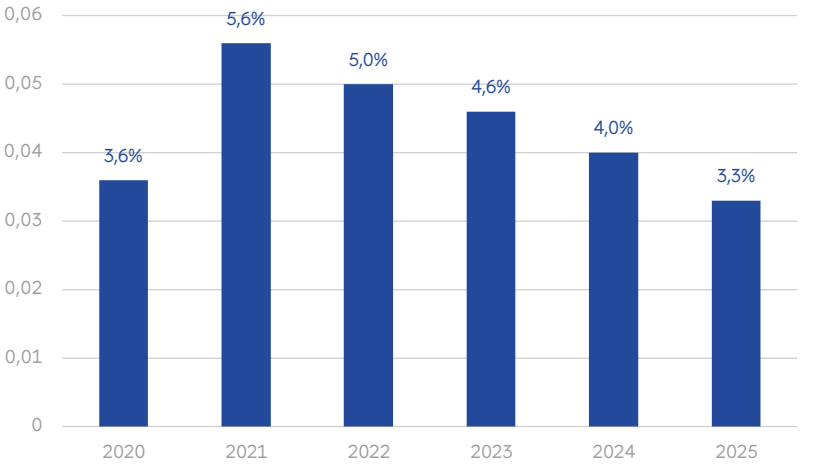
КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Сравнительный уровень рентабельности по видам экономической деятельности и краткосрочный прогноз рентабельности для основных игроков российского рынка дорожного строительства

Уровень рентабельности по видам экономической деятельности, %



Рентабельности продаж по чистой прибыли 200 крупнейших предприятий дорожного строительства: факт и оптимистический прогноз на 2022–2025 гг., %



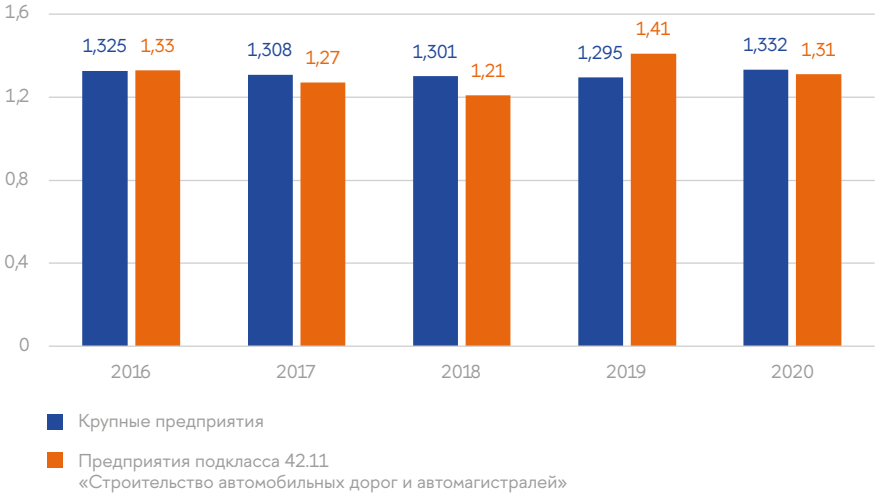
Источник: Росстат

Рентабельность в дорожном строительстве в течение всего десятилетия оказывалась ниже уровня инфляции. В среднем за десятилетие рентабельность оказалась в 2,3 раза ниже, чем в промышленности, в 3,5 раза ниже, чем в сельском хозяйстве, в 5,6 раза ниже, чем в добыче полезных ископаемых. Рекордно низкая рентабельность фиксируется в самом высокотехнологичном сегменте — строительстве мостов и тоннелей.

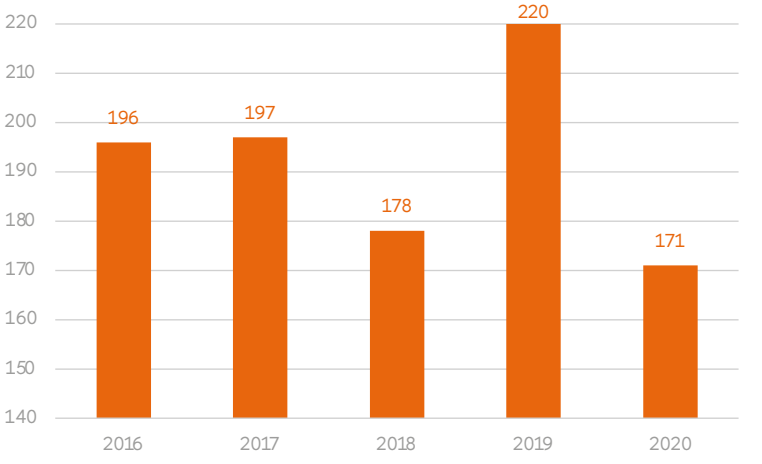
КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Технический анализ финансовых показателей предприятий подкласса 42.11 «Строительство автомобильных дорог и автомагистралей» (продолжение)

Динамика коэффициента текущей ликвидности



Динамика коэффициента периода обеспеченности ликвидными активами (DLR) по предприятиям подкласса 42.11 «Строительство автомобильных дорог и автомагистралей» (дней)

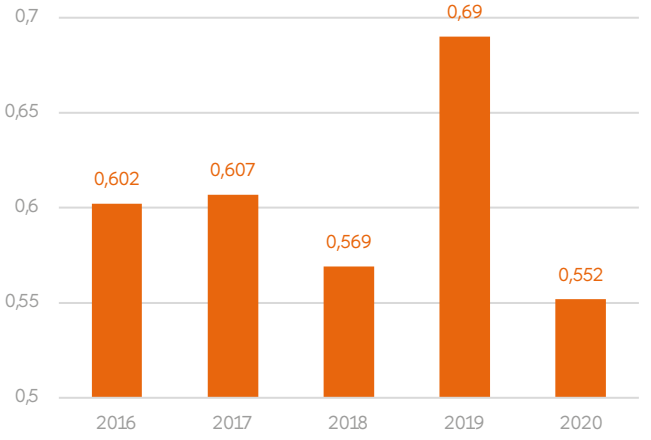


Технический анализ выявляет нарастающий риск несвоевременного погашения краткосрочных обязательств. Коэффициент текущей ликвидности упал с 1,41 до 1,31 в 2020 году по сравнению с 2019 годом; период, в течение которого предприятия дорожного строительства могут работать исключительно за счет ликвидных активов, сократился с 220 дней в 2019 году до 171 дня в 2020 году.

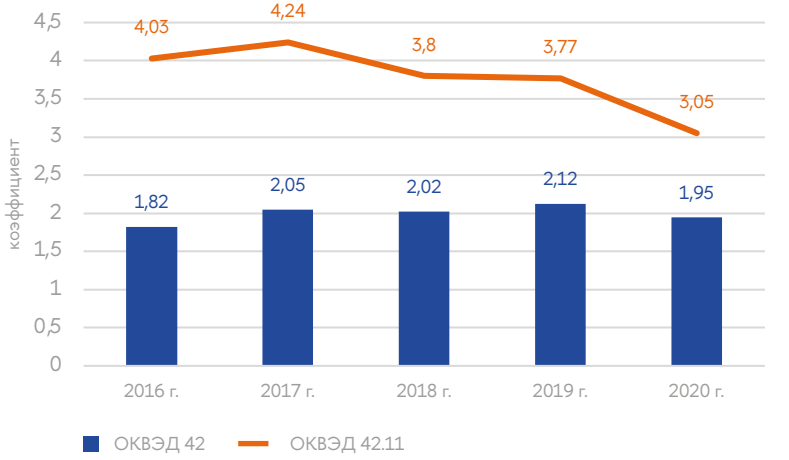
КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Технический анализ финансовых показателей предприятий подкласса 42.11 «Строительство автомобильных дорог и автомагистралей» (продолжение)

Динамика коэффициента обеспеченности продаж оборотным капиталом (WCR/SALE)



Сравнительная характеристика динамики плеча финансового рычага



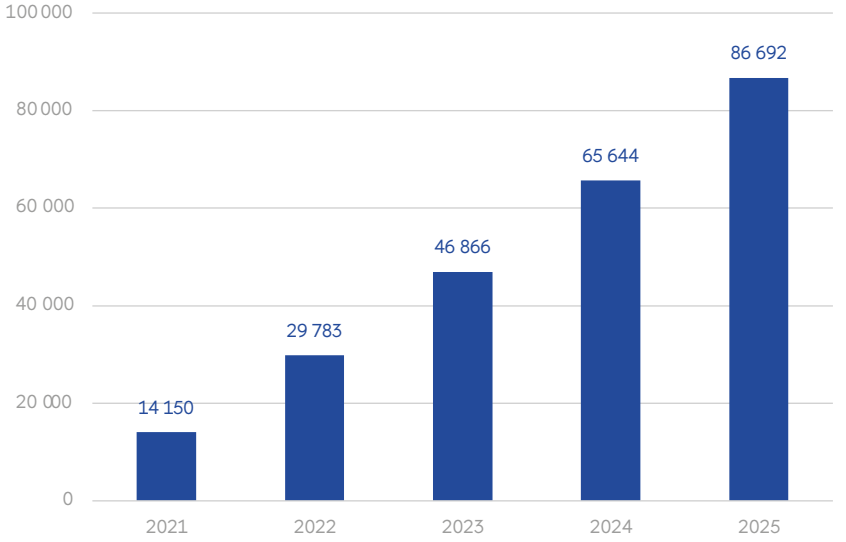
Предприятиям не хватает ресурсов для поддержания достигнутой величины продаж. Риск потери ликвидности компаниями отрасли в 2020 году увеличивается. Долговая нагрузка предприятий отрасли очень велика (составляет 75% совокупных источников).

По всем четырем анализируемым позициям (коэффициент текущей ликвидности, коэффициент периода обеспеченности ликвидными активами, коэффициент обеспеченности продаж оборотным капиталом, плечо финансового рычага) имело место значительно падение показателей от 2019 к 2020 году; экспертные оценки, основные на выборочных данных I-III кварталов 2021 года, показывает, что понижательные тенденции сохранились и даже ускорились.

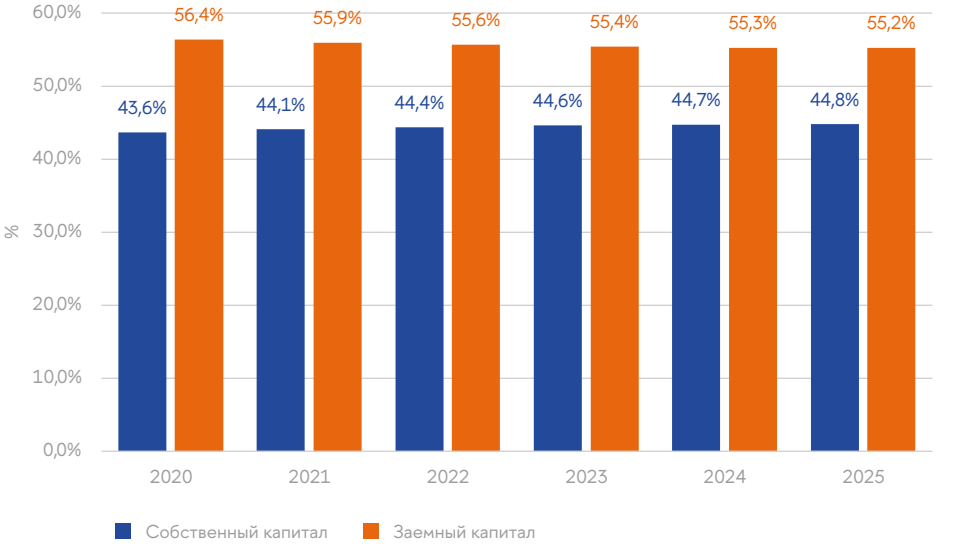
КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Базовый прогноз показателей деятельности дорожно-строительных компаний при допущении о сохранении тенденций прошлых лет без учета роста стоимости ресурсов.

Динамика дефицита источников финансирования, млн. руб.



Динамика структуры привлеченного капитала, %

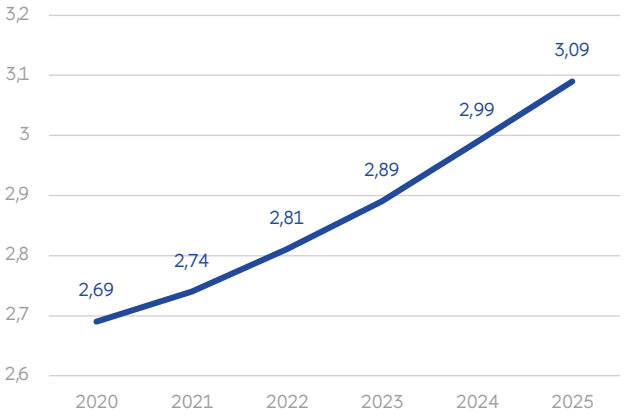


Недостаточность источников финансирования приводит к сокращению рентабельности собственного капитала. В долгосрочном периоде при сохранении негативных тенденций это может привести к сокращению стоимости предприятий дорожного строительства и их банкротству.

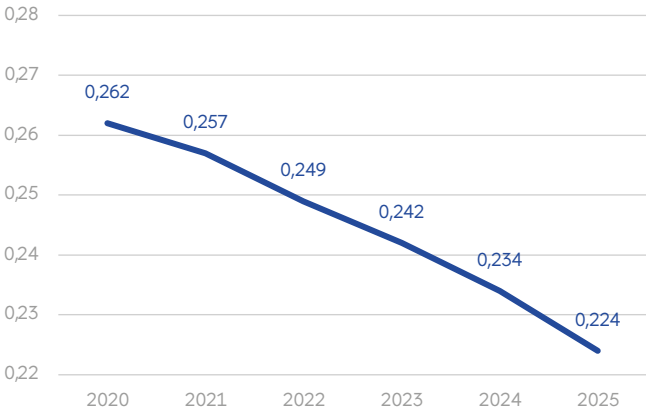
КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Базовый прогноз показателей деятельности дорожно-строительных компаний при допущении о сохранении тенденций прошлых лет без учета роста стоимости ресурсов (продолжение).

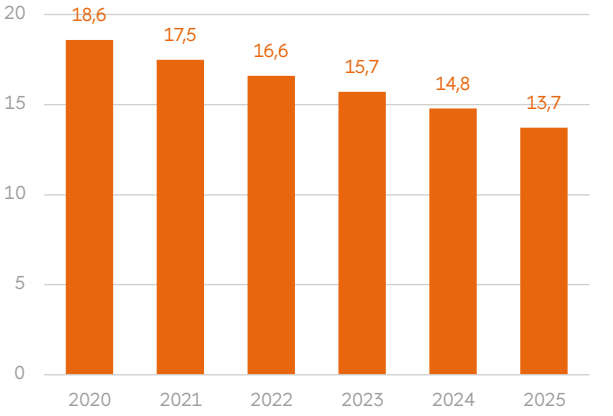
Коэффициент окупаемости долга (ND/EBIT)



Коэффициент покрытия долга (EBIT/D)



Базовый прогноз рентабельности собственного капитала 200 крупнейших компаний отрасли, %

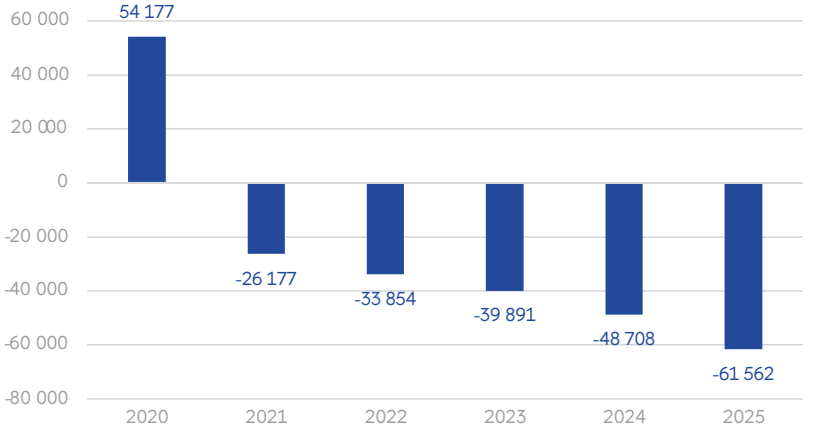


Рост коэффициента окупаемости долга свидетельствует об увеличении периода погашения долга. При этом коэффициент покрытия долга, т.е. способность компаний погашать кредиты и проценты по ним за счет операционной прибыли, в рассматриваемом периоде снижается. Недостаточность источников финансирования приводит к сокращению рентабельности собственного капитала.

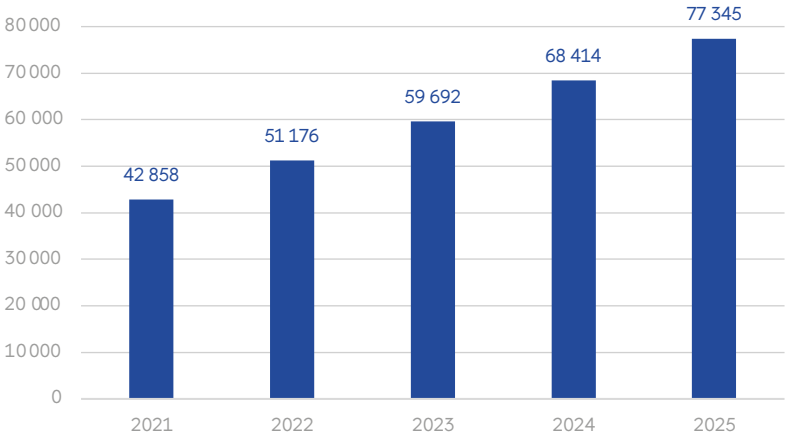
КРИЗИСНАЯ СИТУАЦИЯ В ОТРАСЛИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Базовый прогноз показателей деятельности дорожно-строительных компаний при допущении о сохранении тенденций прошлых лет без учета роста стоимости ресурсов с учетом роста стоимости ресурсов.

Динамика операционной прибыли (убытка) предприятий дорожного строительства, реалистичный сценарий, млн. руб.



Динамика дефицита источников финансирования предприятий дорожного строительства, реалистичный сценарий, млн. руб.



В целом с 2021 года отрасль ожидают существенные убытки, которые ежегодно будут увеличиваться. Компании не смогут полностью обеспечить покрытие платежей за счет внутренних источников ликвидности и будут нуждаться в привлечении дополнительного финансирования. Дефицит источников финансирования может привести к банкротствам компаний и стагнации дорожно-строительной отрасли.

ОТСУТСТВИЕ КОНКУРЕНЦИИ НА ЭТАПЕ ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСОВ В РАМКАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА № 44-ФЗ

Анализ заключенных контрактов

По данным ЕИС более 50% торгов в сфере дорожной деятельности не состоялись по причине единственного участника закупки, что с одной стороны может свидетельствовать о низком уровне конкуренции и непривлекательных условиях государственных контрактов, а с другой являться следствием недобросовестной конкуренции при проведении торгов на заключение государственных контрактов в сфере дорожной деятельности.

Количество расторгнутых контрактов с 2017 по 2019 гг. и причины их расторжения

Причина расторжения контрактов	2017	2018	2019	За три года	% к итогу
Односторонний отказ заказчика от исполнения контракта	531	590	560	1681	7,0%
Односторонний отказ поставщика (подрядчика, исполнителя) от исполнения контракта	28	19	12	59	0,2%
Решение суда	56	35	11	102	0,4%
Соглашение сторон	6846	7746	7409	22001	92,1%
Причина не указана	38	1	3	42	0,2%
Итого	7499	8391	7995	23885	100,0%

Источник: ЕИС Закупки, расчеты авторов

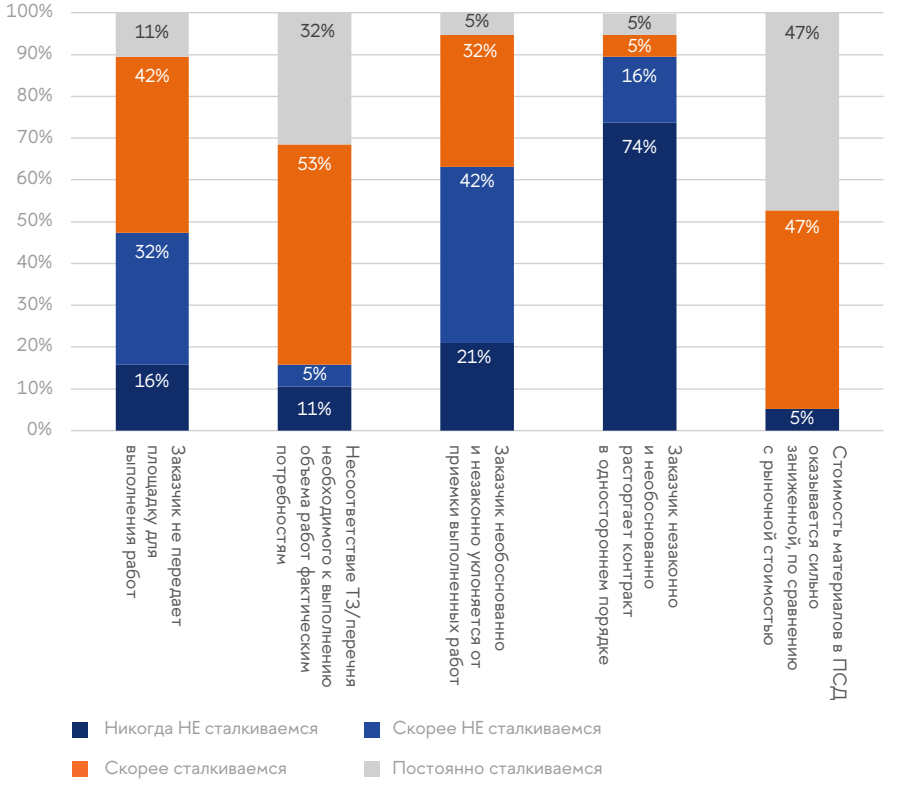
РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА / **БАРЬЕРЫ И СЛОЖНОСТИ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ КОНТРАКТОВ**

Результаты опроса

Барьеры и сложности при исполнении контрактов

Больше всего компании озабочены заниженной стоимостью материалов проектно-сметной документации по сравнению с рыночной, фактами несоответствия технического задания фактическим потребностям Заказчика, а также фактами не передачи Заказчиком площадки для выполнения работ.

Около 60% компаний столкнулись в период 2014–2021 гг. с повторной экспертизой при проведении строительно-монтажных работ, из них 83% считают, что повторная экспертиза проектно-сметной документации отразилась самым негативным образом на финансовых показателях компании.



РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА / **ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЗАЁМНЫХ СРЕДСТВ**

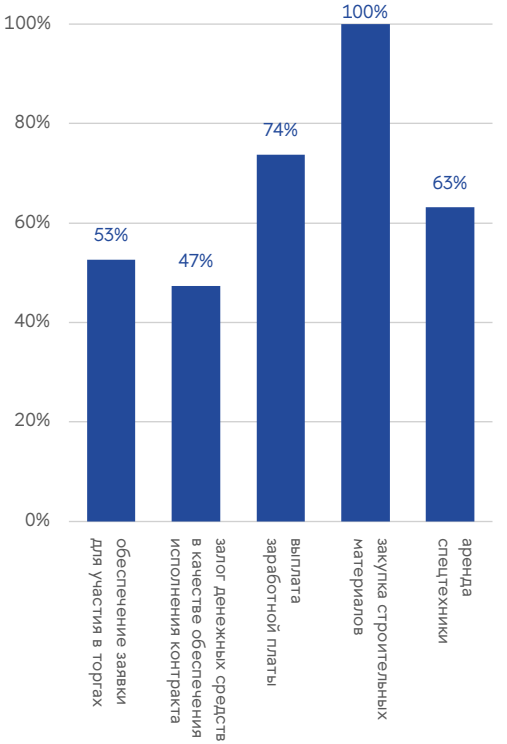
Результаты опроса

Привлечение заемных средств

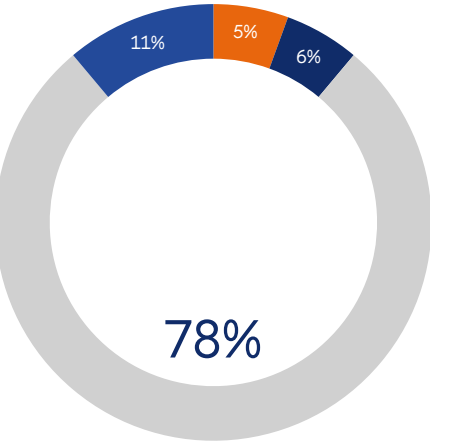
15% компаний, участвовавших в анкетировании, не привлекают заёмные средства и обходятся собственными ресурсами. 75% респондентов отмечают, что доля заёмных средств не превышает 10–50%.

Заемные денежные средства в первую очередь привлекаются для закупки строительных материалов (100% ответов), выплаты заработной платы (74%) и аренды специальной техники (63%), а также оплаты субподрядных работ. Реже всего — в качестве залога денежных средств для обеспечения исполнения контракта

44% компаний готовы без аванса исполнить контракт стоимостью от 50 до 100 млн рублей. Без аванса 11% компаний готовы исполнять контракт стоимостью от 1 до 10 млн рублей. Без ограничений по стоимости готовы исполнять контракт без авансирования почти 22% компаний.

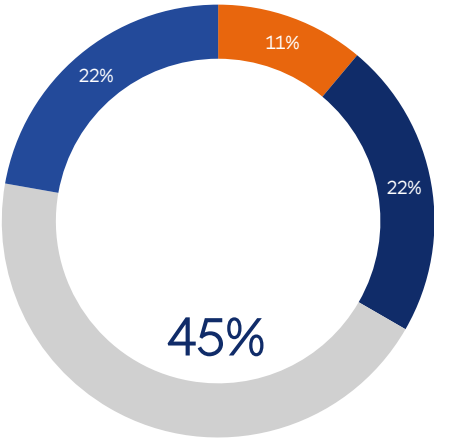


Доля заемных средств



- доля превышает собственные более чем на 50%
- доля обычно составляет менее 10%
- доля обычно составляет 10-50%
- компания обходится собственными ресурсами

Стоимость контракта без авансирования



- 1-10 млн руб.
- 10-50 млн руб.
- 50-100 млн руб.
- свыше 100 млн руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА /
ДЛИТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРАЦИОННОГО ЦИКЛА

Результаты опроса

Длительность операционного цикла

По мнению респондентов, в среднем выполненные работы оплачиваются заказчиком в течение 47 календарных дней.
В некоторых случаях работа оплачивается значительно позже — от 60 до 80 календарных дней, редко когда.

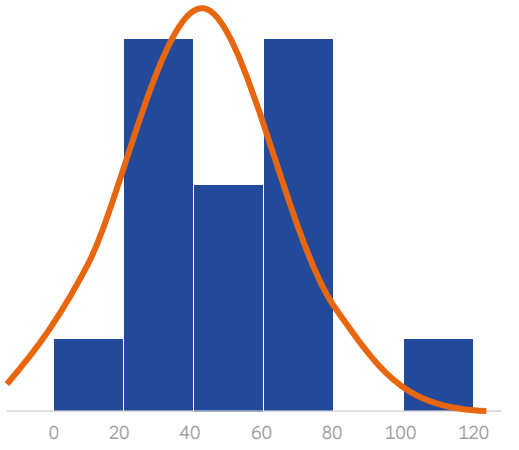
Больше всего на длительность операционного цикла влияют:

- отклонения в рабочей документации, что приводит к внесению в нее изменений и прохождению экспертизы,
- длительность процедуры согласований и контроля
- отсутствие исполнительной документации

Отдельно респонденты отмечают, что очень сильно влияют:

- прохождение повторной экспертизы
- несоответствие годовых лимитов по контрактам объему выполняемых работ подрядчиком
- дополнительная проверка качества выполняемых работ и применяемых материалов, выполнение строительно-монтажных работ и оплата их за счет непредвиденных затрат.
- постоянно меняющиеся требования по способам оценки объемов выполненных работ

Распределение ответов о продолжительности операционного цикла (факт монтажа — факт оплаты, количество дней)



Отказ Заказчика принимать и подписывать КС-3 ввиду...

Факты нарушения сроков приемки выполненной работы негативно отразились на финансовых показателях более 60% опрошенных компаний!

Функция управления ценообразованием и проектной подготовкой строительства автодорог в отрасли утеряна, т.к. Росавтодор не отвечает за ценообразование и проектную подготовку капитального строительства автодорог

ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ СИСТЕМНОГО КРИЗИСА В УПРАВЛЕНИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕМ В АВТОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

УРОВНИ УПРАВЛЕНИЯ

Функции ФОИВ и подведомственных предприятий в части управления ценообразованием и проектной подготовкой дорожного строительства

МИНСТРОЙ РОССИИ
Департамент ценообразования и ресурсного обеспечения строительства

ценообразование и проектная подготовка
- в целом объектов капитального строительства (держатель Градостроительного кодекса)

МИНТРАНС РОССИИ
Департамент Государственной политики в области дорожного хозяйства

ценообразование и проектная подготовка
- строительство автомобильных дорог
- капитальный ремонт автомобильных дорог

РОСАВТОДОР

ценообразование и проектная подготовка
- ~~строительство автодорог~~
- капитальный ремонт автомобильных дорог

ФАУ «РОСДОРНИИ»

ценообразование ~~и проектная подготовка~~
- строительство автомобильных дорог
- капитальный ремонт автомобильных дорог

- строительство автомобильных дорог

- строительство автомобильных дорог

×

- ~~строительство автодорог~~
- ~~проектная подготовка~~

- строительство автодорог
- ~~проектная подготовка~~

Несмотря на то что Минтранс России отвечает за ценообразование и проектную подготовку строительства и капитального ремонта **автомобильных дорог** в положениях подразделений Росавтодора указана ответственность только за капитальный ремонт и эксплуатацию автомобильных дорог. Функция управления ценообразованием и проектной подготовкой строительства автомобильных дорог утеряна

СТРУКТУРНАЯ МОДЕЛЬ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАТРАТ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОДОРОГ — уязвимость генподрядчика от неконтролируемого роста стоимости материалов и оборудования

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА

*СП 78.13330.2012

РАБОТЫ ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ЗАКАЗЧИКОМ

Подготовка территории

- Вынос / снос объектов
- Лес (вырубка)
- Кадастровый учет

Коммуникации

- Перенос / строительство коммуникаций

РАБОТЫ ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ГЕПОДРЯДЧИКОМ

Сооружение дороги

80% стоимости

- Земляное полотно
  Земляные работы
- Трубы
- Дорожная одежда
  Щебень, гравий, битум
- Шумоизоляция

20% стоимости

- Знаки
- АСУ ДД
- Освещение

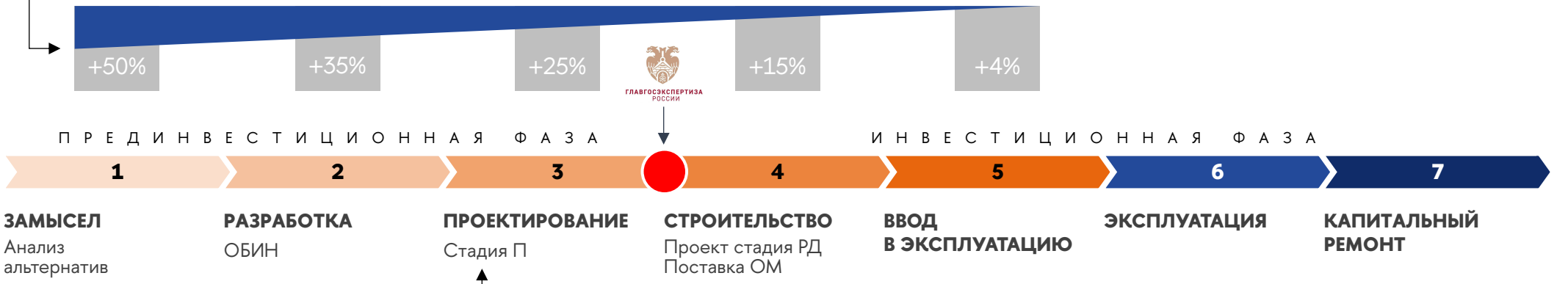
Искусственные сооружения

- Здания
- Мосты
- Фундаменты
- Опоры

* Комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, для перевозки пассажиров, грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения

Основными причины возникновения системного кризиса в управлении ценообразованием в автодорожной отрасли являются организационно-управленческие, выраженные в нарушении порядка, ответственности, управления и исполнения решений по ценообразованию на уровне ФОИВ

Рост некомпенсированных затрат из за отсутствия оценки и формирования резерва на риски в условиях неопределенности начальной стадии проекта



Если на этапе проектирования стадии П до прохождения ГГЭ не происходит конкретизация в выборе

- оборудования, материалов
- производителя
- генподрядчика, подрядчика,

то сроки строительства и объёмы финансирования уходят за горизонт планирования

Влияние законодательства ведущего к банкротству автодорожной отрасли

2 ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ КРИЗИСА:

1 НЕТ методологии определения начальной максимальной цены объекта учитывающей риски в условиях недостаточной полноты проектных данных на этапе ОБИН.

2 НЕТ нормативного закрепления стадий жизненного цикла объекта капитального строительства, содержания и состава работ на этапах ЖЦ, ведущей к отсутствию координации участников, разрозненным конкурсам.

Основная идея: **переход на Total Cost Management** (TCM) – систему комплексного управления стоимостью инвестпроектов в строительстве, международный стандарт стоимостного инжиниринга — улучшенный аналог базисно-индексного компенсационного метода с переходом к ресурсному

Расчет НМЦ в условиях отсутствия проектных данных

Базисно-индексный/ компенсационный метод

Формирование фонда резерва на риски

Уточнение НМЦ в условиях поступления проектных данных

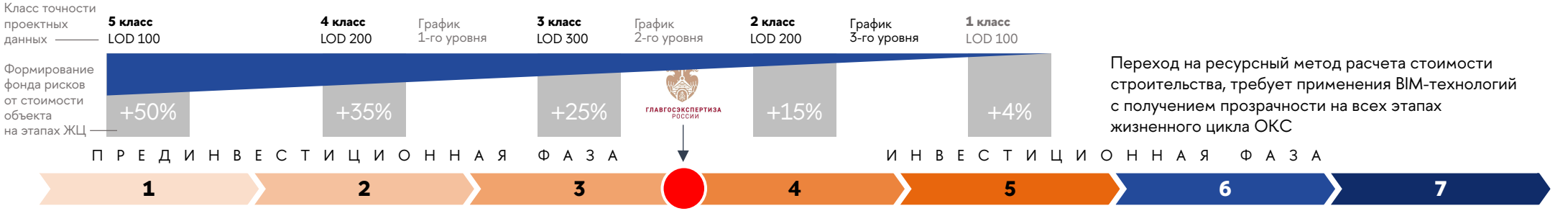
Ресурсный метод

Формирование фонда резерва на риски

Уточнение НМЦ в условиях поступления проектных данных

Ресурсный метод

Использование фонда резерва на риски



Переход на ресурсный метод расчета стоимости строительства, требует применения BIM-технологий с получением прозрачности на всех этапах жизненного цикла ОКС

1	2	3	4	5	6	7
ЗАМЫСЕЛ	**РАЗРАБОТКА**	**ПРОЕКТИРОВАНИЕ**	**СТРОИТЕЛЬСТВО**	**ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ**	**ЭКСПЛУАТАЦИЯ**	**КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ**
Анализ альтернатив	ОБИН	Стадия П	Проект стадия РД Поставка ОМ			

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1 Разработать Государственный стандарт упорядочивающий порядок, содержания и состав работ на этапах Жизненного цикла, включающий требования к детализации проектных работ для определения стоимости проекта и определение рисков в условиях имеемой полноты информации об объекте предполагаемого строительства

2 Разработать методику ценообразования стоимости с учетом идеологии стоимостного инжиниринга и ресурсно-индексного компенсационного метода, позволяющую определять стоимость объекта с учетом риска, создания компенсационного фронда и утверждением в ГГЭ стоимости с учетом риска

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОПТИМИЗАЦИИ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ПОРЯДКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Предложения по решению проблемы выхода отрасли дорожного строительства на траекторию устойчивого развития

1 Определить перечень особых обстоятельств, при возникновении которых обязательно внесение изменений в цену государственного контракта в случае фиксации факта роста цен на одну или несколько ценообразующих позиций, который приведет к увеличению общей стоимости строительства более чем на 10% (ФЗ-44). Создание компенсационного фонда.

2 Предусмотреть долгосрочный характер обеспечения финансирования строительства автомобильных дорог — не менее 10–15 лет на основе разработки долгосрочной программы дорожного строительства, позволяющей крупным компаниям планировать основную деятельность за пределами бюджетной трёхлетки. Формировать окончательную стоимость строительства на основе проектной документации.

3 Конкурс проектов для ГЧП и концессия: публичная сторона задает основные технические параметры будущего объекта, объемы государственного финансирования и предоставляет частной стороне возможность предложить лучшие условия на основе оптимальных проектных решений с учетом эксплуатационной стадии

4 Обязанность включения в ССР затраты на банковские гарантии, страхование, оплату процентов за пользование кредитами, займами, банковское сопровождение. Доведение регулятором до участников инвестиционно-строительной отрасли текущего ориентировочного размера процентных ставок по страхованию и банковским гарантиям для проектов транспортной инфраструктуры.

5 На конкурсе заполнять претендентам контрактную ведомость объемов работ посредством проставления единичных расценок. Технологические карты к сметным нормам. Формирования отечественного аналога «Internet-Based Preliminary Highway Construction Cost Estimating Database».

6 Разграничение и законодательное закрепление функционала двух стадий проектирования «проектная документация» и «рабочая документация»: инженерно-технические и иные решения (изменения), не затрагивающие параметры объекта капитального строительства (конкретизировать понятие), учитываются в рабочей документации (повторной экспертизе не подлежат), рабочая документация конкретизирует раздел проектной документации «Проект организации строительства».

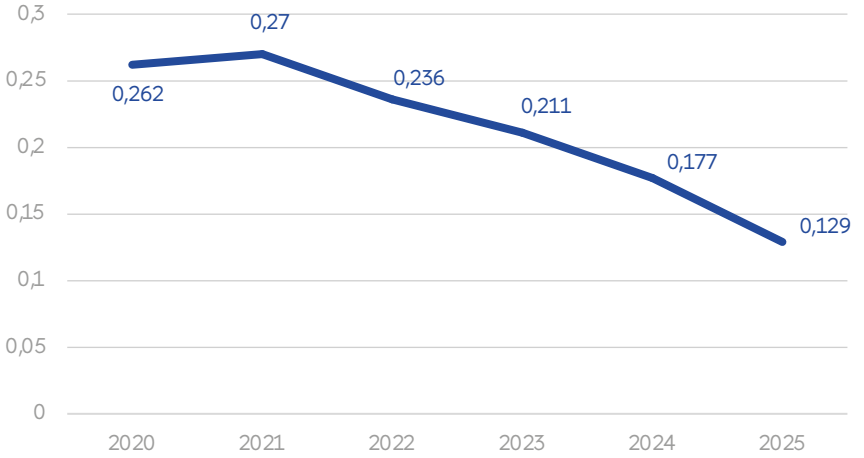
7 Исключить требование о предоставлении банковской гарантии обеспечения исполнения контракта в случае казначейского сопровождения расходования авансовых средств. Установить обязательной выплату аванса в размере до 50% от общей стоимости контракта на расчётный счёт подрядчика для контрактов, в отношении исполнения которых предоставлена банковская гарантия.

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДЛАГАЕМЫХ МЕР НА ОСНОВЕ СЦЕНАРНОГО ПОДХОДА

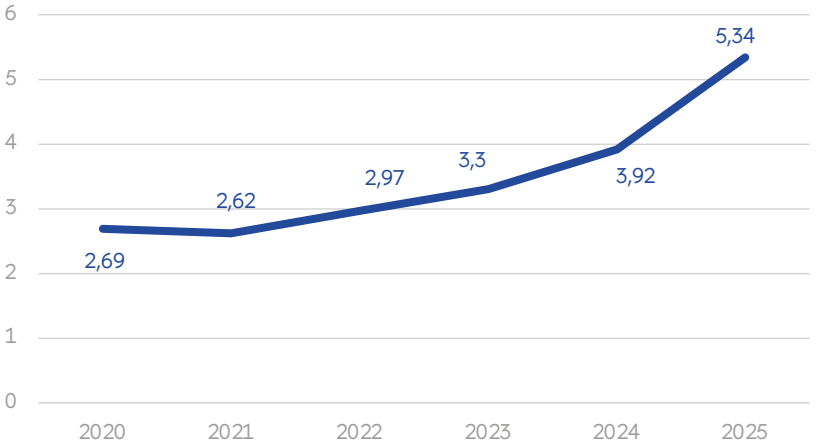
Оптимистичный сценарий

Допущение: учет роста стоимости ресурсов и мероприятий, позволивших увеличить стоимость контрактов на 15%.

Коэффициент покрытия долга (EBIT/D)



Коэффициент окупаемости долга (ND/EBIT)



Уровень долговой нагрузки предприятий дорожного строительства увеличивается.
Рост стоимости контрактов на 15% привел к улучшению финансового состояния компаний .

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Институт экономики транспорта
и транспортной политики
г. Москва
ул. Мясницкая, д. 11, к.233
+7 495 772-95-90, доб. 12375
itetps@hse.ru

НАИК
НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КОМПАНИЙ

г. Москва
Котельническая наб., д. 17
Тел.: +7 495 150 90 96
info@transinfra.ru